

**DORIN SARCA**  
Ing. șef I. T. I.

**GH. RADULOVICI**  
Asist. universitar

**CENTENARUL  
TRAMVAIELOR  
DIN TIMIȘOARA**

(1869 — 1969)

**MONOGRAFIE**

1969

## CLUVINT INAINTE

*Orasul nostru, vechi de sute de ani, a suferit de-a lungul vremii o serie de transformări care au contribuit la dezvoltarea și progresul continuu al acestuia din punct de vedere social, politic și cultural.*

*Imbinarea armonioasă a unei vechi și trainice arhitecturi cu cea nouă și modernă atrage tot mai mulți vizitatori străini, orașul fiind apreciat în aceeași măsură și de localnici.*

*Această tendință de modernizare, de introducere a noului și utilului, atât pentru înfrumusețarea orașului cât și pentru îmbunătățirea nivelului de trai, s-a manifestat cu ani în urmă, accentuându-se în zilele noastre.*

*Un aspect al acestei strădanii pentru crearea unor bune condiții de viață îl reprezintă electrificarea orașului — această acțiune fiind a doua de acest gen într-o localitate din sud-estul Europei. Cu această ocazie s-a modernizat și transportul de călători în comun înlocuindu-i-se ramciile cu tracțiune animală cu cele puse în mișcare de curent electric. Pentru prima dată în țara noastră s-au introdus tramvaiile cu tracțiune animală în orașul Timișoara, anul acesta împlinindu-se o sută de ani de la acest eveniment.*

*Centenarul înființării tramvaielor în orașul Timișoara dovedește o veche tendință de progres, un aspect al civilizației moderne care a evoluat de-a lungul anilor.*

*Pentru a omagia sacrificiile și munca creatoare și neobosită a aceluia care au contribuit la durarea întreprinderii de Transporturi în comun din Timișoara oferim cititorilor această modestă lucrare monografică. Am căutat să reconstituim din date și fapte istorice o cât mai fidelă imagine a existenței de 100 de ani a acestei întreprinderi, făcând cunoscută munca muncitorilor, tehnicienilor, inginerilor și tuturor salariaților I.T.T.-ului, cât și continua preocupare a conducerii pentru îndeplinirea cerințelor călătorilor, pentru progres și modernizare.*

*În ansamblul marilor frământări sociale, politice și culturale ale poporului nostru, activitățile diverse din cadrul întreprinderii și-au adus contribuția la progresul continuu al patriei noastre dragi.*

Director,

Ing. Mircea Ispan

## PREFAȚĂ

Aniversarea a 100 de ani a întreprinderii noastre a ridicat în fața colectivului nostru problema selectării unui vast material documentar existent sub diferite forme atât în arhivele întreprinderii cât și în arhivele statului din municipiul Timișoara. Desigur că la baza prezentei lucrări stau monografiile redactate cu prilejul aniversării de 40 și 60 de ani a întreprinderii. De asemenea, o serie de lucrări ale academicianului dr. ing. Cornel Mikloși care a depus o îndelungată și prodigioasă activitate în fruntea acestei întreprinderi. Au fost de asemenea consultați vechi „tramvaiști” martori oculari ai născuturilor evenimentelor din viața întreprinderii.

Trebuie să evidențiem și să mulțumim pe această cale tuturilor celor ce și-au adus contribuția lor la reușita acestei monografii : ing. Ivan Florian, ing. Petruț Vasile, ing. Dobay Ioan, ing. Bihoi Gheorghe, ing. Stănilă Iosif, ing. Șaur Mircea, ing. Borceanu Gheorghe, economist Kratochvíll Mihai, Secoșan Gheorghe, Mănăilă Marin și alții care cu mâna și înina au contribuit la apariția acestei lucrări.

Poate că eforturile noastre nu se ridică peste tot la nivelul exigențelor cititorului și sîntem conștienți că lucrarea prezintă multe carențe ; am fi bucuroși dacă alții ar dori să continue munca noastră pentru a realiza, în cele din urmă, mult așteptata carte pe care întreprinderea de Transporturi Timișoara, harnicii și talentații ei salariați o merită cu prisosință.

Autorii

## SCURT ISTORIC

Moment deosebit în viața și activitatea întreprinderii noastre, sărbătorirea centenarului transportului cu tramvaie în municipiul Timișoara constituie un fericit prilej de reconstituire din date și fapte istorice, multe uitate sau pierdute în negura vremurilor, a drumului anevoios parcurs de la temerarele începuturi din 1869 și până în prezent.

Introducerea în anul 1869 a tramvaiului cu cai în orașul Timișoara era un act pe cât de îndrăzneț, pe atât de necesar ; se tăcea, în felul acesta, un important pas înainte pe drumul perfecționării mijloacelor de transport în comun. Acestei etape i-au urmat altele, mai avansate, mai complexe până la stadiul sistemului de transporturi de călători din zilele noastre. În cele ce urmează vom încerca să vă prezentăm câteva crîmpeie din evoluția transportului cu tramvaie în Timișoara, și a dezvoltării întreprinderii noastre în ansamblul său, încercînd să fixăm pe scara istoriei faptele și evenimentele cele mai semnificative.

\*

\*

Perioada care a urmat revoluției de la 1848 din Transilvania și Banat s-a caracterizat prin impulsionarea forțelor și relațiilor de producție capitaliste. În noul cadru oferit de extinderea relațiilor capitaliste, industria bătănească se dezvoltă rapid, se diversifică și amplifică treptat, atrăgînd după sine, paralel cu intensificarea penetrației capitalismului și în agricultură, lărgirea pieței interne, a comerțului.

Dezvoltarea producției de mărfuri industriale și agricole pe măsura utilizării treptate a mijloacelor moderne, mecanizate, a folosirii pe scară tot mai largă a muncii salariate, a contribuit la accentuarea circulației mărfurilor, mai ales în orașele din centrul și estul Transilvaniei, între care Timișoara ocupa un loc foarte însemnat. Dezvoltarea pieței interne capitaliste și reali-

zarea unor raporturi tot mai stabile cu piața externă, pe măsura extinderii și consolidării sistemului de credite, reclama cu acuitate lărgirea și perfecționarea mijloacelor de transport. Dezvoltarea industriei era însoțită de înflorirea orașelor, creșterea numerică a populației urbane. În multe orașe în care industria atinsese un oarecare grad de dezvoltare chiar în perioada anterioară, se înregistrează apariția unor adevărate zone, cartiere unde se concentrează întreprinderile noi create, unde pulsează o intensă viață muncitorească.

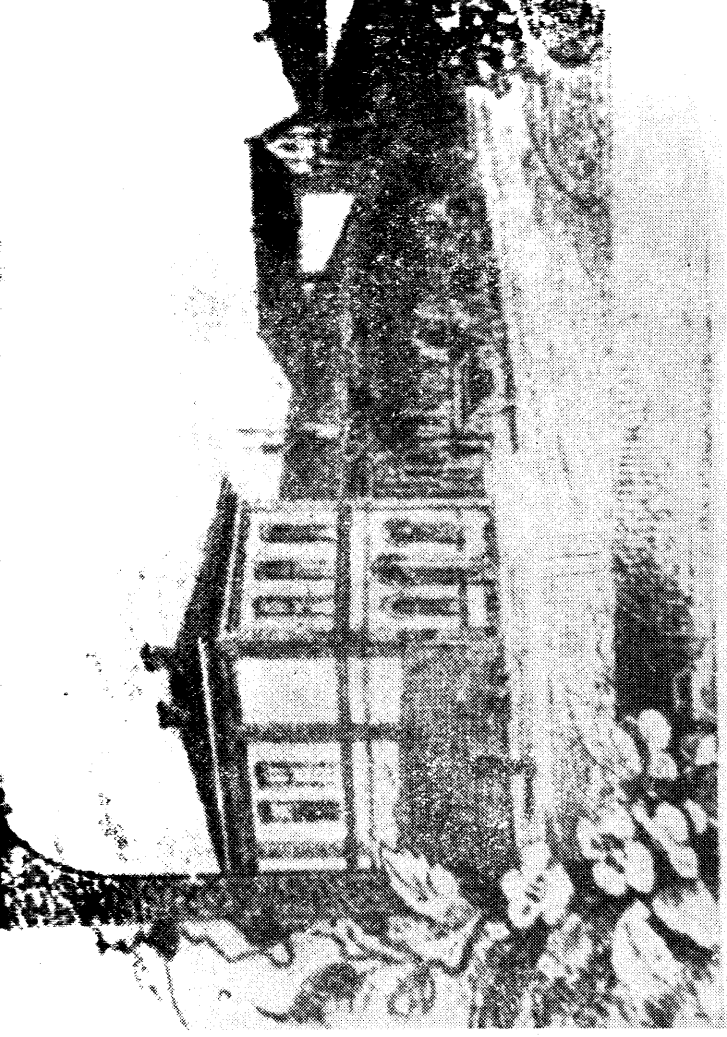
Dezvoltarea în a II-a jumătate a secolului al XIX-lea a transporturilor pe căile ferate în Banat a impulsivat și mai mult industria în diferitele ei sectoare, comerțul, agricultura.

Timișoara se situa, la începutul celei de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea printre orașele industrializate ale Transilvaniei, un centru comercial în plin avânt. Noi întreprinderi, ateliere meșteșugărești apăreau într-un ritm accelerat, legăturile sale cu celelalte centre industriale și comerciale din Transilvania și Ungaria se extindeau an de an. După cartierul Fabric — centrul vieții industriale — noi zone industriale apar pe harta orașului, până nu de mult cetate importantă la răscruce de drumuri.

În anul 1857, când se dădea în exploatare calea ferată Timișoara — Seghedin făcându-se astfel legătura cu marile centre economice și politice ale imperiului habsburgic — Budapesta și Viena — se inaugura o perioadă fructuoasă în dezvoltarea căilor, canalelor de legătură cu diferite alte localități. În același an se introducea pe străzile orașului — pentru prima dată în țara noastră — iluminatul public cu gaz, la numai 3 ani după ce Timișoara beneficiase de avantajele telegrafiei.

Extinderea în spațiul orașului a vieții industriale și comerciale reclama tot mai insistent găsirea unor mijloace adecvate pentru perfecționarea transportului, a stabilirii contactului rapid și eficace între diferite puncte ale orașului atât în ceea ce privește circulația mărfurilor, cât și a călătorilor.

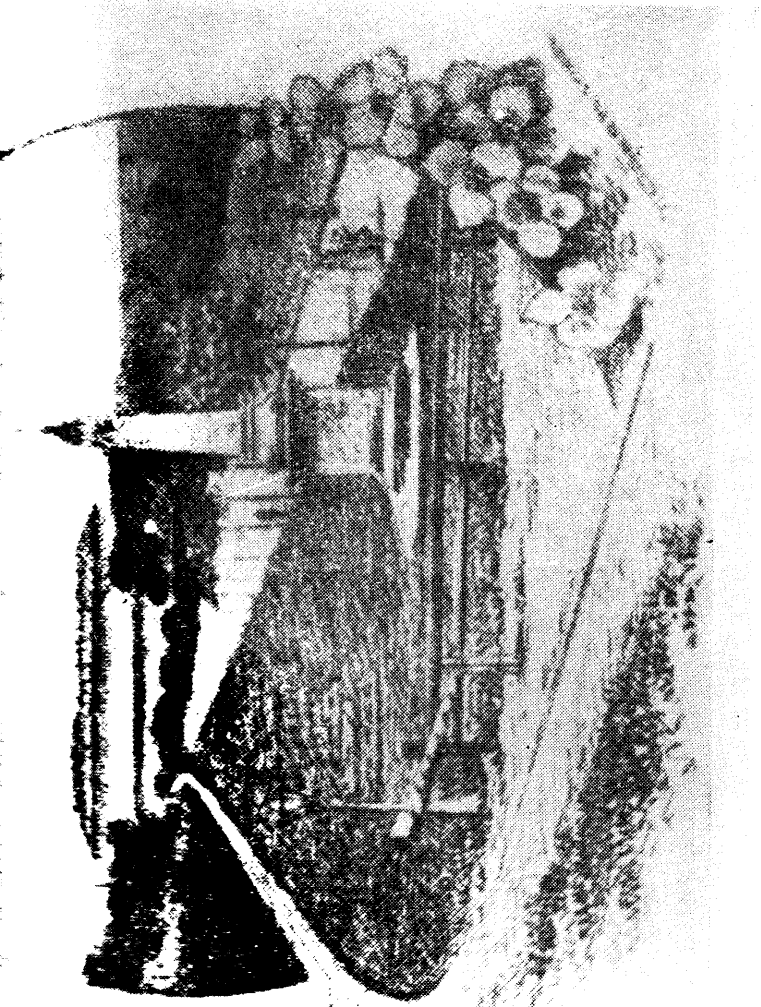
Ritmul tot mai trepidant în care pulsa viața orașului ridica în fața edililor probleme a căror soluționare se cerea urgentată cu atât mai mult, cu cât mijloacele de transport de până atunci se dovedeau pe zi ce trecea tot mai nesatisfăcătoare. Într-adevăr, omnibuzele, care stîrnesc astăzi celor care le cunosc din poze prăfuite și îngâbenite de vreme nostalgică vremurilor romantice, deveniseră impractice, neîncăpătoare, mai ales că străzile de atunci, desfundate, înguste, necarosabile creau călătorului — grăbit să ajungă cât mai repede la locul de muncă sau acasă — neajunsuri de tot felul. Specialiștii vremii au găsit soluția în utilizarea șinelor de fier ca suprafață de rulare (împrumutată, evident, din transportul feroviar) recurgîndu-se, pentru început, la tracțiunea animală.



*Fosta linie a tramvaiului cu cai în fața Gării din Iosefin.*

Astfel și-a făcut apariția pe străzile Timișorii o nouă minune a tehnicii : tramvaiul cu cai, în anul 1869. Destul de timpuriu, dacă avem în vedere că new-york-ezii au făcut cunoștință cu el în 1825, iar parisiienii în 1854. Să nu ne închipuim că lucrurile au decurs simplu, rapid ; au fost necesari aproape doi ani de tratative și pregătiri până la inaugurarea, la 8 iulie 1869, a primei linii de tramvai în orașul de pe Bega. În faza de început municipalitatea s-a izbit de refuzul autorităților militare locale de a-și da asentimentul ; lucrarea necesita tăierea de drumuri și trasarea de linii prin inima cetății, încă un important punct militar de apărare a acestei regiuni. După îndelungi și anevoioase tratative acestea se învoiesc și, la 3 noiembrie 1867, se pun bazele unei societăți pe acțiuni prezidată de Carol Küttel, avînd drept scop construirea unei linii ferate cu tracțiune animală pe traseul Fabric—Cetate—Iosefin—Gară. Faptul că epoca modernă a transportului în comun avea la bază capitalul particular nu trebuie să ne surprindă, era perioada de înflorire a capitalismului, a consolidării pozițiilor economice ale burgheziei.

Consiliul Municipal a acordat firmei nou înființată concesiunea construcției primei linii de tramvai în ședința din 20 februarie 1868, prin hotărîrea nr. 1401 iar peste numai trei zile se și cerea Ministerului de Lucrări Publice



Porțiunea liniei tramvaiului cu cai între Fabrică și Cetate — 1891.

și Comunații aprobarea planurilor și statutelor societății. Operativitatea Consiliului Municipal se explică și prin faptul că primarul orașului era una și aceeași persoană cu președintele Societății în cauză.

Ministerul a dat aprobarea solicitată, referitoare la concesiunea susnumitei Societăți la 15 iunie a aceluiași an (nr. 6530) dar a redus durata de valabilitate stabilită între cele două părți contractante de la 50 la 40 de ani. Ulterior, în lunile septembrie și noiembrie ministerul și-a dat asentimentul avizând favorabil planurile de construcții, respectiv statutele Societății. Astfel se încheia la 11—13 mai 1869 un nou contract între Consiliul Municipal și „Societatea de tramvaie cu cai din Timișoara” prin care aceasta primea în concesiune pe timp de 40 de ani, terenurile din planurile întocmite de comun acord pentru stabilirea traseelor și stabilimentelor urmînd ca, la data expirării termenului contractual, toate construcțiile de pe teritoriul orașului, vehiculele, halele de așteptare etc., aparținînd Societății — excepție făcînd caii și clădirile de pe terenurile ei — să treacă în proprietatea orașului, grațuit și în bună stare de exploatare.

Lucrările de construcție au început încă în luna aprilie a anului 1869 sub conducerea unui specialist de origine elvețiană, Enric Baader, devenit

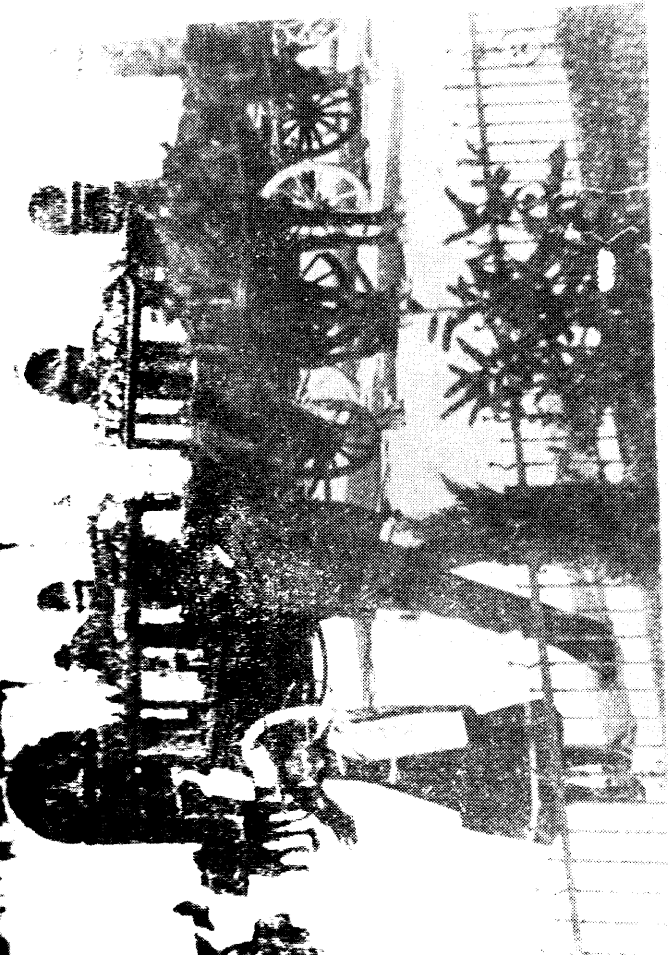
și director al Societății și s-au electuat în rîm vertiginos. Dovada că prima linie, cu traseul Cetate-Fabrică a și fost inaugurată la 8 iulie 1869, nu mai puțin decît de 3 luni de la data începerii lucrărilor.

Probabil inaugurarea, ca unul dintre cele mai însemnate momente din viața orașului în acea vreme, a stîrnit admirația și îndreptăția mindrie a timișorenilor, oricît ni s-ar putea părea de ciudat astăzi cînd sîntem contemporanii transporturilor atît de moderne. Căci nu putea să nu producă senzație acel vehicul care se deplasa pe un terasament aproape identic cu cel feroviar, dar pus în mișcare de forța musculară a cailor societății. Vagoanele, oricum mai atrăgătoare și mai aerate ca omnibusele, mai confortabile, chiar elegante, cu deplasament mai rapid vor fi atras mulțime de curioși. Poate nu era chiar cine știe ce, nu rivaliza cu alte mari și îndrăznele cucuriri ale științei și tehnicii timpului despre care ziaarele aduceau mereu vești proaspete, dar era o . . . NOUTATE, utilă, așteptată, dorită, și timișoreni se puteau „făloși” pe bună dreptate cu ea. „Societatea tramvaielor” făcuse un lucru bun, dar și o „afacere bună”, rentabilă, prosperă.

Entuziasmul călătorilor mai receptivi la noutățile de acest gen nu va fi durat mult, căci inconvenientele n-au întîrziat să apară; s-a cîștigat, e drept, în viteza de transport și distanțele s-au redus, astfel, considerabil dar nu chiar pe măsura necesităților. Veneau capriciile iernii, înghețul, poleiul; surugii înghețați și nervoși, puși pe ceartă, caii extenuați care se poteneau des nu erau de natură să încinte. Apoi se pierdea destul de mult timp la locurile de popas, la bariere, sîrîcăciunile erau dese. Cîțitorul ce privește fotografiile din acea vreme, pe care i le punem la dispoziție ca material ilustrativ, își poate face singur, și desigur mult mai inspirat ca noi, o imagine despre acele prime începuturi.

Vagoanele erau de fabricație austriacă, iluminate cu gaz și prevăzute pentru două clase, mai tirziu amenajate diferențiat pentru fumători și nefumători.

Din acel moment — epoca de pionierat a transportului de călători în orașul nostru a urmat o linie mereu ascendentă. Dezvoltarea rețelei de tramvaie și sporirea parcului de vehicule a constituit, în acest sens, multă vreme punctul central, uneori nevroalgic al preocupărilor și el s-a realizat, nu fără greutatea de tot felul, așa cum rezultă din capitolele următoare. Căci oricîm, o singură linie, cu un traseu atît de scurt, avînd la dispoziția pasagerilor numai 5 vagoane trase de 15 perechi de cai, dintre care trei erau ținute pentru orice eventualitate în rezervă, (situație existentă în iulie 1869) nu putea satisface. Era însă un început promițător, cu atît mai mult cu cît „conservatorii”, „sceptici” puteau încă folosi hodorogitele omnibuse ale municipia-  
lității.



Omnibus.

Omnibus

În anii imediat următori cerințele extinderii acestui nou mijloc de transport cresc. Cresc, de altfel, și posibilitățile de competitivitate ale orașului, industriale și comerciale, sporește numărul locuitorilor, a spațiului construit, se dezvoltă rețeaua de învățământ. În 1876 se extinde calea ferată Timișoara—Caransebeș ceea ce determină construirea gării Fabric, punct important de acces și de ieșire a mărfurilor prin acest loc al orașului. Anul 1881 înseamnă introducerea telefonului ca mijloc de comunicație în Timișoara. Trei ani mai târziu orașul beneficiază de introducerea iluminatului public electric intrînd în istorie ca pionier european. Posibilitatea folosirii energiei electrice în transportul de călători înseamnă o nouă etapă deosebit de prețioasă. Pînă atunci însă, în anul 1899, tramvaiul cu cai va continua să se extindă, totuși nu pe măsura cerințelor. Din documentele pe care le avem la dispoziție rezultă că Societatea n-a dat curs favorabil cererilor cetățenilor de a prelungi liniile de tramvai în diferite puncte aglomerate ale orașului și în noile cartiere care se dezvoltau, motivînd acțiunea ca nerentabilă. Urmărind obținerea unor profituri „grase” membrii societății nu-și aplecau urechea la dezideratele cetățenilor. Locuitorii cartierului Elisabetin, în plină dezvoltare, au solicitat în mai multe rânduri, începînd cu 1892, extinderea liniei în

această zonă a orașului, care iar îi scutit de dificultățile deplasărilor spre locurile de muncă dar, deși Consiliul Municipal a aprobat cererea vor mai trece cîțiva ani pînă ce Societatea o va rezolva. De altfel chiar trecerea la sistemul electric de tracțiune se va prelungi cu aproape 5 ani față de solicitarea Consiliului Municipal deși acest pas nu putea fi în defavoarea societății. În sfîrșit în anul 1899 locul tramvaiului „arhatic” cu cai îl va lua cel electric. În prealabil, în 1897 Societatea a încheiat un contract cu două firme străine, „Societatea Unită de Electricitate din Budapesta-Viena” și cu „Singer Felix et Comp.” din Berlin în vederea execuției de către acestea a lucrărilor necesare montării liniei electrice de tramvai.

În același an Societatea își schimbă denumirea în „Tramvaiele Comonale Electrice din Timișoara — Societate pe acțiuni” reflectînd intervenția Consiliului Municipal în activitatea sa.

Lucrările de construcție necesare ca și electrificarea liniei au fost terminate la începutul anului 1899 dar darea ei în exploatare a fost posibilă abia în iulie.

Desigur introducerea tracțiunii electrice constituia un însemnat pas înainte pe linia modernizării transportului și era o afacere rentabilă pentru societate. Dacă în 1898, anul de vîrf al tramvaiului cu cai, s-au înregistrat un număr de 874.900 pasageri, numai peste doi ani, în 1900, aproape 2.400.000 de călători au utilizat noul mijloc de transport. Vagoanele, primele de fabricație străină, prezentau un grad mai mare de confort, erau mai spațioase iar viteza de deplasament a crescut considerabil. Tramvaiul cu cai avea nevoie de circa 1,30 h pentru a se deplasa pe distanța Fabric—Iosefin; în anul 1919, în urma perfecționărilor aduse, un tramvai cu tracțiune electrică parcurgea aceeași distanță în numai 32 de minute ca, ulterior, timpul să fie redus și mai mult.

Receptivitatea căătorilor față de trecerea de la tramvaiul cu cai la cel electric și sporirea necesităților de transport în perspectiva dezvoltării rapide a orașului a determinat Consiliul Comunal să întreprindă demersuri pentru preluarea Societății înainte de expirarea termenului de concesiune. Încă în anul 1893 Consiliul Comunal reușește să cumpere uzina electrică a „Societății engleze de iluminatie” și cînd, peste 10 ani, achiziționează și pe cea de la „Societatea pe acțiuni austriacă pentru iluminatia cu gaz”, tratativele cu Societatea Tramvaielor ating un stadiu avansat. Rezultatul a fost cumpărarea în anul 1903 de către Consiliul Comunal a întregii proprietăți a „Societății Tramvaielor Comonale Electrice”. În anul următor, cînd s-a efectuat ultimul transfer de proprietate, se crează, în baza unui regulament de funcționare al Consiliului Comunal, „Tramvaiele Comonale Timișoara”.

Personalul care deservea tramvaiul cu cai nu era numeros, Societatea s-a limitat la strictul necesar, deși pe măsura dezvoltării ei a fost nevoită

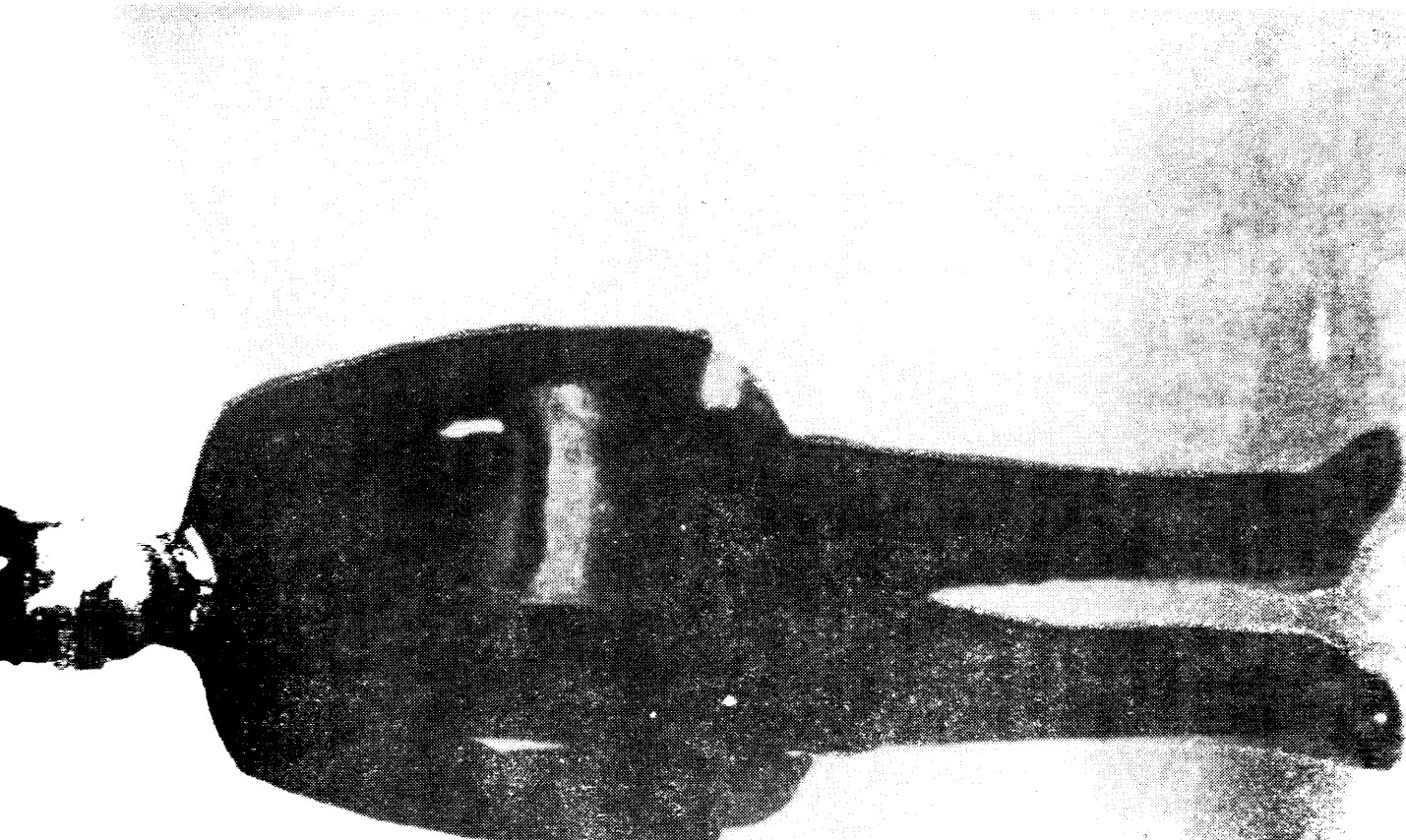
sa-l mareasca. Daca in iulie 1869 electivul personalului Societatii minnara 1 controlor, 6 incasatori, 7 vizitii si 3 paznici, in anii de apogeu el se com punea din 39 de persoane, adica 1 princontrolor, 2 controlori, 10 incasatori, 20 vizitii, 1 maistru, 1 medic veterinar, 2 grajdari si 2 manevranii de va goane. Personalul de miscare primea de la directie uniforma pe care, din păcate, n-o putem oferi ca ilustrare cititorului decit dintr-o vreme mai apro piata.

Introducerea tramvaiului electric, extinderea întreprinderii devenită sub controlul Consiliului Comunal a dus la o creștere simțitoare a numărului salariaților. In perioada 1899-1919, deci in cei douăzeci de ani de exploa tare electrică, cifra lucrătorilor care deserveau transportul în comun a cres cut la 233 de persoane, cu unele fluctuații în perioada primului război mon dial. Simțindu-se nevoia asigurării unui nivel corespunzător de calificare a lucrătorilor, a perfecționării lor tehnice, încă în anul 1909 s-au pus bazele, din inițiativa lui Enric Baader, a unei fundații cu acest profil. Creșterea simțitoare a numărului tramvaiștilor a impus reglementarea corespunzătoare a regimului de muncă, încadrarea lor în statutele organizării sindicale. Treptat, muncitorii întreprinderii se incorporează în detașamentul muncito ririi timișorene participind efectiv la bătăliile ei de clasă.

Războiul mondial imperialist a avut consecințe dintre cele mai grave asupra maselor muncitoare. Clasele exploatare ale Austro-Ungariei, ur mărind satisfacerea intereselor economice și politice, au aruncat povara răz boiului imperialist, de jaf și cotropire, în spinarea oamenilor muncii. Ziua de muncă a fost mărită până la 16 ore extinzându-se munca copiilor (12 ore pe zi) și femeilor, are loc militarizarea întreprinderilor, multe dintre ele se închid lăsind pe drumuri, fără posibilități de întreținere, nenumărate familii. In perioada anilor 1915-1919 s-a înregistrat la Timișoara o creștere neobiș nuit de mare a prețurilor la alimentele de bază: la piinea albă cu 690%, la făină cu 387%, la cartofi cu 1566%, la unt cu 1032%, la slănină cu 1526% și așa mai departe. Foarte multe familii au rămas îndoliate.

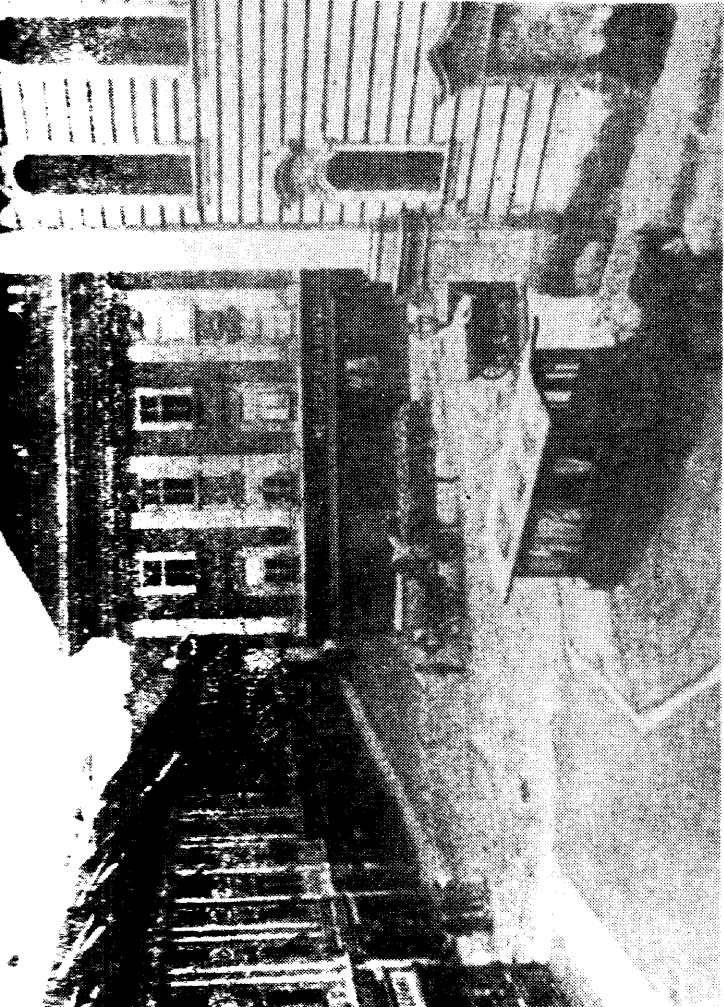
Intrarea în război nu a contribuit, așa cum au scontat cercurile guver nante de la Viena și Budapesta, la înăbușirea luptei revoluționare a maselor populare și a mișcărilor de eliberare națională și socială ci, dimpotrivă, le-a intensificat.

*Intre anii 1917 și 1918 are loc un puternic avânt al mișcării revoluțio nare a proletariatului în Banat. Orașul Timișoara, puternic centru al mișcării muncitorești încă din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, cu bogate și valoroase tradiții de luptă, devine un focar revoluționar. După un șir inter minabil de greve de mai mică extindere și demonstrații, în lunile ianua rie—iunie 1918 muncitorii timișoreni participă la grevele generale cu un pronunțat caracter politic. Punctul culminant al mișcărilor revoluționare a*



In. asata 1928



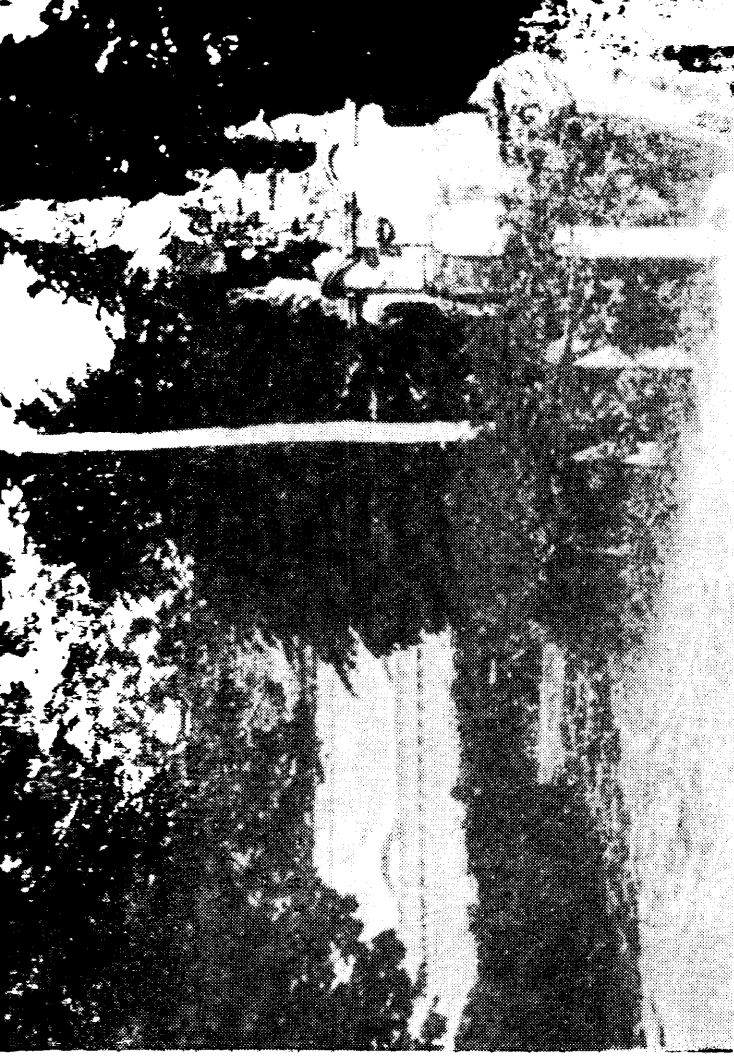


*Piața Sf. Gheorghe în timpul tramvaiului cu cai*

fiost atins în luna octombrie; în zilele de 20, 26, 27, 29, 30 la Timișoara au loc puternice demonstrații de stradă împotriva regimului reacționar cerind democratizarea țării. În dimineața zilei de 31 octombrie 1918 străzile orașului s-au dovedit neîncăpătoare, mii de muncitori români, maghiari, germani, sirbi purtând drapele roșii în fruntea coloanelor ce se revărsau ca un flux în nedomolit spre centrul orașului cereau înălțarea grăbnică a guvernului, încetarea războiului, proclamarea republicii. Circulația tramvaielelor a încetat și tramvaiștii s-au alăturat demonstrațiilor, magaziile s-au închis. Orașul întreg răsună de lozincile de luptă ale muncitorilor. Sub presiunea maselor hotărâte să-și apere drepturile, în aceeași zi la Timișoara se proclamă republica. Succesul dobândit la 31 octombrie făcea parte din lupta maselor pentru emancipare socială și națională din furtunoasa toamnă a anului 1918. În satele și comunele bănățene țărani au început lupta pentru dobândirea prin forță a drepturilor încălcate.

Mișcările sociale din această perioadă se împleteau organic cu lupta de eliberare națională, cu lupta pentru unirea Transilvaniei și Banatului cu România.

Unirea Transilvaniei și Banatului cu România încununa lupta de veacuri a poporului român de a se constitui într-un stat unitar. Operă a maselor



*Linia tramvaiului cu cai în Piața Balas.*

largi populare, actul de la 1 decembrie 1918 întruchipa împlinirea năzuințelor, idealului pentru care și-au dat viața cei mai buni fii ai poporului nostru.

„Înăpăruirea unității satului român — arată tovarășul Nicolae Ceaușescu — a realizat cadrul național și social economic pentru dezvoltarea mai rapidă a forțelor de producție, înmănușarea laolaltă a energiilor și capacităților creatoare ale poporului nostru, a creat condiții favorabile activității forțelor progresiste ale societății, mișcării muncitorești revoluționare”.

\*  
\* \* \*

Prin unirea Banatului cu România s-au creat posibilități mai mari de dezvoltare economică a acestei regiuni. În perioada 1923—1928 are loc un avânt al economiei, se înregistrează apariția unor noi întreprinderi industriale, se largesc cele existente, sporește producția. În anii imediat următori actului Unirii se produce redresarea treptată a potențialului economic foarte scăzut în anii războiului. Administrația românească instaurată în 1919 la conducerea întreprinderii de tramvaie moștenește o situație grea. Parcul de vagoane număra în acest an 43 vagoane motoare, 3 vagoane remorci, 2 pluguri de zăpadă și câteva vagoane platformă, dar gradul lor de uzură era foarte mare.

În timpul războiului au fost supra-solicitate prin supraîncălzire și muncă excesivă a timpului de lucru, multe erau puse la dispoziția autorităților militare. Reducerea personalului ca urmare a mobilizărilor, imposibilitatea asigurării unei întrețineri corespunzătoare, ca și greutatea de procurare a pieselor de schimb accentuau dificultățile întreprinderii. Din această cauză în 1919 numărul vagoanelor motorice a fost redus, și aceasta în timp ce sporirea traficului de călători. Situația impunea găsierea grabnică a unei soluții potrivit posibilităților existente; astfel în anii 1920—1922 întreprinderea tramvaielor Comunale Timișoara a proiectat și realizat atele proprii pentru construirea de vagoane. Au fost angajați muncitorii calificați și într-o primă și imediată etapă s-a trecut la reparația generală a vagoanelor existente. În anul 1921 este pus în funcțiune primul vagon (remorcă) tip R.2 construit în atelierele proprii. În anii următori prin dezvoltarea atelierelor și dotarea lor cu utilajul și aparatul necesară se înregistrează o creștere continuă a producției de vagoane de diferite tipuri, proiectate și realizate de muncitorii și cadrele tehnice ale întreprinderii, așa cum se vede din tabelele anexate.

Locul tramvaielor străine, importate, au început să-l ia cele fabricate în Timișoara. Caracteristicile tehnice ale diferitelor tipuri produse până în zilele noastre sînt descrise pe larg în capitolul următor al prezentei lucrări.

În perioada 1921—1928 s-au construit în atelierele proprii ale T.C.T. 21 de vagoane motor și 13 vagoane remorcă ceea ce reprezenta un frumos succes realizat într-o perioadă de început. Numai în anul 1927 s-au construit 5 vagoane motor cu două remorci și au fost reparate alte 9 vagoane motoare și 5 remorci. Au avut de asemenea loc lucrări de extindere a liniilor ferate în diferite zone ale orașului cu o lungime totală de 7.046 m și s-au efectuat mai multe îmbunătățiri importante a celor existente, avariate în timpul războiului. Tot în această perioadă, ca urmare a dezvoltării parcului de vagoane, se construiește un nou depou (1926—27) și se îmbogățește grupul social cu un dormitor pentru personalul de mișcare.

Măsurile luate de Direcția T.C.T. în vederea ridicării potențialului de transport și lichidării urmărilor negative ale războiului s-a reflectat în sporirea traficului de călători și în creșterea beneficiilor întreprinderii. În anul 1928 numărul călătorilor transportați s-a ridicat la cifra de 18.909.051 față de 1925, când s-a realizat o circulație de numai 15.766.684; totuși, comparativ cu perioada 1920—1923 când a avut loc o adevărată explozie de trafic (peste 22 milioane anual) numărul pare mic avînd în vedere și creșterea populației orașului (de la 80.000 în 1921 la 100.000 în 1925). De pe acum însă încep să se facă simțite semnele rău prevestitoare ale crizei economice din 1929—1931 care a zguduit lumea capitalistă.

Cum era și firesc extinderea întreprinderii a atras după sine creșterea numărului angajaților. În anul 1928 lucrau la T.C.T. 376 de persoane, cu 143 noi mult dect în anul 1919.

În anul 1927 a luat ființă pe lângă întreprindere o școală de instruire a personalului de la mișcare dotată cu parate psihotehnice moderne care permiteau examinarea eficientă a postulanților. Necesitatea unei ascuțite școli, perfecționată față de formele existente anterior, s-a făcut evidentă în anii din urmă cînd numărul accidentelor comise în timpul serviciului a devenit alarmant. Chiar în 1927, spre exemplu, deși numărul lor a fost mai mic față de 1926 și 1925, s-au semnalat 45 de accidente din care două mortale, 7 soldate cu răni de persoane, 1 cu un cal și 35 de carambuole.

Strădaniile claselor dominante de a-și reface pozițiile economice și politice, potențialul economic dinainte de război au reușit. Dar prin intensificarea exploatarea oamenilor muncii. În perioada „stabilizării” capitalismului masele muncitoare nu și-au îmbunătățit situația, dimpotrivă, nerespectarea contractelor colective de muncă, prelungirea abuzivă a duratei zilei de muncă, reducerea sistematică a salariului real, prelungirea calvarului.

Acestei politici de sporire a beneficiilor pe seama muncii allora, clasa muncitoare i-a opus o rezistență dîrză. Conduși de Partidul Comunist Român, creat în 1921, exponent fidel al intereselor clasei muncitoare, muncitorii își organizau lupta pentru apărarea intereselor vitale.

Grevele, demonstrațiile, acțiunile de protest față de politica claselor dominante au cuprins, ca un șir neîntrerupt lumile anilor 1919—1920. Ele au culminat cu greva generală din octombrie 1920. În dimineața zilei de 21 octombrie mîile de muncitori din Timișoara au încetat lucrul, întreaga activitate a fost paralizată. Solidari cu frații lor, muncitorii de la T.C.T. au oprit tramvaiele așa cum făcuseră și în primăvară, în mai, de ocazia altei greve generale. Acum, ca și atunci, guvernul generalului Averescu a luat măsuri severe recurgînd la armată pentru a-i determina pe greviști să-și reia lucrul. Tramvaiștii s-au dovedit la înălțime, consecvenți, astfel încît circulația tramvaielor a fost reluată numai cu ajutorul ostașilor. Participînd alături de alte categorii de muncitori învălau să lupte, dobîndeau experiență și întăreau frontul revoluționar al clasei muncitoare.

