

AUTOMOBILE ÎN CHIȘINĂUL INTERBELIC



Ion Valer XENOFONTOV

Doctor în istorie, conferențiar universitar, cercetător științific coordonator la Facultatea de Istorie și Filosofie a Universității de Stat din Moldova.

Domenii de interes: istoria războiului sovieto-afghan, istorie militară, istoria medicinei, mentalități, istorie urbană, studii de istorie orală, cercetări enciclopedice.

A publicat circa 500 de articole și studii științifice, inclusiv volume pe teme de istoria românilor și universală contemporană, în țară și străinătate. Cele mai recente volume: *Az Afganisztáni háború* (1989–1989)/ Fordította: Bandi István, Budapest, Zrínyi Kiadó, 2024; *Istoria contemporană*. Dicționar enciclopedic, Chișinău, Editura USM, 2023 (coautor); *Profesorul Vladimir Potlog (1927–2022): Povestea vieții*. Studiu de istorie orală, Chișinău, Lexon-Prim, 2022, (coautor); *Războiul din Afghanistan (1979–1989) în memoria participanților din RSS Moldovenească*. Ediția a II-a, revăzută și adăugită, Ed. Lumen, Iași, 2020; *Războiul sovieto-afghan (1979–1989). Studiu de istorie orală. Percepții. Documente*. Ediția a doua, revăzută și adăugită, Ed. Lumen, Iași, 2020 etc.

Automobile în Chișinăul interbelic

Rezumat. Pe baza surselor de arhivă, autorul scoate în evidență unul din elementele inovative de epocă, și anume utilizarea automobilului în cel de-al doilea oraș al României întregite, după numărul populației. Autovehicolul este prezentat din perspectiva etichetei sociale, a realităților decurse din cotidianul citadin, care vine în unison cu dezvoltarea economică și culturală a orașului. Se fac comparații de utilizare a automobilului în România cu alte state. Se prezintă dificultățile generate atât de întreținerea autovehicolelor (carburanți, consumabile, starea precară a drumurilor, menținerea și reparația tehnicii etc.), cât și cazuri de accidente. Pentru a conduce, șoferii urmau să dispună de permise (eliberate de Prefectura Poliției Chișinău) și fișe medicale. Despre dezvoltarea ramurii automobilisticii ne vorbește și faptul constituirii și activității Sindicatului Profesional al Șoferilor din Basarabia și Societatea Moldovenilor Automobilisti. În cadrul Primăriei Chișinău a activat o Secție de Automobile. Ca studiu de caz, a fost prezentat garajul ministrului delegat al Guvernului Român în Basarabia. O atenție aparte a fost acordată stării infrastructurii, element inerent al utilizării automobilelor.

Cuvinte cheie: automobile, infrastructură, etichetă socială, Chișinău, interbelic, România.

Automobiles in interwar Chișinău

Abstract. Based on archival sources, the author highlights one of the innovative elements of the era, namely the use of the automobile in the second largest city of Romania as a whole, by population. The vehicle is presented from the perspective of social etiquette, of the realities of daily life in the city, which comes in unison with the economic and cultural development of the city. Car use comparisons are made in Romania with other countries. The difficulties generated both by vehicle maintenance (fuel, consumables, poor condition of roads, maintenance and repair of equipment, etc.) and accident cases are presented. In order to drive, drivers had to have licenses (issued by the Chișinău Police Prefecture) and medical records. The establishment and activity of the Professional Union of Drivers from Bessarabia and the Society of Moldovenilor Automobilisti also tell us about the development of the automotive industry. Within the Chișinău City Hall, an Automobile Section has been activated. As a case study, the garage of the delegated minister of the Romanian Government in Bessarabia was presented. Special attention was paid to the condition of the infrastructure, an inherent element of the use of automobiles.

Keywords: automobiles, infrastructure, social etiquette, Chișinău, interwar, Romania.

