Transportul public sibian. De la origini până la declanșarea celui de al Doilea Război Mondial

Adrian ISTRATE-PAUL, George-Cătălin BUTOERU, Iulia Maria AXENTEA & Răzvan C. POP

Universitatea „Lucian Blaga" din Sibiu, Facultatea de Ştiinţe Socio Umane,
Departamentul de Istorie, Patrimoniu şi Teologie Protestantă
Lucian Blaga University of Sibiu, Faculty of Socio-Human Sciences,
Department of History, Heritage and Protestant Theology
E-mail: adrian.istrate@ulbsibiu.ro, catalin.butoeru@ulbsibiu.ro,
iuliamaria.axentea@ulbsibiu.ro, razvancodrut.pop@ulbsibiu.ro

THE PUBLIC TRANSPORT OF SIBIU: FROM ITS ORIGINS TO THE BEGINNING OF THE SECOND WORLD WAR

Abstract: Despite the political and economic decline that Sibiu has suffered into the second half of the Nineteenth Century, the city was fortunate to have ambitious, visionary and professional people as was the case of Carl Wolff. His ambition to electrify the city of Sibiu and its surroundings and to lay the foundations of an electric public transport system, eventually led to the construction of the Sadu I Hydroelectric Power Plant, which was put into operation in 1896, and to the development of an electrical network, which was developed and expanded in the following years.In the short term but also in the medium and long term, the electrification of the city of Sibiu and the development of the public transport network, brought considerable benefits to the city, allowing its transformation in a modern and developed city and increasing the mobility of the city, throughout the Twentieth Century and now in the Twentyfirst Century.
Keywords: Sibiu, Transylvania, Electricity, Public Transport, Carl Wolff

Citation suggestion: Istrate-Paul, Adrian, George-Cătălin Butoeru, Iulia Maria Axentea, and Răzvan C. Pop. "Transportul public sibian. De la origini până la declanșarea celui de al Doilea Război Mondial." *Transilvania,* no. 8 (2022): 74-81.
https://doi.org/10.51391/trva.2022.08.09.

Textul acestui articol este rezultatul cercetării realizate de studenţii Universităţii Lucian Blaga, Departamentul de istorie, Patrimoniu şi Teologie Protestantă, în cadrul Școlii de Vară ASTRA a Festivalului de Film și Istorii Râșnov, ediția a XII-lea desfășurată în perioada 21-30 august 2020. Proiectul este organizat de Asociaţia Mioritics și finanțat de către The Black Sea Trust for Regional Cooperation proiect al German Marshall Fund of the United States. Proiectul s-a concretizat prin realizarea unei cercetări, a unei serii de expoziţii în Sibiu şi Râşnov precum şi a unor dezbateri în cadrul evenimentului mai sus amintit.

Premisele realizării sistemului public de transport. Electrificarea Sibiului.

Introducerea primului sistem de transport public în orașul Sibiu este rezultatul procesului de electrificare a zonei sibiene în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, realizat în urma eforturilor depuse de către economistul, jurnalistul și omul politic dr. Carl Wolff (1849-1929) și de inginerul, constructor german Oskar von Miller (1855-1934) în construirea hidrocentralei din localitatea Sadu, hidrocentrală ce poartă numele de Sadu I. În contextul unei decăderii economice dar şi politice a orașului

Sibiu, datorată evenimentelor istorice desfășurate în a șaptea decadă a secolului al XIX-lea, evenimente care au dus la dispariția Transilvaniei ca entitate autonomă și a integrării ei în regatul Ungariei ca parte a Imperiului dualist Austro – Ungar, Carl Wolff a intuit că electricitatea poate juca un rol primordial în reînvigorarea vieții economice a orașului. Din acest motiv, el a dorit să ofere orașului Sibiu beneficiile curentului electric produs ieftin prin hidrocentrale electrice locale[1]. Pentru a pune în aplicare această viziune, în anul 1891, a fost înființat Comitetul pentru Întrebuințarea Curentului Electric în Sibiu și Împrejurimi[2]. În același an, o comisie formată din Carl Albrich Sr., Julius Sigerius și Gustav Fabritius au fost trimiși la Expoziția Electro-Tehnică Internațională de la Frankfurt am Main, în Imperiul German, pentru a se familiariza cu cele mai noi inovații și realizări ale industriei electrice[3]. Revenind la Sibiu, cei trei redactează un raport pe care îl înmânează Consiliului Local. Dânşii recomandau construirea unei hidrocentrale și utilizarea curentului alternativ[4].