Un rol important avea în lupta pentru apărarea drepturilor dobîndite stricta respectare a contractului colectiv de muncă, încheiat între muncitori și patroni. Aceasta nu putea duce, desigur, la soluționarea fundamentală a intereselor muncitorilor, dar constituia un cadru legal de apărare a cuccerilor obținute, de înlăturare a arbitrarului, a abuzurilor de tot felul. Respectarea contractului colectiv permitea clasei muncitoare ca, prin utilizarea altor mijloace să obțină noi drepturi și libertăți. Iată de ce organizațiile sindicale dădeau o mare atenție modului în care se realizau practic preve-

În anul crizei economice din 1929—1933 numărul călătorilor a scăzut simțitor. Fața de anul 1928 când tramvaiele întreprinderii au fost folosite de 18.878.297 călători, în 1931 s-au înregistrat numai 13.878.376. Totuși numărul cel mai scăzut a fost în anii 1932—1933 când nu depășea cu mult 12 milioane. Numărul mediu al călătorilor făcute de un locuitor a scăzut în anul 1932, anul de apogeu al crizei economice, la 121,7 adică cu numai 15% mai mare decât în 1914 (când au circulat cu tramvaiul circa 8 mil. locuitori și întreprinderea nu avea în dotare decât 26 vagoane, la o lungime a liniilor de exploatare de 10.877) și cu 50% mai mică decât în primii doi ani postbelici, când s-a ajuns la 240 de călătorii pe cap de locuitor anual. De semnalat că în această perioadă populația orașului a fost constantă.

O anchetă întreprinsă în anul 1930 constată că zilnic în medie erau ocupate numai 18 din 45 de locuri oferite călătorilor de tramvaiele T.C.T. Pierderile în beneficiile obținute din încasările după transportul de persoane erau foarte serioase dacă avem în vedere și faptul că în același an circulau zilnic 58 vagoane (38 motoare și 20 remorci) pe 6 rețele de linii (în 1928 — 52 vagoane zilnic). Astfel că încasările s-au redus de la aproximativ 69,5 milioane lei în 1928 la 49,3 milioane lei în anul 1933. (A se vedea anexa cuprinzând datele statistice referitoare la circulația și exploatarea tramvaielor de la înființare și pînă în prezent.) p. 52.

Cu toată situația dificilă existentă conducerea întreprinderii a căutat să ia unele măsuri pentru îmbunătățirea transportului; în 1931 se introduce o nouă linie, Gară—Spitalul de Stat, serviciul special de noapte, fiind asigurat prin rotație. Era și o încercare de redresare a situației, cauzele însă erau prea adinci pentru a se putea reuși prin asemenea mijloace. Reducerile mari de salarii obligau multe persoane să renunțe la acest mijloc de transport. Greutățile de întreținere a familiilor, de asigurare a traiului zilnic transformat pînă și tramvaiul într-un lux de care cei nevoiași trebuiau să se lipsească. Era o realitate crudă pe care, poate, întreprinzătorii din 1869 n-ar fi putut-o înțelege.

O consecință a acestor stări de lucruri a fost restrîngerea personalului întreprinderii. Din datele de care dispunem în prezent (e drept numai pînă în anul 1932) nu rezultă o reducere prea mare a personalului. Totuși, tendința de scădere e constantă. După Raportul T.C.T. pe exercițiul bugetar 1930 rezultă că la această dată lucrau 372 de salariați permanenți, din care 213 la mișcare, 79 la ateliere, 26 la tracțiune, 17 la rețeaua de linii, 17 la serviciul administrativ și 20 în alte servicii. Din 1928 și pînă în 1932 personalul s-a redus de la 376 la 361, în ceea ce privește salariații permanenți, și de la 71 la 35 pe salariații zilnici (zinași). Numai în anul 1932 întreprinderea a făcut reduceri de cheltuieli la materiale și personal de 5,50%. După expresia Raportului din 1932 personalul „se dovedise prea numeros”. Pro-

babil ca reducerea de personal a fost mult mai mare în anul 1933 fiind cum ea în 1932 criza economică a fost deosebit de intensă și acum s-au venenat reduceri mari la alte întreprinderi.

Efectele crizei vor dăinui multă vreme, situația se va ameliora într-una între 1934 și 1937 dar nici pînă la război întreprinderea nu va putea reveni la nivelul anului 1928.

Consecvent în introducerea noutăților în transport orașul Timișoara recurge în anul 1941 la unul dintre mijloacele moderne deosebit de apreciat de călători: troleibuzul. Caracteristicile tehnice superioare îl reclamau de la sine, de aceea trecerea la transportul electric pe pneuri, paralel cu cel pe șine, a constituit o nouă etapă în viața întreprinderii.

Proiectată de specialiștii Întreprinderii Electrotehnice Timișoara (fost T.C.T.) prima linie, inaugurată la 15. XI. 1941, cuprîndea traseul echivalent astăzi între Gara de Nord și Piața N. Bălcescu, cu o lungime de 3.490 m. Dovada succesului de care s-au bucurat primele troleibuze ce și-au făcut apariția pe străzile Timișorii este saltul spectaculos al numărului călătorilor de la 54.000 în anul 1942, la 665.280 în anul următor. Prevăzută a avea irimoase perspective, dezvoltarea rețelei de troleibuze a fost stagnată din cauza războiului mondial, înfrățindu-se în anii puterii populare.

În anul 1943 I.E.T. a trecut și la utilizarea autobuzelor la început pentru două trasee: Gară—Ronaț și Pța. Libertății—Viile Fabrică. În felul acesta se soluționa o veche problemă; asigurarea mijloacelor de transport în comun pentru locuitorii din zonele cele mai de margine ale orașului.

\* \* \*

Victoria insurecției armate din august 1944, inițiată, organizată și condusă de Partidul Comunist Român a marcat începutul revoluției populare din România, intrarea poporului român într-o nouă epocă istorică de dezvoltare. Lichidarea regimului de dictatură fascistă, ieșirea țării noastre din războiul antisovietic și întoarcerea armelor împotriva Germaniei hitleriste au deschis perspectiva înlăturării sarcinilor revoluției; desființarea rămășițelor feudale și rezolvarea problemei agrare, democratizarea vieții politice, redobîndirea independenței naționale, refacerea economică a țării.

Noua istorie a țării începea să fie scrisă în condiții extrem de grele, războiul cauzase imense pierderi materiale și umane, economia națională trecea prin dificultăți foarte mari. Cu toate acestea, poporul român a reușit să se mobilizeze și printr-un uriaș efort colectiv să lichezeze consecințele războiului. Succesele dobîndite de masele populare, îndrumate și conduse de Partidul Comunist Român în direcția înlăturării sarcinilor revoluționare au descătășat energiile creatoare ale poporului.

Entuziasmul cu care masele largi de oameni ai muncii răspundeau chemărilor partidului evidenția ecoul profund al politicii sale realiste, hotărârea de a pași neabătut pe calea dezvoltării libere, a realizării unor profunde transformări revoluționare.

În Timișoara, ca pretutindeni în întreaga țară, masele muncitoare acționau hotărât pentru consolidarea și extinderea cuceririlor revoluționare. În bătaia pentru susținerea frontului antihitlerist și refacerea economică a țării oamenii muncii au făcut dovada unui eroism legendar. Îi însuflețeau chemările partidului, îi încuraja aplicarea energică a programului guvernului de largă concentrare democratică condus de dr. Petru Groza, au înțeles că singura cale pentru eliberarea lor socială și propășirea țării se află în transpunerea în viață a soluțiilor preconizate de comuniști.

Răspunzând chemărilor Frontului Național Democrat, avînd în frunte comuniștii, muncitorii timișoreni s-au angajat într-o luptă acerbă pentru lichidarea ravagiilor războiului, pentru ridicarea producției. Înfruntînd adversitățile reacțiunii, dificultățile multiple ale aceluiași moment au reușit să asigure o bună desfășurare a procesului de producție. Erau succese cu adevărat semnificative politice — consolidarea regimului democrat, asigurarea terenui pentru noi și hotărîtoare victorii care deschideau perspectiva trecerii țării noastre la socialism.

Alături de ceilalți oameni ai muncii din orașul nostru, salariații I.E.T. au parcurs această etapă istorică în marș forțat. Sub conducerea comuniștilor, a organizației sindicale, lucrătorii întreprinderii au inițiat numeroase acțiuni care vizau restabilirea normală a traficului de călători, a liniilor de tramvai și troleibuze care au avut de suferit în timpul bombardamentelor din vara anului 1944. În afara acestor obligații directe, a căror rapidă rezolvare constituia un act de onoare, de prestigiu, salariații întreprinderii s-au înregistrat în marea armată a luptătorilor pe frontul reconstrucției.

Greutățile nu i-au ocolit nici pe cei de la I.E.T.: combustibilul lipsea, se procura greu, mai ales în perioada de iarnă, din care cauză producția de energie electrică a suferit. Cu prețul unor eforturi mari, în primele luni ale anului 1946 lumina orașului a putut fi asigurată. La început pe seama tramvaielor, care circulau mai rar, din care cauză și mai aglomerate, apoi și acest impas a fost lichidat.

Aprovizionarea cu alimente a muncitorilor era încă nesatisfăcătoare. Economatul întreprinderii nu funcționa întotdeauna cum trebuie, cei de la mișcare duceau lipsă acută de uniforme și mai erau și altele, dar Comitetul de întreprindere găsea răspuns; muncitorii, ei înșiși participau acum la rezolvarea acestor neajunsuri. Și asta însemna foarte mult...

La chemarea Comitetului județean de partid s-au format primele echipe de muncitori din întreprindere care să dea o mîna de ajutor țărănilor în

bătălia lor pentru pîine. Exemplul celerității lor îi imulețea. A început atunci o adevărată întrecere între echipe. Duminica se deplasau la sațe și reparau unelele agricole. Așa în 1945, așa în 1946 și tot așa și în anii următori: se cimentă alianța muncitorese-țărănească. Iată-i în primăvara anului 1947 la Șag, la Pădureni, la Ictar, Capăt, în multe alte localități. Participau cu însuflețire, în număr mare, neconștrînși de nimeni, convinși că fac un lucru util. Și nu greșeau de loc. Îi găsim prezenți în mijlocul fraților țărani și în 1948. Era prima campanie agricolă sub soarele republicii și harnicii lucrători ai ogoarelor aveau atîta nevoie de sprijinul lor! În orele lor libere se adunau în brigăzi și porneau cu steaguri roșii în mașini, cu aceeași abnegație și elan cu care se dăruiau propriei lor activități. În vara anului 1947 I.E.T.-iștii au construit în timpul liber două vagoane noi de tramvai peste sarcinile asumate. Cine să mai poată calcula astăzi munca efectuată atunci în afara orelor de program? Ea face parte din acel impresionant efort sublim al sutelor de mii de anonimi care au hotărît atunci calea viitorului României.

În anul 1948 s-a construit linia simplă de tramvai, cu ramificație din cea existentă: Mehala—Biv. Cetății, prin Calea Bogdăneștilor pînă în strada Războieni, realizîndu-se legătura cartierului Ronaț cu centrul orașului. Cîți își mai amintesc însă astăzi împrejurările în care ea a fost construită?

Întreprinderea Electromecanică Timișoara trecea prin dificultăți serioase, se afla în plin proces de reorganizare și încă se mai resimțea de pe urma războiului; legarea Ronațului de Centru era însă absolut necesară. La chemarea partidului peste 4.000 de locuitori au participat voluntar la lucrările de construcție a acestei linii. Marea lor majoritate o formau tinerii, muncitori, elevi și studenți de la Institutul Politehnic și Medicină, funcționari și soldați.

Ziarul „Luptătorul bănățean” — organ al Comitetului județean de partid Timiș — relatează la 31 ianuarie 1948 că brigada de tineret „30 Decembrie”, urmînd exemplul celor de pe marile șantiere de reconstrucție ale țării, muncea cu un entuziasm greu de descris pentru darea în funcțiune a liniei de tramvai înainte de termen. Lucrînd zi și noapte, înfruntînd condițiile celei capricioase primăveri voluntarii și-au onorat angajamentul: cu două zile înainte de 1 Mai noua linie însumînd 2.165 de metri a fost dată în exploatare. În același mod a fost pusă în funcțiune linia de troleibuz spre zona „Între Vii”, precum și construirea stației moderne din Pia. Traian.

Devenea clar că transformările prin care trecea țara noastră aveau pretutindeni ecouri profunde. Conștiința actului liber înfăptuit, spre binele întregului popor, constituia o forță stimulatorie.

Drumul parcurs spre socialism în toți anii care s-au scurs de la eliberare este și cel al muncitorilor, țărănilor, intelectualilor din acest colț de

lata. Banatul a urmat în anul construcției social-urbanului o linie de dezvoltare ascendentă, multilaterală. Orașul gradina Timișoara s-a îmbogățit cu noi întreprinderi moderne utilizate, s-au extins și reutilizat cele existente.

Începând cu anul 1960 se semnalează o creștere continuă, substanțială a numărului de locuitori ai orașului. Transportului în comun i se pun noi probleme, se simte nevoia extinderii și modernizării. O cerință acută era sporirea capacității de transport, de aceea locul vechilor vagoane l-au luat altele noi, produse local, cu capacitate și viteză mult sporite. Un nou tip de vagon a fost proiectat în anul 1949 și executat în anul următor (caracteristicile sale de bază sint descrise la p. 58.).

Urmează o suită de măsuri privind perfecționarea și modernizarea rețelei de tramvaie în Timișoara care continuă și în zilele noastre. Parcul de vagoane de care dispune întreprinderea a crescut an de an, ajungând la sfârșitul anului trecut la 169. Dintre acestea multe au fost proiectate și executate de inginerii și muncitorii timișoreni: amintim doar Vagonul T<sub>1-62</sub> (1966—1967) al cărui indici îl situează la nivelul celor mai bune vagoane.

Creșterea parcului de vagoane potrivit necesităților de transport, preocuparea pentru perfecționarea vehiculelor din dotare au fost însoțite de măsuri corespunzătoare în direcția dezvoltării și modernizării liniilor. O mare atenție a fost acordată stabilirii unei legături rapide, lesnicioase între centrul orașului și cartierele Fratelia și Freidorf. Multe lucrări au vizat reamplasarea unor linii în funcție de sistematizarea orașului, precum și din necesitatea de a ține pasul cu dezvoltarea construcțiilor de locuințe. Altele au fost determinate de creșterea capacității de transport. Pornind de la aceste deziderate conducerea întreprinderii a pus în centrul activității întreprinderii preocuparea continuă pentru satisfacerea nevoilor crescânde ale călătorilor. În prezent lungimea totală de exploatare a liniilor este de 37.400 m față de 22.306 în anul 1948.

După 1947, concomitent cu îmbunătățirea transportului în comun cu tramvaiele, are loc o dezvoltare rapidă a rețelei de troleibuze. Stîmjenită de greutățile prilejuite de război, extinderea troleibuzelor s-a realizat în anii construcției socialismului. În această direcție s-au urmărit construirea unor noi trasee care să asigure o legătură eficientă între diferitele zone ale orașului, mărirea numărului de vehicule potrivit cerințelor cetățenilor. La realizarea acestor obiective a contribuit foarte mult trecerea la producția autohtonă de troleibuze în cadrul uzinei „Tudor Vladimirescu” din București. În prezent la deservirea populației participă un număr de 32 troleibuze parcurgînd un traseu în lungime de 12.700 m față de 3.490 m în anul înființării, 1942.

Ar mai fi de adăugat, desigur, în completarea listei mijloacelor de transport în comun utilizate astăzi în Timișoara și autobuzele. Apariție destul de

înunda în anul 1943, pe străzile orașului, ele au înregistrat un progres continuu în anii din urmă. La lărgirea șosei sale de utilitate au concurat deopotrivă doi factori esențiali: legarea cartierelor celor mai marginase de centrul economic al orașului și stabilirea contactului cu comunele învecinate, unde se înregistra o afluență continuă a forței de muncă spre uzinele și fabricile orașului. În felul acesta autobuzul a devenit un auxiliar indispensabil al transportului de călători, dezvoltarea sa constituind rezolvarea practică a unei noi cerințe izvorîte din creșterea ponderii populației ocupate în industrie, efect al industrializării impetuoase a țării. Ea a fost rezolvată cu succes prin extinderea traseelor (cartierele Plopi și Ciarda Roșie 1954—1957) din perimetrul orașului și cele de legătură cu comunele învecinate (Giarmata Vii, Săcălaz, Dumbrăvița, Chișoda, Giroc, Ulvin, Moșnița și altele) în perioada 1957—1966. Astăzi numai traseele de autobuze din afara orașului însumează o lungime de 82.050 m.

Evident, creșterea posibilităților de asigurare a transportului de călători începînd cu anul 1948, a reclamat și asigurarea unei baze corespunzătoare de întreținere. În felul acesta investițiile au fost orientate spre mărirea capacității de garare, lărgirea și perfecționarea mijloacelor de întreținere, dotarea cu utilaje moderne capabile să satisfacă cerințele actuale ale parcului de vehicule și asigurarea unui personal corespunzător, calificat. Spi-cuim citeva din măsurile și realizările din ultima perioadă de timp: ridicarea numărului de locuri la depoul de tramvaie și dotarea lui cu ateliere anexă, asigurarea în funcție de posibilitățile actuale, printr-o judicioasă organizare, a parcării și întreținerii troleibuzelor și autobuzelor, punerea în funcțiune a substației nr. 4 de redresare în vederea asigurării necesarului de energie electrică și multe altele.

Desigur toate aceste măsuri au implicat învingerea unor greutăți: spiritul acordat de organele locale de partid și de stat, eforturile susținute ale întregului colectiv de salariați au contribuit la soluționarea lor. Ca este așa ne-o dovedește atenția tot mai mare de care întreprinderea noastră se bucură din partea cetățenilor orașului.

Trecerea în revistă a datelor statistice privind transportul călătorilor din orașul Timișoara în ultimii 10 ani, ne oferă o imagine reală a eficienței măsurilor adoptate. Astfel, deși între 1958 și 1968 lungimea liniilor de tramvai a crescut cu numai 1.400 m (în anii 1962—1968 rămîind constantă), prin sporirea numărului de vagoane puse zilnic în circulație (de la 78 în 1958 la 133 în 1968) și înzestrarea parcului cu vehicule de mare randament, exploatarea cît mai eficientă a traseelor etc. s-a putut asigura o deservire crescîndă a numărului de călători. Comparativ cu anul 1958, numărul anual al călătorilor care au utilizat tramvaiele noastre în 1968

aproape ca s-a dublat (avem desigur în vedere și creșterea populației în Timișoara în aceeași perioadă). În aceeași ordine de idei trebuie amintit că numărul celor care au folosit troleibuzele întreprinderii noastre a crescut de 5 ori în 1968 față de 1958 iar cel al călătorilor cu autobuze de peste 20 ori.

Dezvoltarea întreprinderii de Transporturi Timișoara în anii socializării a făcut necesară creșterea numărului salariaților. În perioada 1948—1968 numărul muncitorilor și al întregului personal în ansamblu a crescut de 3 ori. Din 1962, când întreprinderea s-a reorganizat, și pînă în prezent numărul muncitorilor a sporit anual cu aproape 200, o pondere foarte mare avînd cei calificați. Acordînd atenția cuvenită însemnătății ridicării continue a pregătirii profesionale, conducerea întreprinderii organizează anual calificarea la locul de muncă a conducătorilor de tramvaie, conducătorilor de troleibuze, controlorilor de circulație și bilete, încasatorilor de bilete. În acest scop a fost amenajată o sală specială pentru cursanți, dotată cu material didactic corespunzător iar predarea lecțiilor este asigurată de personalul tehnic specializat al întreprinderii. În felul acesta, prin cursuri de scurtă durată, se asigură calificarea permanentă a angajaților; numărul celor care frecventează asemenea cursuri reprezintă peste 50% din totalul muncitorilor calificați din întreprindere.

Conducerea întreprinderii, cu sprijinul organizațiilor de partid și sindicat a inițiat și realizat un complex de măsuri menit să asigure condiții optime de muncă tuturor salariaților. Pe parcurs a fost soluționată cît mai rațional, în funcție de posibilitățile actuale, problema folosirii spațiului.

De exemplu. S-au construit mai multe grupuri sociale: în anul 1962 la depoul nr. 3, în 1964 o construcție similară pentru personalul de întreținere a vagoanelor și alta pentru muncitorii atelierelor de vopsitorie etc. În fine care an un număr mare din salariații întreprinderii sînt trimiși prin grija Comitetului sindical la odihnă sau tratament. Anul trecut și-au petrecut concediul la diferite stațiuni din țară un număr de 194 salariați.

Rezultatele obținute în muncă, îndeplinirea cu succes a sarcinilor de producție i-au adus întreprinderii în mai multe rînduri (1955, 1960, 1966) drapelul de fruntaș pe țară. Cîinstirea hărniciei și priceperii muncitorilor, tehnicienilor, inginerilor a stimulat activitatea, strădanțiile tuturor pentru realizarea sarcinilor de plan, transpunerea în viață a hotărîrilor Congresului al IX-lea al Partidului și ale Conferinței Naționale din decembrie 1967. Un rol important au avut în această direcție întrecerile socialiste din întreprindere. Pornind de la obiective majore, de mare importanță ca executarea la un înalt nivel calitativ a lucrărilor de reparații, realizarea și depășirea planului de încasări, buna deservire a publicului călător și altele, întrecerile

socialiste și au adus o contribuție prețioasă la ridicarea producției, educarea comunistă a oamenilor. Preocuparea în direcția stimulării întrecerilor, ca și reorganizarea lor pe baze noi, s-a reflectat în creșterea numărului de fruntași în ultimii doi ani. În 1967 și-au îndeplinit angajamentele asumate, fiind declarați fruntași 209 tovarăși, precum și 6 echipe, 2 secții (transporturi electrice și transporturi auto) iar în anul 1968 numărul fruntașilor a crescut la 239, 9 echipe și 4 secții. Mulți dintre ei au cîștigat întrecerea de mai multe ori consecutiv obținînd insigne jubiliară. La loc de cinste, pe panoul de onoare al întreprinderii figurează numele lăcătușilor Aslău Gh., Ghița C-tin, Girothi Iosif Robert, ing. Bungescu Radu, și mulți alții. În prezent se desfășoară o vie întrecere avînd ca obiectiv îndeplinirea sarcinilor celui de al patrulea an al cincinalului, întîmpinarea cu noi succese în muncă, alături de întregul nostru popor a aniversării celor 25 de ani de la eliberarea României.

Un larg ecou au avut în întreprinderea noastră hotărîrile plenarei C.C. al P.C.R. din decembrie 1966 și ale Conferinței Naționale din 1967 privind perfecționarea organizării producției și a muncii, creșterea eficienței economice. Dezbaterile care au avut loc pe marginea documentelor de partid și de stat au scos în evidență resursele de care dispune întreprinderea, posibilitățile de înlăturare grabnică a lipsurilor și neajunsurilor.

Cu sprijinul și îndrumarea permanentă a organizației de partid, a celorlalte organizații obștești s-a putut trece la elaborarea unui plan de măsuri vizînd utilizarea cît mai eficientă a rezervelor interne, rentabilizarea întreprinderii. Pe baza acestei analize, în cursul anului 1968 au fost aplicate în diferite sectoare 23 măsuri de organizare științifică a producției, s-au întocmit 17 studii tehnico-economice. Altele sînt prevăzute pentru 1969. În felul acesta s-au obținut însemnate realizări în depășirea producției, reducerea prețului de cost, sporirea beneficiilor.

Privită prin prisma posibilităților create întreprinderea noastră are frumoase perspective de dezvoltare. Studiul tehnico-economic întocmit pentru sistematizarea și dezvoltarea transportului în comun în orașul Timișoara pînă în anul 1980 prevede obiective mari. Vor sta atunci la dispoziția cetățenilor, asigurîndu-le o deservire rapidă, confortabilă, un număr de aproape 400 vagoane moderne de tramvaie, 173 troleibuze, 160 autobuze: se va dezvolta și moderniza rețeaua de linii.

Acum, la aniversarea centenarului, bilanțul anilor parcuși, realizările obținute de colectivul salariaților întreprinderii de Transporturi Timișoara, perspectivele luminoase care se deschid, nu pot decît să constituie un prilej de legitimă mîndrie. Este mîndria pe care și-o dă conștiința misiunii îndeplinite, mîndria că prin munca lor pot aduce o contribuție la ridicarea pe culmi tot mai înalte a României socialiste.

## PARCUL DE VAGOANE

Cele dintâi 21 vagoane de persoane ale tramvaiului cu cai au fost procurate de la Fabrica de vagoane din Viena. Ele au fost expediate după cum urmează: 5 vagoane în 30 aprilie 1869; 6 vagoane în 30 iunie 1869; 4 vagoane în 12 noiembrie 1869 și 6 vagoane în 27 decembrie 1869. Prețul primelor 11 vagoane a fost de 1.755 fl. unul, iar al ultimelor 10 de cîte 1.673 fl.

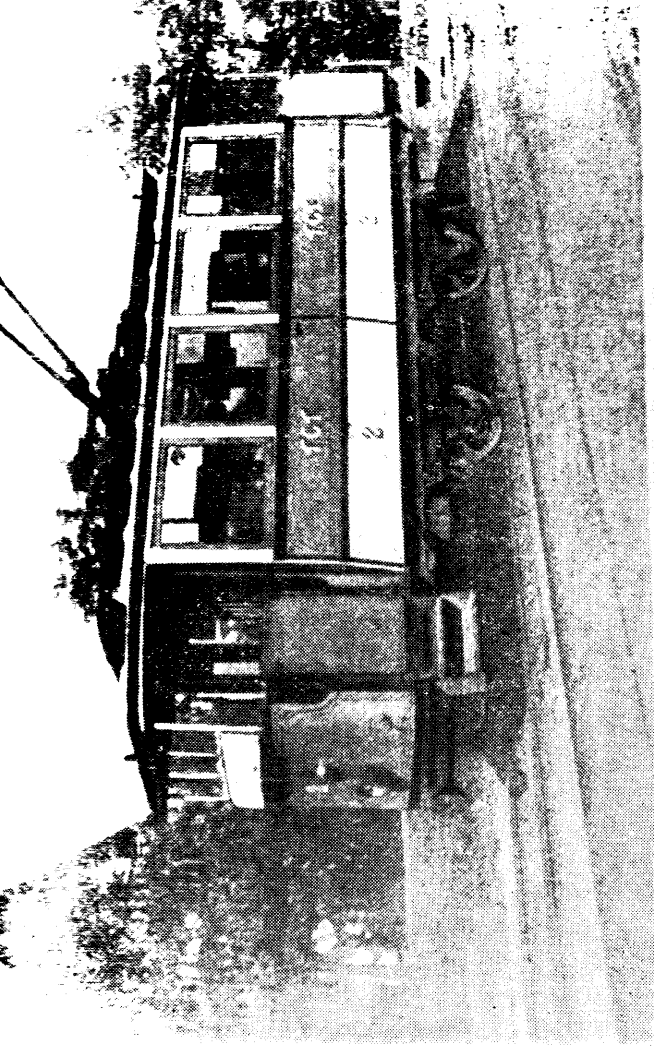
Afîi cutia cit și trucul acestor vagoane erau din lemn, legăturile executate prin corniere de fier, iar suspensia vagoanelor prin arcuri din foi de oțel. La ambele platforme, care erau deschise, era cîte o frînă de mînă cu pîrghie. Saboții erau din lemn, aplicîndu-se cîte unul la fiecare roată în partea interioară (între osii).

Lungimea cutiei era de 4300 mm, lățimea de 1900 mm; lungimea platformei de 770 mm iar lățimea ei de 1260 mm, lățimea treptelor fiind de cîte 320 mm. Distanța între osii era de 1900 mm.; locuri de șezut 16 în fiecare vagon.

Luminăția vagoanelor s-a făcut prin lămpi cu petrol, aplicate în tavan, la ambele capete ale vagoanelor. În fiecare seară la retragerea în remiză, lămpile erau scoase din vagoane și a doua zi, în spre seară, introduse din nou. La început vagoanele erau aranjate pentru clasa I și clasa a II-a fiind și taxele diferite în ambele clase. Încă în anul 1872 societatea a cerut desființarea diferențierii de clasă și introducerea tarifului unitar, promițînd în schimb amenajarea vagoanelor sale pentru fumători și nefumători.

Această cerere a fost respinsă de către Reprezentanța municipală, dar în urma memoriului societății, din 10 iulie 1875, Reprezentanța municipală — în ședința ținută în 21 iulie al aceluiași an — a aprobat unificarea taxelor, dispunînd ca într-unul din vagoanele cu două compartimente să nu se fumeze, restricție care s-a fixat și pentru vagoanele cu numai un compartiment.

În afară de vagoanele de persoane, în număr de 21, în anul 1869 s-au mai procurat tot de la Fabrica de vagoane Viena încă 2 vagoane pentru



Vagon motoric tipul A.

marfă, cu prețul de 800 fl. fiecare precum și un truc pentru 1 vagon de marfă, la prețul de 520 fl.

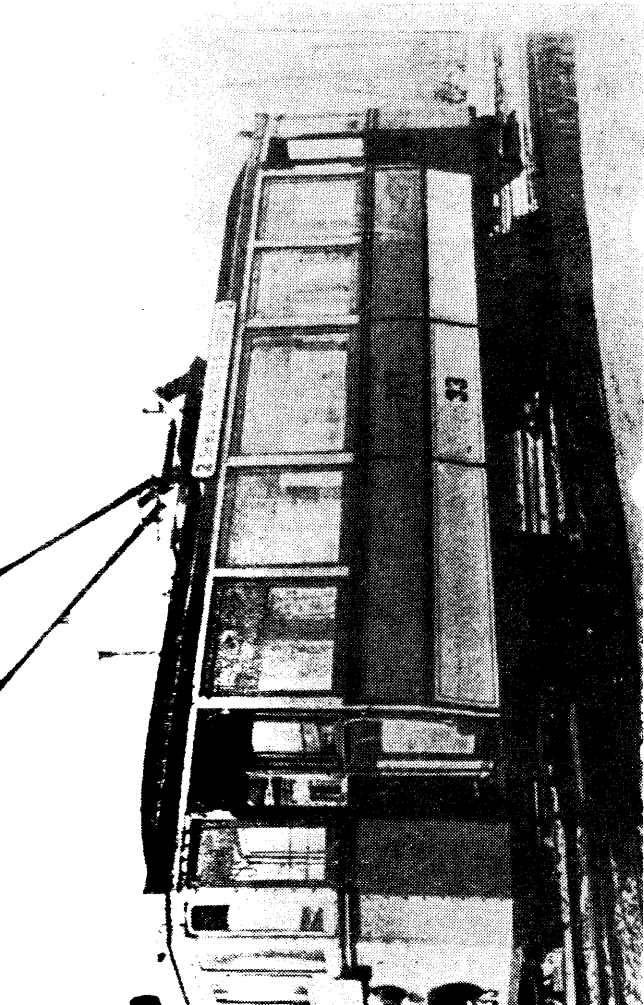
În luna mai a anului 1872 s-au procurat de la „Fabrica de vagoane Simering“ 7 vagoane lowry, cu prețul de 920 fl. fiecare, necesare la transportul de materiale.

În anul 1891 a avut loc în orașul nostru o expoziție, care a durat mai multe luni. Cu acest prilej societatea, spre a putea face față cerințelor de circulație intensificată prin aglomerarea vizitatorilor expoziției, a procurat încă 5 vagoane noi de persoane din Graz. Acestea erau însă mai mici decît celelalte vagoane și erau construite numai pentru un cal, avînd în locul arcurilor de oțel cilindrii de cauciuc.

Alte vagoane pînă la electrificare nu s-au mai procurat.

În baza contractului referitor la construirea tramvaiului electric, încheiat între „Societatea de tramvai“ și între antreprenorii: „Societatea unită de electricitate — Budapesta-Viena“ și „Societatea de electricitate Felix Singer și Comp. Berlin“, aceștia s-au obligat să pună la dispoziția societății 17 vagoane motorice și 10 vagoane remorci.

Numiții antreprenori au furnizat în anul 1899 vagoanele motorice Nr. 1—17, tipul 9., prin fabrica de vagoane „Weitz Ioan Arad“, iar ca vagoane remorci s-au folosit, conform contractului, 10 vagoane de-ale tram-



Vagon motoric tipul B.

vaiului cu cai, după ce li s-au întărit trucerile, li s-au aplicat tamponaiele necesare și introdus iluminajia electrică.

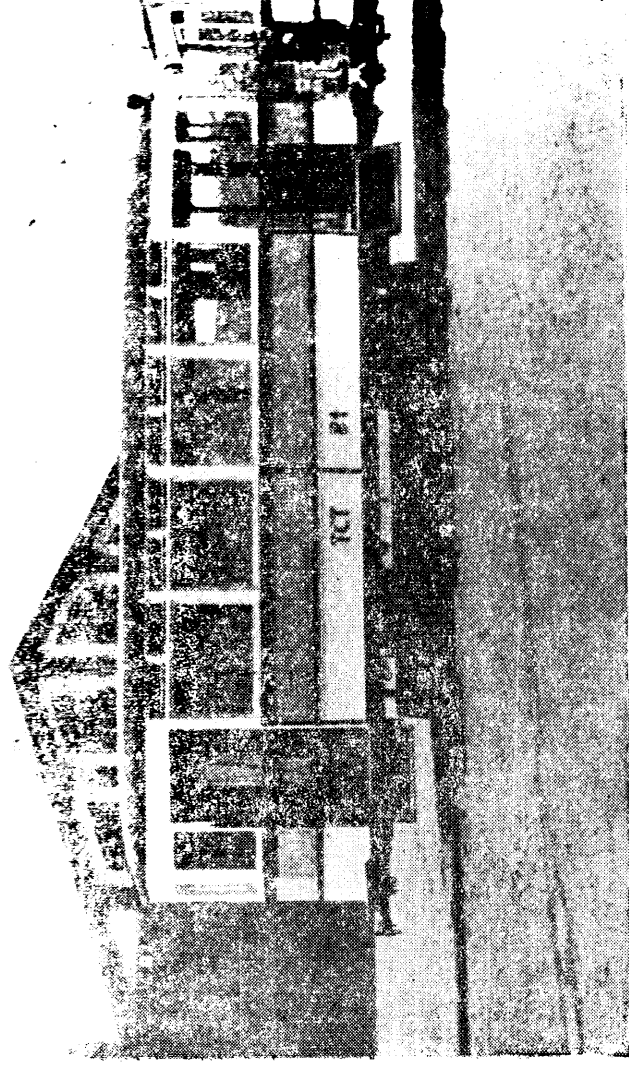
Vagoanele motorice al căror truc era complet din fier, aveau câte un singur motor, sistem Walker de 20/25 c.p. Aveau frână de mină și frână reostatică. Drept arcuri de suspensie s-au folosit arcuri helicoidale. Distanța între osii era de 1680 mm; lungimea interioară a cutiei de 4365 mm, lățimea interioară de 2000 mm; lungimea platformei de 1100 mm, lățimea de 1932 mm. Lungimea totală a vagonului era de 6705 mm. Vagoanele aveau câte 18 locuri de șezut și 12 locuri de stat.

Vagoanele remorci au fost scoase din circulație în 21 mai 1906 din cauză că erau prea învechite și astfel nemăcorespunzătoare cerințelor.

În urma construirii liniilor noi din anul 1906, s-au procurat 6 vagoane motorice noi, NIE 18—23, tipul B, cu câte 2 motoare.

Acestea au fost furnizate de fabrica „Schlick” din Budapesta; Instalația electrică pentru aceste vagoane a fost furnizată de „Siemens Schuckert” — Budapesta. Spre deosebire de vagoanele vechi, aceste vagoane erau de un tip mai mare, având 24 locuri de șezut și 24 locuri de stat, fiind eliminate și toate lipsurile observate la vagoanele vechi.

Lungimea caroseriei acestor vagoane era de 8800 mm, lățimea de 2100 mm, lungimea între tamponaie de 9600 mm, distanța între osii 3600 mm; greutatea vagonului 10000 kg.



Vagon remorcă tipul C. II.

În urma reclamațiilor publicului călător în ceea ce privește supraîncălzirea vagoanelor, direcțiunea tramvaiului s-a văzut nevoită în anul 1909 a mai procura 6 vagoane motorice NIE 24—29, furnizate de către „Fabrica ungară de vagoane și mașini” din Győr; instalația electrică a fost furnizată de „Siemens Schuckert” — Budapesta. Tipul acestor vagoane era exact același ca al vagoanelor procurate în 1906.

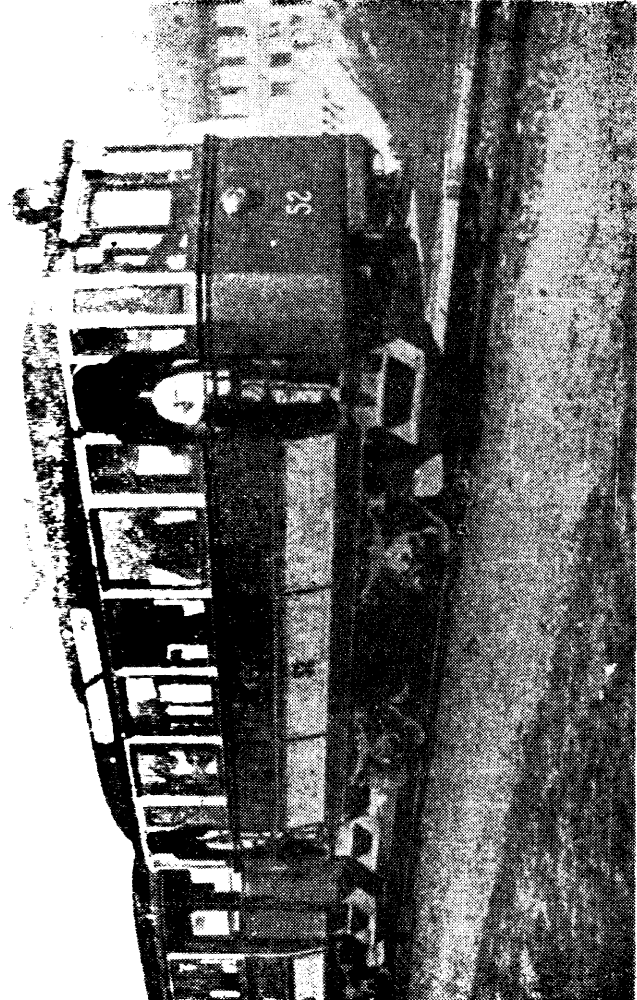
În anul 1909 s-au înzestrat și cele 17 vagoane construite cu ocazia electrificării cu câte un al doilea motor.

Cum creșterea aglomerației mari din vagoane a continuat și în anul 1912, s-au mai procurat încă 8 vagoane motorice NIE 30—37, tipul celorlalte vagoane motorice mari. Șase dintre acestea au fost furnizate de „Fabrica de vagoane” din Győr și două de fabrica „Schlick” din Budapesta. Motoarele erau de câte 23 c.p. iar instalația electrică, pentru primele 6 vagoane a fost furnizată de către „Societatea unită de electricitate și Fabrica de mașini” — Budapest, iar pentru ultimele 2 de către „Uzinele Siemens Schuckert” — Budapesta.

În anul 1913 s-au înzestrat cele 17 vagoane motorice mici cu arcure de suspensie din foi de oțel și cu trepte mai comode.

În anul 1914 s-a construit în regie proprie un vagon remorcă. Tot în acest an s-au comandat la Uzinele „Siemens Schuckert” — Budapesta, 6 va-





*Vagon motoric cu captatorul de curent sistem „Dickinson”.*

goane motorice noi NIE 38—43, de tipul celorlalte vagoane, cu deosebirea că motoarele erau de tipul cel mai nou, de 35 c.p. avînd și poli auxiliari ; iar în vederea începerii transportului de marfă s-a comandat la „Fabrica Weitzer de vagoane” din Arad o locomotivă electrică.

Vagoanele motorice de mai sus, a căror parte mecanică s-a construit în fabrica „Schlick” — Budapesta, au fost furnizate în anul 1915, iar locomotiva electrică abia în anul 1916, din cauza furnizărilor fabricii respective pe seama armatei.

În anul 1915 s-a mai construit un vagon remorcă în regie proprie, iar în anul următor încă unul.

Parcul de vagoane al Tramvaielor Comunale Timișoara a constat în anul 1919 din 43 vagoane motorice, 3 vagoane remorci, 2 pluguri de zăpadă și vagoane platforme.

Vagoanele remorci No. 01—03, construite în regie proprie au fost în circulație timp de 10 ani, adică pînă în anul 1925, cînd a trebuit a fi casate ca nemaifiind corespuuzătoare.

Vagoanele au avut mult de suferit de pe urma războiului mondial, în special cele 17 vagoane motorice mici, care au ajuns într-o stare foarte rea. Această stare s-a agravat în primii ani de după război și prin faptul că nu

era posibil a se procura din străinătate materialele speciale electrice iar în țara nu se fabricau.

Încă în anul 1919, unui număr de 8, din cele 17 vagoane motorice mici, i s-a trebuit să li se demonizeze motoarele, folosindu-se apoi ca vagoane remorci ; în anul 1920 s-au demontat, din aceeași cauză, motoarele altor 4 vagoane, folosindu-se apoi de asemenea ca remorci.

Din cele 17 vagoane motorice mici No. 1—17, procurate cu ocazia electricificării, în prezent mai sînt în circulație numai 5, care au trebuit să fie reconstruite și transformate în atelieri T.C.T.

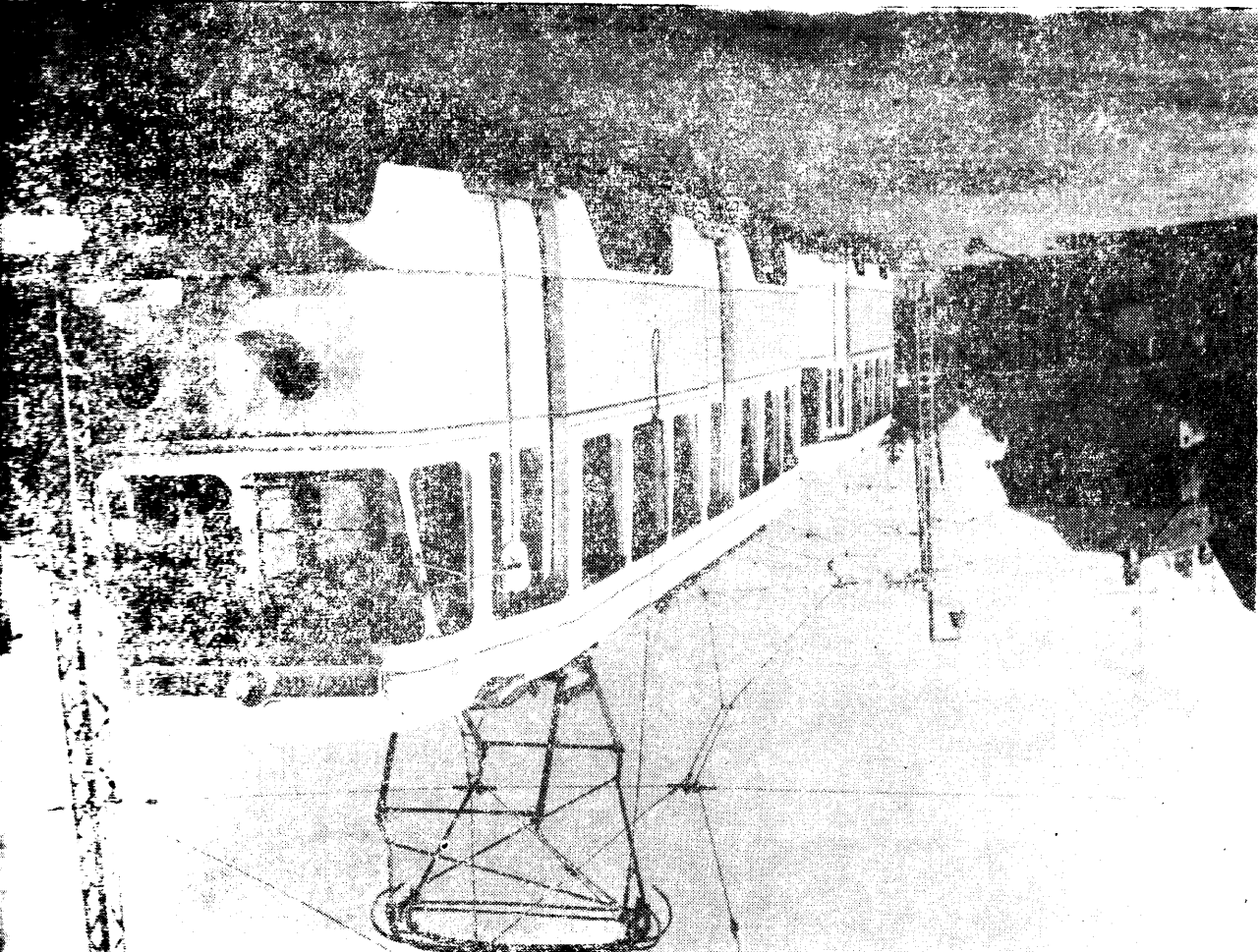
Aceste vagoane sînt următoarele :

1. Vagonul motoric No. 44, tip D, reconstruit complet în anul 1921, din vagonul No. 8.
2. Vagonul motoric No. 46, tip D, reconstruit complet în anul 1921, din vagonul No. 4.
3. Vagonul remorcă No. 7, tip A. II, reconstruit în anul 1921, din vagonul cu același număr.
4. Vagonul remorcă No. 13 tip A. II, reconstruit în anul 1921, din vagonul cu același număr.
5. Vagonul motoric de serviciu No. 6, tip A, transformat în anul 1926, din vagonul cu același număr.

Restul de 12 vagoane au fost casate ca necorespuuzătoare în ordinea după cum urmează :

- |                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| 1. În 28 decembrie  | 1922 vagonul No. 11 |
| 2. În 1 martie      | 1923 vagonul No. 17 |
| 3. În 8 mai         | 1923 vagonul No. 12 |
| 4. În 11 iulie      | 1923 vagonul No. 15 |
| 5. În 7 octombrie   | 1923 vagonul No. 2  |
| 6. În 3 februarie   | 1924 vagonul No. 3  |
| 7. În 4 mai         | 1924 vagonul No. 14 |
| 8. În 16 septembrie | 1924 vagonul No. 16 |
| 9. În 18 octombrie  | 1924 vagonul No. 5  |
| 10. În 18 decembrie | 1924 vagonul No. 9  |
| 11. În 10 ianuarie  | 1926. vagonul No. 1 |
| 12. În 2 iunie      | 1928 vagonul No. 10 |

Pe de o parte prin micșorarea numărului vagoanelor motorice începînd cu anul 1919, și folosirea lor ca remorci, pe de altă parte prin creșterea continuă a numărului călătorilor, direcțiunea tramvaielor a ajuns în fața unei probleme foarte grele, mai ales că și restul vagoanelor era într-o stare rea, nefiînd supuse reparațiilor cuvenite în tot timpul de la 1914 1918 cît a durat războiul.