Automobilul între etichetă socială și realități cotidiene. Automobilul a fost apreciat drept o „minunăție invenție a veacului, care desființează distanțele ca un simplu capriciu ministerial orice inamovibilitate, și soarbe kilometrii cu setea cu care sug politicienii din țâța lăptoasă a bugetului oficial” [1, p. 531-531]. Automobilul, simbol al prosperității interbelice, scotea în evidență ierarhia deținătorului, la fel cum în perioadele anterioare era trăsură. În România erau prezente marile companii auto internaționale, ocupând locuri vizibile la București, pe Calea Victoriei. Pentru români, automobilul a reprezentat un produs de lux în perioada interbelică. O statistică pentru anul apogeuului economic – 1938 – demonstrează faptul că un automobil revenea la 565 de persoane. Pentru comparație, un automobil revenea la patru persoane în SUA, șapte – în Noua Zeelandă, opt – Canada, nouă – Australia, 19 – Marea Britanie și Franța, 44 – Germania, 59 – Olanda, 45 – Elveția, 99 – Italia, 144 – Cehoslovacia [2, p. 1-2].

O problemă serioasă pentru proprietarii de automobile era infrastructura rutieră precară [3, p. 55]. Nu în zadar reprezentantul Camerei de Comerț din Basarabia în Uniunea Camerelor constata în anul 1937 o realitate dură: „Domnilor, oriunde se face turism, oricine are mașină, pleacă undeva. Eu vă rog să-mi spuneți dacă dintre D-vs. a mers cineva cu mașina în Basarabia ca să vadă Chișinăul. Nu cred să fie cineva” [4, p. 19].

Gheorghe Bezviconi afirma că sportivul Vladimir, mezinul lui Constantin Stamati-Ciurea, a fost prima persoană care a adus automobilul în Basarabia [5, p. 46]. Primele automobile în Chișinău apar la începutul sec. XX. Zilnic circulă câte o mașină între capitala Moldovei și cea a Basarabiei, – sau de la Iași la Chișinău sau de la Chișinău la Iași. Un drum de la Iași la Chișinău în automobil se făcea pe parcursul a șase ore [6, p. 1]. La 28 octombrie 1938, au sosit cu automobilul la Chișinău de la Tighina ministrul de interne Ion Mihalache însoțit de ministrul fără portofoliu Pan Halippa.

Pentru a conduce automobile, șoferii urmau să dispună de permis (cu prezentarea sem-

nalementelor fizice, domiciliu) și fișă medicală. În Chișinău permisul de conducere era eliberat de Prefectura Poliției [7, f. 2, 8, 9].

Mașinile erau implicate în diferite accidente rutiere. Unele secvențe parcă erau dintr-un film american. De exemplu, în noaptea de 17 septembrie 1926, „câțiva domni și doamne, cari mergeau cu automobilul pe strada general Broșteanu au tras mai multe focuri de revolver. Din fericire orele fiind înaintate și publicul rar pe străzi n-a fost nimeni rănit. Patrula condusă de subcomisarul Domete a încercat să oprească automobilul însă n-a reușit deoarece automobilul mergea cu o mare viteză” [8, p. 3]. Un alt caz ține de 13 februarie 1927, la ora 14:00, atunci când la colțul dintre str. Alexandu cel Bun și Regele Carol a avut loc un accident de automobil. Mașina nr. 80, a lovit-o pe Maria Mantiuruicova, în vârstă de 66 ani. Victima a fost transportată la spital unde i s-a constatat o coastă ruptă și numeroase leziuni [9, p. 2].

O problemă dificilă în perioada imediată Marelui Război era criza energetică. În contextul unei lipse acute de petrol, în 1919, în gara Chișinău au sosit 11 vagoane de produse petroliere [10, f. 66]. În 1926, la depozitul central al Societății Anonime „Distribuția” (str. Vasile Lupu, nr. 12) se putea cumpăra benzină ușoară rafinată pentru automobile și trebuințe casnice la prețul de 12,25 lei; ulei special „Osin” pentru automobilele de toate tipurile, autobuze, autocamioane și tractoare la prețul de 55 lei [11, p. 4].

Proprietarii de automobile puteau apela la o infrastructură variată ce asigura menținerea tehnicii. În acest sens, în Chișinău funcționau mai multe structuri comerciale specializate în domeniul auto.