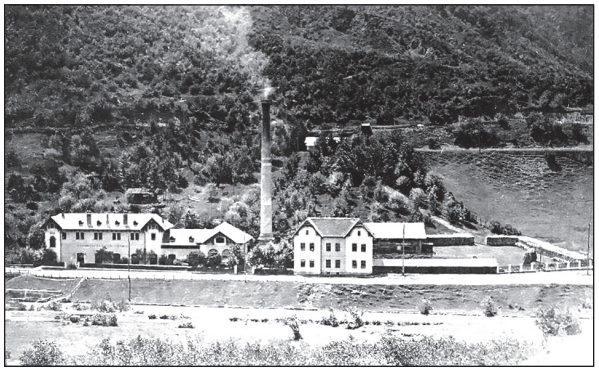


Fig. 01.: Hidrocentrala de la Sadu I, construită în 1896. Fotografie din anul 1908. Sursa: facebook.com/Alt-Hermannstadt in Ansichtskarten, Fotos, Gemälden und Grafiken.



Fig. 02.: Carl Wolff. Fotografie din anul 1874.

Lucrările la hidrocentrala de la Sadu au demarat la 1 iunie 1895 iar timpul alocat pentru finalizarea lucrărilor a fost fixat pe o perioadă de 18 luni, mai exact până la 1 ianuarie 1897. Documentația necesară lucrării a fost întocmită de către inginerul Oskar von Miller, după cum este relatat într-un articol publicat în Zeitschrift für Elektrotechnik. Pe șantierul hidrocentralei de la Sadu au fost prezenți un număr de peste 500 de muncitori[5]. Centrala era prevăzută cu 2 turbine hidraulice verticale de tip Girard care fuseseră fabricate la Budapesta. Fiecare dintre acestea avea 260 CP și 250 rotații/ minut precum și o singură mașină cu aburi aceasta având 260 CP și 167 rotații/ minut. Combustibilul folosit a fost lemnul. Inaugurarea uzinei electrice de la Sadu a avut loc la data de 16 decembrie 1896, odată cu pornirea instalațiilor de transport și de distribuție a electricității. Acest eveniment de o mare importanță în acele zile, a fost descris și elogiat pe larg în presa locală deși, inițial, această idee părea destul de vagă și greu de realizat, fiind privită cu mult scepticism. Procesul de electrificare a stat la baza unor importante schimbări de natură socio-economică, printre care și introducerea ulterioară a transportului public electric[6]. Instalațiile electrice construite în zona Sibiului în anul *1896 „au constituit unul dintre primele sisteme regionale electro-energetice la nivel european*" așa cum afirmă Marcel Stancu[7], cel care a studiat intens istoria electricității sibiene. Rețelele de distribuție alimentau, pe lângă iluminatul public, și consumatorii casnici dar și pe cei industriali. Sistemul electric regional inaugurat în anul 1896 reprezintă precursorul sistemului electro – energetic modern național al României.

Primele demersuri ale introducerii transportului public în Sibiu. Omnibusul.

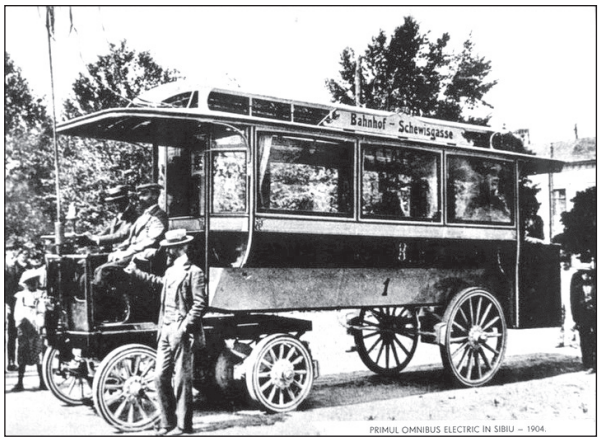


Fig. 03.: Primul omnibus electric în orașul Sibiu. Fotografie din anul 1904. Sursa: facebook.com/ Alt-Hermannstadt in Ansichtskarten, Fotos, Gemälden und Grafiken