Vagon modernizat (1947-1954) tip E. P. Craiova.

Fiindcă procurarea de vagoane din străinătate ar fi adus grele sarcini financiare întreprinderii, direcțiunea a proiectat în anul 1920, construirea unor ateliere proprii, unde să se poată construi în regie proprie vagoanele necesare, pe locul atelierului vechi de reparații care arsese în același an.

Terminându-se aceste ateliere în anul 1922 și începându-se la început cu mașinile cele mai strict necesare, angajându-se apoi și muncitori corepunzători, s-a început reparația generală a vagoanelor și construcția de vagoane noi.

În atelierul propriu, din anul 1922, s-au construit următoarele vagoane motorice și remorci :

#### Anul 1922

1. Vagonul motoric No. 45 \*) tip D.
2. Vagonul remorcă No. 4 tip C.
3. Vagonul remorcă No. 8 tip C.
4. Vagonul remorcă No. 11 tip C.
5. Vagonul remorcă No. 47 tip D.II
6. Vagonul remorcă No. 48 tip D.II
7. Vagonul remorcă No. 17 tip C.
8. Vagonul remorcă No. 64 tip C.
9. Vagonul remorcă No. 65 tip C.
10. Vagonul remorcă No. 66 tip C.

#### Anul 1924

11. Vagonul motoric No. 49 tip D.II
12. Vagonul motoric No. 50 tip D.II
13. Vagonul motoric No. 51 tip D.II
14. Vagonul motoric No. 52 tip D.II
15. Vagonul remorcă No. 67 tip C.
16. Vagonul remorcă No. 68 tip C.
17. Vagonul remorcă No. 69 tip C.

#### Anul 1925

18. Vagonul motoric No. 101 tip F.
19. Vagonul motoric No. 102 tip E.
20. Vagonul remorcă No. 70 tip C.
21. Vagonul remorcă No. 71 tip C.

\*) Numărul actual de inventar.

În anul 1925 s-a construit pe seama Serviciului Salubrității al municipiului un vagon motoric pentru stropirea străzilor, cazanul fiind înlocuit de către fabrica „Astra” Arad.

#### Anul 1926

22. Vagonul motoric No. 103 tip F.
23. Vagonul motoric No. 104 tip F.
24. Vagonul remorcă No. 72 tip C.
25. Vagonul remorcă No. 73 tip C.

#### Anul 1927

26. Vagonul motoric No. 105 tip F.
27. Vagonul motoric No. 106 tip F.
28. Vagonul motoric No. 107 tip F.II
29. Vagonul motoric No. 108 tip F.II
30. Vagonul motoric No. 109 tip F.II

#### Anul 1928

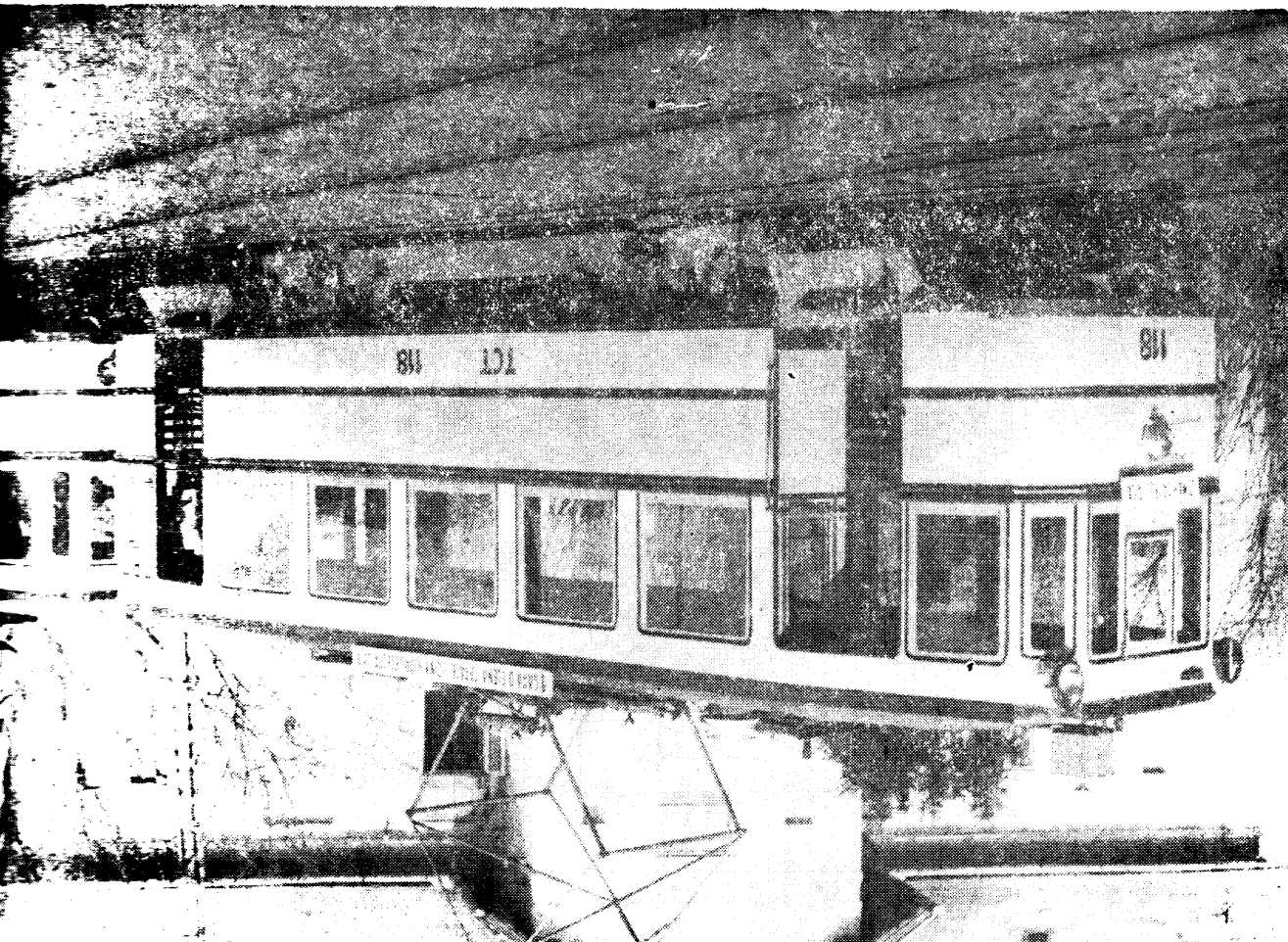
31. Vagonul motoric No. 110 tip F.II
32. Vagonul motoric No. 111 tip F.II
33. Vagonul motoric No. 112 tip F.II
34. Vagonul remorcă No. 80 tip C.II
35. Vagonul remorcă No. 81 tip C.II

În anul 1928 s-a construit o locomotivă electrică nouă, nr. 2, necesară în transportul de marfă; greutatea locomotivei este de 13000 kg.

Parcul de vagoane al întreprinderii era în 1928 compus din 47 vagoane motorice, 18 vagoane remorci, 1 vagon de serviciu, 1 plug de zăpadă, 2 locomotive electrice, 1 vagon cu schelet — fără motoare, pentru montatorii liniei aeriene, 2 vagoane platforme pentru transport de materiale și 2 trucuri pentru transport de șine.

Datele principale referitoare la tipurile vagoanelor motorice și remorci construite în atelierele proprii se cuprind în cele ce urmează.

Vagoanele motorice, de tipul D, au o lungime de caroserie de 8100 mm, latimea de 2170 mm, lungimea între tampoane este de 8900 mm, distanța între osii de 2880 mm, greutatea vagonului — inclusiv instalația electrică — este de 9350 kg, având 22 locuri de șezut și 21 locuri de stat în picioare.



Vagon tip F<sub>2</sub>

Vagoanele motorice de tipul F, au o lungime de caroserie de 8100 mm, lăţime de 2070 mm, lungime între tampoane de 8900 mm distanţa între osii de 2880 mm, greutatea vagonului de 9000 kg, locuri de şezut 18, locuri de stat 25, scheletul acestor vagoane este din fier.

Vagoanele motorice, tip F-II, au lungimea caroseriei de 9220 mm, lăţimea de 2200 mm, lungimea între tampoane este de 10020 mm, distanţa între osii de 3200 mm, greutatea vagonului este de 8700 kg, locuri de şezut 24, iar locuri de stat 28; scheletul acestor vagoane este din fier.

Vagoanele remorci, de tipul C, au lungimea caroseriei de 6700 mm, lăţimea de 2170 mm, lungimea între tampoane de 7500 mm, distanţa între osii de 2300; greutatea vagonului 6000 kg; locuri de şezut 18, locuri de stat 21.

Vagoanele remorci de tipul C-II au lungimea caroseriei de 7000 mm, lăţimea de 2170 mm, lungimea între tampoane 7800 mm, distanţa între osii de 2300 mm, greutatea vagonului 6500 kg; locuri de şezut 18, locuri de stat 25.

În perioada următoare, între anii 1929—1931, s-au construit în cantitate mare alte 12 vagoane de tip F-II întrucât prezentau la acea dată caracteristici superioare altor tipuri de vagoane.

Tot în această perioadă s-a mai construit vagonul electrostropilor.

Între anii 1931—1942 s-a sistat construcţia de vagoane noi de tramvaie, fapt determinat de condiţiile economice create, precum şi de intensitatea relativ slabă a circulaţiei în oraş.

În anii 1942—1943 s-a reluat construcţia de vagoane şi s-au construit 4 buc de acelaşi tip.

Toate aceste vagoane au fost dotate cu motoare de tip BBF — 40 Elin de 35,3 kW avînd o turaţie de 650 rot/minut.

Motoarele au fost procurate în anul 1929 din Germania.

Parcul de vagoane de tramvaie număra în anul 1944 un număr de 61 unităţi.

După anul 1944 schimbările economice şi social-politice au determinat o dezvoltare rapidă a oraşului, crescînd prin aceasta cerinţele de transport în comun.

Vechele tipuri de vagoane nu mai puteau face faţă acestor cerinţe avînd capacitate şi indici dinamici reduşi, fiind necesar a se proiecta şi introduce în circulaţie vagoane de capacitate şi viteză sporită. Astfel în anul 1949 a fost proiectat un vagon modern de tramvai de mare capacitate pe boghiuri, primul vagon de acest gen din ţară. De asemenea, prin construcţia şi ca-

acteristicile sale el s-a ridicat la nivelul felinelor corespunzător laţea de cele din străinătate.

Caracteristicile de bază ale acestui vagon sînt:

— Caroseria metalică portantă, complet sudată.	
— Lungimea totală (fără tampoane) . . . . .	13.200 mm.
— Lăţimea totală . . . . .	2.210 mm.
— Înălţimea maximă de la capul şinei la acoperiş . . . . .	3.120 mm.
— Înălţimea de la şină la podea . . . . .	970 mm.
— Distanţa între pivoţii boghiurilor (baza vag.) . . . . .	6.200 mm.
— Ampatamentul boghiului . . . . .	1.700 mm.
— Ecartamentul . . . . .	1.435 mm.
— Greutatea proprie . . . . .	14.332 kg.
— Suprafaţa liberă la podea . . . . .	15.400 mp.
— Număr de scaune . . . . .	21
— Capacitatea totală cu 5 călăt./mp. suprafaţă liberă la podea . . . . .	121
— Numărul şi puterea motoarelor : 4×25 kW.	
— Felul comenzii : comandă directă controler tip C cu contacte 9 la pornire şi 7 frinare reostatică.	
— Viteza maximă 50 km/oră.	
— Sistem de frinare reostatică cu solenoi şi electro-magneţi pe şină.	

În anul 1950 au fost executate primele 3 vagoane de acest tip urmate de două vagoane în 1952, iar în anii 1953—1954 alte două bucăţi, în total 7 bucăţi. Vederea generală a vagonului este dată în fotografia de la p. 42.

Motoarele de tracţiune de tipul M.T. au fost de asemenea proiectate şi executate în cadrul întreprinderii.

În perioada 1956—1960 s-a întreprins o acţiune generală de îmbunătăţire a captării curentului prin înlocuirea vechiului captator de curent sistem liră, cu captatorul de curent sistem pantograf, conceput şi executat în cadrul întreprinderii. De asemenea, s-a continuat acţiunea de îmbunătăţire a sistemului de rulare prin înlocuirea cuzineţilor alunecători la vagoane cu rulmenţi.

Odată cu începerea fabricaţiei în ţară a vagoanelor de tramvai la Uzinele „Electroputere” Craiova şi oraşul Timişoara a fost dotat cu vagoane noi de mare capacitate pe boghiuri tip V-54.

În anul 1955 s-au primit 5 bucăţi, în anul 1956 încă 7 buc., iar în anul 1959 se primesc 8 bucăţi, astfel că în parcul inventar al I. T. Timişoara există 20 bucăţi din asemenea vagoane.

Caracteristicile principale ale acestui vagon sunt următoarele:

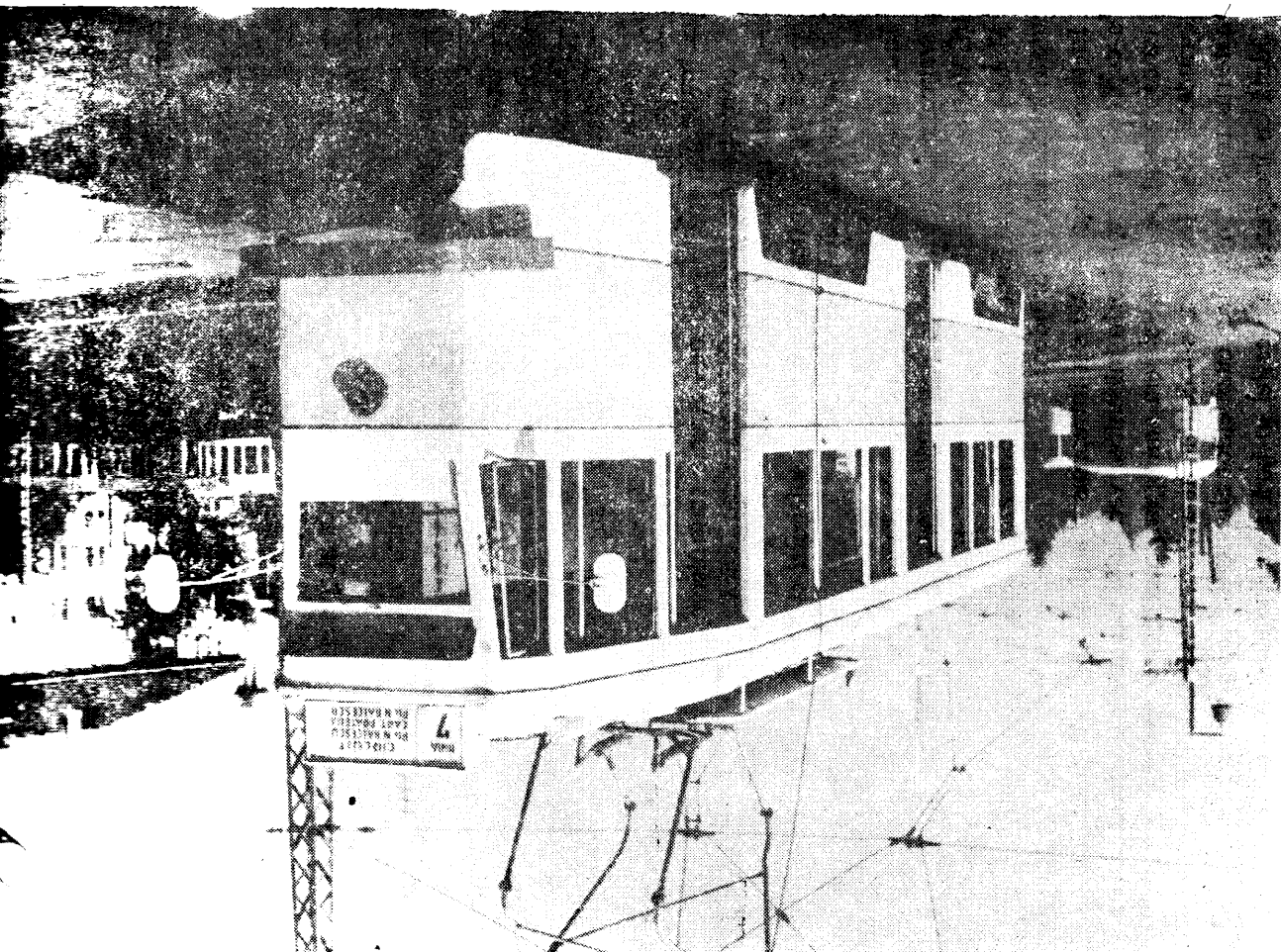
— Lungimea totală (fără tamponare) . . . . .	14.200 mm.
— Lăţimea totală . . . . .	2.292 mm.
— Înălţimea maximă de la capul şinei la acoperiş . . . . .	3.120 mm.
— Distanţa între pivoţii boghiului . . . . .	6.010 mm.
— Ampatamentul boghiului . . . . .	1.800 mm.
— Ecartamentul . . . . .	1.435 mm.
— Greutatea proprie . . . . .	18.000 kg.
— Suprafaţa liberă de podea . . . . .	17.500 mp.
— Numărul de scaune . . . . .	22
— Capacitatea totală cu 5 călători pe mp. . . . .	131
— Suprafaţa liberă de podea . . . . .	17.500 mp.
— Numărul şi puterea motoarelor . . . . .	4 × 36 kW.
— Felul comenzii : comandă directă, controler EP cu contacte (12 la pornire şi 7 la frinare reostatică) . . . . .	
— Sistem de frinare pneumatic şi reostatic.	

Din cauza caracteristicilor acestui tip de vagon privind greutatea sa şi sistemul de transmisie tip „Sescheron” vagoanele au prezentat deficienţe în funcţionare, ceea ce a condus la o slabă utilizare a acestora.

Începând cu anul 1957 s-a trecut la schimbarea acestui sistem de transmisie, la sistemul obişnuit cu roţi dinţate cu dinţi drepţi. Această operaţie a fost terminată în anul 1959 cînd toate cele 20 de vagoane „Electropulere” au avut sistemul de transmisie modificat.

În anul 1958, o dată cu reparaţiile capitale ce se executau la vagoanele cu caroserie din lemn, se trece şi la o modernizare a acestor vagoane. Astfel, în perioada 1958—1961 se modernizează 25 de vagoane de tip B şi D. Aceste vagoane au primit denumirea uzuală de „Pionier” (în situaţiile tehnice: T<sub>4</sub> şi T<sub>5</sub>).

La această acţiune de modernizare se schimbă caroseria din lemn în caroserie metalică, dîndu-se şi o formă mai estetică întregului vagon, se transformă sistemul manual de manevrare a uşilor în sistem pneumatic, montîndu-se în acelaşi timp în locul barelor care formau uşile, aşa numite căzătoare, uşi culisante acţionate de cilindru cu piston. De asemenea, s-a mai modificat în interiorul vagonului aşezarea scaunelor, din bancă comună, în 18 scaune tapitate, modificîndu-se şi acţionarea geamurilor, etc.



Vagon tip Gb7a

În anul 1961 se procura, prin transfer, de la Întreprinderea de transporturi București 11 bucăți remorci vechi de mică capacitate. Aceste remorci construite în anul 1925, au caroserie din lemn, îmbrăcate la exterior în tabla de fier de 1,5 mm, prezentînd o mare uzură fizică, au fost reparate și în anul 1962 au fost puse în funcțiune.

Tot în anul 1961 se primesc prin investiții de la I.T.B. 4 bucăți vagoane motor și 4 bucăți remorci noi de tipul Vo58 și Vo15 (Notația I.T.T. : pentru vagoane motor T<sub>6</sub>V și pentru remorci R. 8).

Din acest an și pînă în 1966 s-au primit prin investiții de la I.T.B. 24 vagoane motor noi și 37 remorci.

Caracteristicile vagoanelor Vo58 construite la Întreprinderea de transporturi București sînt următoarele :

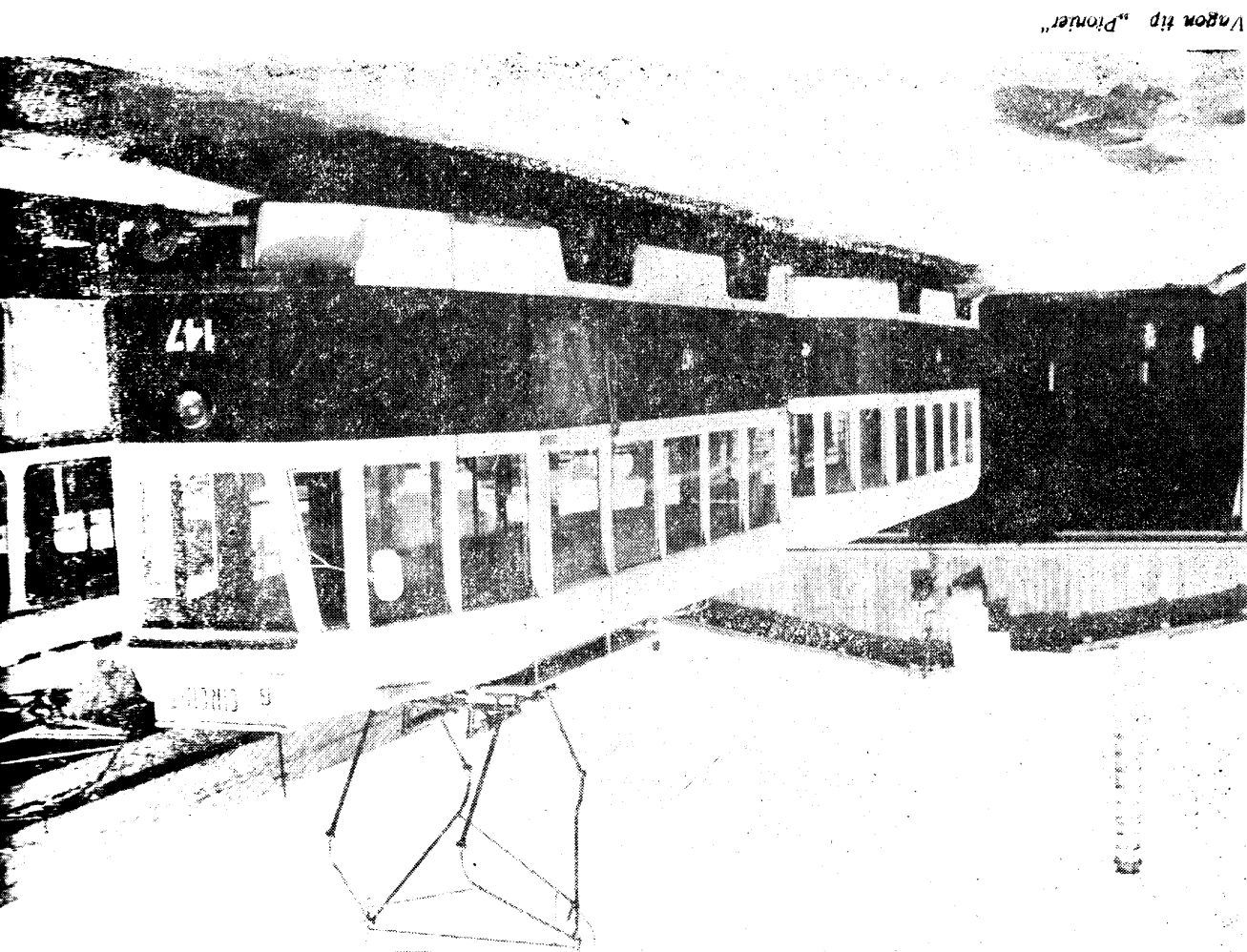
—	Caroserie metalică	
—	Lungimea totală (fără tampoane)	9.800 mm.
—	Înălțimea de la capul șinei la podea (partea superioară)	1.040 mm.
—	Ampatamentul	2.300 mm.
—	Ecartamentul	1.435 mm.
—	Greutatea proprie	13.000 kg.
—	Suprafața liberă de podea	11,372 mp.
—	Numărul de scaune	13
—	Capacitatea totală cu 5 căl./mp. suprafață liberă podea	70
—	Capacitatea totală	104 călăt.
—	Numărul și puterea motoarelor	2×38 kW.
—	Sistemul de frinare — pneumatic	

În anul 1962 se proiectează și se execută în cadrul întreprinderii vagonul T<sub>1</sub>-62.

Proiectarea acestui vagon s-a făcut în baza datelor de exploatare, a experienței îndelungate a exploatării de tramvaie din Timișoara precum și a datelor tehnice și de exploatare a materialului rulant din țară și străinătate.

Vagonul motor de tramvai T<sub>1</sub>-62 este un vagon modernizat provenit din vechile vagoane de tip B și D, care se poate executa însă și nou, atît pentru ecartament normal cit și pentru ecartamentul îngust.

Este prevăzut pentru exploatare să funcționeze cuplat cu o remorcă sau fără remorcă.



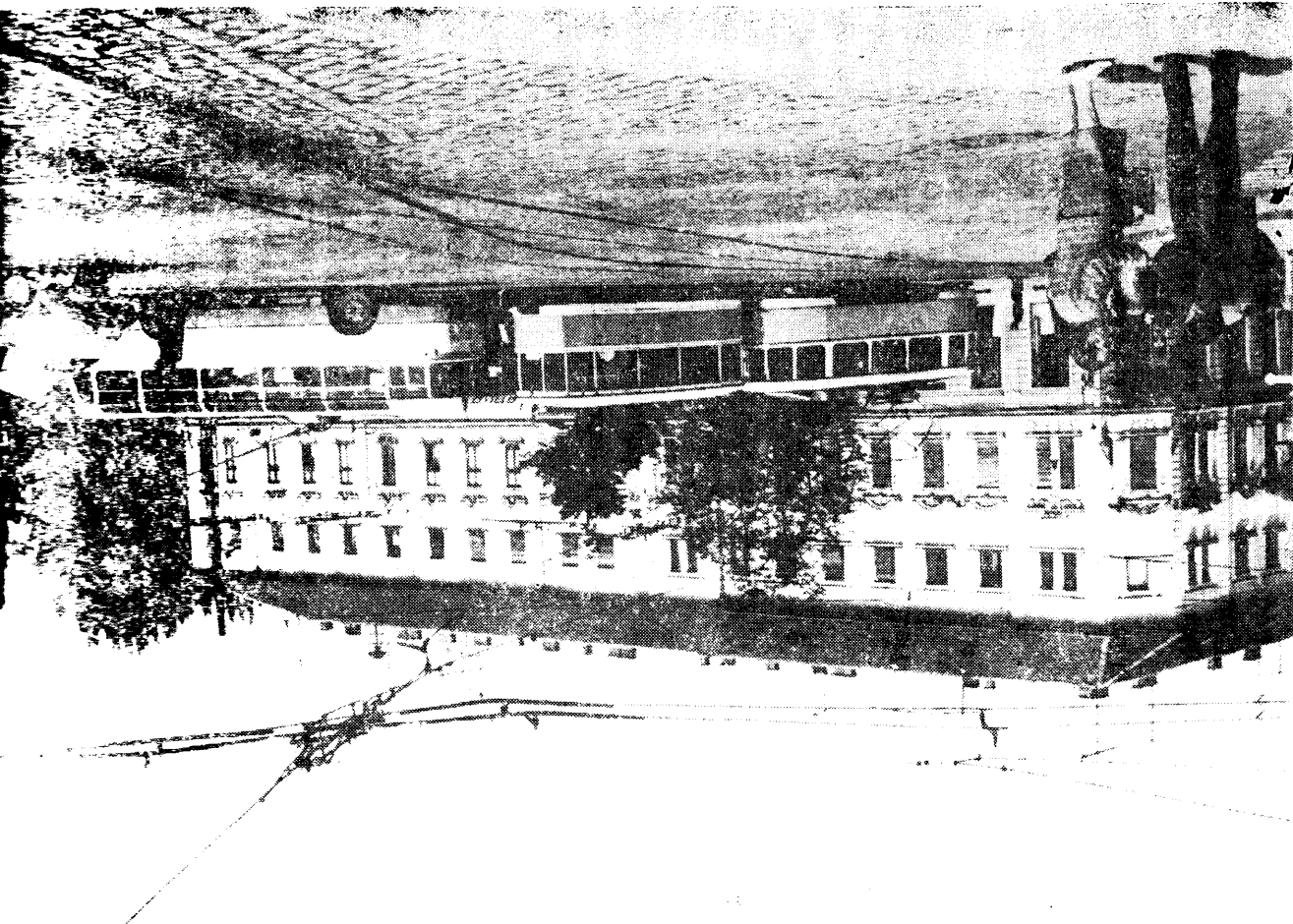


Fig. 1. Bulevardul Independenței din Iași.

Dupa constructia sa precum și dupa caracteristicile sale de exploatare, se deosebeste cu mult fata de vechile tipuri avind o serie de calități superioare.

Caraasa vagonului este metalica in intregime, de constructie sudata.

Vagonul are baza rigidă, cu osii libere, cu un ampatament de 3600 mm. Suspensia este dublă formată dintr-un resort cu foji și două arcuri spirale. Pentru acționarea vagonului sunt montate două motoare SST 38/730 tip pro vincie, la tensiunea de 550 V și o putere de 36 kW.

Comanda vagonului este manuală, neautomatizată și se face cu un con troler de tip „C” prevăzută și pentru frinare reostatică.

Ușile vagonului sunt pliante cu o deschidere de 1280 mm, acționarea lor se face printr-un mecanism electromagnetic.

Pentru exploatare vagonul este prevăzută cu două sisteme de frână :

- a — frână reostatică, ca frână de lucru ;
- b — frână de mână cu tambur.

Frina de mână acționează asupra roților prin intermediul timoneriei de frână cu cite doi saboți pe fiecare roată.

Salonul vagonului este prevăzută cu 4 geamuri mari și două mici, pe partea dreaptă (pe direcția de mers), 6 geamuri mari și două mici pe partea stîngă ; două geamuri mari în față și două în spate. Cele două geamuri mij-locii de pe partea dreaptă sunt mobile, avind un mecanism de acționare cu punct mort.

Căptușirea salonului este făcută în partea inferioară cu plăci fibrolem noase de 6 mm, plafonul cu placaj de fag iar restul cu lemn decorativ.

Cabina vatmanului este spațioasă, separată de salon, avind adincimea de 1100 mm.

Pentru recondiționarea aerului din salon este prevăzută o ventilație cu două capace mobile pe acoperiș.

Pe perioada de iarnă salonul este încălzit prin recuperarea căldurii ce se degajă în reostatul de pornire și frinare.

Forma exterioară a vagonului are linii curbe, dîndu-i un aspect arhitectonic frumos.

În perioada 1962 — 1964 se modernizează un număr de 7 buc. vagoane motor T1-62 provenite din vagoane vechi de tip B și D.

De asemenea, în această perioadă se modernizează și 7 buc. remorci provenite din remorcile vechi de tip C, care se cuplează la cele 7 vagoane T1-62.

Între anii 1965—1968 se trece la acțiunea de modernizare a vagoanelor tip CiB și vagoanelor EP, modernizare care cuprinde o serie de lucrări și îmbunătățiri de caracteristici ale acestor vagoane, astfel :

- s-a modificat sistemul de acționare al ușilor din culisare în uși pliante, eliminându-se repetatele defecțiuni provenite prin scăparea ușii de pe șina de culisare, prin ruperea repetată a sirmei de antrenare a ușilor, prin blocarea canalului interior de culisare a ușii etc. ;
- s-a introdus iluminatul fluorescent în salonul vagonului ;
- s-a îmbunătățit sistemul de ventilație al vagonului.

În acțiunea de modernizare și în tendința de construire a vagoanelor de tramvai silențioase în orașul Timișoara, pe lângă modernizările efectuate în vagonul T1-62, s-au introdus — pentru experimentare — o serie de îmbunătățiri ca :

- pentru amortizarea șocurilor primite de la șină și transmise la podca s-au montat la aparatele de rulare discuri de cauciuc fixate între butucul roții și bandaj ;
- s-a izolat fonic întreaga caroserie a vagonului ;
- s-a modificat transmiterea cuplului motor al aparatului de reluare, printr-un nou sistem de cuplaj elastic etc.

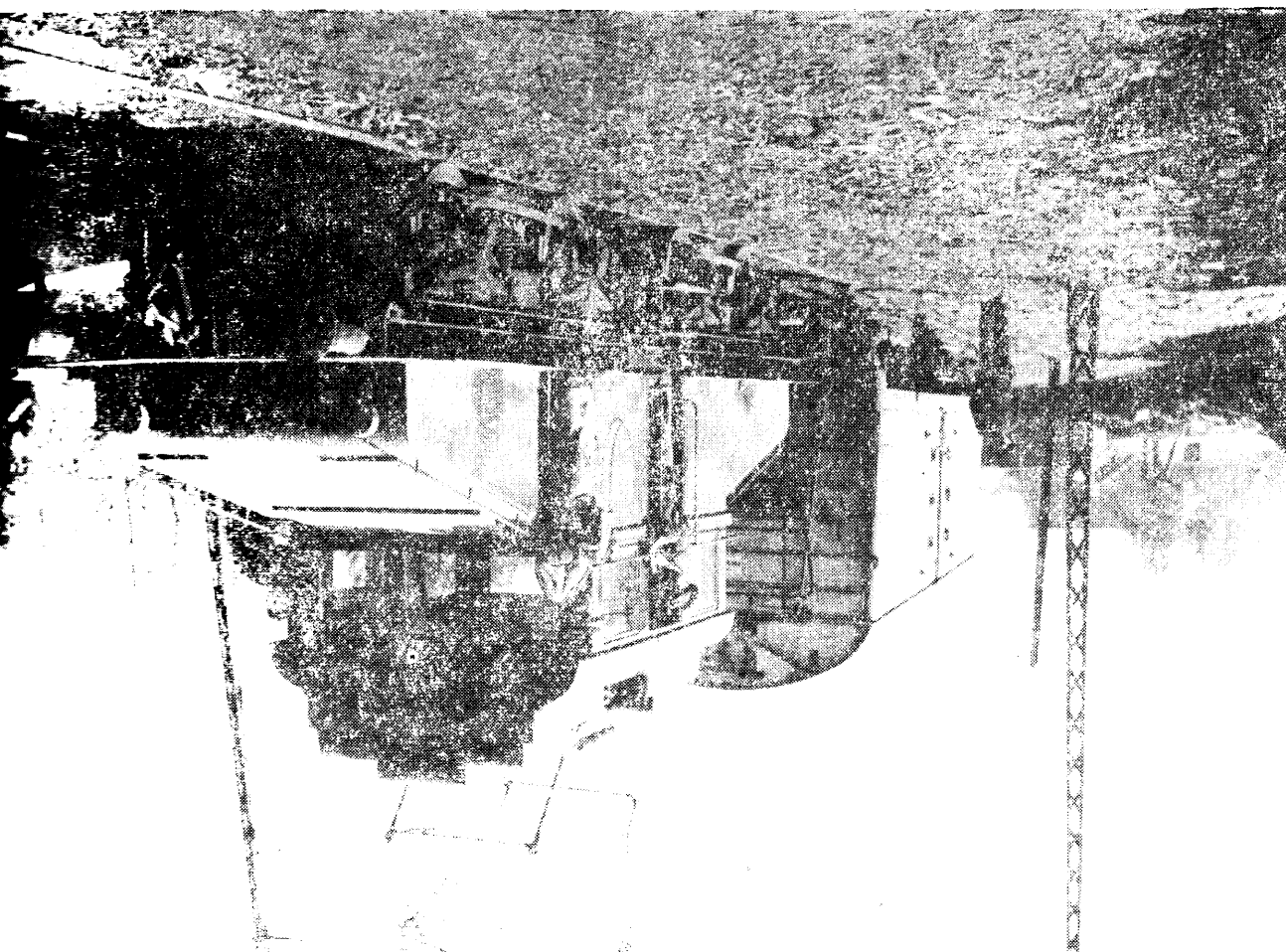
De asemenea, în tendința de construire a vagoanelor de tramvai în orașul Timișoara la nivelul tehnicii mondiale, între anii 1966—1967 se proiectează în cadrul întreprinderii, vagonul articulat.

Construirea acestui vagon a fost frânată datorită posibilităților reduse privind capacitatea și utilajele atelierelor din cadrul întreprinderii.

Între anii 1967—1968 datorită uzurii fizice mari a remorcilor de tip R<sub>1</sub> provenite prin transfer de la I.T.B., 9 din ele au fost casate.

Parcul inventar al vagoanelor de tramvai, la data de 31. XI. 1968 a fost de 169 vagoane, din care : 112 vagoane motor și 57 remorci.

Studiul tehnico-economic întocmit pentru sistematizarea și dezvoltarea transportului în comun în orașul Timișoara — varianta B<sub>1</sub> — deși prevede o dezvoltare largă a transportului în comun cu trolebuze și autobuze, totuși consideră tramvaiul ca cel mai eficient mijloc de transport. Astfel, potrivit acestui studiu în prima etapă (1975) parcul de tramvaie va fi de 230 unități, din care 110 vagoane motor și 120 remorci, iar în etapa a II-a (1980) parcul inventar al vagoanelor de tramvaie este prevăzut a fi de 390 unități, din care 172 vagoane motor și 228 remorci.



Locomotiva electrică nr. 3 construită în anul 1951.



Vagoane importate

Anul	Nr. circulație	Buc	Tipul vagonului	Firma	Casate		Anul modernizării
					Buc	Anul	
1	2	3	5	6	7	8	9
1869	—	21	—	Fabr. vagoane Viena	21	1899	—
1969	—	2	Transp. utilaje	Idem	2	1899	—
1872	—	7	Transp.	Fabr. Sinersig	7	1925	—
1891	—	5	—	F-ca. vag. Gratz	5	1925	—
1899	—	17	—	Felix Singer Berlin	15	1937	—
1899	—	8	—	Felix Singer Berlin	8	1930	—
1899	3	1	—	Felix Singer Berlin	—	—	1921
1899	7	1	—	Felix Singer Berlin	—	—	1921
1906	134	1	—	F-ca. Schick Budapesta	—	—	1961
1906	137	1	T. 4 (B)	F-ca. Schick Budapesta	—	—	1958
1906	138	1	T. 4 (B)	F-ca. Schick Budapesta	—	—	1961
1906	144	1	T. 4 (B)	F-ca. Schick Budapesta	—	—	1958
1906	145	1	T. 4 (B)	F-ca. Schick Budapesta	—	—	1958
1906	146	1	T. 4 (B)	F-ca. Schick Budapesta	—	—	1958
1909	74	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1963
1909	76	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1964
1909	78	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1964
1909	131	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1958
1909	132	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1958
1909	133	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1958
1912	75	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1963
1912	135	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1958
1912	136	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1958
1912	139	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1961
1912	141	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1961
1912	142	1	T. 1 (B)	F-ca. vagoane Győr	—	—	1960
1912	—	2	—	F-ca. Schick Budapesta	2	1935	—
1915	73	1	T. (B)	Siemens-Schickest Budapesta	—	—	1963
1915	140	1	T. (B)	Siemens-Schickest Budapesta	—	—	1961
1915	148	1	T. (B)	Siemens-Schickest Budapesta	—	—	1959

(continuare)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
1915	151	1	motor	T <sub>4</sub> (B)	Siemens-Schickest Budapesta	—	—	1959
1915	152	1	motor	T <sub>4</sub> (B)	Siemens-Schickest Budapesta	—	—	1959
1915	154	1	motor	T <sub>4</sub> (B)	Siemens-Schickest Budapesta	—	—	1961
1916	K1	1	motor	locomotivă	Schick Budapesta	—	—	—

Vagoane total importate . . . . . 89 din care  
 Vagoane total casate . . . . . 60  
 Vagoane din import rămase în parc inventar la 31.12.1968 . . . . . 29 buc.  
 din care :  
 --- Vagoane motor transport călători . . . . . 26 buc.  
 --- vagoane remorci . . . . . 2 buc.  
 --- locomotivă electrică . . . . . 1 buc.

Vagoane de tramvai primite prin transfer

Nr. crt.	Nr. de circulație	Tip	Anul punerii în funcție I.T.T.	Anul construcției	Primit de la I.T.B.	Moder-nizat	Casat anul
1	8	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	—
2	9	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	—
3	11	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	1967
4	12	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	1968
5	13	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	1968
6	14	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	1968
7	15	Remorcă	1961	1938	I.T.B.	—	1968
8	16	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	1968
9	17	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	1968
10	18	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	1967
11	19	Remorcă	1961	1938	I.T.B.	—	1967
12	38	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	—
13	39	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	—
14	40	Remorcă	1961	1911	I.T.B.	—	—

Total vagoane (remorci) primite prin transfer . . . . . 14 buc.  
 Total vagoane (remorci) primite prin transfer casate . . . . . 9 buc.  
 Vagoane (remorci) în parcul inventar la data de 31.XII.1968 . . . . . 5 buc.

1) de la 8 iulie 1869.  
2) pînă la 31 dec.  
1889 în florini austri.