Fabrica „Economica” a lui Mazor și Cotlar se afla pe str. Haralambie, nr. 4. Comercializarea uleiurilor minerale, benzinei și a petrolului o realizau: I. Alterman și Izbeșevschi (str. Bucovinei, nr. 34), I.M. Averbuh (str. Sf. Ilie, nr. 29), I. Berman și Co (str. Salganaia, nr. 16), I. Chelerman și fiul (str. Schmidt, nr. 191), Ș. Eidelman (str. Schmidt, nr. 91), H. Feldman (str. Schmidt, nr. 81), A. Goldah (str. Tighinei, nr. 40), S. Gurevici (str. Schmidt, nr. 89), Goroviți

și Leibovici (Bariera Sculeni), L. Leibovici (str. Bulgară, nr. 75), A. Lunianschi (str. Schmidt, nr. 73), A. Malciuc (str. Armeană, nr. 47), M. Rozenboim (str. Tighinei, nr. 24), Sahnovschi și Patlajan (str. Bulgariei, nr. 75) [12, p. 166].

Societatea „Zelit” – W. Zelțer și V. Litvenci, cu sediul pe str. Pușkin, nr. 42, comercializa acumulatori „Rova” pentru auto și radio, cauciucuri și camere marca „Englebert” pentru auto și motociclete, manometre, ungătoare pentru automobile. Se acceptau comenzi pentru orice tip de mașini [13, p. 122].

La Garajul Central „P.A. von Gheiking”, amplasat pe str. Ștefan cel Mare, nr. 162, se repara automobile, executau diferite piese pentru automobile, lucrări de strungărie, vopsit de automobile.

Cele mai multe ateliere de vulcanizare, sudură și autogenă se aflau pe str. Alexandru cel Bun. Acestea erau deținute de A. Baranov (nr. 118), A. Crețu, M. Volodovschi (nr. 99). Șoferii mai puteau apela la serviciile vulcanizărilor „Colombia” (str. Broșteanu, nr. 62), „Milano” (str. Țmidt, nr. 102), „Paris” (str. Broșteanu) [12, p. 34, 171]. Garajul „Auto-Paris” de pe str. Schmidt, nr. 117, oferea instalații moderne, având și un atelier de vulcanizare.

Spre 1940, în Chișinău funcționau două societăți de transport: „Autotransport” (str. Schmidt, nr. 90) și „Camion-Transport” (str. Vasile Alecsandri, nr. 10) [14, p. 117].

Sindicatul Profesional al Șoferilor din Basarabia avea sediul pe str. Schmidt, nr. 120, înregistrat la 12 aprilie 1928 de Tribunalul jud. Lăpușna [15, f. 7v]. A apărut la inițiativa a 34 de membri, din care făceau parte: inginerul Mistislav Podoba, avocatul Nicolae Glisman și 29 de șoferi. Ședința de înființarea a Sindicatului a avut loc la Primăria Chișinău. Președintele Consiliului de Administrație era Mistislav Podoba [15, f. 9-10]. Potrivit Statutului, scopul Sindicatului era „apărarea intereselor profesionale ale membrilor Sindicatului, dezvoltarea cunoștințelor profesionale și prestigiului moral al lor, precum și înființarea diferitor instituțiuni și întreprinderi de ordin cultural, tehnic etc., în legătură cu profesiunea de șofer” [15, f. 12].



Fig. 1. Vladimir Stamatii-Ciurea, omul care a adus primul automobil în Basarabia [5, p. 46].

Garajul ministrului delegat al Guvernului Român în Basarabia. Garajul ministrului delegat al Guvernului Român în Basarabia se afla pe str. Kutuzov (localul fostei Zemstve Guberniale din Chișinău) [16, f. 104]. La 15 martie 1919 garajul era dotat cu 20 de automobile. De exemplu, Pan Halippa dispunea de un *Peugeot* nr. 55, provenit de la proprietatea Zemstvei guberniale; anterior P. Halippa a dispus de un *Berliet*, care era defectat și se afla în garajul Corpului V Armată. Nu există un local, mai ales personal și mai ales pentru servitor și portar. Mașinile stăteau afară și se defectau din cauza intemperiilor. Prin curtea garajului trecea multă lume ceea ce crea dificultăți în menținerea pazei. Garajul ducea lipsă de scule, strung, vulcanizator de anvelope, dinam, transmisie etc.

Pentru ameliorarea situației se propunea ca edificiul de la poartă să fie golit și pus la dispoziția personalului. La fel, casa în care locuia intendentul Zemstvei să fie eliberată și pusă la dispoziția secției pentru cancelarie și celelalte necesități. Magazia Directoratului de Instrucție Publică urma să fie golit și pusă la dispoziția (personalul) Secției. Localul de arhivă al Zemstvei trebuia eliberat sau se propunea micșorarea numărului de odăi, oferindu-se posibilitatea Secției să-și formeze în acele spații ateliere. De asemenea, se solicita de a interveni la Ministerul de Război ca să se aprobe, pentru Secție, eliberarea



Fig. 2. Automobilul „Nash” condus de C. Bugăreanu, în cursa Chișinău–Hâncești, 29 iunie 1929 [31].

din garajul Corpului V Armată a sculelor și instrumentelor necesare. La 1 aprilie 1919, în garaj erau în reparație șapte mașini, activând un singur maestru-fierar.