Proiectul introducerii tramvaiului electric precedă acțiunii de construire și punere în funcțiune a centralei de la Sadu, el prezentând un proiect de construire a unei

linii de tramvai pe traseul Sibiu – Pădurea Dumbrava – Răşinari. Proiectul a fost susţinut la o conferinţă ţinută în 6 iunie 1893. În cadrul acelei prezentări Wolff menţionează faptul că Sibiului îi lipseşte un sistem de transport public cum sunt cele din Timişoara, Arad sau Braşov (unde existau tramvaie trase de cai respectiv acţionate cu aburi). Această demodare locală sibiană a fost în cele din urmă un avantaj. Astfel s-a propus sistemul tramvaiului electric[8]. Hermannstädter Elektrizitätswerk Aktiengesellschaft – Societatea pe Acţiuni Uzina Electrică din Sibiu – înfiinţată la 18 mai 1895, cea care gestiona hidrocentrala de la Sadu I dar şi procesul de electrificare a oraşului Sibiu şi ale împrejurimilor, s-a concentrat, în toată această perioadă, pe lărgirea infrastructurii electrice în Sibiu şi în împrejurimi. Astfel proiectul transportului public electric a trecut în plan secund. În cele din urmă, proiectul a fost readus în prim plan în anul 1903 cu ajutorul lui Oskar von Miller[9].

Investiţia într-o infrastructură de transport public pe şine presupunea un efort financiar considerabil. Carl Wolff propune o alternativă mai puţin costisitoare: omnibusului. Acesta a aflat de la Comisia trimisă la Expoziţia de la Frankfurt am Main din anul 1891, de dorinţa dorinţa firmei Allgemeine Elektrizitätgesellschaft (A.E.G.) din Berlin de a livra omnibuze electrice fără şine. Luând în considerare veştile venite din Germania şi Franţa despre transportul cu omnibuze care necesitau o investiţie mult mai mică – nefiind nevoie de şine – şi care erau foarte rentabile pentru oraşe mici, Societatea pe Acţiuni Hermannstädter Elektrizitätswerk A.G. a decis să achiziţioneze patru omnibuze cu instalaţiile de alimentare pentru curent de la A.E.G. Berlin[10].

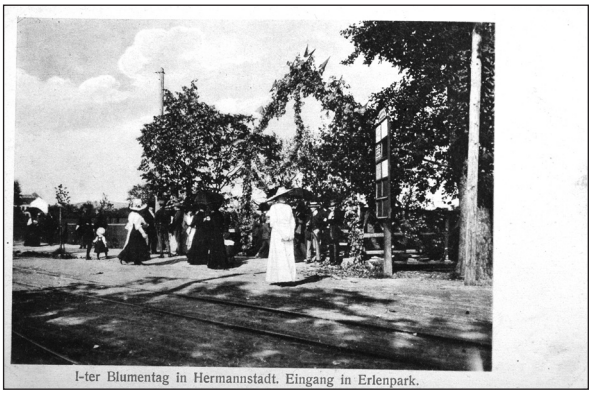


Fig. 04.: Staţia terminală din parcul SubArini.
Sursa: arhiva Marcel Stancu.

La începutul anului 1904, Ministerul Comerţului din Budapesta a acordat aprobarea necesară pentru construirea de conducte aeriene cu scopul de a pune în circulaţie omnibusul electric. Lucrările au început imediat după primirea aprobării, traseul (folosind denumirile actuale) ales fiind Piaţa Gării – strada General Gh. Magheru – Piaţa Mare – strada Nicolae Bălcescu – Piaţa Unirii – bulevardul Victoriei – Promenada SubArini, în zona bazinul Olimpia, de astăzi[11]. Inaugurarea omnibuzului s-a desfăşurat la data de 3 august 1904, acest eveniment fiind descris în presa locală:

„Inaugurarea tramvaiului electric a avut loc, cu punctualitate, în dimineaţa aceasta. În vagoane erau numeroşi pasageri, lucru ce s-a datorat probabil, în mare măsură, curiozităţii. Dincolo de opriri nesemnificative – dificultăţi de început, care vor fi curând înlăturate – totul funcţionează bine. Vatmanul şi conductoarele poartă uniforme foarte cochete, iar controlorul străluceşte de fireturi. În mare, omnibuzul se prezintă bine şi le conferă străzilor oraşului nostru aproape un aspect de metropolă. În numele celor care nu folosesc acest mijloc de transport, rugăm să se ude cu sârg carosabilul, întrucât vagoanele grele, cu roţi late, produc, din cauza vitezei şi a curentului rezultat din aceasta, un praf îngrozitor dăunător pentru plămâni”[12].

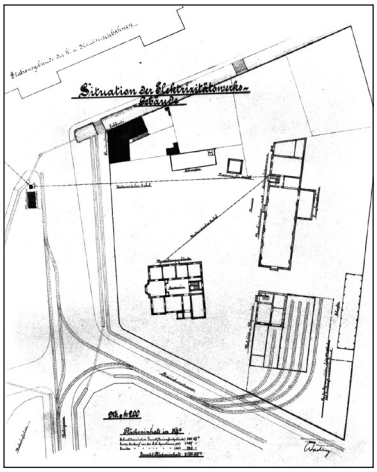


Fig. 05.: Planul remizei de tramvaie situată pe actuala stradă Uzinei. Sursa: arhiva Marcel Stancu.

Iniţial, pe traseul stabilit au circulat trei omnibuze însă numărul lor va creşte cu un al patrulea. Omnibusul a început să fie văzut de către unii sibieni drept semn de mândrie, la scurt timp după introducerea omnibusului fiind puse sub circulaţie cărţi poştale ce reprezentau vehiculul[13]. În ciuda optimismului iniţial, transportul cu omnibuzul a început să prezinte anumite dificultăţi tehnice cum ar fi producerea de scurtcircuite de către captatorii ce săreau de pe firele liniei de contact producând astfel scântei. Pasagerii şi trecătorii erau speriaţi şi astfel fooseau tot mai rar mijlocul modern de transport. La doar două luni de la punerea în funcţiune, omnibuzul a fost scos din uz[14]. Motivul a fost producerea unui accident care a fost descris de către presa locala a vremii astfel:

„În data de 15 octombrie, vagonul nr. 2 al omnibuzului electric a fost aruncat de pe carosabilul asfaltat şi umed al străzii Sporer (astăzi strada Gen Gheorghe Magheru) în

colțul clădirii Gimnaziului de stat din strada Reissenfels (adică strada Gheorghe Lazăr). Din cauza acestui accident, care, în afara avarierii vagonului și a unei ușoare accidentări la mână a vatmanului, nu a avut alte urmări, dar ar fi putut provoca o nenorocire, Căpitănia de Poliție a orașului a cerut Societății pe Acțiuni a Întreprinderii Electrice sibiene, prin nota 8407/1904 din 17 a lunii curente, garanții suficiente ca «astfel de accidente să nu se mai repete pe viitor. În caz contrar, circulația va trebui oprită din motive de securitate». Întrucât garanțiile solicitate nu au putut fi date de inginerii Societății Generale a Electricității din Berlin, aflați aici [...] Întreprinderea Electrică a decis deocamdată sistarea circulației omnibuzului electric"[15].

Schimbări de perspectivă și construirea primei linii de tramvai

În ciuda faptului că experimentul transportului cu omnibuzul a eșuat, acesta a arătat că există dorință pentru utilizarea transportului public electric. În doar două luni jumătate omnibuzul transportase aproximativ 74 de mii de călători. În acel moment populația Sibiului era de 26.643 de locuitori. În medie putem spune că fiecare cetățean al Sibiului a circulat de cel puțin două ori cu omnibuz. Astfel, în anul 1905 s-a luat hotărârea de a construi sistemul de transport cu tramvaie pe șine. Un avantaj în acest demers s-a prezentat atunci când furnizorul omnibuzelor, A.E.G. Berlin, a decis în urma întrevederilor cu Oskar von Miller să retragă cele patru omnibuze și să ofere la schimb patru tramvaie electrice pe șine. Contractul de concesionare a terenului necesar pentru construirea de șine a fost semnat între Uzina Electrică din Sibiu și Primăria orașului Sibiu[16].