Anul	Timpul de exploatare a liniei in km.	Nr. cautoanelor transportat persoane	Incasări după transportul de persoane Fl. Cor. I.	Km. veh. par- curși km. veh.	Nr. căl. pe un v. km.	Incasări pe un km. vechicul Fl. C. L.	
1	2	3	4	5	6	7	8
1869			40.316,93				
1870			105.649,38				
1871	6.636		110.592,56				
1872	6.636		102.795,00				
1873	6.636		96.431,30				
1874	6.636		90.359,29				
1875	6.636		85.104,39				
1876	6.636		73.989,46				
1877	6.636		70.589,40				
1878	6.636		68.775,23				
1879	6.636		69.817,81				
1880	6.636		63.515,66				
1881	6.636		64.727,12				
1882	6.636		63.375,46				
1883	6.636		70.740,75				
1884	6.636		69.910,10				
1885	6.636		65.509,30				
1886	6.636		69.300,25				
1887	6.636		64.904,60				
1888	6.636		66.334,88				
1889	6.636	727.012	67.908,58	374.389			
1890	6.636	711.392	66.295,78	362.448			
3)							
1891	6.636	964.264	86.717,09	361.779			
1892	6.636		78.850,15				
1893	6.636		83.653,29				
1894	6.636	877.468	84.004,92	404.358			
1895	6.636	882.240	85.266,22	441.399			
1896	6.636	873.068	87.706,90	476.274			
1897	6.636	940.819	100.070,22	478.099			
1898	6.636	874.901	93.895,75	439.179			
4)							
1899	10.315	1.409.722	123.361,43	569.674			
1900			306.210,00			0,39	
1901	10.315	2.397.492	317.627,99	780.221	3,07	0,40	
1902	10.315	2.513.083	328.804,62	794.012	3,16	0,41	
		7)	7)	798.555	3,23		
1903	10.315	3.005.008	366.827,89	877.488	3,42	0,42	
1904	10.315	3.418.954	403.244,84	897.382	3,81	0,45	
1905	10.315	3.663.613	426.911,16	919.887	3,98	0,46	
1906	10.415	4.153.400	480.626,02	983.207	4,18	0,48	
1907	10.415	4.798.716	539.927,52	1.141.910	4,20	0,47	
1908	10.415	5.241.989	569.035,93	1.174.170	4,50	0,48	
1909	10.919	5.813.360	621.201,18	1.228.599	4,70	0,51	
1910	10.877	6.652.571	698.402,43	1.497.742	4,44	0,47	
1911	10.877	7.694.173	782.425,84	1.592.523	4,83	0,49	
1912	10.877		846.056,55	1.637.237	5,21	0,52	
1913	10.877	8.361.842	818.213,90	1.662.849	5,03	0,49	
1914	10.877	8.153.694	791.771,31	1.528.187	5,33		
1915	10.877	9.853.130	940.877,93	1.490.335	6,54	0,63	

și exploatare de la intrinsecul tramvaiului

Curentul electric consumat kwh.	Kwh. pe un km. vechicul kwh.	Nr. loc. a orășului persoane	Nr. căl. pe un locuitor și an	Nr. normal al vag. zilnic în circ.	Nr. motor	Re-morcă	Total	Observații
9	10	11	12	13	14	15	16	
								1) de la 8 iulie 1869.
								2) pînă la 31 dec. 1889 în florini austri.
								3) în anul 1891 s-a org. o expoz. în Tim. aglomeratie de străini.
								4) electricif. (27. 07. 1899).
								5) de la 1. 01. 1900 in coroane.
								6) pînă la 1. 11. 1904 uz. el. proprie
6)								7) mărirea circ. se dat. mutării liniei ferate Timș.-Orșova
567.858	0.617		43,6	13			13	
595.862	0.599	55.000	45,7	13			13	
666.578	0.583	55.000	48,2	13			13	2 2
699.676	0.596	55.000	54,5	13			13	17
712.128	0.579	55.000	62,2	13			13	4
928.827	0.619	72.000	66,6	13			13	5
976.700	0.613	72.000	75,5	13			13	5
1.072.648	0.655	72.000	87,2	17			17	17
1.028.449	0.657	72.000	95,3	19			19	17
1.074.883	0.702	72.000	105,7	19			19	19
			106,9	24			24	2
			118,5	25			25	2
			116,1	28			28	2
			113,2	28			28	2
			136,8	26			26	2
				28			28	2
				26			26	2
				28			28	2

1	2	3	4	5	6	7	8
1916	10.877	13.202.801	1.236.207.000	0,09	1.616.949	8,16	0,75
1917	10.877	17.187.401	1.570.804.41	0,09	1.672.161	10,28	0,94
1918	10.877	19.769.428	2.106.362,36	0,11	1.710.134	11,56	1,57
1919	10.877	21.040.097	3.786.959,13	0,18	1.785.115	11,78	2,12
1920	10.877	22.541.212	5.071.016,45	0,23	1.853.188	12,15	2,74
1921	10.877	22.646.303	8.193.462,75	0,36	1.998.119	11,33	4,06
1922	10.877	24.739.724	12.200.235,50	0,49	2.017.881	12,26	6,05
1923	12.971	22.118.754	25.502.781,00	1,15	2.179.492	10,14	11,74
1924	12.971	17.613.778	42.544.313,00	2,42	2.308.509	7,63	18,46
1925	12.971	15.766.684	56.769.449,00	3,61	2.063.297	7,64	27,50
1926	14.654	17.987.979	65.609.392,00	3,64	2.335.920	7,71	28,09
1927	14.054	18.564.498	18.564.498,00	3,68	2.545.023	7,27	26,75
1928	17.010	18.909.051	69.524.332,00	3,68	2.755.283	6,86	25,23
1929	18.070	18.878.297	68.852.773,00	3,65	2.864.459	6,57	23,95
1930	18.070	15.795.962	71.193.861,00	4,51	2.996.554	5,27	23,76
1931	19.050	13.878.376	62.244.241	4,48	3.395.828	4,08	18,35
1932	19.050	12.175.557	43.965.015	4,37	3.392.424	3,58	15,65
1933	19.050	12.335.255	59.337.998	4,00	3.372.861	3,66	14,60
1934	19.140	13.330.307	51.296.580	3,86	3.304.220	4,00	15,40
1935	19.140	13.865.315	53.454.139,00	3,85	3.254.294	4,28	16,60
1936	18.846	14.224.978	55.144.861	3,87	3.339.579	4,26	18,20
1937	18.846	15.468.150	59.819.143	3,89	3.281.510	4,70	17,55
1938	18.846	15.035.228	58.181.786	3,87	3.313.135	5,54	17,55
1939	18.846	15.394.991	60.351.592	3,92	3.243.687	4,75	18,61
1940	18.846	16.310.198	69.432.580	4,26	3.296.650	4,95	21,06
1941	18.846	22.922.626	104.922.626	4,55	3.417.126	6,61	30,50
1942	18.846	31.527.012	158.756.138	5,04	3.634.383	8,69	43,70
1943	18.846	34.383.614	259.307.621	7,57	3.523.337	9,76	73,61
1944	18.846	32.352.842	10.362.909,000	32,00	3.117.007	10,38	332,1-
1945	18.846	32.280.000	10.329.600,000	32,00	3.258.000	9,9	317,0-
1946	18.846	32.100.000	10.272.000,000	32,00	3.456.000	9,2	237,0-
1947	18.846	29.700.000	9.540.000,000	32,00	3.520.000	8,4	271,0-
1948	22.306	32.109.000	10.270.500	0,320	3.642.600	8,81	2,82
1949	22.306	35.974.000	11.102.800	0,309	4.158.000	8,63	2,67
1950	22.306	41.824.000	12.654.800	0,278	4.345.200	9,60	2,91
1951	22.306	42.986.000	12.874.000	0,299	4.588.100	9,36	2,80
1952	26.806	39.480.000	11.394.500	0,289	4.841.300	8,15	2,35
1953	30.256	46.716.000	13.776.000	0,294	5.511.200	8,47	2,49
1954	30.256	47.331.000	14.017.600	0,296	5.523.000	8,57	2,53
1955	36.000	50.432.000	15.040.700	0,298	5.782.300	8,72	2,60
1956	36.000	48.372.000	14.175.400	0,293	5.859.700	8,26	2,42
1957	36.000	52.671.000	15.515.300	0,294	5.877.000	8,96	2,64
1958	36.000	58.123.900	15.996.100	0,275	5.806.100	10,01	2,75
1959	36.000	59.683.200	16.116.400	0,270	5.971.900	10,01	-
1960	37.000	59.966.500	17.818.500	0,297	6.131.800	9,78	2,905
1961	37.000	64.803.400	18.910.800	0,292	6.850.782	9,46	2,760
1962	37.400	68.924.627	19.821.548	0,287	7.098.894	9,71	2,792
1963	37.400	71.837.677	20.473.501	0,285	7.350.213	9,77	2,785
1964	37.400	74.776.547	21.587.212	0,280	7.933.040	9,40	2,714
1965	37.400	81.869.360	23.650.832	0,288	8.479.282	9,66	2,790
1966	37.400	89.383.130	25.581.129	0,286	8.610.646	10,38	2,970
1967	37.400	96.902.026	27.588.498	0,285	8.780.141	11,04	3,143
1968	37.400	104.416.403	29.376.326	0,281	8.908.575	11,60	3,275

Nr. crt.	Anul punerii în funcțiune	Nr. circulație	Felul vagonului	Tipul vag.	Uzina constructoare	Anul modernizării	Observații
0	1	2	3	4	5	6	7
1	1955	229	Motor	T.8	E.P.Craiova	1965	
2	1955	228	Motor	T.8	E.P.Craiova	1965	
3	1955	210	Motor	T.8	E.P.Craiova	1965	
4	1955	211	Motor	T.8	E.P.Craiova	1965	
5	1955	212	Motor	T.8	E.P.Craiova	1967	
6	1955	213	Motor	T.8	E.P.Craiova	1967	
7	1955	214	Motor	T.8	E.P.Craiova	1965	
8	1956	215	Motor	T.8	E.P.Craiova	1967	
9	1956	216	Motor	T.8	E.P.Craiova	1967	
10	1956	117	Motor	T.8	E.P.Craiova	1967	
11	1956	218	Motor	T.8	E.P.Craiova	1967	
12	1956	219	Motor	T.8	E.P.Craiova	1967	
13	1959	120	Motor	T.8	E.P.Craiova	1966	
14	1959	221	Motor	T.8	E.P.Craiova	1968	
15	1959	222	Motor	T.8	E.P.Craiova	1968	
16	1959	223	Motor	T.8	E.P.Craiova	—	
17	1959	224	Motor	T.8	E.P.Craiova	1968	
18	1959	225	Motor	T.8	E.P.Craiova	1928	
19	1959	226	Motor	T.8	E.P.Craiova	1967	
20	1959	227	Motor	T.8	E.P.Craiova	1968	
21	1961	177	Motor	T.6v	I.T.B.	—	Tipul vagonului I.T.B. este Vo58
22	1961	178	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
23	1961	179	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
24	1961	180	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
25	1961	30	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	Tipul remorcii la I.T.B. Vo12
26	1961	31	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
27	1961	32	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
28	1961	33	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
29	1963	181	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
30	1963	182	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
31	1963	183	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
32	1963	184	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
33	1963	185	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
34	1963	186	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
35	1963	187	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
36	1963	34	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
37	1963	35	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
38	1963	36	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
39	1963	37	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
40	1963	61	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
41	1963	62	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	
42	1963	63	Remorcă	T.6v	I.T.B.	—	
43	1964	188	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
44	1964	189	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
45	1964	190	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
46	1964	191	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
47	1964	192	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
48	1964	193	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
49	1964	194	Motor	T.6v	I.T.B.	—	
50	1964	36	Remorcă	R.8	I.T.B.	—	

Vagoane motor primite prin investiții = 44 buc.  
 Vagoane remorcă primite prin investiții = 37 buc.  
 TOTAL vagoane primite prin investiții : 81 buc.

## Vagoane construite la întreprinderea de transporturi Timișoara

nr. crt.	Nr-ul circulație	Anul punerii în funcț.	Felul vagonului	Tipul vagonului	Modernizat	
					in anul	Transformat din vagon
0	1	2	3	4	5	6
1	1	1925	Remorcă	R.2	—	—
2	2	1924	Remorcă	R.2	—	—
3	6	1921	Remorcă	R.2	—	—
4	10	1925	Remorcă	R.2	—	—
5	21	1925	Remorcă	R.1	1962	—
6	22	1925	Remorcă	R.1	1962	—
7	23	1925	Remorcă	R.1	1963	—

0	1	2	3	4	5	7
8	24	1923	Remorca	R.1	1964	
9	25	1923	Remorca	R.1	1964	
10	26	1924	Remorca	R.1	1964	
11	27	1924	Remorca	R.1	1966	
12	28	1924	Remorca	R.1	1966	
13	29	1924	Remorca	R.1	1966	
14	71	1922	Motor	T.1	1962	V.D.45 1922
15	72	1922	Motor	T.1	1962	V.D.II 51 1924
16	77	1924	Motor	T.1	1964	V.D.II 56 1924
17	79	1925	Motor	T.1	1964	V.B.101 1925
18	101	1927	Motor	T.2	—	
19	102	1925	Motor	T.2	—	
20	103	1926	Motor	T.2	—	
21	104	1926	Motor	T.2	—	
22	105	1927	Motor	T.2	—	
23	106	1927	Motor	T.2	—	
24	107	1929	Motor	T.3	—	
25	108	1929	Motor	T.3	—	
26	111	1928	Motor	T.3	—	
27	112	1928	Motor	T.3	—	
28	114	1930	Motor	T.3	—	
29	115	1930	Motor	T.3	—	
30	116	1930	Motor	T.3	—	
31	117	1930	Motor	T.3	—	
32	118	1930	Motor	T.3	—	
33	119	1930	Motor	T.3	—	
34	120	1931	Motor	T.3	1967	
35	121	1931	Motor	T.3	1967	
36	122	1932	Motor	T.3	1967	
37	123	1932	Motor	T.3	1967	
38	124	1934	Motor	T.3	—	
39	125	1934	Motor	T.3	—	
40	126	1927	Motor	T.3	—	
41	127	1927	Motor	T.3	—	
42	128	1928	Motor	T.3	—	
43	129	1928	Motor	T.3	1966	
44	143	1922	Motor	T.5	1966	
45	149	1926	Motor	T.5	1958	
46	150	1926	Motor	T.5	1960	V.B.17 1906
47	155	1928	Motor	T.5	1960	R.72 1926
48	156	1928	Motor	T.5	1959	R.73 1926
49	201	1950	Motor	T.7	1959	R.C.II 80 1928
50	202	1950	Motor	T.7	—	R.C.3 1928
51	203	1950	Motor	T.7	—	
52	204	1952	Motor	T.7	1966	
53	205	1952	Motor	T.7	1967	
54	206	1953	Motor	T.7	1968	
55	207	1954	Motor	T.7	—	
56	nr7	1954	Locomotivă electrică	T.7	—	

... Vagoane motor construite I.T.T. = 42 buc.

... Vagoane remorci . . . . . = 13 buc.

... Locomotivă electrică . . . . . = 1 buc.

## TROLEIBUZE

Orașul Timișoara s-a remarcat în trecutul său istoric ca un oraș cu tradiție în introducerea noutăților în domeniul transportului în comun.

Astfel, o dată cu utilizarea pe scară tot mai largă pe arena mondială a mijloacelor de transport electric în comun pe pneuri, și în orașul Timișoara s-a introdus un nou mijloc de transport în comun — troleibuzul.

Introducerea troleibuzului a fost pe deplin justificată datorită caracteristicilor sale superioare în anumite condiții față de celelalte mijloace de transport în comun și anume: manevrabilitatea sporită, viteză mai mare de circulație, mai silențioase, confort sporit, investiții mai mici.

Prima linie de troleibuz a fost terminată în anul 1941 pe traseul: Ciara Mare—Centru—Piața Lahovary (azi N. Bălecescu).

Linia a fost proiectată în cadrul I.E.T. (I.T.T.) încă în anul 1938 având la bază material documentar de la firma Brown-Boveri.

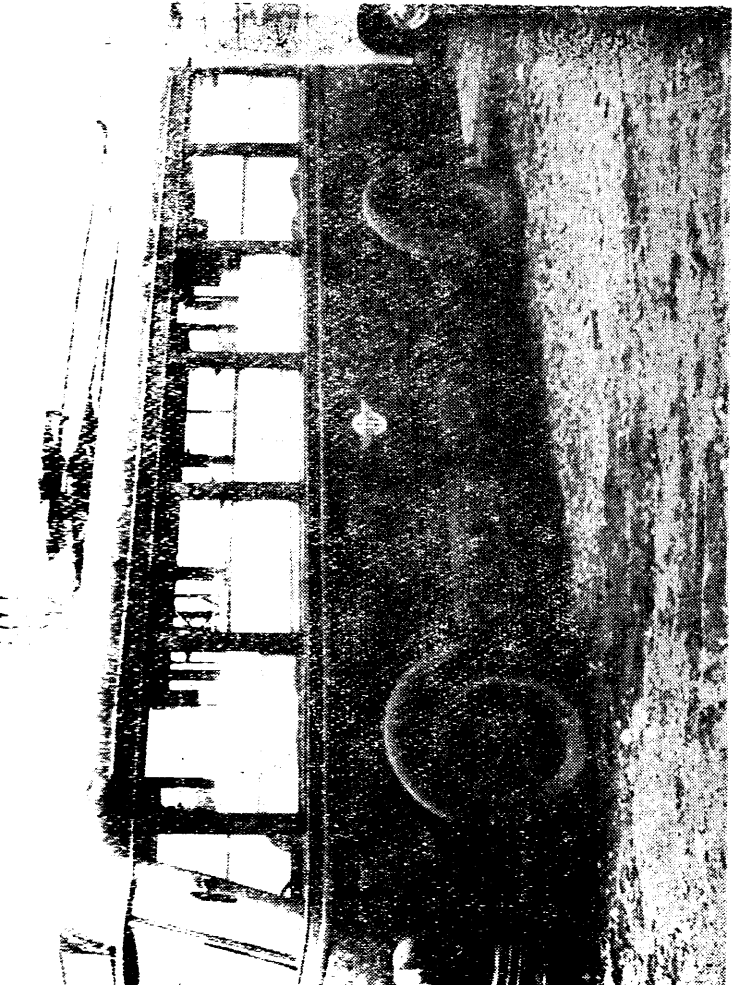
Pentru construcția ei s-au utilizat materiale și piese de la aceeași firmă. Lungimea totală a liniei inclusiv ieșirea de la depou a fost de 3.490 metri.

Pentru deservirea acestui traseu în anul 1942 au fost achiziționate din import 7 buc, troleibuze de tipul Fiat—Mareli—Italia echipate cu cite două motoare cuplate mecanic, fiecare a cite 29.5 kw. Inaugurarea liniei a avut loc la 15 noiembrie 1942.

Pentru parcare și întreținerea acestor troleibuze au fost construite linii de garare și un depou în incinta depoului de tramvaie existent (anul 1942).

Fiind un număr mic de troleibuze hala a fost construită pentru adăpostirea a numai 4 troleibuze, având o lungime de 30 m și o lățime de 10,5 metri. Pentru revizie depoul a fost prevăzut cu două canale.

Situația economică grea, datorită războiului, nu a dat posibilitatea de a se dezvolta în continuare transportul în comun cu troleibuzele în orașul Timișoara.



Troleibuz „Fiat”

După anul 1944 însă, când țara noastră a făcut o cotitură hotărâită privind sistemul său de dezvoltare politică și economică, abolind sistemul capitalist, au fost create premisele necesare pentru dezvoltarea acestui sistem de transport în comun.

În anul 1947 s-a construit o nouă linie de troleibuz care să lege între ele partea de sud a orașului și partea de nord-est cu centrul orașului, pe traseul: Pța Lahovary — Pța Unirii — Depoul de tramvaie, având o lungime de 2 070 metri. Imediat după aceasta, în anul următor, liniile de troleibuz au fost și mai mult extinse construindu-se o linie pentru deservirea cartierului Vii, pe traseul: Pța Unirii — Calea Aradului — Calea Lipovei, în lungime de 2 800 metri.

În aceste condiții circulația s-a desfășurat pe un traseu mai lung și aume: Pța Lahovary — Biv Mihai Viteazul — Pța Unirii — Calea Lipovei.

Creșterea cerințelor populației privind transportul în comun precum și lungimea mare a traseelor de linii nou construite a determinat necesitatea sporirii numărului de troleibuz.

În baza noilor relații economice create întreprinderea a achiziționat în anul 1951 un troleibuz din U.R.S.S. de tip M.T.B. 82 D fabricat la Z.I.U.



Depoul de troleibuz construit în 1942.

Ulterior, în anul 1954 s-au importat încă 4 buc. troleibuz de același tip, toate echipate cu motoare de 86 kw. Având o comportare bună în exploatare și capacitate mare de încărcare aceste troleibuz au fost utilizate în mod intens alături de troleibuzele Fiat-Marelli.

Sporindu-se parcul de troleibuz, au fost extinse liniile de troleibuz, construindu-se în anul 1954 linia Gara-Mare — strada Gelu în lungime de 1.000 metri, linie simplă, iar în anul 1955 porțiunea de linie de la cimitirul Eroilor, pe Calea Aradului, până la U.T.T., în lungime de 2.500 metri. Traseul acestei linii a făcut legătura între centrul și zona de nord a orașului.

Dezvoltarea mare pe care a cunoscut-o economia țării noastre a dat posibilitatea construirii în țară a troleibuzelor la uzina „Tudor Vladimirescu” Bucuroști, și numai după aceasta transportul în comun cu troleibuzele în orașul Timișoara a cunoscut o dezvoltare mult mai esențială.

Troleibuzele achiziționate din import, în urma uzurii fizice avansate, au fost casate între anii 1955—1964 pe măsura dotării întreprinderii cu troleibuz noi de fabricație românească.

Primele troleibuz în număr de 6 de tip T.V.2.B au intrat în exploatare în orașul Timișoara în anul 1960.

Datorită investițiilor privind procurarea de utilaj, întreținerea în limita fondurilor alocate, a putut ca au de an sa și întrecerea parcul de troleibuze, ajungând ca numai în termen de 8 ani de zile parcul de troleibuze în orașul Timișoara să numere 42 de utilaje.

Trolebuzele românești prezintă caracteristici superioare față de cele din import, asigurând condiții mai bune de transport și întreținerea acestora.

Troleibuzul T.V.2 E. este dotat cu un motor puternic de tracțiune de 74 kw. alimentat la tensiunea de 750 V sau 550 V. pentru orașul Timișoara.

Pe parcursul exploatării sale troleibuzul a fost perfecționat asigurându-se chiar pornirea automată a acestuia cu un controler acționat de o pedală cu arc, a cărui viteză de scoatere din circuit a rezistenței de pornire este urmărită de la dispozitivul electromagnetic cu disc metalic cu curenti încheiați.

Capacitatea de încărcare a troleibuzului este de 70 locuri, are o greutate redusă și indici dinamici superiori troleibuzelor anterioare.

Croșterea parcului de troleibuze a avut la bază sporirea necesităților de transport în anumite cartiere ale orașului în care populația a fost în continua creștere și nu au fost prevăzute cu alte mijloace de transport în comun.

În acest scop au fost construite linii noi, au fost dublate cele mai în portante linii existente, pentru a satisface cerințele de transport ale populației și a descongestiona unele linii de tramvaie. Astfel, în anul 1959 a fost dublată linia de troleibuze Gara Mare — Pța N. Bălcescu pe o lungime de 1 800 metri.

În anul 1961 s-a întocmit proiectul pentru prelungirea liniei de troleibuze de la depoul de tramvaie până la ștrandul Tineretului cuprinzând și dublarea porțiunii de linie între depou și centrul orașului. Această linie însă nu a fost construită întrucât a intervenit un nou studiu privind îmbunătățirea deservirii unor zone din oraș cu transportul în comun, care nu au dispus de nici un fel de mijloc de transport.

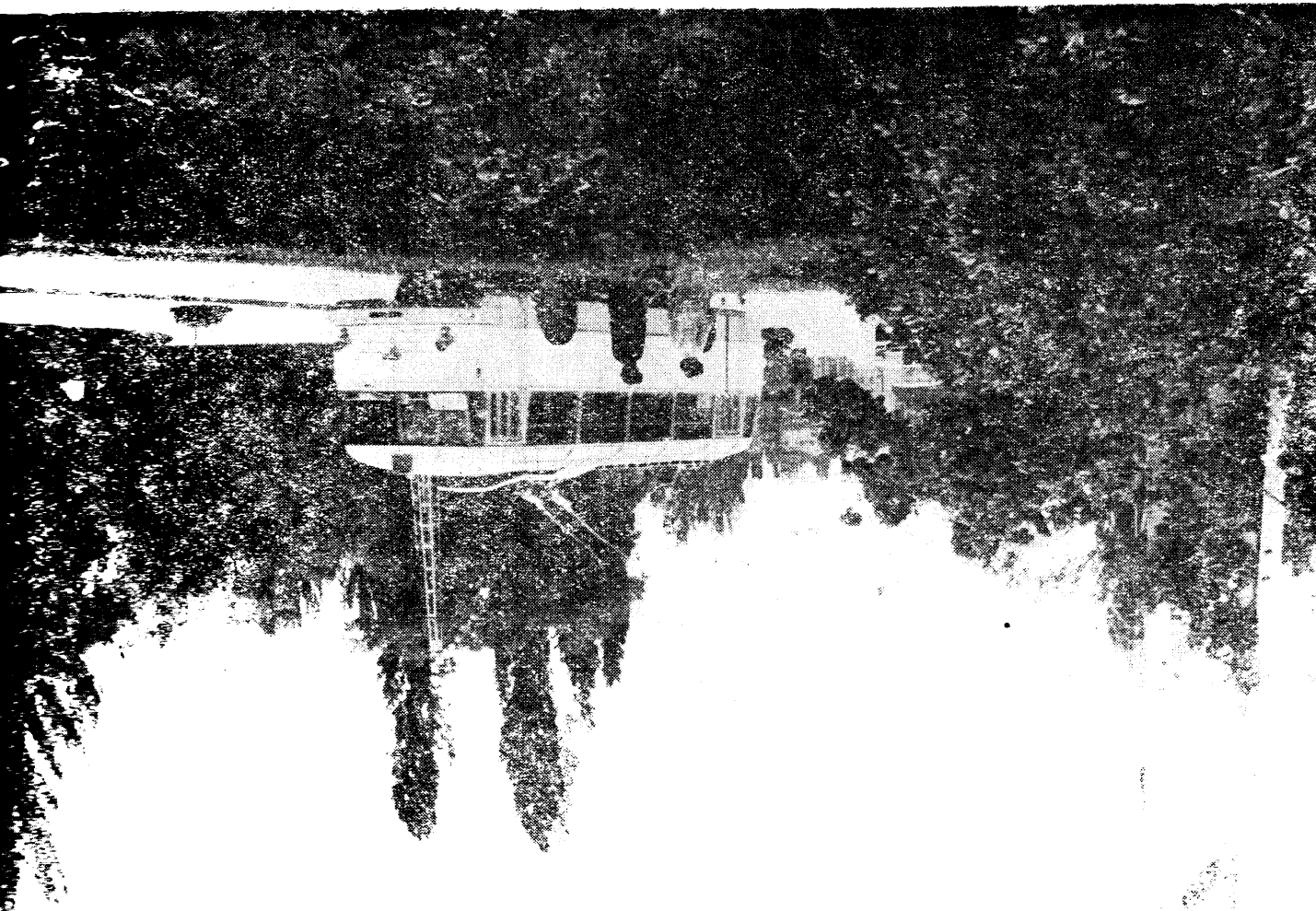
Astfel s-a proiectat și construit linia dublă de troleibuze pe porțiunea Gara de Nord — str. Pop de Băsești — str. Reșița — str. Porumbescu Pța N. Bălcescu — în lungime de 3 500 metri. Prin aceasta s-a putut deschide un traseu nou în circuit — actuala linie 2 de troleibuze.

În perioada 1960—1968 au fost dublate liniile de troleibuze :

— Pța Mărăști — Spitalul de copii, în lungime de 700 m,

— Pța Mărăști — Cartierul Vii, în lungime de ... 2 800 m.

Alimentarea cu energie electrică a acestei linii nou construite s-a asigurat de la substația nr. 2 de redresori printr-un cablu subteran de tipul S.B. 2 K de secțiune 240 mm<sup>2</sup>. Punctul de alimentare și întoarcere a fost stabilit la intersecția Bulevardului 6 Martie cu str. Reșița.



Datorită uzurii fizice înaintate și a costurilor ridicate, linia de troleibuz de la cimitirul Eroilor pînă la U.T.F. a fost desființată și casăta, deservirea asigurându-se cu autobuze.

În urma sistematizării Pieții Mărășli și străzii Oihuz, întreaga rețea de troleibuze din piață a fost refăcută, pe str. Oihuz construindu-se o linie nouă pînă în str. Popa Șapcă, s-a executat o buclă de întoarcere. Linia veche pe str. Sergent Mușat - Pța. Unirii a fost desființată întrucît era extrem de dificilă întoarcerea troleibuzului din Pța. Unirii spre Pța. Mărășli.

O dată cu construirea acestei linii s-a deschis un nou traseu de troleibuze Gara de Nord — Poligrafie.

În anul 1967 datorită uzurii fizice avansate și datorită sistematizării Bulevardului Leonțin Sălăjan, linia de troleibuze de pe acest bulevard a fost casată.

În urma construcției masive de locuințe din zona Tipografilor, a rezultat necesitatea construirii unei linii competitive de transport în comun. După unele încercări nereușite de a deservi această zonă a orașului cu autobuze, s-a trecut la proiectarea și executarea unei linii duble de troleibuz pe bv. Leonțin Sălăjan, prelungindu-se linia din str. Popa Șapcă pînă la depoul de tramvaie în lungime de 1.300 metri ax stradă.

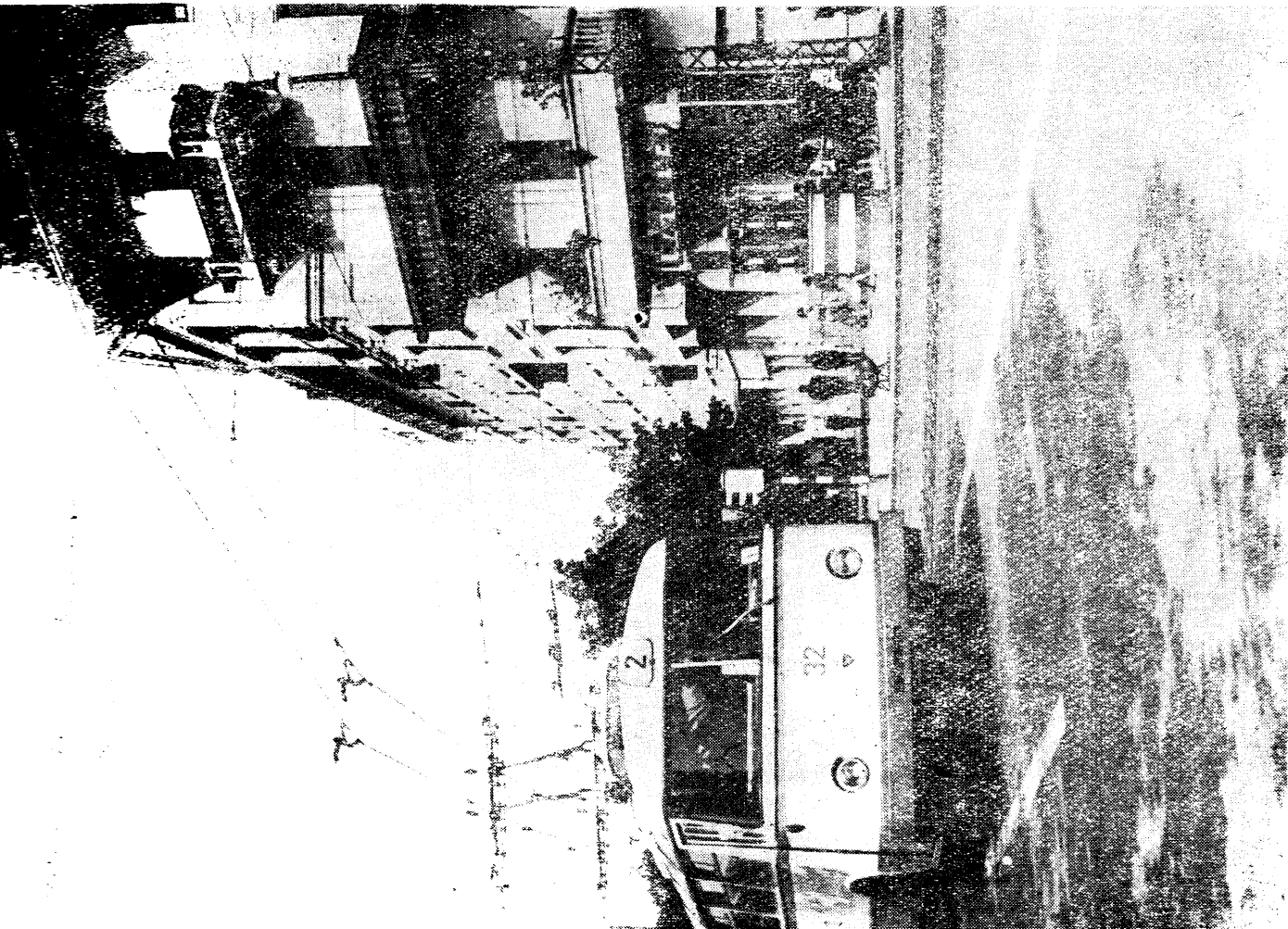
Avîndu-se în vedere aspectul acestui bulevard precum și faptul că el constituie calea de penetrație dinspre orașul București în orașul Timișoara, pentru construirea liniei au fost utilizați stlpi metalici tubulari. O dată cu construirea acestei linii traseul nr. 1 a fost prelungit pînă la depoul de tramvaie.

În baza planului de sistematizare a orașului, noile construcții de locuințe au fost amplasate și în zona Circumvalajunii, zonă în care deservirea publicului cu transportul în comun era asigurată doar prin linia simplă de tramvaie nr. 4.

Creșterea populației în această zonă a dus la aglomerarea linie nr. 4 de tramvaie, care avînd o capacitate limitată de transport, nu a mai putut face față cerințelor. În această situație a rezultat necesitatea construirii unei linii duble de troleibuze care să lege centrul orașului cu această zonă. Linia a fost construită în anul 1968, avînd o lungime de 2.850 metri pe traseul: str. Hajdeu — Gh. Lazăr — str. 1 Mai.

În baza unor reglementări a circulației pe drumurile publice, pe str. Mărășești s-a făcut sens unic de circulație, fapt pentru care una din liniile a fost demontată și construită pe strada paralelă Gh. Dina și respectiv str. 1 Mai.

La 1 ianuarie 1969, lungimea totală a liniilor de troleibuze (ax stradă) se ridică la 12.700 metri, iar lungimea totală a traseelor este 18.160 metri.



Troleibus TV<sub>2</sub> Tudor Vladimirescu București



Situația centralizatoare a liniilor de troleibuze de la intrințate și pua în prezent este redată în tabelul p. 68.

O dată cu creșterea numărului de troleibuze depou existent din by. Tipo grafiilor nu a mai corespuns din punctul de vedere al capacității de parcare și nici din punctul de vedere al condițiilor de întreținere. În același timp creșterea parcului de tramvaie a impus necesitatea utilizării platformelor destinate troleibuzelor pentru construirea unor noi linii de garare. În această situație s-a proiectat un nou depou de troleibuze în zona de nord a orașului, dar din lipsă de fonduri nu s-a construit, rezolvându-se problema parcării și întreținerii troleibuzelor prin amenajarea unei hale vechi și a terenului aferent al fostei fabrici de gaz din str. Gelu.

În hala existentă, lungă de 54 m și lăță de 16,5 m fluxul de întreținere a fost organizat pe două linii, construindu-se în acest scop 3 canale de revizii - două canale în lungime de 12 metri pe una din linii și un canal pe altă linie în lungime de 21 metri.

În încăperile existente de ascendență au fost amenajate un atelier mecanic, atelier de timplărie și tapițerie, grupul social și încălzirea centrală.

În anii următori din fondurile alocate au fost amenajate alte ateliere, astfel că în anul 1968 depoul mai dispunea de încă o încăpere lungă de 19 metri și lăță de 7,5 metri pentru efectuarea reparațiilor cu volum mare de lucrări.

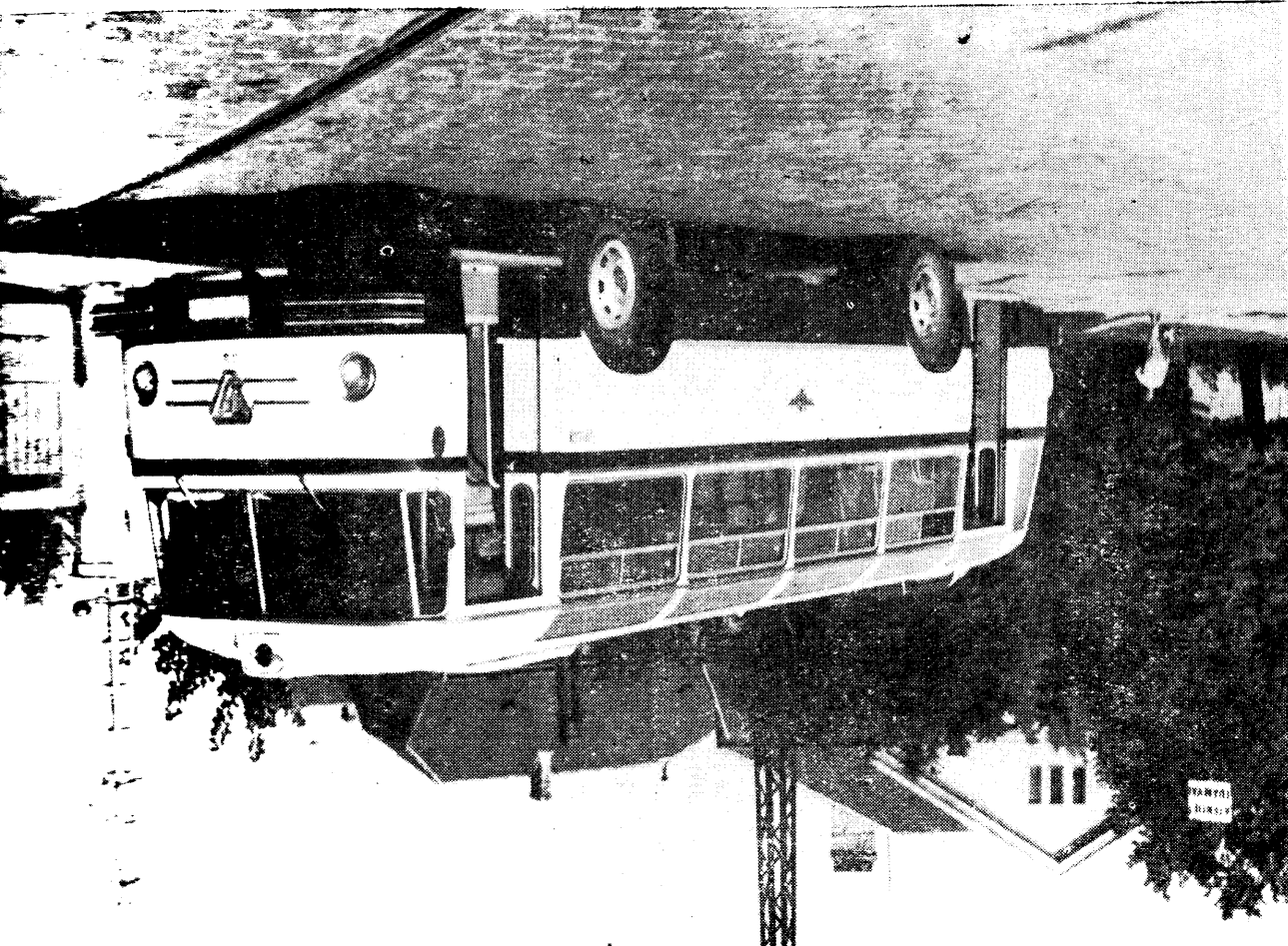
Pentru parcare troleibuzelor au fost amenajate platforme și linii de garare cu posibilități de intrare și ieșire din depou pe 3 părți: prin strada Gării, str. Gelu și str. Nufierilor.

Lipsa spațiilor și a condițiilor necesare pentru întreținerea și repararea unui parc așa de mare de troleibuze a condus la imposibilitatea efectuării întregului ciclu de reparații și ca atare și la o uzură prematură a troleibuzelor.

În această situație, în baza planului de sistematizare și dezvoltare a transportului în comun în orașul Timișoara s-a executat proiectul unei baze mixte pentru parcare, întreținere și reparație tramvaie și troleibuze, în zona str. Ion Barac. Această bază va asigura întreținerea, parcare și repararea în condiții optime a unui parc de 75 troleibuze.

Studiul tehnico-economic întocmit pentru sistematizarea și dezvoltarea transportului în comun în orașul Timișoara-varianta B<sub>1</sub> - prevede o dezvoltare largă a transportului în comun cu troleibuzele. Astfel că în prima etapă (anul 1975) parcul de troleibuze va fi de 83 troleibuze iar în anul 1980 va fi de 173 troleibuze.

Lungimea rețelelor va fi de 30 km în 1975 și de 48,5 km în 1980, iar lungimea traseelor va fi în 1975 de 41,2 km iar în anul 1980 de 61,7 km.



Autobus TVg "Autobuzul" - București

Nr. crt.	Anul	Dotate		Uzina constructoare		Casate		Parc inventar
		Buc.	Tipul	Buc.	Tipul	Buc.	Tipul	
1	1942	7	Fiat	1	Fiat Morelli Italia	—	—	7
2	1951	1	Fiat	—	M.T.B. — U.R.S.S.	—	—	8
3	1954	4	Fiat	—	M.T.B. — U.R.S.S.	—	—	12
4	1955	—	—	—	M.T.B. — U.R.S.S.	1	Fiat	11
5	1960	6	TV 2 E	—	Uz. Tudor Vladimirescu Buc.	—	—	17
6	1961	2	TV 2 E	—	Uz. Tudor Vladimirescu Buc.	2	Fiat	17
7	1962	8	TV 2 E	—	Uz. Tudor Vladimirescu Buc.	3	Fiat	22
8	1963	4	TV 2 E	—	Uz. Tudor Vladimirescu Buc.	1	Fiat	25
9	1964	6	TV 2 E	—	Uz. Tudor Vladimirescu Buc.	5	ZIS	26
10	1965	6	TV 2 E	—	Uz. Tudor Vladimirescu Buc.	—	—	32
11	1965	6	TV 2 E	—	Uz. Tudor Vladimirescu Buc.	—	—	35
12	1967	1	TV 2 E	—	Uz. Tudor Vladimirescu Buc.	—	—	39
13	1968	3	TV 2 E	—	—	—	—	42

Total troleibuze dotate = 54 buze  
 Total troleibuze casate = 12 buze  
 Parc inventar existent in 1968 = 42 buze

Situatia troleibuzelor  
 Perioada 1942—1969

(\*) 15 nov. s-a deschis prima linie de troleibuz Gara de Nord — Pia. Balescu.

Anul	Lungimea tara a liniei in km	Nr. calatori transportati de pers.	Incasari dupa transportul de pers.	Incasari dupa un calator — lei —	km. vehic. parcurgi — km veh. —	Nr. cal. pe un parcurgi km veh.	Incasari pe un km veh. lei	Nr. locuti al oraganul — persoane —	pe un loc. si an — persoa- ne —	Nr. cal. pe un loc. si an — persoa- ne —
1943	3 490	65 280	5 035 170	7,57	132 000	5,04	38,10	115 000	5,4	
1944	3 490	520 200	16 646 400	32,00	102 000	4,10	136,19	115 000	4,5	
1945	3 430	714 000	22 848 000	82,00	136 000	5,25	168,00	115 000	6,1	
1946	3 490	699 600	22 387 200	32,00	132 000	5,37	169,50	115 000	6,1	
1947	6 210	612 000	19 584 000	32,00	120 000	5,10	163,20	115 000	5,3	
1948	6 210	558 400	181 900	0,32	112 500	5,05	1,61	111 987	5,0	
1949	6 210	1 887 100	585 000	0,31	270 500	6,97	2,16	111 987	16,8	
1950	6 210	2 151 400	604 400	0,28	270 300	7,95	2,23	128 390	16,7	
1951	6 210	2 173 300	652 000	0,30	287 200	7,56	2,27	128 487	16,9	
1952	6 210	1 513 100	438 890	0,29	230 200	5,40	1,57	135 152	11,1	
1953	6 210	1 737 800	574 000	0,29	344 000	5,75	1,68	140 904	11,0	
1954	10 010	3 590 680	1 041 300	0,29	587 000	6,21	1,80	141 445	25,3	
1955	12 510	4 024 200	1 218 000	0,30	699 500	5,75	1,74	142 142	28,3	
1956	12 510	4 423 100	1 330 900	0,30	737 200	5,99	1,81	142 257	31,3	
1957	12 510	3 614 700	1 057 900	0,29	546 800	6,61	1,93	145 247	24,8	
1958	12 510	3 147 600	812 000	0,26	511 000	6,15	1,59	146 359	21,5	
1959	14 310	3 497 600	824 800	0,24	503 700	6,87	1,62	146 786	23,8	
1960	14 310	4 450 100	1 138 300	0,26	534 600	8,32	2,13	147 600	30,2	
1961	14 310	6 423 400	1 552 000	0,24	827 500	7,77	1,87	147 772	43,5	
1962	17 810	7 610 849	2 030 336	0,24	990 665	7,68	2,05	149 953	50,7	
1963	17 810	10 279 581	2 726 749	0,27	1 273 101	8,07	2,14	151 100	68,0	
1964	15 310	11 103 492	3 097 545	0,27	1 428 077	7,77	2,17	151 995	73,0	
1965	15 310	13 504 777	3 628 692	0,28	1 423 113	9,49	2,55	173 986	77,5	
1966	15 310	14 404 787	3 845 416	0,27	1 401 230	10,28	2,74	176 909	81,4	
1967	15 310	16 404 805	4 257 170	0,27	1 564 435	10,48	2,72	178 787	91,7	
1968	18 160	16 660 060	4 327 490	0,26	1 697 145	9,81	2,55	178 737	93,2	

Date statistice referitoare la circulatie si exploatare de la infiintarea troleibuzelor

Nr. crt.	Anul punerii în funcț.	Traseul	Puse în funcțiune		Traseul	Lungimea în metri	Lungimea în metri	Scoase din funcțiune		Observații
			Lungimea în metri	Lungimea în metri				Lungimea în metri	Lungimea în metri	
1	1942	Gara Mare — Pta Bălcescu	3 940	3 940	—	—	—	—	—	Cu ieșire de la depou Prin Pta Libertății
2	1947	Pta Bălcescu — Pta Unirii — Depou de tramvaje	2 720	6 210	—	—	—	—	—	—
3	1948	Pta Unirii — Calea Lipovei	2 800	9 010	—	—	—	—	—	—
4	1954	Gara de Nord — Str. Gelu	1 000	1 010	—	—	—	—	—	—
5	1955	Cimitirul Central — U.T.T. — Calea Aradului	2 500	12 510	—	—	—	—	—	—
6	1958	Schimbarea traseului Bălcescu (Pta Unirii din Libertății prin Republicii)	—	—	—	—	—	—	—	Se mută prin bv. Republicii
7	1959	Dublat linia Pta Bălcescu — Gara Mare	1 800	14 310	—	—	—	—	—	Cu linie de întoarcere în Bălcescu
8	1962	Linie dubla Bălcescu — str. Po-rumbescu — str. Reștia	3 500	17 810	—	—	—	—	—	—
9	1964	Dublat linia Pta Marăști — Spl-tatul de copii	700	18 500	—	—	—	—	—	—
10	1964	Dublat linia Pta Marăști — Calea Lipovei	2 800	21 310	—	—	—	—	—	—
11	1964	—	—	18 810	—	—	—	—	—	Cu bucla de întoarcere și ocolire str. Dima
12	1968	Str. Haiden — Gh. Lazăr — Pta Marăști	21 660	21 660	—	—	—	—	—	—

Lungimea totală a liniilor de troleibuze la 31. 12. 1968 a fost de 21.660 m. Lungimea totală a traseelor de troleibuze la 31. 12. 1968 a fost de 14.100 m. Lungimea totală a liniilor de troleibuze ax strada 31. 12. 68, a fost de 12.700 m.

## AUTOBUZE

Deși orașul Timișoara a fost leagănul tracțiunii electrice, totuși în funcție de împrejurări și anumite condiții specifice s-au introdus pentru deservirea populației cu transportul în comun și autobuzele.

Acest mijloc de transport în comun a fost introdus în orașul Timișoara în anul 1943 când au fost deschise primele două linii pe traseele :

— Gara de Nord — Ronaț, cu o lungime de 2.700 metri ;

— Pta Libertății — Viile Fabrică, cu o lungime de 3.150 metri ;

Deservirea acestor linii s-a făcut cu 3 autobuze din care câte unul pe fiecare linie.

Scopul lor a fost de a asigura transportul cetățenilor din aceste cartiere mărginașe, lipsite de mijloace de transport în comun, spre liniile existente de tramvai.

Datorită costurilor ridicate ale acestui mijloc de transport în comun și a lipsei de autobuze, care se procură din import, această activitate nu s-a mai extins, iar autobuzele existente având o uzură fizică înaintată au fost casate în anul 1948.

Mai târziu, în anul 1954, din nou s-a procurat un autobuz de tip Skoda pentru deservirea cartierului Plopi din vecinătatea orașului. Acest autobuz a deservit traseul Pta Sarmisegetuza—Plopi, în lungime de 2.750 metri.

O dată cu dezvoltarea industrială a țării noastre s-au pus bazele conștruirii în țară a autobuzelor la Uzinele „Autobuzul“ — creîndu-se posibilități mai largi de utilizare a autobuzelor ca mijloc de transport în comun. Primele două autobuze de fabricație românească tip M.T.D. au fost primite



Baza auto — 1964

în anul 1957 și au fost puse în circulație pentru deservirea cartierului Ciarda-Roșie, pe traseul: Cimitir Fabrică — Ciarda Roșie, cu o lungime de 3.700 metri.

Dezvoltarea economică a orașului Timișoara a atras înspre uzinele și fabricile sale o mare parte a populației din comunele învecinate orașului, pentru care trebuia asigurată legătura cu orașul.