În august 1919, în Secția de Automobile a primăriei activau 34 de persoane [16, f. 309-309v]. La 26 mai 1920, M. Baranov, angajatul Secției Automobile, îl informa pe ministru delegat: „Printre personalul de serviciu sunt persoane care stăruiesc pentru interesele lor personale. Printre funcționarii garajului sunt persoane necinstite și prin manoperele lor stânjenesc bunul mers al afacerilor garajului” [17, 127 f.]. Toader Costin era șef de Birou în Cancelarie și detașat ca șef al Secției de Automobile. Pentru postul de șef de Secție de Automobile avea un salariu de 600 lei [16, f. 221]. O inspecție financiară constata că dacă T. Costin a depus o muncă intensă pentru amenajarea garajului, care se prezintă într-o stare destul de bună, în ceea ce privește operațiile de contabilitate aveau carențe ce țineau de necunoașterii legii de contabilitate, iar ajutorul său – V. Mește de asemenea nu se pricepea la aceste operațiuni [16, f. 276v]. La 19 mai 1919, Toader Costin, șeful Secției de automobile a fost înlocuit de Bonciu. A existat o fluctuație majoră a conducerii Secției de automobile. Ioan Veșnic, șeful Serviciului automobile al Delegatului Gu-

vernului, și-a dat demisia la 1 mai 1920, iar la 4 iunie 1920 a fost numit Baranov șef al Garajului [18, f. 32, 78]. Un alt șef a fost Gh. Oțel, basarabean, căsătorit [19, f. 250].

I. Varzari, directorul Spitalului de Boli Mintale și Nervoase Costiugeni, solicita la 26 august 1919, un automobil de o putere mijlocie. Întreținerea lui nu ar fi adus o cheltuială în plus deoarece ținerea a doi cai și a vizitiului, costa cca 1 500 lei lunar, cu această sumă s-ar fi putut lejer întreține automobilul solicitat [16, f. 175].

La 20 mai 1920, Pan Halippa, reprezentantul Guvernului Român în Basarabia, solicita reorganizarea Serviciului de tracțiune a automobilelor în Basarabia, cerând predarea garajului central din Chișinău, în seama ministrului delegat, cerere respinsă însă de Ministerul de Război [16, f. 14-15, 30].

Automobilele oficialelor au fost implicate și în accidente rutiere. Astfel, la 30 martie 1920, ora 08:30 șoferul Ion Calpum, trecând cu automobilul nr. 5 al Directorului de Industrie și Comerț pe str. Pușkin pentru a se deplasa la Directoratul de Interne în dreptul Casei nr. 13, a dat peste birjarul Anton Mamescolov pe care l-a rănit la cap și picior, acesta fiind transportat de urgență la spital [20, f. 2].



Fig. 3. Automobilul „Studebaker” condus de inginerul M. Podoba, în cursa Chișinău–Hâncești, 29 iunie 1929 [31].

Societatea Moldovenilor Automobiliști.

În Rusia țaristă exista Societatea Imperială a Automobiliștilor cu mai multe filiale, dintre care cea mai apropiată de Basarabia se afla la Odesa, ai cărei membri erau automobiliști basarabeni. Depozitul de benzină al Societății Automobile din Odesa înainte de război era la Chișinău. Se afla pe lângă depozitul lui Nobel. De menționat faptul că hărți automobile din Rusia nu existau [16, f. 191].