Intrucât din punct de vedere economic nu era justificată introducerea mijloacelor de transport electric, s-a aplicat soluția cea mai eficientă în aceste condiții — transportul cu autobuzele. În acest sens, după anul 1957 s-a mers pe înființarea de noi trasee de autobuze pentru toate comunele învecinate orașului, astfel:

— în anul 1958 s-a deschis traseul de autobuze pentru deservirea aeroportului și Giarmata Vii, în lungime de 10.000 metri;

— în anul 1961 s-au deschis 3 trasee din Pța Unirii spre comunele: Săcălaz, cu lungime de 10.000 m; Dumbrăvița cu 6.200 m și Chișoda cu lungime de 7.700 metri;



Boxe pentru revizii autobuse — 1966

în anul 1963, după desființarea linii de troleibuze de la U.T.T., în locul ei s-a deschis o linie de autobuz pe traseul Pța Unirii — U.T.T.;

— în anul 1964 s-au deschis 3 trasee noi tot în exteriorul orașului: Pța Unirii — Ghiroda Veche, cu o lungime de 7.200 metri; str. Roșița Ulvin, în lungime de 8.600 metri și Pța Unii — Giroc în lungime de 7.300 metri;

— iar în anul 1966 au fost deschise traseele: cimitir Fabrică — comuna Moșnița, în lungime de 7.400 metri și cimitir Fabrică — comuna Albina, în lungime de 11.200 metri.

Lungimea totală a traseelor de autobuze ale orașului a fost la data de 1 ianuarie 1969 de 82.050 metri.

Deschiderea acestor trasee a fost posibilă ca urmare a sporirii conținutului parcului de autobuze din dotația întreprinderii care în perioada 1957 — 1968 a ajuns în mod treptat până la 44 autobuze.

La începutul acestei activități întreținerea autobuzelor s-a făcut în cadrul fostului depou de troleibuze din str. Tipografilor, iar repararea lor se execută de către atelierul auto din Calea Buziașului.

Pe marea oportunitate parcului de autobuze întreținerea acestora n a mai fost posibilă în deponul din str. Tipografilor și s-a trecut în întregime la baza auto.

Accastă bază auto prin construcția sa a fost improprie întreținerii și reparării unui parc alit de mare de autovehicule și de aceea pentru asigurarea unei întrețineri și reparări corespunzătoare a acestuia s-au început amenajările la această bază din fonduri de investiții necentralizate și din reparații capitale.

Pentru întreținerea și repararea autobuzelor s-au amenajat în anul 1963 4 boxe avind o lungime de 12 metri și o lățime de 9,5 m fiecare boxă fiind prevăzută cu două canale de revizie.

În anul 1966 s-a reparat capital și amenajat fostul atelier de prefabricate I.C.O.T., în scopul asigurării spațiului corespunzător pentru repararea caroseriilor, repararea tapițeriei și vopsirea autobuzelor.

Tot în acest an s-a construit și o rampă de spălare.

În urma creșterii parcului curtea bazei auto a devenit insuficientă creind mari greutăți în desășurarea procesului de întreținere a autovehiculelor; de aceea în anul 1968 s-a construit platforma din fața atelierelor pentru parcare autobuzelor, în suprafață de 1.450 mp, urmînd ca în anul 1969—1970 să se construiască în extindere încă 1.250 metri pătrați.

Evoluția traseelor de autobuze este dată în tabela de la p. 75 iar situația evoluției parcului de autobuze în tabela de la p. 76.

Situația actuală a traseelor de autobuze este redată în tabelar de la p. 76. Studiul tehnico-economic pentru sistematizarea și dezvoltarea transportului în comun prevede în viitor lărgirea deservirii populației cu autobuze și în cadrul orașului. În acest sens în conformitate cu varianta de proiect B<sub>1</sub> lungimea liniilor urbane de autobuz se prevede a fi de 39,8 km iar în 1980 de 43,2 km iar numărul de autobuze în parcul inventar se prevede a spori pînă în 1975 la 124 autobuze și în 1980 la 160 autobuze.

Pentru întreținerea și repararea parcului auto, de asemenea se prevede ca în perioada 1970—1975 să fie construită o nouă bază auto.

## Evoluția traseelor Autobuze perioada 1944—1969

Nr. crt.	Anul	Trasee	Pus în funcțiune		Scoase din funcți.		Observații
			Lungime m	Lungime to-mălr	Traseu	Lung. m	
1	1944	Gara de Nord — str. Gării — Romaș Pța Libertății — Cartierul VII	2 700	2 700			
2	1944		3 150	5 850			
3	1948				Gara Romaș Libertății — Lipovei	5 850	Ambele trasee scoase din funcțiune
4	1954	Pța Sarmisegetuza — Plopi	2 750	2 750			
5	1957	Cimitir Fabrică — Ciarda Roșie	3 700	6 450			
6	1958	Pța Unirii — aeroport	10 000	16 450			
7	1961	Pța Unirii — Săcălaz	10 000	26 450			
8	1961	Pța Unirii — Dumbrăvița	6 200	32 650			
9	1961	Pța Unirii — Ghi-roda	7 700	40 500			
10	1963	Pța Unirii — U.T.T.	2 600	42 950			
11	1964	Pța Unirii — Ghi-roda Veche	7 200	50 150			
12	1964	Str. Reșita — Utvin	8 600	58 750			
13	1964	Pța Unirii — Giroc	7 300	7 300			
14	1966	Cimitirul Fabrică — Mosnița	7 400	66 050			
				73 480			
15	1966	Cimitir Fabrică — Albina	11 200	84 650			

Total lungime trasee autobuze în anul 1969 = 84.650 m.

## Situația autobuzelor în perioada 1944—1969

Anul	Dotări		Tipul	Uzina constructoare	Ceaștri		Parc inventar
	Anul	Buc.			buc.	Tipul	
1944	3						3
1954	1						1
1957	2						3
1959	1		M.T.D.	„Skoda“ Cehoslovacia			4
1960	2		M.T.D.	„M.T.D.“ București			6
1961	3		U.T.V.1	București			9
			U.T.V.1	„Tudor Vladimirescu“ București			
1962	3		U.T.V.2	„Tudor Vladimirescu“ București	1		11
1963	5		U.T.V.2	„Tudor Vladimirescu“ București	1		15

(continuare)

1	2	3	4	5	6	7
1964	15	C.A.2	„Tudor Vladimirescu” București	2	M.T.D.	28
1965	4	T.A.2 I	„Tudor Vladimirescu” București	1	M.T.D.	31
1966	3	T.A.2 I	„Tudor Vladimirescu” București	—	—	34
1967	9	T.A.2 I	„Tudor Vladimirescu” București	—	—	43
1968	5	T.V.2 I	„Tudor Vladimirescu” București	4	—	44*)

Total autobuze dotate . . . . . 56 buc.

Total autobuze casute . . . . . 12 buc.

PARC INVENTAR EXISTENT 1969: 44 buc.

\*) din care unul transferat la T.R.C.B.

## Datele statistice referitoare la circulația și exploatarea autobuzelor de la înființare

Anul	Lungimea de exploatare în km	Nr. călătorilor transportați	Incasări după transportul de persoane lei	Incasări după călătorii lei	Km vehicul parcurs	Nr. căl. pe un V. km	Incasări pe un km vehicul lei	Nr. locuitorilor ai orașului	Nr. căl. pe un locuitor și an călătorii	Nr. normal al unităților zilnic în circulație
1954	3 000	290 201	229 300	0,79	46 000	6,30	0,50	141 445	2,0	1
1955	3 000	412 000	30 000	0,69	20 100	2,15	1,49	142 142	0,3	1
1956	3 000	61 500	33 800	0,55	15 900	3,87	2,13	142 257	0,4	1
1957	6 450	289 000	185 600	0,64	65 500	4,41	2,83	145 247	2,0	2
1958	16 450	421 300	313 600	0,74	101 400	4,15	3,09	146 359	2,9	2
1959	16 450	657 500	472 100	0,72	170 700	3,85	2,77	146 786	4,5	3
1960	16 450	710 000	709 000	0,99	208 200	3,41	3,41	147 700	4,8	3
1961	40 500	1 108 400	828 000	0,75	328 283	3,38	2,52	147 772	7,5	4
1962	40 500	1 837 183	1 474 100	0,77	510 210	3,60	2,79	149 953	12,2	6
1963	42 950	2 034 395	1 629 287	0,80	549 819	3,70	2,96	151 100	13,5	7
1964	66 050	3 676 949	2 872 396	0,78	1 077 718	3,41	2,67	151 995	24,2	15
1965	66 050	5 111 609	4 203 212	0,75	1 274 068	4,40	3,30	173 986	32,2	18
1966	84 650	7 016 802	5 369 000	0,77	1 509 104	4,65	3,56	176 909	39,7	21
1967	84 650	8 075 826	6 303 671	0,78	1 687 079	4,79	3,73	178 787	45,2	27
1968	84 650	1 238 050	7 440 350	0,80	1 870 732	4,96	3,98	178 797	52,0	23

## Parcul de vehicule de transport marfa

Anul	Transport marfă electric	Nr. locomotive și caracteristicile lor	C	Capacitate	T	Obs.
1944	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1945	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1946	9	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1947	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1948	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1949	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1950	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1951	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1952	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1953	2	locomotive pe doua osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—
1954	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1955	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1956	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1957	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1958	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1959	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1960	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1961	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1962	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1963	plus o locomotivă pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1964	locomotive pe două osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1965	locomotive pe două osii echipate cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.	—	—	—	—	—
1966	2 buc. loc. pe 2 osii cu 2 motoare de 36 kv la 550 V.c.c.	—	—	—	—	—
1967	1 buc. loc. pe 2 boghiuri cu 4 motoare de 36 kv la 550 V.c.c.	—	—	—	—	—
1968	—	—	—	—	—	—

## Dimensiunile de gabarit ale vehiculelor de transport in comun de la I.T.T.

Nr. crt.	Denumirea vehicului		Tipul	Nr. buc.	Gabarit l./Ht.
	1	2			
1	Tramvaie		3	4	5
	—	vagon remorcă	R1 (lip. Tmş)	9	10 200/2 200
	—	vagon remorcă	R2 (I.T.B. mici)	7	6 740/2 040
	—	vagon remorcă	R4 T1-62	12	7 040/2 050
	—	vagon remorcă	R8 (Vo 12)	28	10 300/2 270
	—	vagon motor	T1 (T1.62)	9	10 300/2 200
	—	vagon motor	T2 (F.I)	6	8 100/2 130
	—	vagon motor	T3 (F.II)	20	9 220/2 240
	—	vagon motor	T4 (P1)	10	9 600/2 170
	—	vagon motor	T5 (P2)	16	9 600/2 170
	—	vagon motor	T6V (Vo. 58)	20	10 300/2 256
	—	vagon motor	T7 (tb)	7	13 200/2 240
	—	vagon motor	T8 (E.p.1)	20	14 200/2 1000
		TOTAL:		164	
2	Vagoane serviciu				
	—	vag. serviciu	ITT	3	9 900/2 300
	—	locom. electrică	ITT	4	8 100/2 200
	—	vag. polizor	ITT	1	6 400/2 150
	—	vag. fr. pers.	ITT	3	8 100/2 200

(continuare)

1	2	3	4	5
	vag. platforma	ITT	4	600/1 400
	inst. Taurus	ITT	2	5 000/2 200
	Electrocar	ITT	1	2 600/1 200
3	Trolebuze TV	2 E	38	9 650/2 500
4	Autobuze			
	--- TV	I	1	8 600/2 500
	--- TV	TV 2 U	30	9 650/12 500
			<u>31</u>	

### BAZA ENERGETICĂ PENTRU TRACȚIUNE (Substații și cabluri de alimentare și întoarcere)

Dezvoltarea orașului Timișoara datorită înfloririi comerțului și a manufacturii a condus la insuficiența liniilor de tramvai existente, impunându-se dezvoltarea și modernizarea lor.

Consiliul comunal încă în anul 1894 a invitat societatea de tramvaie de a studia înlocuirea sistemului existent de tracțiune cu un sistem mai modern, aplicându-se în anul 1899 sistemul electric de tracțiune.

Cu ocazia electrificării societatea și-a construit o uzină proprie pentru producerea energiei electrice, utilizând agregate termice cu abur pentru antrenarea dinamurilor de curent continuu.

Energia termică s-a obținut de la două cazane sistem „Steinmüller“, fie care cu o suprafață de încălzire de 181,7 mp. la presiunea de 10 atm.

Mașinile cu abur sistem „Compound“, având fiecare o putere electrică de 250 CP, erau cuplate direct cu dinamuri de curent continuu ce aveau o putere de 150 kW, la tensiunea de 550 V.c.c.

Alimentarea rețelei se făcea prin două fideri, unul pentru liniile din cartierul Iosefin și altul pentru Fabrică, fiind asigurate cu automate de protecție împotriva scurtcircuitelor.

Accastă centrală electrică proprie a fost amplasată pe terenul actual și fabricii „Industria Lini“.

În anul 1904 a intervenit o modificare esențială în alimentarea cu energie electrică a tramvaielor trecându-se la utilizarea grupurilor convertizoare, care foloseau ca energie primară energia electrică.

Accastă trecere a avut la bază două aspecte :

reducerea cheltuielilor de exploatare a tramvaielor, care aparțineau deja comunei, și

rentabilizarea Uzinei Electrice Comunale.

În acest scop au fost instalate două grupuri de convertizori și o baterie de acumulatori tampon. Acumulatorii aveau rolul de a înmagazina energia electrică disponibilă după orele de vîrf de sarcină și utilizarea ei la orele de vîrf în vederea prevenirii supraîncărcării convertizorilor.

Pe baza unui calcul economic efectuat a rezultat o economie anuală de 16.409 coroane și ca urmare, Consiliul comunal a propus acceptarea ofertei firmei „GANZ și COMP.” — Budapesta, pentru furnizarea unei substații de convertizori compusă din doi convertizori de c. c. a cîte 120 kW și o baterie de acumulatori cu o capacitate de 333 Ah.

În urma aprobării date de Reprezentanța Municipală, în cursul aceluiași an (1904) au fost comandate aceste utilaje și livrate de urgență. Astfel că la data de 3 noiembrie 1904 a intrat în funcțiune această substație din incinta uzinei termoelectrice actuale.

Uzina proprie a tramvaielor devenind disponibilă a fost predată fabricii de postav „Industria Lîinii”.

Pe măsura dezvoltării rețelei și a numărului de tramvaie în circulație a crescut și consumul de energie electrică, ceea ce a determinat sporirea capacității de distribuție și a puterii instalate în această substație cu : un convertizor de 220 kW în anul 1910 ; un convertizor de 220 kW în anul 1913 și un convertizor de 440 kW în anul 1923, toate de la firma GANZ.

Situația grupurilor convertizoare în anul 1923 este prezentată în tabloul de la p. 91.

Din această situație se poate vedea că în 1923 puterea instalată posibil de distribuit în rețea a fost de 1043 kW respectiv 1897 A la tensiunea de 550 V.c.c.

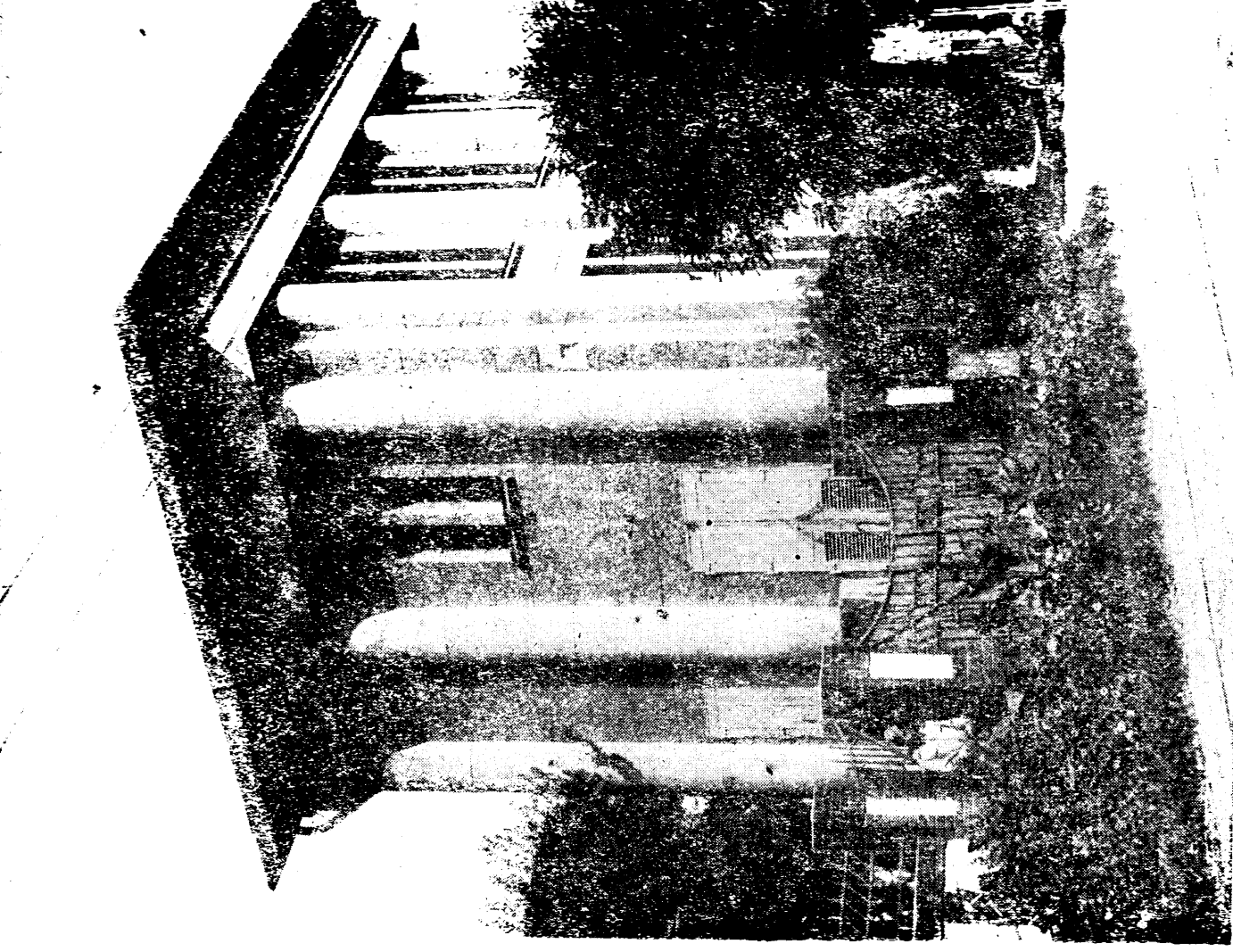
Distribuția energiei electrice din această substație s-a făcut prin 4 fideri aerieni cu două fire de cupru blanc de 50 mm, montați pe stîlpii liniei de contact și anume :

- un punct de alimentare la actualul cinematograful „Parc” (fost „Apollo”) ;
- unul în Pța. Libertății ;
- unul la stația „Maria” și
- unul în Pța. Asănești — azi Ștefan Furtună.

Pentru protecția împotriva scurtcircuitelor fiecare fider era prevăzut cu un automat de protecție de tip AEG montat pe un tablou de comandă din marmură.

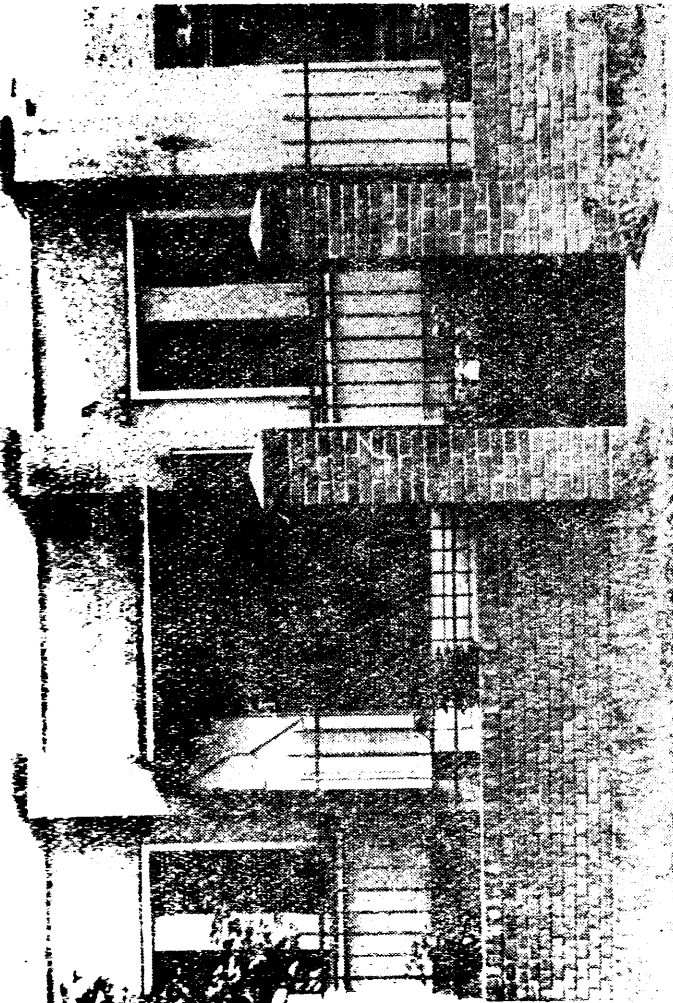
De menționat este faptul că rețeaua de contact era unitară, fără secționare.

În anul 1929 convertizorul nr. 2 montat în anul 1904 a fost scos din funcțiune și casat.



Substația de redresare nr. 2





Substația de redresare nr. 3.

Prin extinderea liniilor de tramvai spre cartierul Mehala și spre Fratelia, alimentarea liniilor dintr-un singur punct — excentric față de centrul de greutate al sarcinilor electrice din rețea — prezenta pericolul producerii unor puternici curenți vagabonzi care distrugeau gospodăria metalică subterană a orașului, produceau pierderi mari de energie electrică, precum și căderi mari de tensiune. Din această cauză s-a hotărât crearea încă a unui centru de alimentare cu energie electrică a tramvaielei în partea de vest a orașului.

În acest scop în anul 1929 s-a început construcția unei noi substații de alimentare, avînd prevăzute agregate moderne — redresoare metalice cu vapori de mercur.

Substația a fost amplasată în Bul. 6 Martie, la o depărtare de 4,35 km. de substația priină. În această substație toate manevrele au fost complet automatizate avînd la baza automatizării relee electromecanice.

Instalația de automatizare execută :

- pornirea și oprirea după program a redsorelor ;
- pornirea agregatului de rezervă în caz de suprasarcini sau debransarea celui în funcțiune ;

— reanclanșarea automată a intrerupătoarelor de linie și verificarea cauzei debransării (suprasarcină sau scurtcircuit). În caz de suprasarcină auto-

matul după două încercări se reanclanșează, iar în caz de scurtcircuit în rețea, se bloca.

Prinul redresor și instalațiile de automatizare au fost furnizate de firma „Brown Boveri” din orașul Baden Elveția.

În anul 1938 a fost procurat și instalat un al doilea redresor, tot de tip „Brown Boveri” însă de la firma din Mannheim. Redresorul putea debita în linia de tramvai de pe Bul. Tinereții.

Redresoarele metalice polianodice, cu 6 anodi, într-o singură cuvă, aveau un sistem de răcire cu apă în circuit închis, aceasta fiind răcită într-un radiator, peste care ventilatorul sufla aer.

Sistemul de vidare era mecanic prin pompă rotativă de vid preliminar și pompă cu jet de mercur pentru vid înalt. Pompele erau montate în cascade.

Transformatorii de forță erau trihexafazați avînd schema de conexiune stea-dubluzigzag.

Substația există și la ora actuală și are trei nivele :

- subsolul, unde este amplasat sistemul de distribuție de 10 kW. ;

- parterul, unde sînt amplasați redsorii și transformatoarele ;

- etajul, unde este amplasat tabloul de comandă și celulele de distribuție.

În total erau 6 celule din care două erau pentru protecția grupurilor redresoare și 4 pentru distribuție.

Energia electrică din această substație a fost distribuită în rețea prin 4 lideri aerieni din cupru blanc cu o secțiune de 100—120 mmp. protecția asigurîndu-se prin automate BBC.

Un fider era racordat la rețea în Pța. Axente Sever — azi Ștefan Furună, unul în fața substației, unul în Pța. Lahovary — azi N. Bălcescu și altul în — Bul. Tinereții — colț cu str. 13 Decembrie.

Pentru întoarcerea curentului electric de la linia cale la substație, au fost înființate linii de întoarcere din fire de cupru blanc de 100 mmp. — din Pța. Fröbl și din Pța. Asănești, iar pe str. Văcărescu a fost îngropată o șină izolată cu bitum care făcea legătura între bara negativă a substației și linia de tramvai de pe Bul. Ferdinand — azi Bul. Tinereții.

Alimentarea rețelei în mod unitar prin mai multe fidere avea mari deficiențe din punctul de vedere al selectivității. În caz de scurtcircuit întreaga rețea putea fi deranjată.

Pentru înlăturarea acestor deficiențe, în anul 1932 s-a trecut la împărțirea în sectoare a liniei de contact alimentate prin fidere separate.

La prima împărțire au rezultat următoarele sectoare :

Sectorul 1 cuprinzând porțiunile de linie : Gara Fabrică pod Sarmisegetuza — cimitir Fabrică — Pța. Sf. Gheorghe ;

Sectorul 2 cuprinzând porțiunea de linie : Pța Sf. Gheorghe — statuia Maria ;

Sectorul 3 cuprinzând porțiunile de linie : Statuia Maria — Preyer Gară ;

Sectorul 4 cuprinzând porțiunea de linie : Statuia Maria — str. Independenței.

Sectorul 5 cuprinzând porțiunea de linie : Pța. Asănești — Biserica Fratelia.

După anul 1944, când țara noastră a pășit pe calea construirii unei orinduiiri noi, paralel cu dezvoltarea generală a economiei țării s-a dezvoltat și transportul în comun.

Reconstrucția socialistă a orașelor și dezvoltarea lor economico-socială a determinat extinderea liniilor de tramvai, construirea de noi linii de troleibuze și creșterea parcului de vagoane, pentru a asigura o deservire cât mai bună, a oamenilor muncii.

Toate acestea au condus la creșterea necesarului de energie electrică și ca atare la necesitatea construirii unei noi substații de redresare.

Pentru o alimentare judicioasă a rețelei, noua substație nr. 3 a fost construită în partea de nord a orașului în str. Brediceanu.

Substația a intrat în funcțiune în anul 1954.

Pentru redresarea curentului au fost procurate din import (URSS) două agregate de redresare de tip RMNV-500, avînd o putere de 275 kW. la un curent nominal de 500 A și tensiunea de 550 V.c.c.

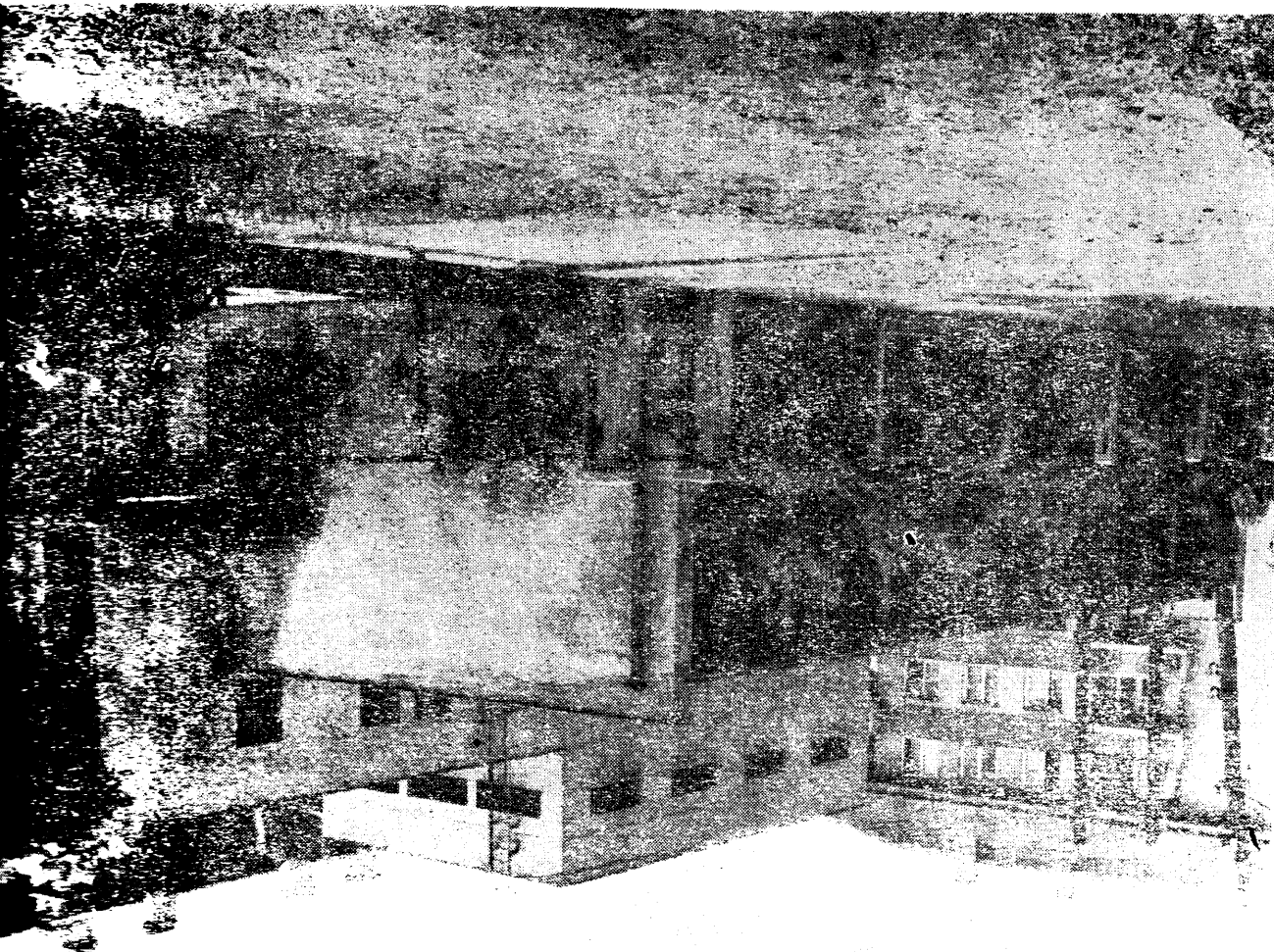
Redresorii sînt metalici cu vapori de mercur, avînd răcirea cu apă și sistem de vidare cu pompe în cascadă. Pentru vidul preliminar este prevăzută o pompă rotativă în ulei, iar pentru vid înalt o pompă cu difuzie cu jet de vapori de mercur.

Transformatorii de forță trihexafați sînt de tip TMRU cu legătura în stea-dublă stea inversă și sînt alimentați de la rețeaua de distribuție de 10 kW.

Pentru protecția agregatelor împotriva scurtcircuitelor acestea sînt protejate prin întrerupătoare automate ultrarapide VAB-2.

Puterea instalată în substație este de 550 kW. și poate debita un curent nominal de 1000 A la 550 V.c.c.

Distribuția energiei electrice din această substație se asigură prin automate de protecție de tip BBC, construite în atelierele proprii.



Substația de redresare nr. 4

Tabloul de distribuție este alelatuit din doua părți, fiecare parte avind montate 4 automate, din acestea 3 pentru alimentarea rețelei și unul pentru interconectare cu alte substații.

Din această substație au fost alimentate, din prima jumătate a tabloului numai liniile de troleibuz și interconexiunea cu substația nr. 2 și din a doua jumătate numai tramvaiele și interconexiunea cu substația 1.

Ca fideri de alimentare au fost utilizate funie de cupru cu secțiunea de 120 mmp. și fir blanc de cupru de 50 mmp. câte două la un fider.

În fața substației, după linia de tramvai, a fost plantat stîlpul pe care se ridică toate cablurile subterane de distribuție ce vin din substație.

De aici pleacă spre rețea următorii fideri :

- Alimentarea liniei de troleibuz de pe Bul. Republicii ;
- Alimentarea liniei de troleibuz Expres — Pța. Bălcescu ;
- Alimentarea liniei de troleibuz Vii, cu punct de alimentare la Centrul de radio ;
- Interconexiunea cu substația nr. 2 pe traseul str. Circumvalațiunii str. Jiul — str. Miron Costin — Bul. 6 Martie — substația nr. 2 ;
- Alimentarea liniei de tramvai de pe centrul orașului între Poșta centrală și Maria ;
- Alimentarea liniei de tramvai Mehala cu punct de alimentare în fața substației ;
- Egalizarea cu substația nr. 1 pe traseul : Str. Brediceanu — Bul. 23 August — str. 12 Aprilie — IREB ;
- Un automat era de rezervă.

Pentru întoarcerea curentului, fiecare linie de troleibuz este prevăzută și cu fider de întoarcere. În afară de aceasta, mai sînt fideri de întoarcere legați la șina liniei Mehala în fața substației, un fider de întoarcere în Pța. Libertății și unul la bifurcarea liniei Mehala cu Ronaf.

După o durată de intensă funcționare de 50 ani, grupurile conventivoare au suferit o uzură fizică înaintată, astfel că tot mai greu puteau fi ținute în stare bună de funcționare iar puterea debitată de ele s-a redus la jumătate. Datorită acestui lucru, pe măsura creșterii cerințelor de transport parcul de tramvaie în circulație a sporit și ca atare exploatarea energetică a devenit tot mai grea, fiind susceptibilă de avarii tot mai frecvente.

Perturbațiile mari ce aveau loc în circulație din cauza lipsei de energie electrică, nesiguranta în funcționare a agregatelor, din cauza suprasolicitațiilor, imposibilitatea introducerii acestora în reparații planificate, au determinat necesitatea montării a încă unei substații de redresare care avea rolul triplu de a înlocui substația nr. 1 de convertizori, de a asigura necesarul de

energie electrică pentru o funcționare sigură a transportului în comun, precum și asigurarea necesarului de energie electrică pentru o perspectivă apropiată.

În anul 1959 s-a început construcția substației nr. 4 de redresori, amplasată în apropierea substației de convertizori nr. 1, pe str. Abrud.

Substația era prevăzută de putere mare cu două agregate de redresare, fiecare a câte 1800 kW, putînd debita un curent nominal de 6.000 A.

Inițial, în anul 1960 substația s-a dat în funcțiune numai cu un singur grup de redresare de 3000 A la 600 V.c.c., care a fost obținut de la I. T. București și care a fost prezentat la expoziția industrială sovietică ținută la București în anul 1948.

Redresorul este monoanodic metalic cu vapori de mercur avînd răcoire cu apă în circuit închis și sistem de vidare cu pompă rotativă în ulei și pompă cu jet de vapori de mercur.

Redresorul este prevăzută cu dulap de comandă SRV-20 T, cu grup de răcoire KT-90, protecție catodică asigurată prin întrerupător VAB-2 iar protecția anodică și pentru aprinderi inverse cu un automat ultrarapid de tip 6 VAB-10.

Pentru distribuția energiei electrice în rețea substația avea prevăzute 8 celule în panoul de distribuție de c.c. dotate cu automate de linie ultrarapide VAB-20. Panoul de distribuție mai cuprindea o celulă de cuplă pe bara de rezervă, două celule de comandă pentru redresoare, o celulă de întoarcere și o celulă de manevră pentru cuplarea și decuplarea substației la fiderii de alimentare ai substației nr. 1.

De asemenea, substația mai este prevăzută cu panouri de comandă pentru servicii auxiliare în curent continuu și alternativ, panou de protecție și automatizare și panou de comandă și măsură pentru înaltă tensiune.

Pentru comanda serviciilor auxiliare a fost montată o baterie de acumulatori la tensiunea de 110 V c.c. a cărei încărcare se făcea de la un grup convertizor, înlocuit apoi cu redresor cu seleniu.

La punerea în funcțiune a substației, din lipsă de fonduri, nu s-au executat și linii de distribuție, ci din resurse locale s-a efectuat doar legătura între substație și liniile de alimentare ale substației 1 de convertizori.

Legătura s-a făcut prin separatori montați în una din celulele din substație.

Prin acești separatori se poate alimenta rețeaua fie de la substația nr. 1, fie de la substația nr. 1.

Substația putea alimenta următoarele sectoare :

- Sectorul nr. 2 — Frob — Pța. Șt. Furtună — Gară ;
- Sectorul nr. 3 — Pța. Șt. Furtună — Bălcescu — Catedrală ;
- Sectorul nr. 4 — Catedrală — Banca Națională.
- Sectorul nr. 5 — Banca Națională — Pța. Traian ;
- Sectorul nr. 6 — Pța. Traian — Gara Fabric — Pădurea Verde ;
- Sectorul nr. 7 — Pădurea Verde — Spitalul epidemic — Pța. Traian.
- Sectorul nr. 8 — Pța. Traian — Abator — Pța. Bălcescu.

De asemenea putea distribui energie electrică și substațiilor 2 și 3 prin fiderii de interconectare.

Prin fiderul de interconectare cu substația nr. 2 putea să alimenteze și sectorul 9 de tramvaie — Fratelia.

Sectoarele îndepărtate din Fratelia și Iosefin au fost alimentate numai în caz de avarie a substației nr. 2, întrucât în mod normal nu se puteau alimenta din cauza secțiunii mici a fiderilor care conducea la căderi mari de tensiune și pierderi mari de energie electrică prin efectul Joules-Lenz.

După darea în funcțiune a acestei substații situația energetică a transportului în comun a fost îmbunătățită, putându-se chiar renunța la energia furnizată de convertizori. Astfel substația nr. 1 a rămas ca rezervă rece în caz de avarie sau oprire planificată a redresorului de 3000 A de la substația nr. 4.

În anul 1960 două grupuri de convertizori de 220 kW au fost cedate prin transfer Trustului minier Brad rămânând în substația nr. 1 numai un grup de 220 kW și unul de 440 kW.

Deși I. R. E. Banat a intervenit, în repetate rânduri, pentru scoaterea din funcțiune a substației nr. 1 în vederea extinderii centralei electrice, totuși din motive de siguranță a alimentării tramvaielor nu s-a putut renunța la această substație. De aceea o dată cu desființarea sistemului bifazat de alimentare la 2 KV, a fost necesară montarea unui transformator special care să alimenteze aceste grupuri la tensiunea de 2 kV. Acest transformator s-a montat în anul 1967 în curtea IREB în aer liber.

În anii următori montării substației nr. 4, întreprinderea a beneficiat de fonduri mai mari pentru extinderea sistemului energetic. Situația existentă a impus utilizarea acestor fonduri pentru întărirea și dezvoltarea sistemului de cabluri pentru alimentare și întoarcere.

Situația panourilor de distribuție la 1 ianuarie 1969 din substația nr. 4 este următoarea :

- Din 6 celule se alimentează sectoarele nr. 3, 4, 5, 6, 7, 8 de tramvaie ;
- O celulă alimentează sectorul 15 de troleibuze ;

Doamă celule sînt pentru interconectarea substației 4 cu substațiile 2 și 3 ;

- O celulă pentru cuplă ;
- O celulă de manevră a legrării stației 4 cu 1 ;
- Doamă celule de comandă pentru redresoare ;
- O celulă de întoarcere.

Situația dezvoltării sistemului de alimentare și întoarcere în cabluri subterane este prezentată în tabela p. 91—93.

După anul 1960 au crescut și mai mult dotările de vagoane și troleibuze și ca urmare a sporit necesarul de energie electrică. La aceasta s-a mai adăugat și faptul că agregatele de redresare din substația nr. 2 și 3 s-au învechit deja și nu mai prezentau siguranța necesară în exploatare. În această situație a fost necesară construirea unor substații noi de redresare cu putere sporită în locul celor două.

În anul 1968 s-a construit și dat în exploatare substația nouă nr. 2 de redresori construită în prelungirea substației vechi.

Cele două agregate din această substație au fost importate din R. D. G. împreună cu întreaga instalație de distribuție și comandă.

Redresorul de tip MLSC 1500/21 de 1500 A este metalic, capsul polianodic cu vapori de mercur și cu sistem de răcire cu aer.

Transformatorul are conexiunile stea-dublu, stea inversă și este de tip IDUQF 1251/10 alimentat la 10 kV.

Toate instalațiile de distribuție auxiliare și de comandă sînt montate în dulapuri metalice.

Clădirea substației are subsol, parter și etaj.

La etaj sînt instalate 9 celule de linie și una de cuplă prevăzute cu automate ultrarapide de tip VEB, două de capăt, o celulă de servicii interne și întoarcere și o celulă de comandă.

La parter : două celule de interconectare, o celulă de capăt, două celule pentru protecție redresori și două celule cu redresorii.

Instalația de telecomandă este introdusă în celula de capăt de la etaj, iar pupitrul de telecomandă este montat la substația nr. 4.

Substația are comandă automată și este telecomandată.

Situația alimentării rețelei de contact de la această substație este redată în tabela.

În același an s-a început construcția pentru dezvoltarea substației nr. 3 de redresori. Clădirea nouă s-a amplasat alăturat celei vechi.

Pentru aceasta substație sînt prevăzuți a se monta doi redresoari în cași cu diode de siliciu, ce se vor importa din RDG, de la aceeași firmă de la care s-au importat și redresoarii din substația nouă nr. 2.

Instalațiile de distribuție, comandă și protecție sînt aceleași ca și la substația nr. 2 și sînt deja în curs de montare. În plus, pentru această substație au fost comandate și 5 celule pentru partea de înaltă tensiune (10 kV).

Pe baza cerințelor impuse de regulile de exploatare tehnică privind instalațiile energetice și în special pe baza cerințelor reale ale transportului în comun, s-a procurat prin transfer de la Combinatul chimic Borzești un agregat de redresare pentru rezerva substației nr. 4.

Acest agregat este format dintr-un redresor monoanodic cu 12 cuve cu vapori de mercur, avînd un curent nominal redresat de 5000 A.

Sistemul de răcire, sistemul de producere și menținere a vidului sînt identice cu cele existente la grupul în funcțiune.

Protecția anodică este asigurată printr-un automat ultrarapid 6 VAB-10, iar protecția catodică prin automat VAB-29.

Comanda aprinderii și excitației redresorului se face de la un dulap tip SRV-42.

Pentru mărirea siguranței în exploatare a sistemului energetic s-au asigurată posibilități de transfer a energiei electrice dintr-o substație în alta prin cabluri de interconectare. Un asemenea cablu subteran cu o secțiune de 240 mm<sup>2</sup> s-a montat între S. 2 și S. 4, urmînd a se executa în viitor și legăturile între S. 2, — S. 3 și S. 3—S. 4.

Situația agregatelor montate în substații la sfîrșitul anului este redată în tabela de la p. 91—92.

Dezvoltarea în continuare și de perspectivă a bazei energetice a transportului în comun din orașul Timișoara este amplu tratată în S.T.E. „Sistemizarea și dezvoltarea transportului în comun din orașul Timișoara”, elaborat în anul 1968.

Etapă de dezvoltare pînă în anul 1980 prevede o extindere mare a rețelelor de transport în comun cu tramvaie și troleibuze și ca atare și o largă dezvoltare a bazei energetice prin construirea de noi substații. Situația numărului substațiilor de tracțiune electrică în etapa actuală, viitoare și în perspectivă este redată în tabela de la p. 91—92.

În viitor se prevede montarea de agregate moderne — redresoari uscați cu celule semiconductoră de siliciu în substațiile noi, cît și înlocuirea agregatelor vechi cu vapori de mercur din substațiile existente.

Nr. crt.	Fabricația	Anul instalării	Sistem.	Numărul de fabric.	Tensiunea V	Puterea CP	Numărul de fabricație	Intensitatea A	Tensiunea V	Puterea KW	Tarația m <sup>2</sup> min.	Obs.	Motor de curent alternativ					Dinam de curent continuu										
													1904	1904	1910	1913	1929	1904	1910	1913	1929	1904	1910	1913	1929			
1	(Ganz)	1904	dinam Motor	13 063	2 x 2 100	185	13 051	—	550	121	429	429	185	2 x 2 100	185	2 x 2 100	300	23 168	365	550	200,5	810	810	200,5	810	810	200,5	810
2	(Ganz)	1904	dinam Motor	—	2 x 2 100	185	—	—	550	121	429	429	—	2 x 2 100	185	2 x 2 100	300	23 168	365	550	200,5	810	810	200,5	810	810	200,5	810
3	(Ganz)	1910	dinam Motor	24 169	2 x 2 100	300	23 168	365	550	200,5	810	810	300	2 x 2 100	300	2 x 2 100	300	48 458	365	550	200,5	810	810	200,5	810	810	200,5	810
4	(Ganz)	1913	dinam Motor	48 459	2 x 2 100	600	84 713	365	550	200,5	810	810	600	2 x 2 100	300	2 x 2 100	300	48 458	365	550	200,5	810	810	200,5	810	810	200,5	810
5	(Ganz)	1929	dinam Motor	87 036	2 x 2 100	600	84 713	365	550	200,5	810	810	600	2 x 2 100	300	2 x 2 100	300	48 458	365	550	200,5	810	810	200,5	810	810	200,5	810

Situația Grupurilor convertitoare

Situația cablurilor

Nr. crt.	Substația	Traseul	Sectorul de alimentare	Local pct. de alimentare	Tip cablu	Secțiune	Lung. line km	Anul instalării	1. Alimentare și înlocuire		2. Alimentare		3. Alimentare				
									1	2	1	2	1	2	1	2	
IV	Stația IV, str. Abrud egaliz. II-IV și III-IV.	Str. Linia-stlp 5040	3,4, 5, 6, 7, 8, 9	Str. 12 Aprilie stlp 5040	S. B-2K-1KV	1 x 240 + 2 x 15	860	1952	1952	1952	III	Str. Brediceanu, str. Circumvalațiunii	2, 12	S. B-2K-1KV	1 x 400 + 2 x 15	217	1952
IV	Stația IV, str. Zlata, str. B. Republicii	Str. Abrud, str. Zlata, str. B. Republicii	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	Str. 12 Aprilie stlp 5040	S. B-2K-1KV	1 x 240 + 2 x 15	860	1952	1952	1952	III	Str. Brediceanu, str. Circumvalațiunii	2, 12	S. B-2K-1KV	1 x 400 + 2 x 15	217	1952

Situația actuală, de viitor și perspectivă a numărului substațiilor de tracțiune

Anul	Număr de substații buc.	Curentul maxim furnizat de substații	Puterea absorbită de substații de la rețeaua M. E. KV	Curentul necesar transportului A
1969	3	7 000	4 800	7 324
1975	3	10 600	6 900	10 566
1980	8	25 500	18 000	23 470
Perspectivă				
var. B-13		45 000	28 400	41 800
var. B-12		42 000	26 300	39 550

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	Interconexiune stația II-IV	II	Biv. 6 Martie, Pia. St. Furtună, str. Trebo- niu Laurean, Spl. Vladimirescu, Biv. V. Pirvan, str. 12 Aprilie	13	Biv. M. Viteazul	S. B-2K-1KV	1x400+2x1,5	3 600	1967
5	Alimentare	II	Biv. 6 Martie, Pia. St. Furtună, Pia. 6 Mar- tie	3	Intre Pia. 6 Martie și str. Zugrav Ne- delcu	S. B-2K-1KV	1x400+2x1,5	1 040	1968
6	Alimentare	IV	str. Abrud, str. Mir- cești, str. Brăila, Biv. L. Sălajian	6	Pia. Badea Cițian	S. B-2K-1KV	1x400+2x1,5	1 091	1968
7	Intoarcere	IV	str. Abrud, str. Mir- cești, str. Brăila Biv. L. Sălajian	6	Pia. Badea Cițian	S. B-2K-1KV	1x400+2x1,5	1 091	1968
8	Alimentare	IV	str. Abrud, str. Mircești, Spl. Ind. Lini, Spl. Penes Curcanul, str. Lalelelor	7	str. Dorobanților	S. B-2K-1KV	1x400+2x1,5	1 900	1968
9	Alimentare	IV	Str. Abrud, str. Mir- cești, str. Brăila	15	Biv. L. Sălajian	S. B-2K-1KV	1x400+2x1,5	593	1968
10	Intoarcere	IV	str. Abrud, Mircești, str. Brăila	15	Biv. L. Sălajian	S. B-2K-1KV	1x400+2x1,5	593	1968
11	Alimentare	IV	str. 12 Aprilie, Biv. V. Pirvan, str. Pestalozzi, str. Olcea, str. Dalia, Biv. Eroilor, str. Deli- beta, str. 1 Decembrie	8	str. 1 Decembrie (abator)	S. B-2K-1KV	1x400+2x1,5	2 000	1968

(continuare)

Buziaș — intra în raionul fortificațiilor, trece în Cetate printr-o deschisă a bură făcută în zidurile fortificațiilor lângă poarta „Petruvaradin” — trece pe lângă locul de promenadă în fața Castelului Humiade — intra în str. Tănărilor (Boeșca de astăzi) — Piața Sft. Gheorghe (V. Roaia de astăzi) — str. Președintelui (astăzi Engels) — Piața Piriș de azi. Din Pia. Sft. Gheorghe (V. Roaia) linia se conduce, printr-un macaz, așezat de-a lungul bisuricii veșnicarului înapoi în str. Tănărilor (Boeșca), continuă până la „Piața Comitatului” (astăzi Piața Bumbăști) — iese din Cetate printr-o deschizătură de lângă „Poarta Ardeleană” luind direcția, peste raionul de fortificații, către Fabrică prin strada ce trecea atunci pe lângă locul unde se află astăzi Banca Națională; în continuare peste locul unde se află azi Palatul Poștei și pe lângă locul unde se află astăzi Liceul nr. 3 Eftimie Murgu mai departe prin „Parcul Enniescu” (Pionierilor de azi) — trece podul pentru transportul de lemne, apoi podul peste canalul de plute, continuându-se prin str. 13 Aprilie 1961 de astăzi până la ospătăria „Regina Engleză” de unde, prin deviațiune la dreapta, străbate livada „Seifer” (Piața Romanilor de astăzi), trece prin casa nr. 15, cumpărată de societate (în acest loc se afla astăzi strada îngustă de lângă I.R.E.B.), încrucșează strada principată (Ștefan cel Mare de azi) trece podul de lângă moara „Hammer” (Tineretului) continuându-se pe str. Ion Măiorescu (Musorgski de azi) până la „Lupăratul turcesc” (str. Tigrlului de azi) de unde trece mai departe pe lângă malul Begheului (str. Belinski de azi) până la podul lângă care se afla atunci bisurica ortodoxă — română.

Tot cu ocazia acestei reambulări s-a decis ca pe locul unde linia trece prin casa nr. 15, să se aplice un macaz care să facă posibilă ramificarea liniei spre dreapta, în strada Ștefan cel Mare de astăzi și spre stînga, prin strada principată, către Piața Traian de azi până la locul unde se află astăzi podul Dacilor.

Încă în anul 1868 au început lucrările de construcție a liniei. Până în luna iulie a anului următor s-a terminat porțiunea de linie de la Piața Sft. Gheorghe până la ospătăria „Regina Engleză” din Fabrică, în lungime de 1000 stînjeni (1896 m).

Reambularea tehnică a acesteia s-a făcut la data de 8 iulie 1869 când s-a deschis și circulația pe această linie, cu o deviațiune înaintea intrării ei în raionul fortificațiilor.

Până în luna octombrie 1869 s-a terminat și restul liniei până la „Lupa ratul turcesc” din Fabrică și până la ospătăria „La omul sălbatic” din fosselin (azi capătul străzii Iancu Văcărescu lângă Begha). Reambularea tehnică a acestora a avut loc în 25 octombrie 1869, cînd s-au predat circulației. Lungimea liniei s-a întins astfel la 4000 stînjeni (7584 m), avînd în total șapte linii de deviațiune. Continuarea liniei, de la „Omul sălbatic” până la gara din

## DEZVOLTAREA REȚELEI

Prin actul nr. 6530 din 15 iulie 1968 Ministerul Lucrărilor Publice și de Comunicații reg. ung. a acordat „Societății de Tramvai” concesiunea de a construi și exploata linia ferată pentru tracțiune cu cai, care leagă suburbiile Fabrică, Cetate, Iosefin și Gara din Iosefin, asigurîndu-i totodată și dreptul de prioritate în ceea ce privește construirea și exploatarea liniilor ferate cu tracțiune animală, care ar urma să se mai înființeze pe teritoriul orașului Timișoara. Planurile proiectate ca : planul general de situație, profilurile longitudinală și profilul transversal, s-au aprobat de către Ministerul de Lucrări Publice și Comunicații, în 10 septembrie 1968 cu nr. 10037.

În 7 septembrie 1868 societatea a încheiat cu Direcțiunea de Geniu Cēs. Reg., ca reprezentantă a Erariului Militar, un contract prin care s-au stabilit condițiunile în care s-a admis construirea și exploatarea liniei ferate în raionul fortificațiilor. Conform acestui contract societatea era obligată ca în acele locuri unde, — în interesul construcției liniei ferate, — a spart zidurile de fortificație, să ridice porți cu două aripi, spre a se putea închide deschizăturile formate. Pentru cazul unui eventual război s-a stabilit ca societatea să îndepărteze, la avizul comandantului militar, în timpul cel mai scurt posibil, toate podurile liniei ferate, construite deasupra șanțurilor de împrejmuire a fortificațiilor, și să mai refacă zidurile fortificațiilor, tăiate pentru trecerea liniei ferate, astfel ca cetatea să revină la starea în care era înainte de construirea liniei.

În 29 octombrie 1868 a avut loc reambularea administrativă a liniei proiectate. În baza acestei reambulări s-a fixat următorul traseu : Gara din Iosefin — str. „Karpfen” astăzi Bolintineanu — Podul de peste Beghei, numit astăzi Podul Eroilor de la Tisa — str. Wilder Mann și Trompeter — astăzi Iancu Văcărescu — str. Petruvaradin astăzi 6 Martie — Podul de peste Beghei, astăzi Podul Traian — încrucșarea cu linia ferată Timișoara

locuin, s-a putut termina abia in anul 1871, dupa ce podul vechi de peste Begheș s-a inlocuit cu unul nou de fier; la cheltuielile de construcție a acestui pod societatea a contribuit cu 25% fiind obligată conform contractului. Re-ambularea tehnică a acestei porțiuni de linie a avut loc la data de 29 septembrie 1871, cind linia s-a și pus în circulație.

Continuarea liniei de la „Impărătul turcesc” pînă la biserica română din Fabric nu s-a mai executat, deși comuna a urgentat în repetate rînduri construirea ei. Motivul pentru care societatea amîna construirea acestei linii era faptul că nu i se părea rentabilă.

Societatea nu a executat nici porțiunea de linie de la Piața Sft. Gheorghe pînă la Piața Unirii.

In toamna anului 1873 societatea a obținut din partea comunei aprobarea în principiu pentru construirea liniilor de la casa „La Urs” pînă la podul Suboliasa (Calea Buziașului) și de la casa „La Urs” pînă la canalul de transportat lemne (Podul Dacilor), dar a renunțat la executarea lor în urma crizei financiare ce s-a ivit între timp. De altfel, mai mulți cetățeni din Fabric au înaintat protest împotriva înființării acestor linii, pe motivul că circulația ar fi grav împiedicată, fiind străzile strîmte și podurile necorespunzătoare. Alte linii, pînă la electrificare, nu s-au mai construit.

In baza contractului din 1896 și a actului de concesiune din 1897, societatea a obținut concesiunea de a transforma liniile sale existente pentru exploatarea electrică și a mai construi următoarele linii ferate electrice noi :

1. In cetate : din Piața Balaș (azi Pța. Bumbesti) prin strada Eminescu, Piața Sft. Gheorghe, str. Avram Iancu (azi 9 Mai), Piața Libertății și str. Alba Iulia, pînă în Piața Humiade.
  2. In Fabric : Din Piața Coronini (Pța. Romanilor) prin str. 3 Crai (str. Bicaș în Piața Sarmisegetuza — mai departe din Piața Traian pînă la gara din Fabrică și tot din Piața Traian pînă la podul cimitirului (Calea Buziașului).
  3. In Iosefin : Din Piața Axente Sever (Șt. Furtună) prin Bulevardul Berthelot (Bdul. Tinereții), str. Bonnaz și I. C. Brăteanu (azi 13 Decembrie) pînă la gara Iosefin (Gara de Nord) — mai departe din str. Bonnaz (13 Decembrie) prin Piața Scudier (Bul. Tinereții) str. General Foch (str. Reșița) și splaiul stîng al Begheșului, pînă la colțul străzii Mocioni (str. Mangalia) și de la colțul străzii Iancu Văcărescu, prin str. V. Stroescu (azi 6 Martie) pînă în str. Budai Deleanu (colț cu str. Reșița).
  4. In Elisabetin : din Bul. 6 Martie prin str. Doja și str. Independenței pînă în str. Memorandului.
- Totodată s-a dispus abandonarea următoarelor secțiuni ale liniei ferate cu cai de atunci :

1. In Cetate : Din Piața Balaș (Pța. Bumbesti) prin str. Tamarilor (Bul. 304) pînă la colțul străzii Alba Iulia.

2. In Fabrică : Din piața Coronini (Pța. Romanilor) prin str. Maiiorescu (Musorgski) pînă la „Impărătul turcesc”.

3. In Iosefin : Din str. Vasile Stroescu (Văcărescu) pînă la gara din Iosefin.

Lucrările de construcție a liniilor au început în luna iulie 1898 și anume, la punctele finale spre Cetate și pînă în luna iunie a anului următor s-au și terminat.

Reambularea tehnică a liniilor terminate a avut loc în 30 iunie 1899. Aceste linii erau următoarele :

I. Linia principală de la Gara Iosefin pînă în Piața Sarmisegetuza din Fabric, în lungime de 5159,20 m. Linia aceasta era dublă din Piața A. Sever (Șt. Furtună) pînă la Teatrul comunal în lungime de 1087,50 m. și din Pța. Balaș (Pța. Bumbesti) pînă la Pța. Coronini (Pța. Romanilor) în lungime de 1280,12 m.

II. Linia din str. Bonnaz (azi 13 Decembrie) prin Pța Scudier (Bul. Tinereții) între str. 13 Decembrie și str. Reșița) str. General Foch (str. Reșița) pînă la splaiul stîng al Begheșului, în lungime de 643,80 m.

III. Linia din Piața Axente Sever (Șt. Furtună) prin str. V. Stroescu (6 Martie între Șt. Furtună și str. Reșița) pînă în colțul străzii Budai Deleanu, în lungime de 979,40 m.

IV. Linia din Bul. 6 Martie prin str. Doja, str. Independenței pînă la colțul străzii Memorandului în lungime de 1288 m.

V. Linia de la Gara Fabrică pînă la podul de lingă cimitirul din Calea Buziașului de 2021,30 m.

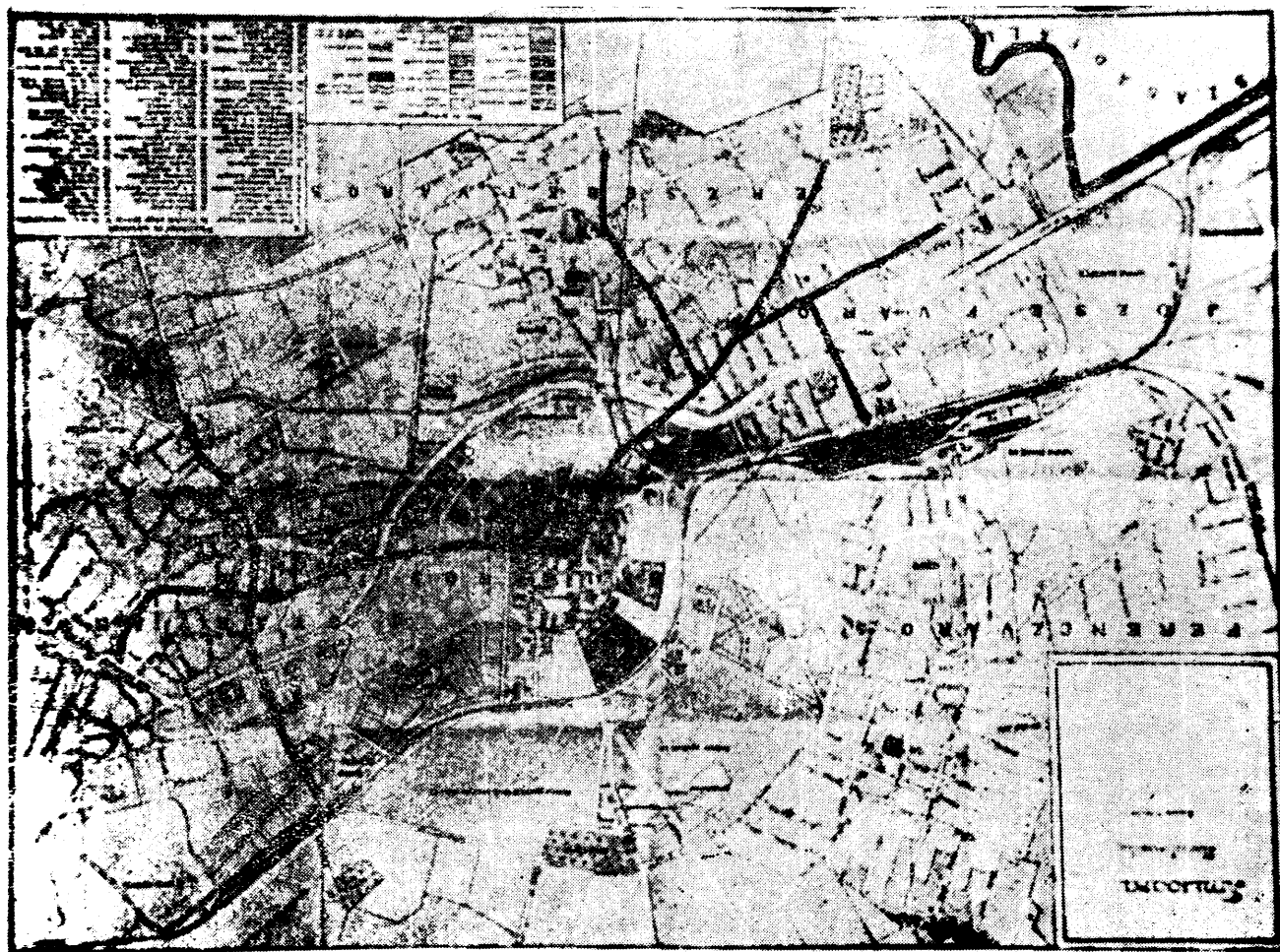
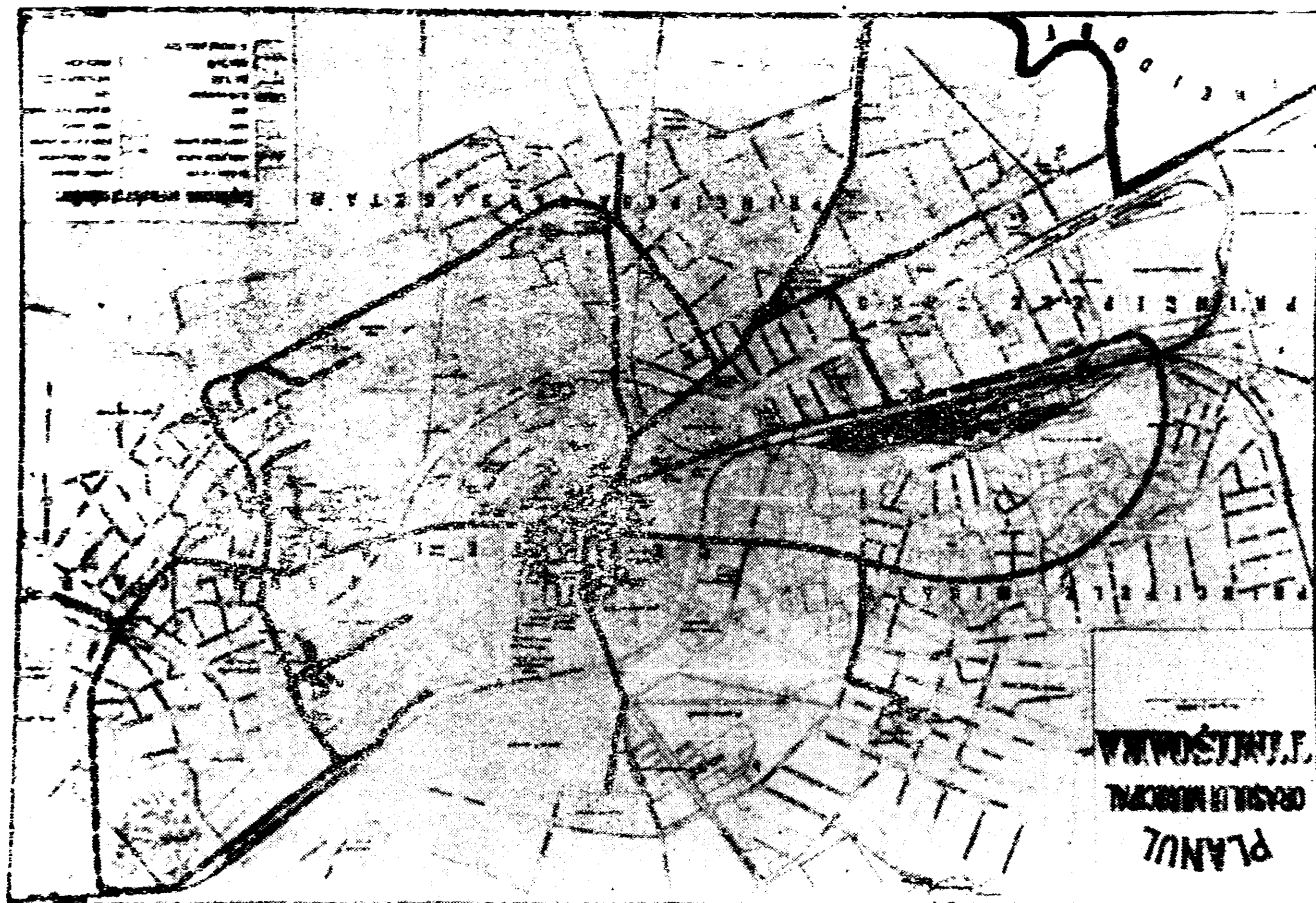
VI. Linia de legătură între linia de mai sus și liniile căilor ferate de stat, Gara Fabrică, în lungime de 300 m.

VII. Linia conducătoare la sediul central, ramificată din linia V, în lungime de 308,45 m.

Cu ocazia reambulării comisia a constatat unele lipsuri la protecția cablurilor aeriene contra conductei de curent a tramvaiului și a pus în vedere societății că numai după eliminarea acestor lipsuri va putea începe exploatarea electrică. Executîndu-se lucrările de îndreptare, exploatarea electrică a putut fi începută la data de 27 iulie 1899 pe liniile non construite pe o lungime totală de 10.700,15 m.

In 27 aprilie 1902, societatea încheie cu comuna un contract suplimentar. Conform acestuia societatea s-a obligat a întregi rețeaua de cale ferată prin prelungirea liniilor simple existente și prin prelungirea liniei a II-a, ramificată din linia principală. Dar la executarea acestora nu s-a mai ajuns





deoarece, între timp, au început tratativele cu comuna asupra cumpărării tramvaiului, care în ziua de 1 ianuarie 1904 a și trecut în proprietatea acesteia.

În urma cererei Municipiului, Ministerul de Comerț, în 2 noiembrie 1905, cu nr. 70372 anulează concesiunea nr. 29099/1897, transcrisă pe numele comunei cu ocazia cumpărării și eliberează o nouă concesiune pe numele comunei pe un timp nelimitat.

În baza acestei concesiuni, comunei i s-a mai admis ca, în afară de liniile existente, să mai poată construi și exploata și următoarele linii :

1. Linia a II-a din Piața Kuttel (azi Șt. Furtună) prin str. Bonnaz și „Uri” azi 13 Decembrie, până la gara din Iosefin (Gara de Nord).
2. Linia a II-a de la colțul străzii Bonnaz (13 Decembrie) prin str. „Kossuth” (Bul. Tinereții) și Piața Scudier (Biv. Tinereții) până la colțul străzii Preyer (I. Ranghet).
3. Linia a II-a din Piața Huniade, prin Cetate, până în Piața Balaș (Piața Bumbești).
4. Linia simplă în str. Preyer (I. Ranghet) până în str. „Rozsa” (Cristemelor).

5. Linia simplă, de la podul Ștefan cel Mare, pe lângă malul drept al Begheului, până în strada „Fabricii” (Nicolae Titulescu) pe lângă fabrica de spirt.

6. Prelungirea liniei simple din „Piața Sarmisegetuza” pe str. Recașului (Dorobanților) până la podul de peste Beheta (ștrandul Tineretului).

S-a aprobat totodată suprimarea liniei simple de la colțul străzii Preyer (I. Ranghet) prin str. Fröbl (Reșița) până la splaiul stîng al Begheului.

Construirea liniilor de sub punctele 1, 2 și 3 precum și a liniei simple din strada Preyer (I. Ranghet) a început în anul 1905, terminîndu-se în luna aprilie a anului următor. Linia din str. Fröbl (Reșița) a fost ridicată, utilizîndu-se materialul la construirea liniei din str. Preyer (I. Ranghet).

Aceste linii au fost predate circulației la sfîrșitul lunii mai 1906. Reambularea tehnică a lor a avut loc în 2 iunie 1906.

Liniile de la 5 și 6 nu s-au mai executat.

În anul 1908, în legătură cu regularizarea cursului Begheului, s-a ridicat necesitatea construirii a două linii provizorii :

a) una în strada Dacilor cu prilejul construirii podului cu același nume; această linie a trecut Begheul pe un pod provizoriu și a ieșit în strada Dacilor prin curtea „Schlichting” (tot prin acest loc s-a desfășurat și circulația celorlalte vehicule);

b) una dublă, cu prilejul modernizării străzii „Liger” (12 Aprilie) între podul Decebal și str. 12 Aprilie trasată pe marginea Parcului Poporului.

În 26 septembrie 1908 s-a deschis linia II-a de la Bv. 6 Marbe prin str. Doja, pînă la încrucișarea acesteia cu strada „Jalttyu” (astăzi Roundus) linie protectată în anul 1907.

În 5 august 1909 a avut loc reambularea administrativă asupra mutării definitive a liniei duble Piața Balaș (Piața Bumbești) str. 12 Aprilie în strada nou înființată, în cadrul planului de sistematizare a orașului. Cu ocazia reambulării s-a constatat că linia respectivă a fost mutată deja în mod definitiv în porțiunea pînă la podul Decebal, iar de la podul Decebal pînă în Piața Balaș (Piața Bumbești) în mod provizoriu, introducîndu-se deja și circulația pe această linie.

Lucrările pentru așezarea liniei în mod definitiv, pînă la podul Decebal, și în mod provizoriu de la acesta pînă la Piața Balaș (Bumbești) au început încă în anul 1908. Executarea acestor lucrări era imperativă fără aprobarea prealabilă, pe de o parte din motivul că lucrările de canalizare a Begheului trebuiau să fie terminate pînă la toamnă, pentru ca apele mari de toamnă să se poată scurge prin noul canal (ceea ce nu era posibil dacă nu se nula linia veche a tramvaiului, care a traversat albia acestui canal) iar pe de altă parte din motivul că trebuia să se predea statului terenul destinat noului edificiu al poștelor, teren traversat de linia veche a tramvaiului.

Pînă în toamna anului 1909 linia dublă cu caracter provizoriu din Bul. 12 Aprilie 1961 de azi a fost mutată în mod definitiv.

În anul 1909 s-a mai construit linia a II-a din Piața Traian pînă în strada Simion Bărnuțiu și linia a II-a din Piața Coroini (Romanilor) pînă în Piața Sarmisegetuza.

Reambularea tehnică a liniilor de mai sus a avut loc în 26 noiembrie 1909.

Lușgimea de exploatare era la sfîrșitul anului 1909 de 10.877 m din care 68.49 m linii duble. Lușgimea totală a liniei era de 19.550 m.

În anul 1912 s-a terminat și aprobat definitiv planul general de sistematizare a orașului. În cadrul acestui plan s-au prevăzut și unele linii noi de tramvai.

Cu ocazia reconstruirii Podului Traian, tramvaiele au trebuit să construiască în anul 1912, peste podul provizoriu, o linie provizorie care a fost pusă în circulație în luna noiembrie a anului 1912. Tramvaiele au circulat pe acest pod provizoriu pînă în luna noiembrie 1918, cînd circulația a fost mutată pe podul definitiv.

În anul 1915 s-a înființat linia a II-a din strada Simion Bărnuțiu pînă la gara Fabrică și linia a II-a pe distanța Piața Traian - Calea Buziașului

Cu acest prilej s-au refăcut și liniile vechi, înlocuindu-se șinele, care nu mai corespundeau, cu șine grele de 59,2 kg/m, împrejurare care a făcut posibilă remorcarea vagoanelor de cale ferată principală pe această linie (Gara Fabrică — Călea Buziașului). Înlocuirea șinelor vechi ale acestei linii duble s-a terminat în mod definitiv în primăvara anului 1918.

Încă înainte de a începe lucrările de construire, respectiv de refacere a liniilor de mai sus, în primăvara anului 1915, s-a elocat încrucișarea dublă necesară din Piața Traian, iar în toamna aceluiași an încrucișarea din aceeași piață înspre Călea Buziașului.

La instaurarea administrației românești în Banat, în anul 1919, lungimea totală de exploatare a liniilor era de 10.877 m din care 8.177,60 m în lungime dublă, lungimea totală a liniei fiind de 22.348,40 m.

În anul 1923 s-a construit linia simplă pe distanța Piața Libertății — cartierul Mehala, în lungime totală de 2.465 m și linia simplă de Piața (str. Chopin) în lungime de 390 m. Reambularea tehnică a acestor linii a avut loc în 23 noiembrie 1923.

În anul 1926 s-a elocat grupul de 12 bucăți macazuri în fața depoului de vagoane nr. 3 și 4, ultimul din cele proiectate.

În anul 1926 s-a prelungit linia simplă ce duce din Piața Axente Sever (Șt. Furtună) în str. V. Stroescu (str. 6 Martie și Călea Șagului) până în comuna Fratelia (Chișoda-Nouă) pe o distanță de 1.676 m. Aceasta s-a predat circulației în decembrie 1926.

Tot în cursul anului 1926 s-a început și construirea liniei duble: C. Buziașului — str. 1 Decembrie — Piața Crucii — Piața Lahovari (Piața Bălcescu) în lungime de 2.515 m.

Această linie s-a terminat în anul 1928; reambularea tehnică a avut loc în 30 iunie, iar inaugurarea în 28 iulie 1928, punându-se linia în circulație în ziua următoare, adică în 29 iulie.

În cursul anului 1928 s-au elaborat planurile de construire a liniei Piața Sarmisegetuza — C. Recașului — Spitalul Nou de Stat — Aleea Dumbravei (Aleea CFR) — Gara Fabrică, în lungime de 3.00 m.

Ancheta locală în vederea construirii acestei linii s-a ținut în 31 mai 1928, iar la data de 21 octombrie au și început lucrările (lucrări de pământ).

Este de observat că linia Mehala, linia la spital și linia C. Buziașului — Piața Lahovari au fost proiectate încă în anul 1914 (la ultima începându-se chiar și lucrările de construcție). În urma izbucnirii războiului mondial însă nu au mai putut fi construite.

În alara de noile linii înființate de la 1919 încercare, în fiecare an s-au făcut importante îmbunătățiri liniilor existente care după război ajunseseră într-o stare deplorabilă, astfel ca în prezent toate liniile noastre, cu mici excepții, sunt într-o stare bună.

Schema liniilor cu indicarea lungimilor în starea de la 31 decembrie 1928 este prezentată în pagina 99. Din aceasta rețese că lungimea de exploatare este de 17.010 m din care 10.669 m linii duble, lungimea totală a liniilor fiind de 32.843 m.

În anul 1929 s-a construit linia dublă de la Gara Fabrică pînă la bariera CFR a liniei Orșova — Bucuruși, cu o lungime dublă de 1.060 m plus un deviator de 36 m lungime. La capătul liniei a fost intercalat un macaz spre stînga, din șina de 23,6 kg/m pentru intrarea vagoanelor.

În anul 1930 s-a construit linia dublă Podul Mihai Viteazul — Spitalul de Stat, din șină de 51,2 kg/m în lungime dublă de 860 m și 60 m linie simplă. La capătul liniei s-a intercalat un macaz spre dreapta, din șină de 33,6 kg/m pentru întoarcerea vagoanelor.

În anul 1931, la oprirea finală a liniei din str. Preyer (I. Raughet) s-a construit o stațiune finală cu o lungime de 160 m. În același an s-a construit linia de garaj din curtea abatorului comunal, cu o lungime de 325 m.

În urma mutării în afară de oraș a căii ferate Timișoara — Buziaș, circulația tramvaielor s-a îmbunătățit foarte mult în anul 1932, devenind regulată și conform planului de mers stabilit.

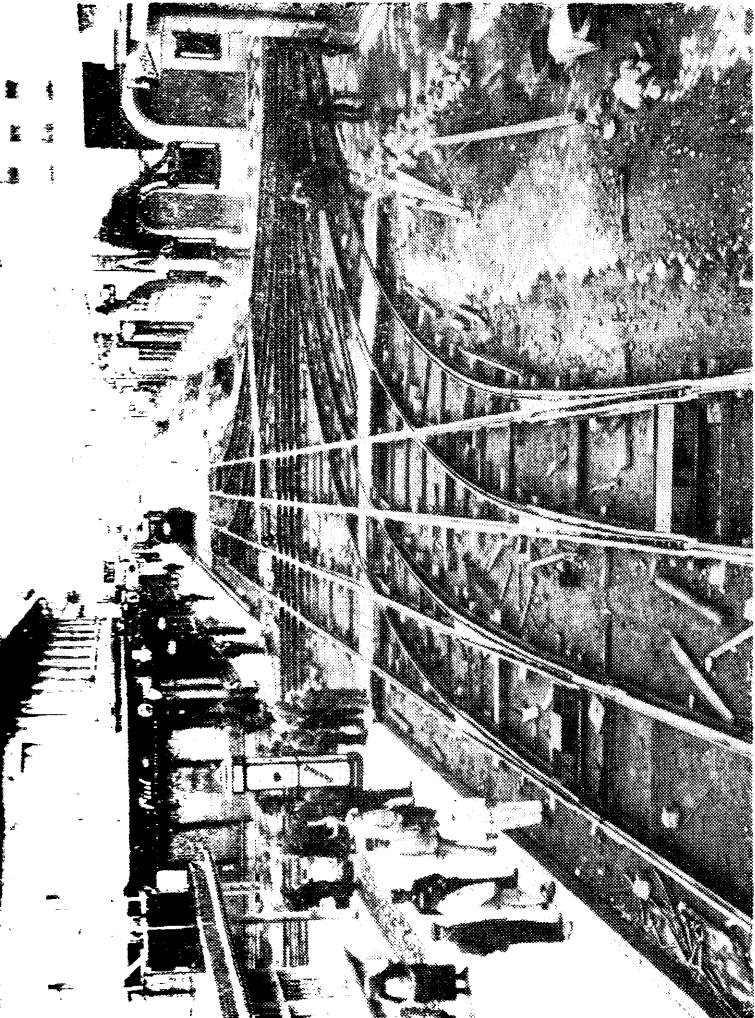
În urma acestei schimbări, în anul 1938, s-a construit a doua linie pe parcursul de la Parcul Doina pînă la piața Lahovari (Piața Bălcescu) cu o lungime de 182 m.

În anul 1934 s-a construit la oprirea finală a liniei din Aleea Octavian Călea o linie garaj cu lungimea de 200 m.

În anul 1936 s-au făcut îmbunătățiri în circulație, s-a suprînat linia din str. Independenței și s-a înființat linia 6 în circuit.

Înlocuirile și îmbunătățirile de linii ferate precum și sudura rosturilor de șine, executate în timpul de la 1919 pînă la sfîrșitul anului 1913, sînt arătate în tabloul VI, care conține datele referitoare la locul lucrărilor, lungimile, tipul șinelor, infrastructura și numărul rosturilor sudate. Lucrările de reparare a liniilor din același interval de timp sînt arătate în tabloul VII.

La sfîrșitul anului 1943, lungimea de exploatare a fost de 18.816 m din care 12.916 m linii duble, iar lungimea totală a liniilor a fost de 37.589 m față de anul 1919 lungimea de exploatare a sporit cu 7.969 m iar lungimea totală de cale cu 15.241 m.



*Pța Traian. Reparații linii-cale*

În anii de după al doilea război mondial s-au executat numeroase lucrări de extindere a liniilor de tramvai după cum urmează :

— În anul 1948 se construiește linia simplă de tramvai cu ramificație din linia Mehala în Blv. Cetății pe Calea Bogdăneștilor până în dreptul străzii Războieni — în lungime de 2.165 m realizându-se astfel legătura cartierului Ronaș cu centrul orașului (Pța. Libertății).

— În anul 1952 s-a construit linia simplă de tramvai în cartierul Fratelia de la str. Memorandului pe str. Drubeta — str. Pavlov — str. Aluniș și str. Victor Hugo până la str. Chișodei, în lungime de 3.150 m.

Construirea acestei linii a făcut posibilă legătura cartierului Fratelia cu Pța. Bălcescu pe de o parte și cu Pța. Ștefan Furtună pe de altă parte.

— În anul 1953 s-a construit linia simplă de tramvai în cartierul Freidorf de la str. Crizantemelor pe str. I. Barac — str. Ardealului — str. I. Slavici până în dreptul străzii Răscoala din 1907, în lungime de 3.400 m.

— În anul 1957 s-a construit curba de întoarcere a tramvaielor în str. Reșița, aceasta în legătură cu începerea lucrărilor de reconstruire a podului Ștefan cel Mare pe str. 13 Decembrie, oprindu-se circulația tramvaielor la

Gara de Nord. Lucrările pentru construirea podului au durat doi ani, timp în care tramvaietele de pe linia 1 au întors în str. Reșița.

Pentru o mai bună deservire a cetățenilor din cartierul Fratelia, în anul 1958 se realizează linia 7 în circuit prin montarea macazurilor și înlocușirilor necesare în str. Doja colț cu 6 Martie (Statuia Sf. Maria).

— În anul 1959 se realizează legătura între linia 1 și 2 prin construirea liniei duble pe str. Spitalul Nou de la str. Lorena pînă la bariera CFR în lungime de 1.050 m.

— Creșterea numărului de călători de la un an la altul a împus sporirea capacității de transport, respectiv creșterea numărului de trenuri, motiv pentru care în 1961 (ianuarie—martie) s-a făcut reamplasarea deviatoarelor pe linia 7 construindu-se două în plus (în str. Aluniș colț cu str. Pavlov și în str. Ana Ipătescu) circulând pe această linie începând din 1 aprilie 1961 cu un număr de 10 trenuri.

— În anul 1962 s-a înlocuit blocul de 7 macazuri din depoul nr. 3 cu altul nou construit în atelierele proprii din șină cu canal tip 62,2 kg/ml iar în anul următor (28—29 sept. 1963) s-a înlocuit complexul de macazuri și înlocușiri din același tip de șină. La executarea aparatelor de cale enumerate mai sus, un aport deosebit l-a adus maistrul principal Barylka Iosif.

— În lunile septembrie—octombrie 1963 are loc modernizarea str. Bre-diceanu cu care ocazie s-a făcut reamplasarea liniei de tramvai între str. Dima și Viaductul CFR.

— În anii 1964—1965 și 1966 s-a construit un număr de 11 linii de garaj în depoul nr. 3 în lungime de 1.000 m.

Cu ocazia modernizării străzii 13 Decembrie în porțiunea de la Podul Ștefan cel Mare la Gara de Nord în martie—aprilie 1968 a fost reamplasată linia de tramvai în zona verde pe pat propriu. Pentru efectuarea recordului la linia nouă a fost întreruptă circulația la gară timp de trei zile, iar în data de 30 aprilie 1968 s-a circulat pe linia nouă.

— O dată cu modernizarea bulevardului Leon tin Sălăjan în octombrie decembrie 1967 are loc și reamplasarea liniilor de tramvai de intrare și ieșire din depou, ocazie cu care s-a realizat și dubla joncțiune din bv. Leon tin Sălăjan care permite ieșirea în linie curentă 1 și 2. Tot cu această ocazie a fost desființată linia industrială „Industria linii” în lungime de 420 m.

După ultimele extinderi de linie, din anul 1959 și pînă în prezent situația traseelor pe liniile de tramvai este următoarea :

Linia 1 — Gara de Nord — Spitalul V. Babeș — Aleca CFR linie dublă în lungime de 6.690 m.

Linia 2 — Alcea CFR — Spitalul V. Babeş — str. Reşiţa traseu comun cu linia 1 în porţiunea Pţa Traian — str. 13 Decembrie linie dublă proprie traseului (6.393 — 3.750) 2.643 m.

Linia 3 — str. Reşiţa — Froidor — linie simplă în lungime de 3.917 m.  
Linia 4 — Pţa Libertăţii — Pţa Avram Iancu, linie simplă în lungime de 2.413 m.

Linia 5 — Piaţa Libertăţii — Rona, linie simplă în lungime de 2.165 m cu traseu propriu şi 1.295 m traseu comun cu linia 4.

Linia 6 circuit — Pţa. Bălcescu — Pţa. Libertăţii — Pţa. Traian — linie dublă, traseu propriu, în lungime de 4.285 m şi traseu comun cu linia 1 şi 2 în porţiunea Pţa. Traian — str. 6 Martie colţ cu str. Doja în lungime de 2.950 m.

Linia 7 — circuit — Pţa Bălcescu — Şt. Furtună — Fratelii linie simplă, traseu propriu în lungime de 5.956 m şi traseu comun cu linia 6 pe str. Doja de la Pţa. Bălcescu la 6 Martie în lungime de 980 m şi cu linia 1 şi 2 pe 6 Martie de la str. Doja la Pţa. Ştefan Furtună, în lungime de 364 m.

La sfârşitul anului 1959, valabil şi în 1969, lungimea de exploatare a liniilor de tramvai a fost de 28.064 m din care 13.613 m linie dublă, iar lungimea totală a liniilor de tramvai luată ca linie simplă a fost de 45.732 m (exclusiv liniile industriale) din care 3.535 m sînt linii de garare în depouri iar 520 metri sînt linii în deviaţoare pe liniile simple.

Liniile de garaj ale întreprinderilor industriale racordate la linia de tramvai şi cu deservire din Gara Timişoara-Est au în anul 1969 următoarele lungimi :

— Linia industrială T.R.C.B. 420 m  
— Linia industrială Combustibilul 110 m  
— Linia industrială I.T.T. Tipografilor 335 m  
— Linia industrială I.R.E.T. 480 m  
— Linia industrială Fabrica de bere 925 m  
— Linia industrială Fabrica „Banatul” 180 m  
— Linia industrială Fabrica „Victoria” 300 m  
— Linia industrială Tehnometal 295 m  
— Linia industrială I.R.I.C.—Abator 190 m  
— Linia industrială I.T.T. Calea Buziaşului 380 m  
— Linia industrială de racordare din str. 1 Decembrie bv. Eroilor 600 m

Total : 4.215 m

#### Situaţia reparaţiilor capitale la linia contact

Anul	Denumirea traseului	Lung. m. l.	Tipul de suspens.	Piese speciale	Obs.
1	2	3	4	5	6
1946	Bv. Haşdeu — str. Războieni	2 208	Sîrme suspens.		Linie nouă
1946	Str. Doja	980	Idem	Paratoner	
1948	Pţa Bălcescu — Calea Buziaşului	2 800	Idem		
1949	Pţa Traian — Depou tramvaie (incl. depoul şi atel.)	2 100	Idem şi console		
1951	Pţa Horaţiu — Expres	450	Şina suspens.	Punct de întoarcere	
1952	C. Chişodei — Bălcescu	2 950	Console şi sîrme suspens.		Linie nouă
1954	Pţa Libert. — Banca de stat	800	Sîrme suspens.		
1955	Pţa Reşiţa — I. Barac — Viaduct CFR	1 500	Console şi sîrme suspens.	Punct alimentare	
1956	Banca de stat — Pod Decebal	1 400	Sîrme suspens.		
1957	Pţa 6 Martie — Expres	1 100	Idem	2 punct. aliment.	
1958	Gara Est — Arena Progresul	2 050	Idem		
1959	Pţa Traian — Pca Modern	1 500	Idem	Paratoner	
1960	Pţa Reşiţa — Pţa Şt. Furtună	1 600	Idem	pct. alim. pct. întoarcere	
1961	Pţa Traian — Pca Banatul	2 000	Idem	Paratoner	
1962	Pţa Bălcescu — Zorile	5 600	Sîrme susp. şi console	console sîrme suspens.	Linie nouă
1963	Pţa Libertăţii — Cir. cumvalaţiunii	800	cons. şi sîrme suspens.		
1963	Spit. Mărăşti — Spit. copii	800	Sîrma suspens.	încrucşare tramvai-troleib. paratoner	
1964	Pţa Bălcescu — Pţa. Şt. Furtună	6 000			
1965	Pţa Bălcescu — Expres	1 200		Incrucş. tramvai-troleibuz	
1965	Spit. copii — Gara de nord	1 100	Idem	Paratoner	
1965	Piaţa Reşiţa	300	Idem	Incrucş. tramvai-troleibuz	
1966	Pţa Traian — Gara de est	1 000		Paratoner	
1966	Bv. Haşdeu — Războieni (Rona)	2 050	Idem	Idem	
1966	Pţa Mărăşti — Cimlir Eroii	1 100		Idem	

1	2	3	4	5	6
1967	Căminul Eroilor - Po- miculturii	700		Idem	dublare linie
1967	Pța. Mărăști - str. Oituz	1 300	Console macaze		Linie nouă
1967	Pța. Horațiu și Pța. Bălcescu	300	Sirmă suspens. și cons.	Idem	Racord
1968	Pța 6 Martie	550	Suspens. polig.	Incruciș. macaze aut. și mecanice	
1968	Bv. 13 Decembrie - Pod Gară	690	Cons. și susp. polig.	2 încrucișări	
1968	Linie trol. L. Sălăjan	3 000	Console	2 secții paratone pt. alim. și în- toarcere	

## Situția reparațiilor capitale vagoane tramvai

Nr. crt.	Nr. de circuit. vagon.	Tipul vagon.	Data construcției	Data R. K.	Observații
1	2	A	1898 Weitz Ioan - Arad	17.X.1923	Vag. 17 C de ser- viciu, transformat în vagon de circuit. nr. 2 iar în anul 1927/21. III. trans- format în remorca nr. 2. În 1932 I. III. intrat în rep. pt. transformare pt. linia aeriană.
2	10	A	1898 Weitz Ioan - Arad	1920	În anul 1928/2. VI. scos din circulație și casat.
3	11	C	28. XII. 1922 Atelier propriu	6.III.1927 16.V.1932 31.XII.1962 30.VI.1966 22.VII.1926	
4	13	C	25. X. 1921 Atelier propriu	5.1.1933	
5	17	C	J. III. Atelier propriu	2.VII.1927 16.V.1932 1958 30.IX.1966	
6	18	B	1905 Schlick Budapesta	11.IV.1923 9.XI.1926 7.V.1931 8.III.1937 30.III.1942 1958	

0	1	2	3	4	5
7	19	B	1905 Schlick Budapesta	16.I.1928 3.VII.1931 14.IX.1937 19.X.1942 1958	
8	20	B	1905 Schlick Budapesta	13.IV.1928 30.X.1931 7.II.1938 1961	
9	21	B	1905 Schlick - Budapesta	30.V. 1928 29.XI.1932 20.IX.1938 31.XII.1962	
10	22	B		17.II.1925 7.V.1930 23.VII.1934 24.IV.1941 30.IV.1963	
11	23	B	1905 Budapesta	19.III.1925 11.VI.1930 2.II.1935	
12	24	B	1905 Budapesta	1958 30.IV.1963	
13	25	B	1909 Budapesta	10.X.1928 7.V.1933 23.III.1939	
14	26	B	1909	12.VII.1929 23.XII.1933 23.VI.1939 19.XII.1964	
15	27	B	1909	24.II.1930 19.IV.1934 21.VIII.1939 22.VIII.1964	
16	28	B	1909 Budapesta	1.XI.1924 8.VI.1930 24.XI.1934 4.X. 1939 1958 30.IX.1965	
				8.V.1925 22.VIII.1930 9.II.1935 8.V.1939 30.VI.1965	

0	1	2	3	4	5
17	29	B	1909 Budapest	11.VI.1925 19.IX.1930 7.VI.1935 4.XII.1939 1.V.1966	
18	30	B	1911 Budapest	15.VI.1925 2.X.1930 8.VII.1935 1961	
19	31	B	Magyar Wagongyar Györ 1911	5.X.1925 7.XI.1930 26.X.1935 6.X.1942	
20	32	B	M.W.G. — 1911	28.III.1926 2.I.1930 13.I.1934 26.IX.1940	
21	33	B	1905 M.W.G. — 1911	1.II.1926 28.II.1931 7.X.1936 22.I.1942 1960	
22	34	B	M.W.G. — 1911	16.V.1926 14.VI.1929 18.X.1933 30.I.1940 1961	
23	35	B	Schlick — Budapest	20.V.1926 25.III.1930 24.III.1934 24.IV.1940 1960	
24	36	B	Schlick — Budapest	26.VI.1926 1.VIII.1930 11.V.1934 24.IX.1940 1959	
25	37	B		13.I.1927 12.VII.1930 25.IX.1934 25.VIII.1941 1959 28.I.1927	
26	38	B	Schlick Nicholson Budapest	9.VIII.1930 5.IV.1935 12.II.1941 1959 31.XII.1964	Modificat din rep. 1101 I.T.B.