În 1918 s-a organizat Societatea Moldovenilor Automobiliști la Chișinău, statutul căruia a fost aprobat de Tribunalul Chișinău (președinte Stepan L. Luzghin) la 26 martie/8 aprilie același an [21, f. 26]. Activitatea Societății, din cauza lipsei benzinei, uleiului, cauciucului, diferitor accesorii de rezervă pentru automobile, întâmpina dificultăți funcționale. La 12/25 martie 1918, sub egida Societății urma să fie deschisă o școală de șoferi-mecanici [22, p. 4]. Cu o lună mai înainte, baronul Petru Al. Heyking, șeful garajului Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldovenești, intenționa și el să deschidă cursuri de șoferi [23, p. 2]. Începând din 1919, administrația Societății a început să se ocupe de furnizarea benzinei și uleiului. Societatea dorea

să inițieze cooperarea cu Clubul Automobiliștilor din Vechiul Regat. Mihail T. Suruceanu era președintele Societății Moldovenești a Automobiliștilor, secretar fiind căpitanul Anatol I. Fiodorov, sediul Societății fiind pe str. Kutuzov, nr. 39 [24, p. 239].

La Chișinău, existau filiale ale Automobil Club „Regal Român” și „Jockey Club”. La 29 iunie 1929 a fost organizată o cursă automobilistică Chișinău–Hâncești.

Starea infrastructurii. Deoarece una dintre cele mai importante probleme în epocă era cea a infrastructurii, am considerat necesar să abordăm și acest aspect.

Potrivit datelor furnizate de Direcția Poduri și Șosele din Chișinău, în 1918, în Basarabia existau 253710 m șosele. Șoselele Chișinău–Criuleni însumau 40 660 m, Chișinău–Orhei – 36 700 m, Chișinău–Costiugenii – 6 250 m. În comparație cu situația din vechiul Regat și mai ales din Transilvania, cea din Basarabia era una mai precară. În 1920, în urma solicitării Comandamentului Militar al Basarabiei începea construcția șoselei Chișinău–Băcioi–Rezeni–Gara Zloți, infrastructură lăsată în părăsire



Fig. 4. Automobil, simbol al prosperității, în fața redacției ziarului „Cuvântul Basarabiei”, 29 iunie 1929 [32].

în 1921, după ce s-au terminat 14 km din 38 km, cât era lungimea totală a șoselei proiectate. Abia în anul 1925 s-a reluat problema construcției șoselelor în Basarabia, în mod special a șoselelor de interes militar. S-au alocat credite de 150 mil. de lei pentru construcția de șosele în Basarabia, fiind construite 150 km de terasamente de șosele cu militari și populație civilă, dar, din diferite împrejurări, nu s-au împietruit și dat în circulație decât 25 km de șosele, din care 10 km în jud. Lăpușna [25, p. 1].

Infrastructura și mobilitatea cetățenilor și a celor care vizitau Chișinăul era obstrucționată de nivelul precar al drumurilor. De exemplu, în 1926, ziarul *România Nouă* informa că pe strada Miron Costin (fosta Popovschi pereulok), aflată la o distanță de patru cartiere de Primăria or. Chișinău se afla un „șanț, adânc săpat de ploii, care se întinde până la sfârșitul *cvartalului* (cartierului – *n.n.*). Prin el se mișcă *sanitarii* voluntari cu patru picioare în goană după coji de pepeni și murdăria, care plutește prin șanț”. „Frumusețea” șanțului era asigurată și de „împroșcatul cu solzi de știucă în loc de *confeti* și cu mațe de găină *cușer*, în loc de *serpentine*, pe cari harnicele balabuste (nevastă, soție – *n.n.*) le aruncă energic

prin geamuri, exploatând drept ladă de gunoi, darul naturii, șanțul pe care gospodarii orașului îl lasă cu bunăvoință în folosire comună [...] răspândește în jurul său un miros înăbușitor, iar în vremea secetei, murdăria, fiind transformată de *sanitari* în praf și răpită de vânt, împrășcă ochii trecătorilor, pătrunde în plămâni – și așezându-se pe haine, pătrunde împreună cu ele în locuințele cetățenilor” [26, p. 2]. A existat un caz în care un țăran ce pleca să-și vândă carul cu fân a ajuns în acel loc. Animalele s-au împotmolit în șanț, iar „țăranul în sfârșit, a dejugat boulenii și punându-se pe proțap, a început să pomenească strămoșii consilierilor primăriei orașenești; însă din fericire în acest moment treceau în apropiere mai multe care deșarte. Balabusta a intrat cu oamenii în tratative și mai adăogându-se alți boi, carul a fost introdus în curte” [27, p. 2].

În a doua jumătate a anilor 1930 s-au intensificat lucrările de construcție a șoselelor Chișinău-Tighina, Chișinău-Călărași-Iași [27, p. 6].