0	1	2	3	4	5
27	39	B	S.N.B. 1916	12.XI.1927 20.XII.1931 26.II.1936 17.VIII.1940 1961 30.XII.1961	Modificat din rep. 1103 I.T.B.
38	40	B	S.N.B. 1916	3.II.1928 28.V.1932 13.X.1936 1942 1958	
29	41	B	S.N.B. 1916	17.VI.1928 23.V.1932 1.V.1937 16.XI.1942 31.XI.1962	
30	42	B	S.N.B. 1916	7.XII.1928 10.XI.1932 9.VI.1938 1959	
31	43	B	S.N.B. 1916	9.II.1925 30.XII.1927 23.VIII.1931 18.V.1937 1959	
32	44	—	Atelier propriu 1921	1924	Casat in anul 1939
33	45	D	Atelier propriu 1922	21.II.1927 20.XI.1930 19.VI.1936 21.VI.1962	S-a construit din vag. nr. 7
34	46	D	Atelier propriu 1921	26.VI.1931 7.XII.1935 16.XII.1940	S-a construit din vag. nr. 4
35	47	D. II	Atelier propriu 1923	22.II.1927 16.VI.1931 15.VI.1940	
36	48	D. II	Atelier propriu 1923	22.II.1927 2.XI.1931 20.VI.1936 28.X.1941	
37	49	D. II	Atelier propriu 1924	15.IV.1927 3.IV.1932 6.V.1937	

0	1	2	3	4	5
38	50	D. II	Atelier propriu 1924	10.XI.1927 5.IV.1932 18.VI.1938	
39	51	D. II	Atelier propriu 1924	16.II.1928 2.IV.1932 30.IV.1937 11.VI.1941 20.VIII.1962	
40	52	D. II	Atelier propriu 1923	2.VII.1928 18.VIII.1932 6.XI.1937 19.XII.1964	
41	64	C	Atelier propriu 1923	6.X.1927 15.VIII.1933 30.IV.1963	Primit nr. 77 Remorcă.
42	65	C		26.XI.1927 19.XII.1964	4. X. 1926 s-a pus în circulație remorca primit nr. 25.
43	66	C	Atelier propriu 1924	5.I.1928 25.VIII.1930	Remorcă.
44	67	C	Atelier propriu 1924	2.V.1928	Remorcă
45	68	C	Atelier propriu 1924	12.VI.1928 22.VIII.1964	Remorcă primit nr. 26
46	69	C	Atelier propriu 1924	15.VIII.1927 18.II.1936 16.V.1942 30.IV.1963	
47	70	C	Atelier propriu 1925	7.IX.1928 5.IV.1938	Remorcă.
48	71	C	Atelier propriu 1925	29.IX.1928 21.VI.1962	
49	72	C	Atelier propriu 1925	15.IV.1929 1960 20.VIII.1962	Remorcă Transformat în va- gon.
50	73	C	Atelier propriu 1926	22.I.1929 1960 31.XII.1962	Remorcă Transformat în va- gon.
51	80	F. II	Atelier propriu 1928	15.XI.1931 19.III.1937 1969	Transformat în va- gon.
52	81	F. II		31.X.1931 22.VI.1937 1969	Remorcă. Transformat în va- gon.

0	1	2	3	4	5
83	82	F. II	Atelier propriu 1929	31.I.1934 6.III.1940	Până în 1931 a fost remorcă apoi trans- format în vag. gen măn de la data de 19. I. 1931 (cu vag. 83).
84	83	F. II	Atelier propriu 1929	31.I.1934 6.III.1940	Până în 1931 a fost remorcă apoi trans- format în vag. gen. măn de la data de 19. I. 1931 (cu vag. 82).
85	101	F. I	Atelier propriu 1925	18.VII.1928 10.IX.1937 30.IV.1965	Primit nr. 79
86	102	F. I	Atelier propriu 1925	29.IX.1928 16.IX.1932 7.II.1938	
87	103	F. I	Atelier propriu 1926	19.I.1929 21.II.1933 29.VI.1938 7.VI.1943 19.VII.1965	
88	104	F. I	Atelier propriu 1926	20.VI.1929 23.I.1933 28. X. 1936 28.III.1942 19.VII.1965	
89	105	F. I. a.	Atelier reparații 1927	25.IX.1929 27.VI.1933 29.VI.1933	
90	106	F. I. a.	Atelier reparații 1927	7.V.1930 7.VIII.1933 22.XII.1938	
91	107	F. II	Atelier reparații 1927	16.I.1931 12.VI.1934 12.XII.1938 31.VIII.1968	
92	108	F. II	Atelier reparații 1927	27.I.1931 13.VI.1934 12.XII.1938 31.VIII.1968	
93	109	F. II	Atelier reparații 1927	29.III.1931 28.II.1936 10.I.1942	Legal cu 110 în 29. III. 1931
94	110	F. II	Atelier reparații 1928	29.III.1931 28.II.1936 10.I.1942	



0	1	2	3	4	6
65	111	F. II	Atelier reparatii 1928	15.II.1932 7.VIII.1937	
66	112	F. II	Atelier reparatii 1929	14.III.1942 15.II.1931 14.XII.1936 14.VIII.1942	
67	113	F. II	Atelier reparatii 1929	14.XI.1933 11.XI.1937 10.X.1940	
68	114	F. IV.	Atelier reparatii 1929	6.VI.1932 10.VIII.1937	
69	115	F. IV.	Atelier reparatii 1929	12.III.1943 6.VI.1932 10.VIII.1943	
70	116	F. IV.	T.C.T. 1930	25.III.1935 18.I.1938	
71	117	F. IV	T.C.T. 1930	25.III.1935 18.I.1938	
72	118	F. IV.	T.C.T. 1930	28.III.1935 22.I.1941	
73	119	F. IV	T.C.T. 1931	28.III.1935 22.I.1941	
74	120	F. II	T.C.T. — 1931	23.VIII.1935 22.VII.1941 31.VII.1967	
75	121	F. II	T.C.T. — 1931	23.VIII.1935 22.VII.1941 31.VII.1967	
76	122	F. II	T.C.T. — 1942	30.XI.1967	
77	123	F. II	T.C.T. — 1942	30.XI.1967	
78	74	Pioner T. I	Atel. rep. — 1963	21.IX.1963	
79	75	Pioner T. I	Atel. rep. — 1963	31.XII.1963	
80	76	Pioner T. I	Atel. rep. — 1964	6.VII.1964	
81	77	"	Atel. rep. — 1964	19.XII.1964	
82	78	"	Atel. rep. — 1964	30.IV.1965	
83	79	"	Atel. rep. — 1964	31.XII.1963	
84	204	Gb2/2	Atel. rep. — 1952	6.VII.1964	
85	205	"	Atel. rep. — 1953	24.XII.1965	
86	210	EP	Electroputere 1954	31.XII.1966	
87	211	EP	Electroputere 1954	6.VII.1964	
88	217	EP	Electroputere 1954		
89	225	EP	Electroputere 1954		
90	228	EP	Electroputere 1959		
91	229	EP	Electroputere 1959		
92	143	Pioner	Atel. reparatii 1957		
93	L. 3	Loc.	Atel. reparatii 1956		Remorca.

Situatia reparatiilor capitale la linia cabl

Nr. Anul	Denumirea traseului	Lungimea		T	P	U	I
		con-	stru-				
1	1923	2620	477	—	—	—	—
2	1924	—	420	33,6	—	—	—
3	1925	—	620	33,6	51,2	—	—
4	1926	725	—	—	23,6	—	—
5	1927	1812	—	—	23,6	—	—
6	1928	1269	434	—	33,6	—	—

0	1	2	3	4	5	5	6	7	8	9
15	1937	str. Brediceanu — Pta Libertății — str. Gh. Dima	—	155	33,6	51,2	idem	macadam	electrică	idem
16	1938	Biv. Tinereții — Pta St. Furtună — 13 Decembrie	—	—	—	—	idem	macadam	electrică	idem
17	1939	Biv. Tinereții — Pta St. Furtună — 13 Decembrie	—	491	23,6	51,2	idem	macadam	electrică	idem
18	1943	— Pta. Romanilor curbă spre cetate — Pta. Romanilor curbă spre cetate Linia 4 Pta A. Iancu — str. Brediceanu și viaduct CFR str. Paris	—	105	51,2	51,2	idem	macadam	electrică	idem
19	1944	— strîșitul curbei din str. 18 Dec. pînă la Esul de pe pod. Podul din str. 13 Dec. pînă la începutul curbei Gara de Nord — de la podul 13 Dec. pînă la biv. Tinereții — Podul Maria	—	250	40,0	40,0	idem	—	—	idem
20	1946	Podul Decabal pînă la Bea. R.S.R. — Idem	—	550	102,0	102,0	macadam	—	—	alumino-
21	1952	— Biv. Hasdeu — str. Războeni Deviator Mureș pînă la deviator Eneas — Deviator Eneas, pînă la E-sul din str. Memorandului	2 208	—	—	—	beton	—	—	idem
22	1953	— E-sul din str. Memorandului Curba Pavlov dev. str. Mureș — Bucă din Pta Reșița linia care merge spre Freldorf	300	60	—	—	idem	—	—	idem
23	1954	— str. Chișodei — dev. V. Hugo — Dev. H. Hugo nr. 60 — str. Mihoia — S-ul din dreptul str. Mihoia — S-ul din str. Mihoia — curba Pavlov	530	80	400	—	idem	—	—	idem

0	1	2	3	4	5	5	6	7	8	9
7	1929	Linia Gara Est — Stadion Progresul	2 096	—	—	—	macadam	alumino	electrică	alumino
8	1930	Macaze și încrușări Pta Traian Podul Sarmisegetuza	120	510	—	—	—	macadam	electrică	el. și alumino-
9	1931	Incrucșări și macaze str. 13. Dec. colț cu Tinereții	—	—	33,6	51,2	idem	—	—	alumino
10	1932	Str. Doja — str. Romulus — str. Solmos — Linie garaj Abator	—	420	33,6	51,2	idem	macadam	electrică	idem
11	1933	str. Doja — str. Solmos — Pta N. Băl. cescu	—	182	83,6	51,2	macadam	—	—	electrică
12	1034	Calea Săgului: str. Reșița — str. R. Șireanu	—	446	33,6	51,2	idem	—	—	electrică
13	1935	— Linie garaj Arena Progresul Linia str. Văcărescu — str. Crizante-melor	200	—	—	33,6	idem	—	—	alumino-
14	1936	Biv. 6 Martie — Pta St. Furtună — Reșița	—	900	33,6	51,2	idem	macadam	—	idem

(continuare)

(continuare)





## CLĂDIRI

Odată cu înființarea „Societății de tramvaie cu cai” din Timișoara, prin contractul aprobat de către Ministerul de Interne cu nr. 13-361/18 iulie 1869 i se vinde societății cu suma de 7.500 fl. terenul de-a lungul halei de bere „La Urs” din suburbia Fabrică (în locul cazarmei de pompieri — vizavi de I.R.E.B.), împreună cu casa nr. 15 unde s-au construit primele grajduri din lemn ca adăpostire provizorie pentru cai. Tot în acest an societatea mai cum-pără încă o casă — nr. 16 — vecină cu prima (nr. 15) de asemenea în ve-derea construirii de grajduri. Această construcție se termină în anul 1870.

Pentru construirea remizei de vagoane Municipiul Timișoara la sfârșitul anului 1869 a concesionat un teren în livada „Seiler” pentru construirea unei remize, tot în vederea adăpostirii vagoanelor de tramvai cu cai.

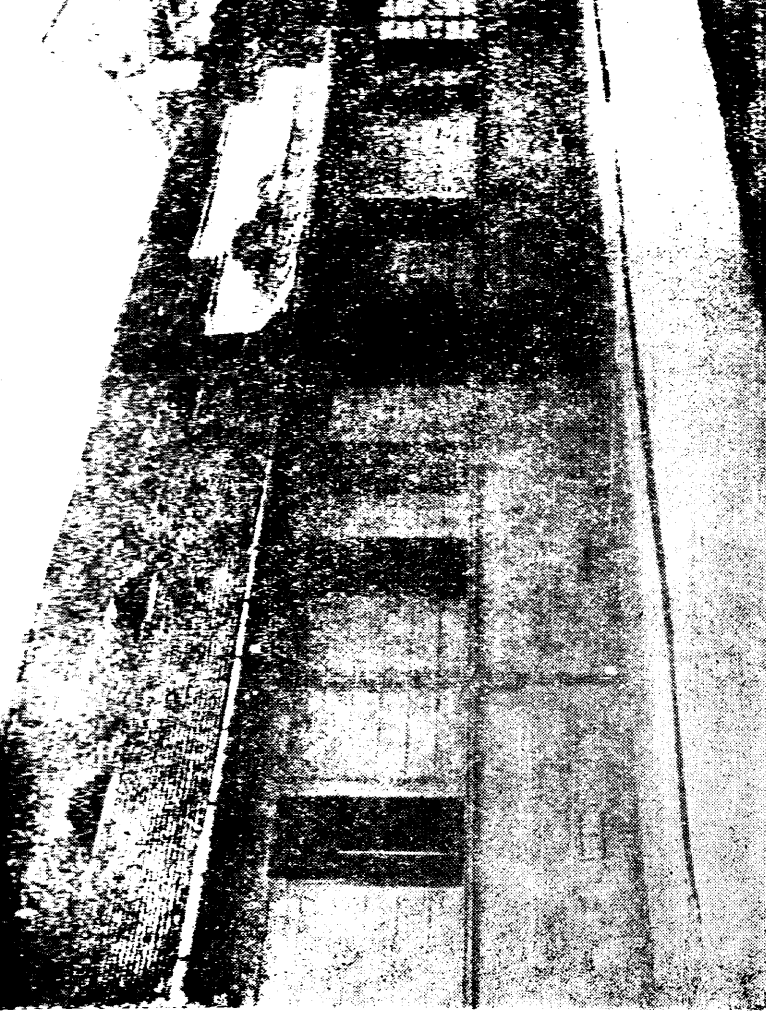
Această remiză, construită din lemn, a fost terminată în 1870, avînd o lungime de 51,2 m și lățime de 20,8 m ; putea adăposti 24 de vagoane. Pen-tru introducerea vagoanelor în remiză s-au construit în fața ei plăci turnate din fier.

În ceea ce privește consiliul de conducere al societății, acesta avea se-diul din anul 1869 (data înființării societății) și pînă în 1874 în edificiul Lloyd (azi restaurantul „Timișoara”).

În 1873 societatea cumpără cu suma de 22.000 fl. o casă în strada A. Vlaicu, fosta piață Trandafir, unde se amenajează un birou și o locuință pentru director.

În 1874 în această clădire se mută și birourile direcțiunii din edificiul Lloyd.

În curtea acestei case în 1874 se zidește din cărămidă a altă remiză cu 5 linii de garare pentru vagoanele de tramvai cu cai, iar remiza provizorie din casa nr. 15 și 16 „La Urs” se vinde.



Fostul edificiu al Direcțiunii tramvaiului cu cai. Starea din 1938.

În anul 1876 se construiesc în curtea noii remize și grajduri pentru cai. Tot aici se construiesc și un atelier de fierărie pentru potcovirea cailor.

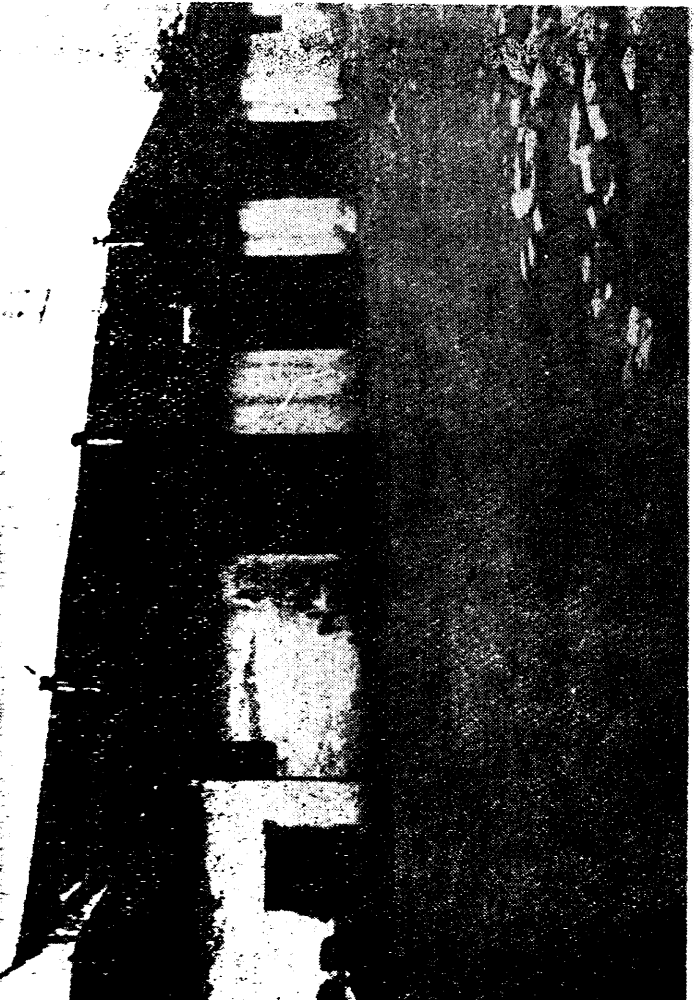
În anul 1898, an premergător introducerii tramvaiului electric, se con-struiește pe terenul actualei întreprinderi „Industria Liniilor” depoul nr. 1 cu 5 linii de garare și o capacitate de 25 de vagoane, prevăzută cu 5 canale de revizie. În apropierea depoului se construiesc atelierul de reparație și o magazie.

În anul 1899 se mai construiesc ca anexă a depoului, o centrală termou-electrică, cu un cazan de 750 CP, pentru producerea de energie necesară acționării vagoanelor de tramvai.

Tot în 1899 se construiesc o clădire destinată conducerii administrației a societății. În acest an se mută direcțiunea din str. A. Vlaicu.

Dezvoltarea pe care o ia transportul în comun cu tramvaiul electric și numărul mărit de vagoane puse în funcțiune, face ca depoul construit să devină insuficient, situație în urma căreia în 1909 fosta societate construiește un al doilea depou alăturat primului, dublînd prin aceasta capacitatea de garare.

În anul 1920 se construiesc un atelier de vopsitorie cu o capacitate de două vagoane.



*Fosta remiză și fierărie a tramvaiului cu cai. — Starea din 1928.*

În urma incendiului produs în noaptea de 30 octombrie 1920, atelierele din spatele depoului și magazia au ars complet.

Pentru ca exploatarea tramvaielor să nu sufere, încă în acest an se începe construirea unor noi ateliere și a unei magazii noi.

În anul 1921 aceste ateliere de lăcătușerie, bobinaj, fierărie, tîmplărie au fost terminate, înzestrate cu utilaje necesare și date în funcțiune, fapt ce a permis ca începînd din anul 1922 să înceapă construirea de vagoane noi în cadrul întreprinderii.

În anul 1925 s-a construit o uscătorie pentru cherestea cu capacitate de 8 mc.

Prin construirea de vagoane noi, capacitatea celor două depouri devenind insuficientă, în 1925 se proiectează un nou depou care se construiește în anii 1926 și 1927 în str. Simion Bărnuțiu (azi L. Sălăjan — vizavi cu atelierele).

Construcția noului depou este formată din 10 ferme din fier cu articulații, iar acoperișul cu luminător superior sistem „Wema”. Capacitatea depoului pe cele 6 linii de revizie este de 36 vagoane tramvai.

Paralel cu depoul, pe partea dreaptă se construiește un dormitor cu 28 de paturi pentru personalul de mișcare, iar la capul halei de vagoane s-a

construit o hală de instrucție pentru instruirea personalului de mișcare și un atelier pentru lucrări de revizie.

Tot în anul 1926-1927 s-a construit și o casă cu etaj cu patru locuințe pentru funcționarii întreprinderii precum și un nou atelier de vopsitorie cu o capacitate de 5 vagoane, pe locul celui vechi care a fost demolat.

Inaugurarea noului depou și a celorlalte edificii construite concomitent a avut loc în ziua de 1 octombrie 1927.

În anul 1929 înaintea depoului nr. 2 s-a construit o magazie pentru ateliere, în lungime de 17 m și lățime de 3,10 m. Ulterior această magazie (1959) a fost transformată în atelier pentru electricieni.

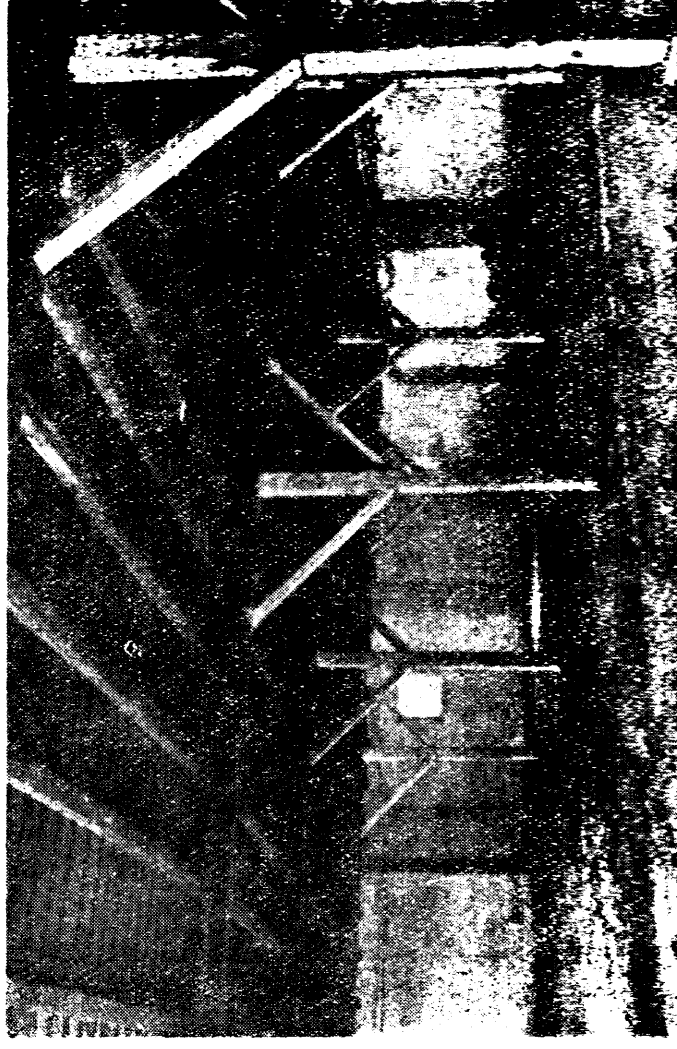
Nemaicorespunzînd din punct de vedere al capacității, vechea centrală pentru încălzire cu aburi, a fost pentru atelierele de vopsitorie, uscătorie cît și pentru cele două depouri, în anul 1936 a fost demolată și construită o nouă centrală cu o capacitate dublă, care a funcționat pînă în anul 1968 cînd a fost demolată și recondiționată fiind și înzestrată cu un cazan nou.

În anul 1937 s-a construit un atelier de turnătorie cu o lungime de 11,3 m și o lățime de 4,1 m. Acest atelier a fost prevăzut pentru turnarea pieselor din bronz.

Tot în anul 1937 s-a construit o clădire (lîngă atelierele pentru electricieni) destinată ca atelier pentru sudura aluminiotermică.

În anul 1939 se construiește o încăpere pentru un grup central de generatoare pentru sudură oxiacetilenică și tot în acest an se construiește o

*Interiorul fostei remize a tramvaiului cu cai.*



clădire cu o lungime de 25,5 m și lățimea de 8,5 m unde se amenajează un atelier de centrulug, un atelier de beton armat, o încălzitorie pentru fier și la etaj un atelier de heliografie.

Această clădire a fost etajată în anul următor (în prelungirea atelierului de heliografie) încăperile fiind destinate școlii de ucenici înființată încă în anul 1938.

Prin desființarea școlii de ucenici în anul 1949 clădirea a fost destinată birourilor administrative ale atelierelor centrale, iar la parter se înființează atelier-laborator electromecanic.

În anul 1947 se construiește noua turnătorie în lungime de 20 m și lățime de 6 m prevăzută cu un cubilou cu diametrul de 500 mm, un convertizor pentru turnat bronz și un electropalan.

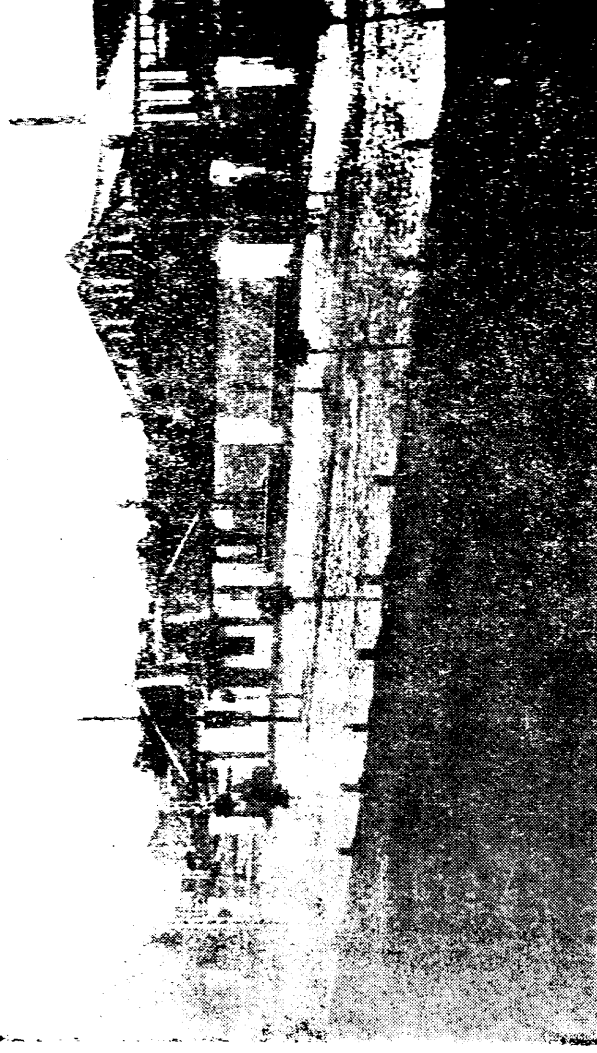
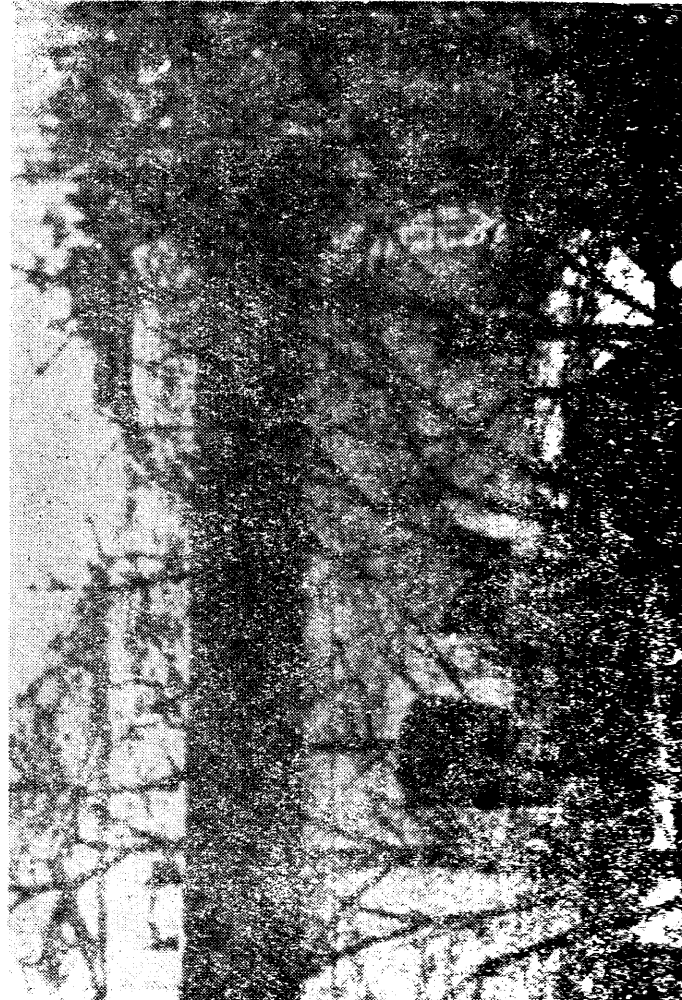
În anul 1950 se construiesc două ridicătoare mecanice pentru ridicarea vagoanelor, acționate cu motoare electrice.

Prin dezmembrarea întreprinderii, în anul 1962, I.G.O.T. și înființarea întreprinderii I.T.T. centrala administrativă mutându-se din Pța. Vasile Roaită în incinta atelierelor din Blv. Leonțin Sălăjan, vechea clădire administrativă fiind neîncăpătoare, s-a supraetajat devenind astfel cu două etaje.

La depoul nr. 3 în anul 1962 se construiește un grup social pentru muncitori constând din : baie pentru bărbați și garderobă bărbați.

În anul 1963 se prelungeste sala de învățămînt a personalului de exploatare (construită în anii 1957—1958) totalizînd o suprafață de  $20 \times 6 = 120$  mp.

*Linia tramvaiului cu cai în fața „Porții Ardelenilor”.*



*Sediul central II. 1928.*

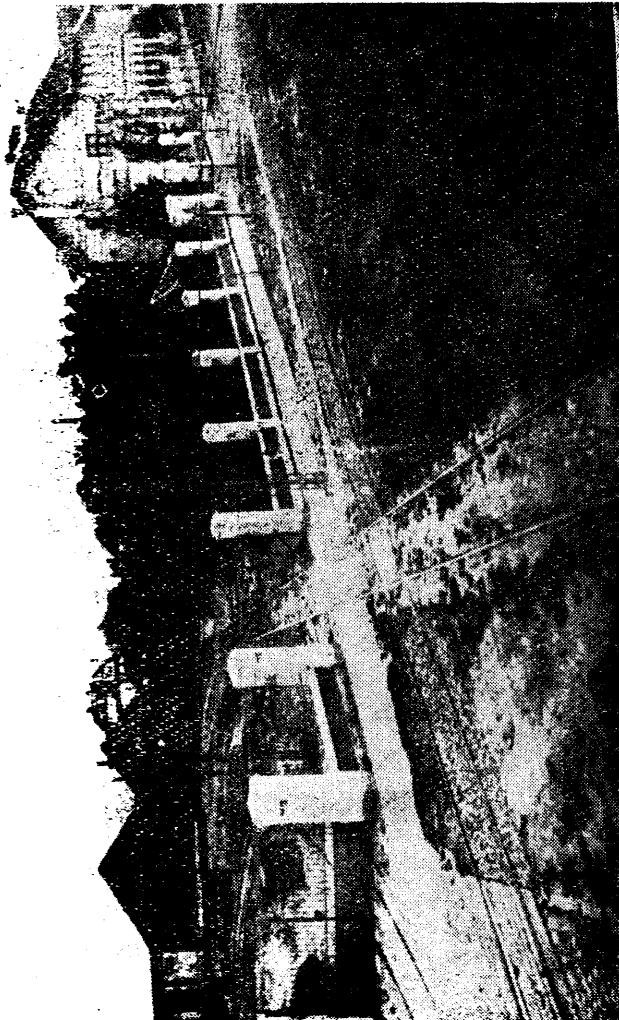
În anul 1964 se prelungeste turnătoria cu o suprafață de  $6 \times 8 = 48$  mp și se construiește un cubilou nou cu diametrul de 700 mm cu încălzire mecanizată.

Pentru personalul de întreținere a vagoanelor de tramvai tot în acest an se amenajează un grup social pentru femei, compus din baie cu 2 dușuri și garderobă. De asemenea, în acest an se introduce încălzire centrală și în hala depoului nr. 3. Tot în acest an se construiește o nouă magazie cu o suprafață de  $40 \times 5 = 200$  mp iar clădirea magaziei vechi se amenajează, de asemenea și grupul social pentru muncitorii atelierelor de vopsitorie.

În anul 1965 se construiește ca anexă la depoul nr. 3 un atelier de timplărie, un atelier de forjă, un atelier pentru lăcătușii și electricienii de la întreținerea instalațiilor electrice ale vagonului, iar în fosta hală a depoului de trolebuze se amenajează un atelier pentru reparat pantografe și un atelier pentru lăcătușii din cadrul reparațiilor de tramvaie R. 2.

De asemenea în acest an pentru încălzitorii colectori și personalul administrativ al societății transport electric alăturat depoului se construiesc două birouri de mărime  $5 \times 6$  m fiecare.

În anul 1968 în cadrul depoului de tramvaie nr. 3 se construiește un atelier de piese de schimb.



*Sediul central I. 1928.*

Tot în acest an, pentru cele două mașini de intervenție și control în exploatarea tramvaielor, se construiește un autogaraj în suprafață de  $7 \times 7 = 49$  mp.

Pentru dirijarea automată a ieșirii și intrării din și în depou a vagoanelor de tramvai, în anul 1968 s-a construit un „turn dispecer” cu vizibilitate sub toate unghiurile, înălțimea turnului atinge 7 m. Mecanismele privind automatizarea blocului de macaze urmează a fi montate în 1969.

La parcul actual de vagoane și potrivit studiului tehnico-economic întocmit pentru sistematizarea și dezvoltarea transportului în comun în orașul Timișoara, baza de exploatare a tramvaielor din Blv. Leontin Sălăjan — compusă din cele 3 depouri, cu toate atelierele anexe — nu mai corespunde atât din punct de vedere al spațiului necesar atelierelor de reparații cât și din punct de vedere al reviziilor și parcărilor de tramvaie, care în parte se fac pe stradă.

În această situație, nefiind posibilitate de extindere, s-a proiectat în anul 1967 de către D.S.A.P.C.B., cu posibilități de execuție în actualul cincinal (până în 1970), construirea unei baze mixte tramvaie—troleibuze în str. Ion Barac, dotată cu ateliere de reparații pentru întreg praful de tramvaie, troleibuze și linii de garare pentru 100 vagoane, cu posibilități de extindere.



*Sediul central  
în anul 1962*

*Administrația centrală elată în anul 1962.*



Situația dotării cu utilaje - mașini unelte

nr. crt.	Denumirea utilajului		Marca și fabricația	Anul de fabricație	Obn.		
	2	3			4	5	6
	<i>Secția ateliere de reparații</i>						
1	Stand de proba pt. încercarea compresoarelor de la tramvaie		Fabricație proprie	1959	1		
2	Stand de proba pt. încercarea motoarelor de tracțiune de curent continuu		Fabricație proprie	1962	1		
3	Sita vibratoare pentru lucrări la turnatorii		Fabricație proprie	1950	1		
4	Mașină de cusut		Singer	1925	1		
5	Instalație de uscare pentru cherestea		I.E.T.	1932	1		
6	Mașină universală pentru țimplărie		I.E.T.	1924	1		
7	Mașină de șlefuit lemn cu bandă îngusta		Kanaryl Brassyov	1930	1		
8	Strung pentru lemn		Kirkhner Leipzig	1926	1		
9	Mașină de găurit orizontală pt. țimplărie		Kirkhner Leipzig	1926	1		
10	Mașină de frezat normală cu masă fixă		Kirkhner Leipzig	1926	1		
11	Mașină de rîndeluit la grosime		Kirkhner Leipzig	1922	1		
12	Mașină de rîndeluit la grosime		Fabric. proprie	1962	1		
13	Ferestrău circular de tăiat în lungime cu un disc		Fabric. proprie	1957	1		
14	Ferestrău panglică pentru țimplărie		Kirkhner Leipzig	1922	1		
15	Ferestrău panglică pentru țimplărie		K. M. Reich	1941	1		
16	Mașină de izolat prin înfășurare în fire textile		I.E.T.	1924	1		
17	Stand pentru etalonarea contoarelor		Fabric. proprie	1962	1		
18	Mașină de împregnat		I.E.T.	1927	1		
19	Instalație de uscare cu radiații infraroșii la mînoase		Fabric. proprie	1960	1		
20	Instalație de uscare cu încălzire prin rezistență electrică.		I.E.T.	1922	1		
21	Mașină de sudură electrică prin presiune cap la cap prin topire intermediară		T.C.T.	1933	1		
22	Automat de sudare cu arc electric în curent continuu sub strat protector de flux		Fabric. proprie	1937	1		
23	Aparat de sudare manuală cu arc electric în curent alternativ 320/105 V.		I.E.T.	1931	1		
24	Aparat de sudare manuală cu arc electric în curent alternativ		Termotecnica	1954	1		
25	Agregat de sudură 320 V/23 A		Siemens Schuckert	1930	1		
26	Agregat de sudură 350/220/550 V		M.E.Z.	1961	2		
27	Agregat de sudură 350 A		I.E.T.	1944	1		
28	Foarfecă manuală pentru tăiat tabla		Delries	1926	1		
29	Foarfecă manuală pentru tăiat tabla		I.E.T.	1910	1		
30	Chilotină pentru tăiat tabla		I.E.T.	1930	1		
31	Presă hidraulică universală pentru forță de presiune de la 151—250 tone		I.E.T.	1931	1		
32	Presă hidraulică universală pentru forța de presiune pînă la 25 tone		I.E.T.	1929	1		
33	Ciocan de forță autocompresor pentru forjare liberă de la 64—160 kg.		Fabrikburg Marting	1924	1		
34	Polizor electric portabil		F.F. All CO	1937	1		
35	Polizor electric dublu		A.F.G.	1963	1		
36	Polizor electric dublu		A.F.G.	1964	1		
37	Polizor electric dublu		Electro Abney	1952	1		
38	Polizor cu ax flexibil		A.F.G.	1937	1		
39	Polizor electric simplu		A.F.G.	1935	1		
40	Polizor electric simplu		Zollnerwerk München	1923	1		

Personalul de mîncare

1	2	3	4	5	6
41	Mașina de arăuțit baughie	Lawe --- Berlin	1926	1	
42	Mașina de montezat cursa pînă la 200 mm	Delries	1926	1	
43	Mașina de rabolat cu cutit mobil (scheeping) cursa de la 501 - 750 mm	tip 700	1963	1	
44	Mașina de rabolat cu cutit mobil (scheeping) cursa pînă la 500 mm	Hornel Leipzig	1926	1	
45	Mașina de rabolat mobila pentru piese cu cursa pînă la 2.000 mm	Vulcan-Budapesta	1905	1	
46	Mașina de frezat universală cu latura mare a mesei pînă la 1250	Uz. Mt. Cugir	1963	2	
47	Mașina de frezat universală cu latura mare a mesei pînă la 800 mm	Înfrățirea-Oradea	1957	1	
48	Strung pentru roți și bandaje	Vulcan-Budapesta	1903	1	
49	Strung paralel cu distanță între vîrfuri pînă la 3.000 mm	Defries	1948	1	
50	Strung paralel cu dist. între vîrfuri 2.001 - 5.000 mm	I. Rangheț --- Arad	1925	1	
51	Strung paralel I. Rangheț dist. între vîrfuri pînă la 1.000 mm înălțimea vîrfurilor 250 mm	Sochiselu Werkzeig	1957	1	
52	Strung paralel distanța între vîrfuri 1.000 mm înălțimea vîrfurilor 230 mm	Gebrüder Bohlinøren	1945	1	
53	Strung paralel distanța între vîrfuri 1.000 mm înălțimea vîrfurilor 230 mm	I. Rangheț --- Arad	1929	1	
54	Strung paralel I. Rangheț distanța între vîrfuri 1.500 mm înălțimea vîrfurilor 200 mm	Schiel	1963	3	
55	Strung paralel cu distanța între vîrfuri 1.500 mm înălțimea vîrfurilor 200 mm	Leinen	1939	1	
56	Strung paralel cu distanța între vîrfuri 500 mm înălțimea vîrfurilor 125 mm	Heidenreich --- Horlek	1925	1	
57	Mașină de găurit vertical pentru găuri pînă la Ø 40 mm	Înfrățirea --- Oradea	1959	2	
58	Mașină de găurit vertical pentru găuri cu diametrul pînă la 25 mm	Schenhardt Schmithe Wiehe	1936	1	
59	Mașină de găurit verticală pentru găuri cu diametrul de la 2 mm pînă la 10 mm	I.E.T.	1960	2	
60	Mașină de găurit verticală pentru găuri cu diametrul maxim Ø 5 mm	Electrometal Arad	1932	2	
61	Mașină de găurit verticală pentru găuri cu diametrul maxim Ø 10 mm	Fabricație proprie	1939	1	
62	Mașină de găurit verticală pentru găuri cu diametrul maxim Ø 8 mm	Berlett B.S. 200 P.M.G.	1964	1	
63	Mașină de debitat alternativă	I.E.T.	1927	1	
64	Instalație de redresare cu seleniu pentru încărcat acumulatori	Electromotor Bulgara	1968	1	
65	Compresor cu piston mobil	1968	1	3	
66	Generator de acieilena	1968	1	2	
67	Mașina de găurit portabilă	1968	1	1	
68	Strung paralel	1967	2	3	
69	Electrocompresor mobil 5 mc	Uinio --- Satu Mare	1967	2	
70	Mașină de frezat F.10	3	3	2	
71	Pod rulant cu macara 1.000 kg	2	2	3	
72	Pod rulant cu macara 1.000 kg	1	2	3	
73	Macara monogriindă 1.000 kg	1	2	3	
74	Macara monogriindă 500 kg	1	2	3	
75	Indicator de vagoane 20 tone	Fabricație proprie	—	5	
76	Indicator de motoare	Fabricație proprie	—	3	

1	2	3	4	5	6
77	Cazan tip locomotiva incalz. centrala suprafața de incalzire 181 mp pres. 6 at	Dusseldorf (Germania)	1921	1	
78	Cazan din elemente pentru incalzire centrala suprafața de incalzire 6 mp/buc.	7 Nov. Cariova	1925	2	
79	Rezervor de aer comprimat capac. 450 l 4 atm	Fabricație proprie Uinio Satu Mare	1960	1	
80	Cubiloa pentru fonta	Denmag	1935	1	
81	Scriptete cu electropalan		1936	1	
82	Electropalan		1949	1	
83	<i>Secția garaj auto</i>		1965	2	
1	Banc pentru rodajul meloarelor auto	Electrometal Arad	1959	1	
2	Mașină de găurit portativă pt. găuri cu diam. maxim Ø 10 mm	Electroprecizia	1934	1	
3	Mașină de găurit portativă	Siemens Schuckerl	1928	1	
4	Mașină de rindeluit	Franz Kuhlman	1953	1	
5	Mașină de rindeluit la grosime	Kureliner Leipzig	1945	1	
6	Ferestrău mecanic panglică	Kurehner Leipzig	1950	1	
7	Agregat de sudură pentru curent continuu	E.L.N.	1959	1	
8	Presă hidraulică pînă la 30 tone	A.F.G.	1955	1	
9	Polizor electric portativ	Electroprecizia	1961	1	
10	Polizor electric dublu	Electro --- Mureș	1959	2	
11	Polizor electric dublu	Ganz Budapesta	1958	1	
12	Polizor electric simplu	Schonelek --- Schleppwerk	1956	1	
13	Mașină de rectificat supape	Înfrățirea --- Oradea	1957	1	
14	Mașină de rabolat cu cutit mobil cursa 500 mm	I. Rangheț --- Arad	1962	1	
15	Strung paralel I. Rangheț distanța între vîrfuri 1.500 mm înălțimea vîrfurilor 200 mm	Vohman	1930	1	
16	Strung paralel dist. între vîrfuri 1.300 mm înălțimea vîrfurilor 180 mm	Înfrățirea --- Oradea	1955	1	
17	Mașină de găurit verticală electrică	L.O.H.L. Arad	1961	1	
18	Mașină de găurit verticală electrică pentru găuri cu diametrul de Ø 10 mm	I.T.T.	1936	1	
19	Mașină de găurit electrică pentru găuri cu diametrul de Ø 10 mm	Klement Gottwald	1962	1	
20	Mașină alternativă de debitat metale. Diametrul de tăiere maxim Ø 100 mm	R.D.G.	1939	1	
21	Banc de rodaj la rece a motoarelor auto	Schwartzkoppe Berlin	1920	1	
22	Instalație de convertizoare pentru încărcat baterii acumulatori	Comwal	1904	1	
23	Compresor cu piston mobil	Fabricație proprie	1939	1	
24	Cazan tip locomotivă incalzire centrală cu suprafața de incalzire 154,40 pres. 6 at	Benautie Miltwerda	1955	1	
25	Cazan pentru incalzire centrală cu suprafața de incalzire de 25,35 mp presiune 6 at	Auras	1967	2	
26	Cazan vertical pentru baie suprafața de incalzire 5 mp				
27	Rezervor aer comprimat capac. 450 l pres. 8 atm				
28	Rezervor aer comprimat capac. 450 l pres. 8 atm				
29	Aparat de gresat				
30	<i>Secția linie cale contact și substații</i>				
1	Mașină de găurit portativă	Siemens Schuckerl	nec.	1	
2	Ferestrău circular pentru prelucrarea lemnului	Vesler	nec.	1	

1	2	3	4	5	6
3	Polizor electric simplu			1	
4	Strung paralel distanța între vîrturi 450 mm.		—	1	
5	Mașina de găurit cu diametru găurilor de la Ø 10 mm la 25 mm	Înfrățirea — Oradea	1956	1	
6	Mașină de debitat alternativă pentru bare cu diametrul pînă la Ø 100 mm		1956	1	
7	Motocompresor	M.C.L. Uz. Timpuri Noi București	1959	1	
8	Grup de sudură cu motoare termice	GTS 350 B UME București	1964	2	
	<b>Secția transport electric—depou de troleibuze</b>				
1	Instalație de convertizor pentru încărcat baterii de acumulare	Tip EB 6 — Gantz	1960	1	
2	Compresor cu piston mobil	I.E.T.		1	
3	Transformator de sudură 380/220/24 V			1	
4	Instalație de redresare cu seleniu pt. încărcat baterii de acumulatori			1	
5	Generator acetilenă		1951	1	
6	Strung paralel	U.R.S.S. A.E.G.		1	
7	Polizor dublu	Fabric. proprie	1958	1	
8	Mașină de găurit cu diametrul găurilor maxim Ø 10 mm		1962	2	
9	Cazan, încălzire centrală din elemente cu suprafață de încălzire de 40 mp pres. 0,2 abur	Manotehnica Buc.			
10	Aparat de gresat	Auras	1967	1	

## ACTIVITATEA CULTURALĂ

În activitatea culturală a Banatului și a întregii țări, personalul Intre prinderii de transporturi în comun din orașul Timișoara, înstituit în diferite organizații culturale, a cîștigat un loc de frunte.