O problemă acută era întreținerea drumului Muncești. Acest traseu era afectat de ploile torențiale, care adunau nisip lângă fântânile din cauza scurgerii apei din drumul Băcioi, fiind astfel împiedicată circulația mașinilor, trăsurilor și



Fig. 5. Cursă automobilistică pornită de la Câmpul Sportiv „Regele Ferdinand I”, 21-22 septembrie 1929 [32].

căruțelor. Secția salubritate din cadrul Primăriei Chișinău nu dispunea de fonduri suficiente pentru curățarea orașului, în mod special al drumului Muncești, de aceea, în august 1938, solicita un credit extraordinar de 10000 lei [28, f. 54].

Cea mai mare aglomerație se forma pe bd. Alexandru cel Bun: „claxonează automobilele, trec birjele, bangăna tramvaiele, iar alături pe trotuarul asfaltat, se preumblă publicul” [29, p. 2]. La sfârșitul anilor 1930 în Chișinău circula deja și taxiuri [30, p. 3].

Considerații finale. Chișinăul a asimilat cu „lăcomie” noile realizări de mobilitate din epocă. Au fost utilizate elementele vechi de transport (trăsurile, tramvaiul, trenul), dar a început să fie aplicată și aviația, automobilele, taxiurile. O problemă precară o constituia cea a calității drumurilor, fapt sesizat, în mod special, în afara urbei. Automobilul a reprezentat un atribut al etichetei înalte în societate, marcând prestigiul social și economic al proprietarului.

Referințe bibliografice:

1. Cronicarul Dâmboviței [Petru Locusteanu]. *Două zile la Chișinău. Impresii din oraș. Întoarcerea cu*

automobilul. În: „Greerul”, an. II, nr. 67, 7 iulie 1918.

2. Simionescu, Eufrosina. *Amintiri din Chișinău*. În: „Opinia”, an. XXXVI, nr. 9699, 9701 și 9702, din 26, 28 și 29 iulie 1939.

3. Zamfir, Cătălin. *Istoria socială a României*, ediția a II-a. București: Editura Academiei Române, 2019.

4. *Cuvântarea d-lui Fircă*. În: „Basarabia Economică”, an. 19, nr. 7, 1937.

5. *Din trecutul nostru. Revistă istorică*. Chișinău: Tipografia Uniunii Clericilor Ortodocși din Basarabia, an. 3, nr. 15-16, 1934.

6. *Lumina*, an. II, nr. 301, 4 iulie 1918.

7. Direcția Generală Arhiva Națională a Agenției Naționale a Arhivelor (infra: DGAN a ANA), F. 679, inv. 1, d. 366, f. 2, 8, 9.

8. *Întâmplări din Chișinău*. În: „România Nouă” (Chișinău), an. III, 91 (314), 19 septembrie 1926.

9. *Accident de automobil*. În: „România Nouă” (Chișinău), an. IV, 34 (431), 16 februarie 1927.

10. ANA, DGAN, F. 723, inv. 1, d. 19.

11. [Publicitate]. În: „România Nouă” (Chișinău), an. III, nr. 97 (320), 1926.

12. *Anuarul Orașului Chișinău și al județelor din Basarabia și cu Calendarul pe anul 1924* = Адресно-Справочная книга „Весь Кишинев” с уездами Бессарабии и Календарь на 1924 год / Adresno-Spravochnaya kniga „Ves' Kishinev” s uyezdami Bessarabii i Kalendar' na 1924 god, Chișinău: Editura „Ș. Șapoșnik” (str. Sinadino, 45), 1924.

13. [Publicitate]. În: „Basarabia Economică”, an. 19, nr. 1, ianuarie 1937.
14. Anuarul Chișinăului pe anul 1940 /Alcăt.: Al. Terziman și I. Kalughin, Chișinău: Editura Arpid, 1940.
15. Arhivele Naționale ale României (București), F. Ministerul Muncii, d. 78/1928.
16. ANA, DGAN, F. 723, inv. 1, d. 34.
17. ANA, DGAN, F. 723, inv. 1, d. 35.
18. ANA, DGAN, F. 723, inv. 1, d. 46.
19. ANA, DGAN, F. 723, inv. 1, d. 45.
20. ANA, DGAN, F. 723, inv. 1, d. 30.
21. ANA, DGAN, F. 39, inv. 12, d. 190.
22. Сфатул цэрий, nr. 54, 10 martie 1918.
23. Сфатул цэрий, nr. 46, 28 februarie 1918.
24. Agrigoroaiei, Ion; Palade, Gheorghe. *Basarabia în cadrul României întregite (1918–1940)*. Chișinău: Universitas, 1993.
25. [Inginer] Nicolaie. Șoselele *Basarabiei*. În: „România Nouă” (Chișinău), an. IV, nr. 10 (407), 16 ianuarie 1927.
26. Brumăriu, „Șanțul” lui Miron Costin. În: „România Nouă” (Chișinău), an. III, nr. 97 (320), 1926.
27. *Drumurile în Basarabia*. În: „Basarabia Economică”, an. 19, nr. 7, 1937.
28. ANA, DGAN, F. 1404, inv. 1, d. 951.
29. Georghe Meniuc, *Chișinăul nocturn*. În: „Gazeta Basarabiei” (Chișinău), an. III, nr. 560, 18 mai 1937.
30. Camilar, Esebiu. *Prin codrii Orheiului Reportaj cu trenuri, cu mașini și cu șosele basarabene*. În: „Iașul”, an. VI, Seria II, nr. 101, 30 iulie 1938.
31. Site-ul: <https://oldchisinau.com>
32. Colecția foto Iurii Șveț.
33. Activitatea edilitară a Consiliului municipal din Chișinău. Campaniile 1934–1935–1936 sub primariatul d-lui I.T. Costin, Chișinău, 1937, p. 198

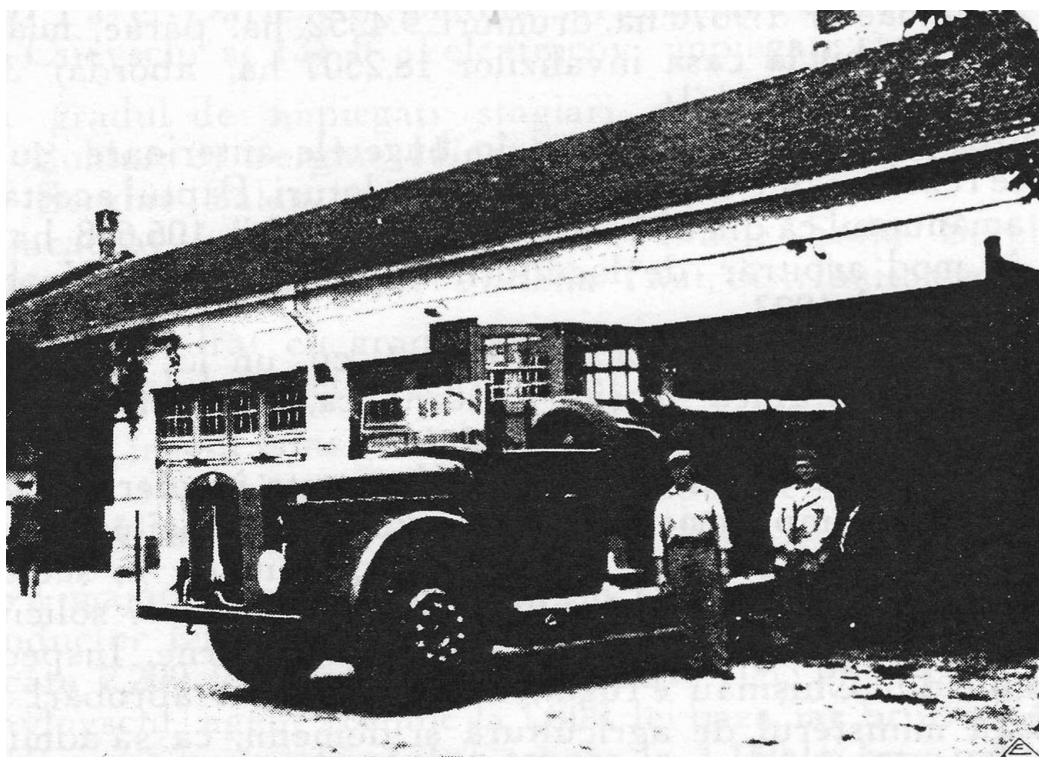


Fig. 6. Mașina de incendiu „Magirus” cumpărată de Primăria Mun. Chișinău pentru Compania de Pompieri, cca 1935 [33, p. 198].