Corul, fanfara, taraful, asociația sportivă etc. în desele festivitaji și concursuri la care au participat de-a lungul deceniilor de activitate, au cucerit multe aplauze, cuvinte de laudă și medalii.

Datele de mai jos redau o parte din activitatea acestor organizații.

### CORUL

Corul a fost înființat la 15 mai 1924 din inițiativa personalului de mișcare de la tramvaie în scopul de a da posibilitate anagjaților să-și dezvolte aptitudinile muzicale înrădăcinate în sufletul poporului nostru.

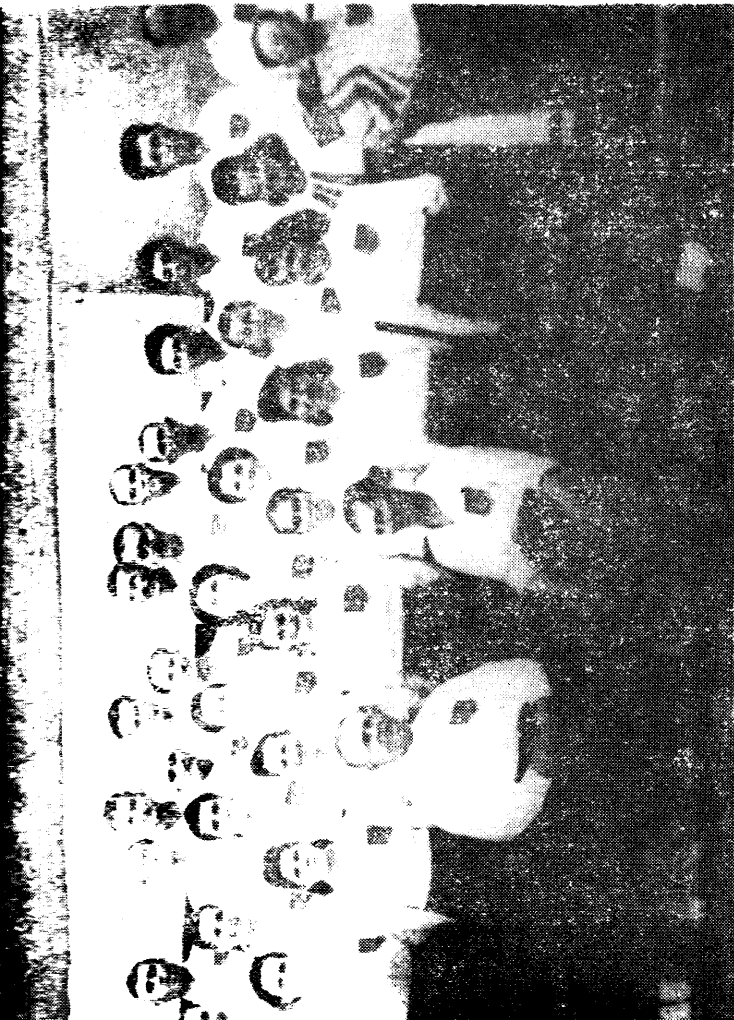
Cu conducerea corului, compus din 30 de persoane (bărbați) este însărcinat profesorul de muzică Gheorghe Caba.

Cheltuielile privind salariul dirijorului, procurarea notelor, deplasările etc. au fost suportate de întreprindere.

În anul 1928, cînd dirijorul Gheorghe Caba se retrage fiind bolnav — preia conducerea corului profesorul de muzică Vadim Simski, care este și dirijorul fanfarei.

În anul 1935 personalul corului și fanfarei și-au ales un comitet de conducere format din Dr. Ing. Micloși, președintele de onoare, Gh. Doca și Aurel Ioanovici președinți, Nicolae Mîndru vicepreședinte și Gh. Bălțean, secretar.

În acest an numărul coriștilor era de 37 de persoane, iar repertoriul corului cuprindea peste 180 bucăți, în majoritate cîntece de compoziții Brediceanu, Vidu, Velceanu, Gheorghiu, Ciucu etc.



Corul I.E.T.

În anul 1941 pe lângă corul bărbătesc se înființează și corul mixt, format din 48 de persoane.

În anul 1948 conducerea o preia un salariat al întreprinderii — Miclăuș Ioan, controlor de mișcare — conducere deținută și în prezent.

Dintre manifestările la care a luat parte „corul tramvaiștilor” — așa cum s-a autointitulat — amintim :

— În 6 ianuarie 1928 la emularea corurilor bănățene obține o diplomă cu mențiune.

— La 29 iulie 1928 participă la festivitățile deschiderii liniei 6.

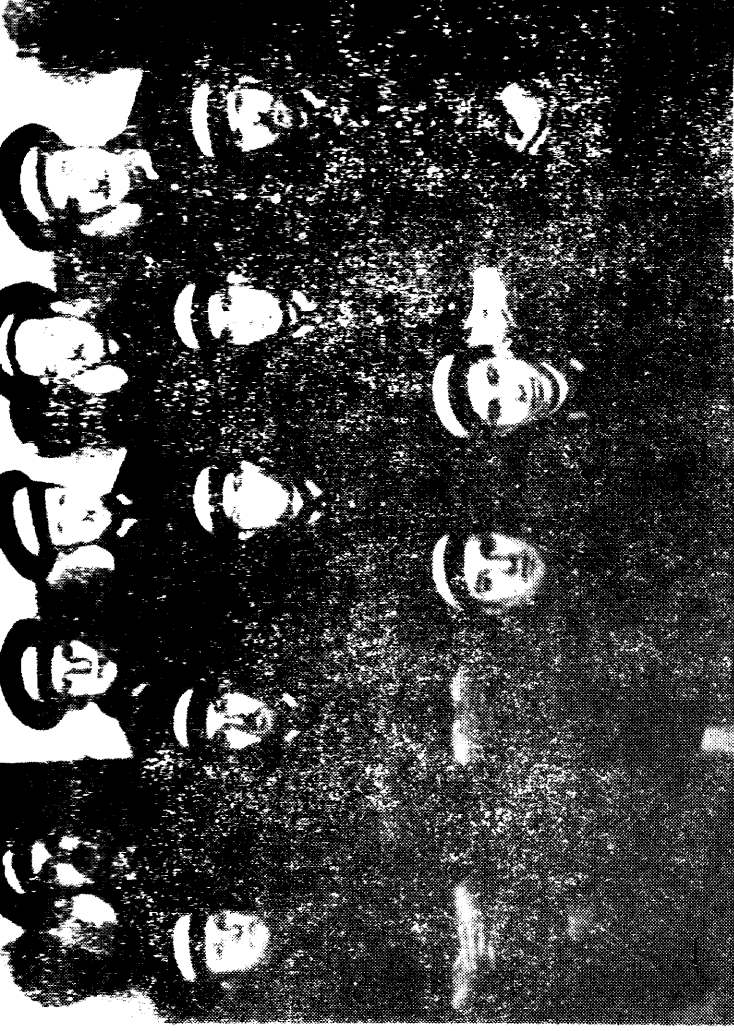
— În anul 1929 participă la jubileul de 50 de ani de la înființarea tramvaielor din Timișoara.

— În anul 1934 participă la festivalul comemorării lui Vichente Babeș în sala Teatrului-din Timișoara.

— În anul 1935 corul dă un concert în sala deponului Ștefan cel Mare de la Întreprinderea de transporturi București.

— Tot în acest an (9 iunie) „corul tramvaiștilor” a dat un concert la radio.

— În anul 1936 a dat un concert împreună cu ianțara în sala Teatrului din Timișoara.



Corul bărbătesc I.E.T.

Corul I.E.T.



În 22 iulie 1939 concertează din nou în studionul de radiodifuziune din București.

După 23 August, în urma schimbărilor social-politice din țara noastră, corul format din 48 persoane (și uneori până la 60) participă anual la o serie de festivități și la toate concursurile pe fază de întreprinderi și oraș, organizate de U.G.S.R.

În anii 1955-1968 participând la o serie de festivități în orașele Oradea, Buziaș, Orșova, Băile Herculane etc., unde și concertează.

Devenind tradiție, organizarea de festivități cu ocazia înmînării insignelor de fruntaș la angajații I.T.T., a diferitelor sărbători naționale, a pensionării salariaților etc., corul I.T.T. a participat la toate aceste manifestări, fie la Casa de cultură a întreprinderii, fie pe scenele altor întreprinderi sau în aer liber ca de exemplu pe scena din „Parcul Rozelor”, „Pădurea Verde” etc.

### FANFARA

În urma numeroaselor succese obținute de „corul tramvaiștilor”, la inițiativa unor angajați direcțiunea întreprinderii a înființat la data de 15 mai 1927 o fanfară. La înființare, numărul membrilor era de 14 persoane și 14 instrumente. Cheltuielile de procurare a instrumentelor, a notelor muzicale, a dirijorului și pentru deplasări erau suportate de întreprindere. Conducerea fanfarei a fost încredințată profesorului de muzică Vadim Sumski, care în anul 1928 preia și conducerea corului.

În anul 1935 numărul persoanelor din cadrul fanfarei se ridică la 24 cu 27 instrumente, iar în anul 1939 din fanfară fac parte 26 persoane cu 33 instrumente.

În anul 1945 numărul membrilor se ridică la 29 persoane cu 35 instrumente.

Din 1945 până în 1960 numărul membrilor fanfarei variază între 29 și 31 persoane cu același număr de instrumente.

Până în anul 1940 repetițiile, atât ale fanfarei cât și ale corului s-au ținut în sala de instrucție a personalului de mișcare; din acest an o dată cu inaugurarea casei culturale de pe Aleea CFR (fost Octavian Goga), repetițiile se țin în sala construită în acest scop.

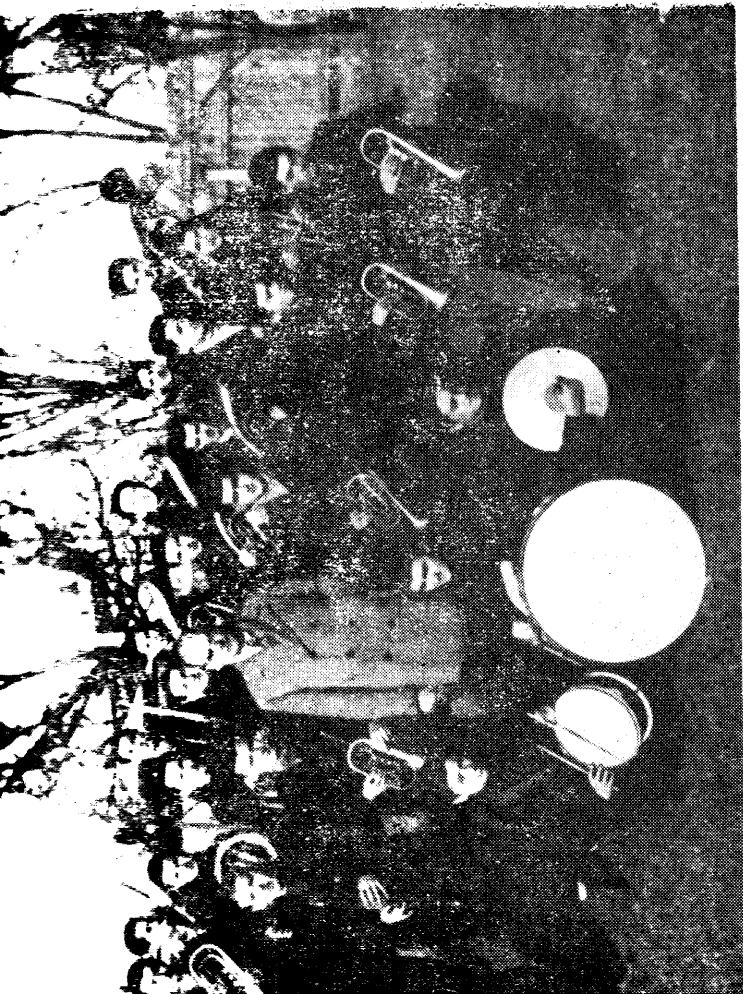
În anul 1941 ia ființă și fanfara ucenicilor din cadrul atelierelor de reparații tramvaie. Această fanfară activează până în anul 1949 când școala de ucenici din cadrul întreprinderii se desființează.

În anul 1945 conducerea fanfarei o preia angajatul întreprinderii Mușat Profir.



Casa culturală I.T.T. vedere din spate





Fanțara IET

Repertoriul fanfarei, în decursul celor 40 de ani de existență, cuprinde peste 300 bucăți muzicale, în majoritate marșuri, marșuri funebre, uverturi, dansuri, cîntece și jocuri naționale scrise de renumiți compozitori clasici și contemporani : Wagner, Schubert, Verdi, Rossini, Strauss, Brediceanu, Vidu, Drăgoi, Veleanu, Gheorghiu, Cucu, Sumski și alții.

Activitatea fanfarei s-a evidențiat printr-o serie de manifestații muzicale, la diferite sărbători naționale, concursuri, comemorări precum și la înmormîntările foștilor salariați ai întreprinderii.

## ORCHESTRA

În anul 1934, în cadrul întreprinderii pe lângă cor și fanfară se înființează și o orchestră de mandoline și chitare, avînd 24 membri. Instrumentele sînt o parte cumpărate de întreprindere, iar o parte ale membrilor orchestrei.

Orchestra, cu repertoriul de peste 300 cîntece românești vechi și moderne, activează pînă în 1943 cînd din cauza războiului își încetează activitatea.

## TARAFUL

Înființat în anul 1960 din inițiativa muzicienilor din sectorul „muzicare” al tramvaielor și pus de la înființare și pînă în prezent sub conducerea mîinii harnice și pricepute profesor de muzică Odrobot Ion s-a impus abt pe plan local, cit și cu ocazia diferitelor concursuri pe țară.

În decursul a numai 8 ani de existență cei 24 membri ai tarafului au participat la peste 270 festivități și concursuri muzicale.

Pe lângă concertele prezentate în orașul Timișoara, orașele și comunele din jur, taraful a avut o serie de manifestații muzicale în orașele : Oradea, Craiova, Constanța, Eforie Nord, Mangalia, Mamaia, Buzias, Băile Herculane și de 5 ori la Studioul de radio București.

În cadrul concursurilor muzicale ținute la București obține de 3 ori titlul laureat pe țară (anii 1961, 1964, 1967).

Cheltuielile tarafului prin plata dirijorului, procurarea de instrumente și note muzicale, deplasări, sînt suportate de comitetul sindicalului din cadrul întreprinderii.

## BIBLIOTECA

Biblioteca s-a înființat la 1 ianuarie 1935 cu 477 volume, cumpărate pe baza aprobării comitetului de conducere al municipiului Timișoara.

La înființare biblioteca era abonată la 8 ziare și reviste din țară.

Conform regulamentului, cărțile pot fi împrumutate numai angajaților întreprinderii.

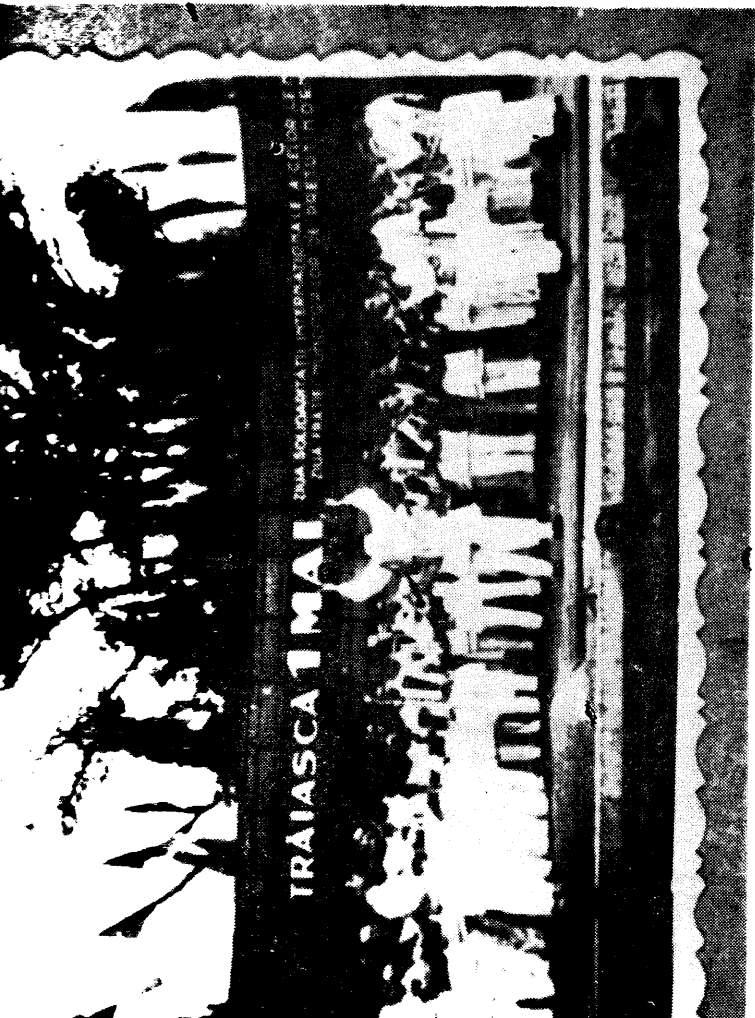
• Termenul de înapoiere este de două săptămîni.

În cadrul bibliotecii este prevăzută o sală de club care este deschisă de la ora 8,00 la 20,00 unde angajații își pot petrece timpul liber fie citind ziare și reviste, fie jucînd diferite jocuri de societate : șah, tenis de masă, table, domino etc. cu care este dotat clubul.

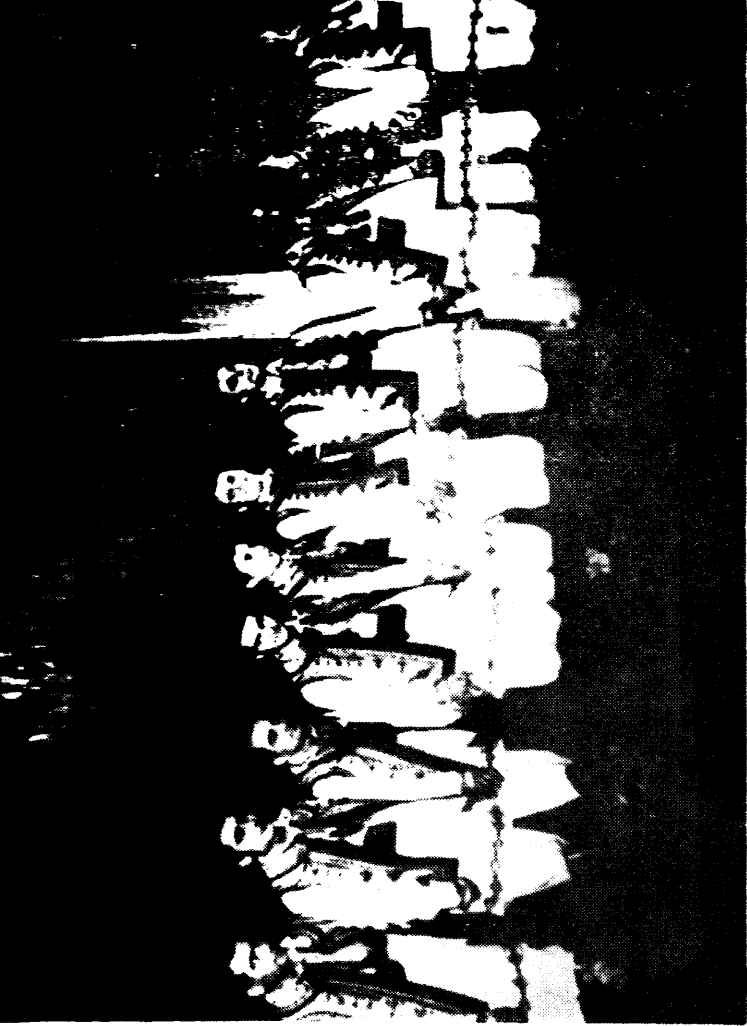
După 23 August 1944 numărul cărților crește în mod continuu ajun-gînd la 2 800 în 1947, 4 480 în 1960, 6 008 volume în 1965 și 12 961 la 31. XII. 1968.

În raport cu numărul cărților crește și numărul cititorilor : de la 1.750 cititori și 417 cărți citite în anul 1935, ajunge la 1.250 cititori și 4.150 cărți citite în anul 1963, iar în anul 1968 numărul cititorilor se ridică la 1.483 și 5.203 cărți citite.

Pe lângă această bibliotecă, deservită de un bibliotecar, în anul 1964 ia ființă -- pentru personalul tehnic din cadrul întreprinderii -- un cabinet tehnic, unde, lunar și bilunar se țin conferințe și se discută diferite probleme cu caracter tehnic, legate de activitatea întreprinderii sau cu caracter tehnic general.

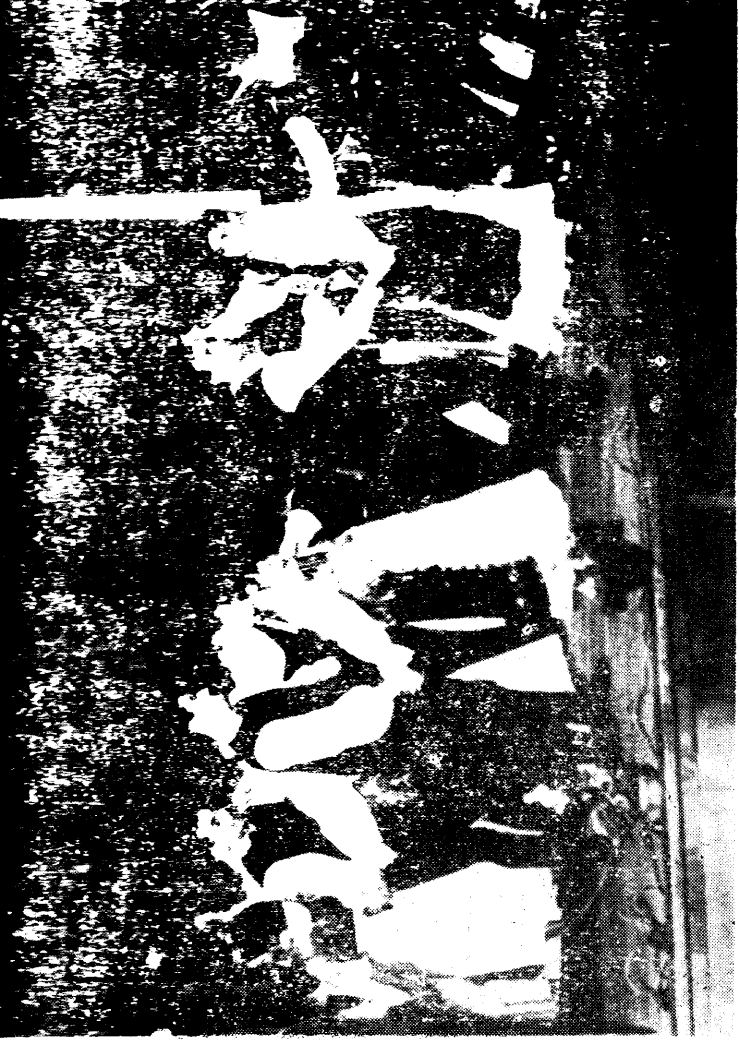


*Orchestra de muzică populară românească.*



*Echipa de dansuri a I.F.T.*    *Dans popular românesc.*

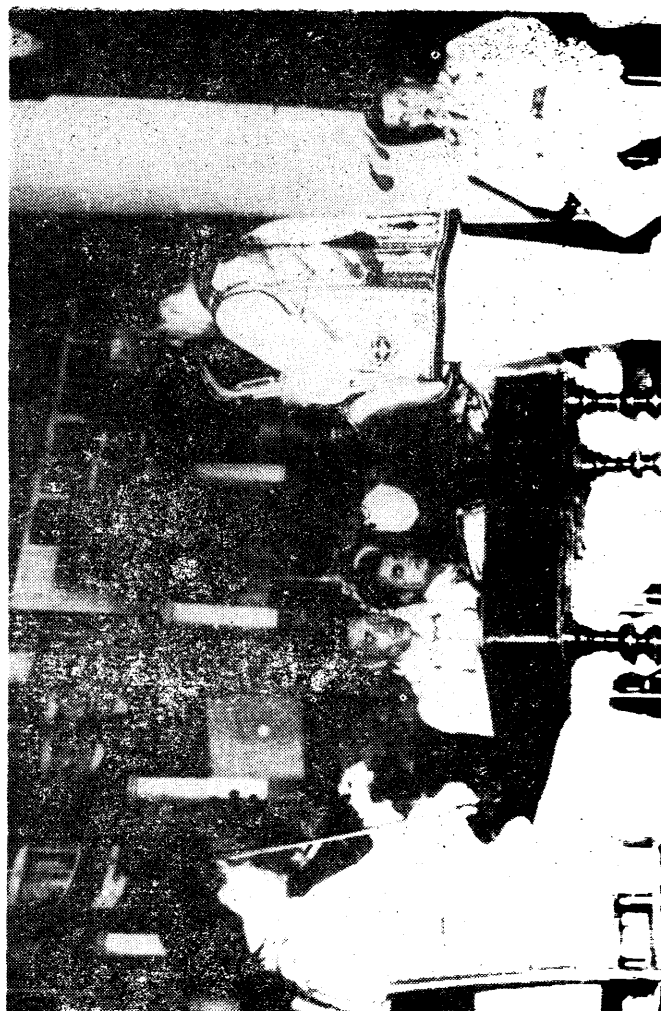




*Echipa de dansari a I.T.T. - Dans: german.*



*Taraful căminului cultural I.T.T.*

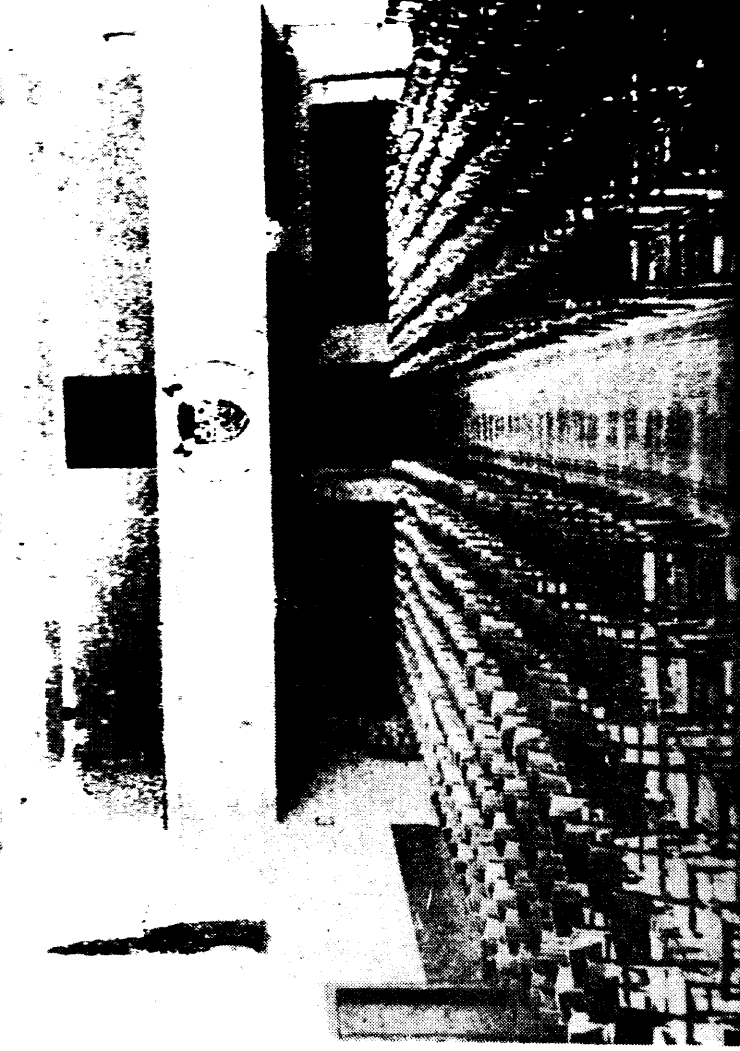






*Echipa de dansuri populare românești.*

*Dans popular maghiar.*



*Interior sală culturală.*

Cabinetul tehnic este prevăzut de asemenea cu o bibliotecă tehnică pentru toți salariații întreprinderii — cu 1.450 volume și abonaamente la 7 reviste tehnice.

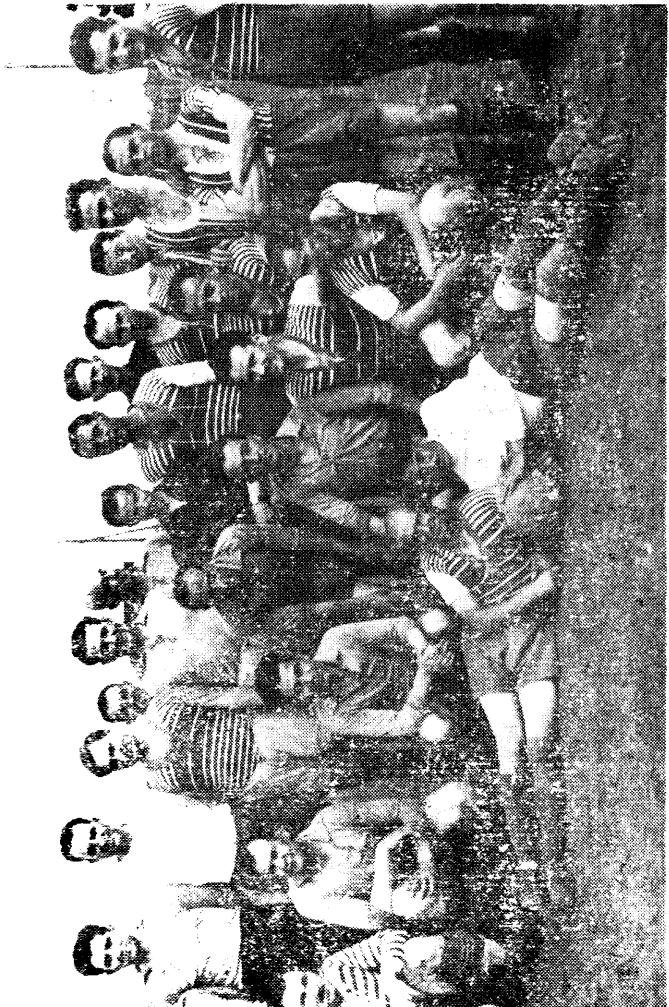
Pentru anul 1969 cabinetul tehnic s-a abonat la 32 de titluri de cărți din mai multe domenii de activitate ca : transporturi, energetică, electronică, metalurgie, mecanică, instalații etc.

### ASOCIAȚIA SPORTIVĂ

Asociația sportivă din cadrul Întreprinderii de transporturi s-a înființat la data de 20 octombrie 1929 sub numele de Clubul sportiv „ELECTRICA”, cu o singură secție sportivă — fotbal.

În anul înființării Administrația orașului cedează un teren de 56.460 mp pe Aleea Octavian Cioga (azi Aleea CFR) lângă Pădurea Verde unde în același an încep lucrările de amenajare a terenului de fotbal. În luna mai 1930 are loc inaugurarea acestui teren cu care ocazie se dă în folosință.

Lungimea arenei de fotbal este de 110 m și lățimea de 68 m. Tribuna a fost construită în anul 1932 avind o lungime de 50 m și lățime de 7,5 m. În



Echipa de fotbal „Ripensia” — I.E.T.

partea inferioară a tribunei s-au construit 4 garderobe, 2 băi cu apă caldă și 2 magazii.

În anul 1933 s-a construit velodromul pentru secțiile de atletism și ciclism. Pista velodromului este construită în jurul arenei. Lungimea totală — axă pistă — este de 750 m iar lățimea 9 m.

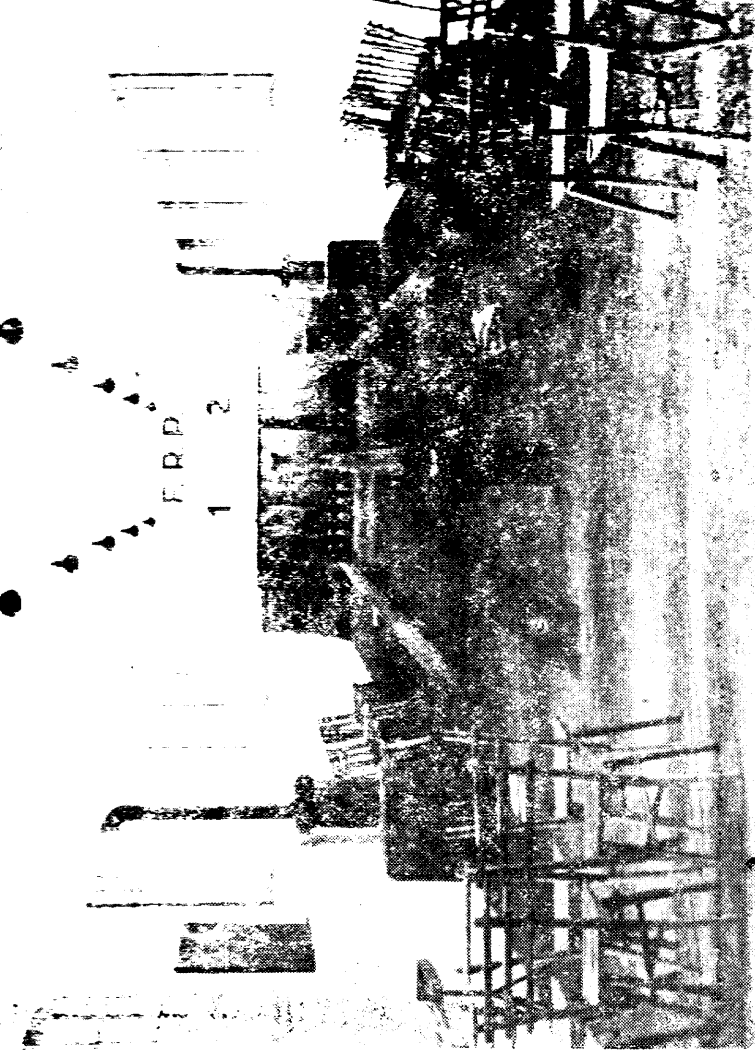
Din anul 1930 până în 1934 asociația își înființează noi secții sportive ajungând în acest an la 6 secții cu 7 discipline sportive: fotbal, atletism (cu două discipline: atletism și educație fizică și dans), ciclism, scrimă, tenis și vânătoare.

În anul 1937 se înființează secția de popice, cea de-a 7-a secție a clubului „Electronica”.

#### SECȚIA DE FOTBAL

Secția de fotbal se înființează în anul 1929 și în 1930 1931 participă la campionatul pe oraș în categoria a III-a.

Din anul 1931 până în 1934 participă tot la campionatul orașenesc în categoria a III-a.



Popicatul I.E.T.

În anul 1935 secția de fotbal număra 109 jucători din care: 35 jucători în echipa I-A și 35 în echipa I-B iar la cele două echipe de finereț au participat 39 jucători. Aceste echipe au jucat în campionatele pe oraș.

Echipa I-A a jucat în cursul anului 1935 două meciuri internaționale la Subotica și Apatin — Jugoslavia.

În anul 1938 echipa I-A intră în divizia B și rămâne în această divizie până în anul 1942, când retrogradează în regiune (divizia C nu era întințată).

În anul 1946 echipa de fotbal „Electrică” intră din nou în divizia B și se menține până în anul 1948 când retrogradează în divizia C (nuu înființată, iar în anul 1949 trece în regiune).

În anul 1950 Clubul „Electrică” înzionalizează cu asociația sportivă „Batala” și devine Asociația sportivă „Progresul”.

Din anul 1948 până în anul 1969 participă la toate campionatele pe regiune.

Pe perioada 1946 — 1969 secția de fotbal „Progresul” activează cu 3 echipe: echipa I seniori, o echipă de finereț și o echipă de puiet.

## SECȚIA ATLETISM

Secția atletism s-a înființat în anul 1933 cu o subsecție de educație fizică și dans.

La înființare această secție avea 25 de băieți și 5 telet. Exercițiile de lungă, aruncare cu discul, cu sulița, cu greutăți, sărituri în lungime și înălțime s-au executat pe arena de fotbal.

De-a lungul a peste 3 decenii secția de atletism a dat o serie de atleți valoroși, unii dintre ei reprezentând culorile României în străinătate, aștia fiind la aruncare cu discul : Raica Aurel și Raica Mihail ;

la 100 - 200 metri sprint : Lupșa Eugen ;

la săritură în înălțime : Sötter Ion și Iolanda Balaș (provenienți de la „Electrica“).

## CICLIISM

Secția de ciclism s-a înființat în anul 1934 cu 8 membri. În 1935 numărul membrilor crește la 10.

Secția de ciclism participă la o serie de competiții sportive câștigând o serie de mențiuni și de medalii. Anul când această secție este la apogeul ei este 1935 când membrii ei câștigă la diferite concursuri 12 medalii pe locul I, 7 pe locul II și 8 pe locul III.

Secția de ciclism funcționează până în 1948 când din lipsa de membri se desființează.

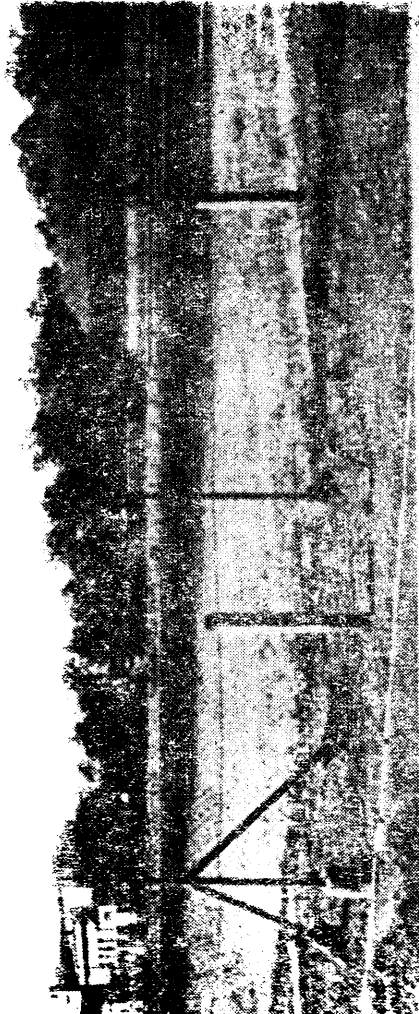
## SECȚIA DE SCRIMA

S-a înființat în anul 1934 cu 6 membri și s-a menținut până în anul 1949 când se desființează în urma separării Uzinei electrice de Transportul în comun.

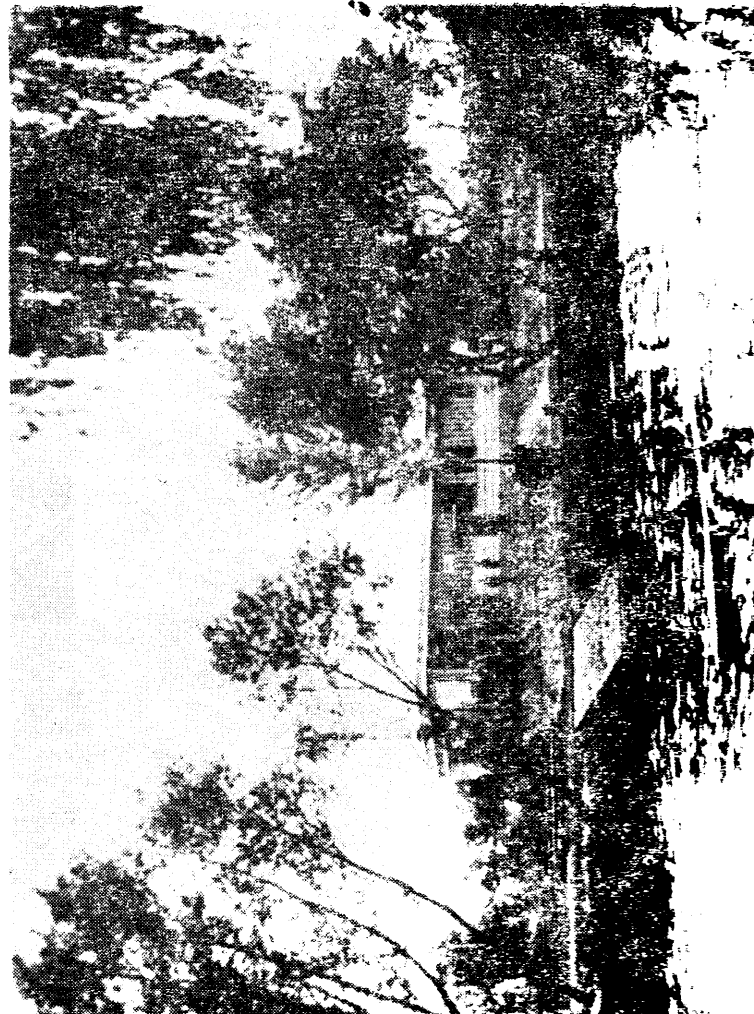
În timpul celor 15 ani de existență la această secție au participat 13 membri, din care s-au remarcat : Constantin Buloiu, Teodor Caba, Alexandru Breter, Cornel Pitariu, Gheorghe Vasilescu etc.

## SECȚIA DE TENIS

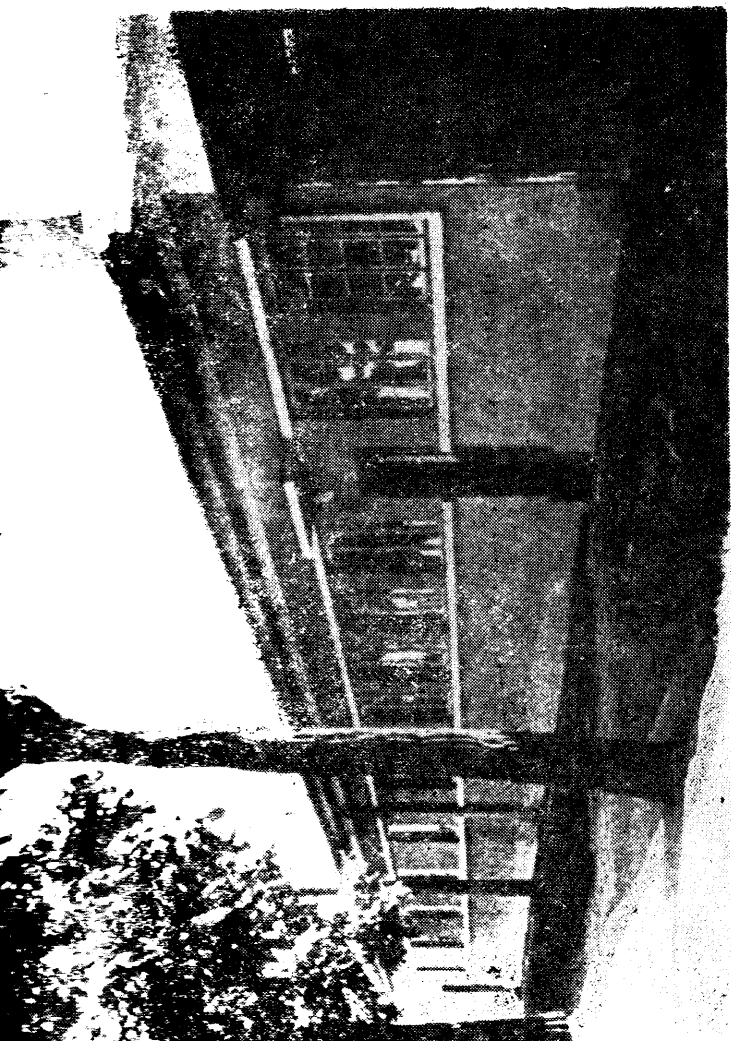
Secția de tenis ia ființă în anul 1934 cu 15 membri sub conducerea antrenorului Duscheneec, se menține până în anul 1949, când se separa Uzina electrică de Transportul în comun, devenind fiecare întreprindere separată. Jocurile s-au desfășurat pe arena din curtea uzinei electrice și în curtea depoului de tramvaie nr. 3.



*Începutul sportivului. Vedere spre Casa Culturală*



*Strand J.E.T.*



*Popicaria I.T.T.*

## SECȚIA POPICĂRIE

Amatorii jocului de popice din cadrul întreprinderii s-au constituit la 5 august 1937 într-o asociație, care a fost contopită la 16 martie 1939 cu clubul sportiv „Electrica”. În acest an este terminată construcția sălii de popicărie în lungime de 40 m și 6,5 metri lățime, cu două piste asfaltate.

Membrii secției de popicărie de-a lungul a peste 3 decenii de existență au luat parte la o serie de competiții sportive clasificându-se de 4 ori campioni regionali.

Numărul membrilor de la înființare pînă în prezent s-a menținut între 16 și 21 organizații în două echipe.