La 9 mai 1905, Ministerul Comerțului din Ungaria a aprobat concesiunea iar lucrările de instalare a șinelor au fost demarate imediat după aceea. Firma care a realizat calea de rulare a fost Societatea de Construcții a lui Michael Hirsch din Budapesta. Ecartamentul ales a fost cel de 1 metru, deoarece acesta putea să suporte un motor suficient de puternic care, la rândui, putea să tragă și vagoanele necesare transpostului pasagerilor. Traseul



Fig. 06.: Inaugurarea tramvaiului la Sibiu. Fotografie din anul 1895. Sursa: arhiva Horia Tipuriță.

ales, a fost identic cu cel al omnibuzului, fiind montată o singură pereche de șine cu 8 locuri de încrucișare. Acestea erau în Piața Garii, la baza superioară a rampei de la Biserica Ursulinelor, pe strada General Gheorghe Magheru, în dreptul clădirii Băncii Maghiare de Stat, unde actualmente funcționează Consiliul Județean Sibiu, în Piața Mare, în Piața Unirii, în fața Gesellschaftshaus adică în fața Casei Armatei de pe bulevardul Victoriei, la Tribunal pe același bulevard și la marginea parcului Sub Arini, mai precis în zona unde se află astăzi Bazinul Olimpia.

Lungimea Traseului era de 2.388,5 m, 3.373,6 m lungimea efectivă a liniilor. Stațiile erau amplasate la aproximativ 300 metri una față de cealaltă. La capetele traseului au fost amplasate două căsuțe de așteptare. O atreia căsuță a fost construită ulterior în fața hotelului Bulevard numit în prezent Continental Forum)[17].

Înainte de inaugurarea sistemului de transport cu tramvai electric s-a luat în calcul și depozitarea vagoanelor de tramvai care vor fi utilizate astfel că, în 1905. Locul ales a fost terenul aflat în apropierea sediului administrativ al Hermannstädter Elektrizitätswerk Aktiengesellschaft de pe actuala stradă a Uzinei. Terenul a fost cumpărat pentru a se construi remiza de tramvaie, cu o capacitate de depozitare de 9 vagoane dar și o clădire cu spații pentru reparații și depozite. Procesul de construire a fost finalizat la data de 6 septembrie 1905, în zilele următoare fiind efectuate probe tehnice în prezența delegaților Căilor Ferate Maghiare. Tramvaiele care urmau să fie utilizate au fost fabricate la Schlick Vasőntő és Gépgyár din Budapesta, acestea fiind dotate cu echipament electric livrat de către societatea A.E.G. din Berlin[18].

Inaugurarea tramvaielor a avut loc la date de 8 septembrie 1905, când au fost puse în circulație patru vagoane-motor, în prezența primarului Josef Drotleff. Aceste tramvaie cu o suprastructură din lemn aveau culoare verde închis. Erau prevăzute cu bănci așezate în lungul pereților laterali ce puteau asigura 16 locuri șezute și alte 14 locuri în picioare. În dreptul ușilor de acces se afla un marcaj aplicat la 1,2 metri de la planșeul care avea drept scop măsurarea înălțimii pasagerilor cu vâstă redusă. Cei care nu depășeau această înălțime aveau asigurat transportul gratuit[19].

Tramvaiele erau echipate cu două motoare de câte 25 CP care dezvoltau, la încărcătură electrică maximă, o viteză de 10 km/h. Pe seama vitezei foarte mici a tramvaiului circula o glumă în epocă: „Se povestea că în dreptul unei stații de tramvai, vatmanul i s-a adresat unui cunoscut care mergea pe jos «Urcă sus, vino cu noi!». «Mulțumesc, dar nu pot. Mă grăbesc!» a venit răspunsul"[20].

Înființarea Societății Tramvaiele Electrice din Sibiu și succesul tramvaiului.

Odată pus în funcțiune sistemul de transport public, era necesară și înființarea unei instituții care să se ocupe

direct cu administrarea și gestionarea acestuia. Astfel, la 3 octombrie 1905, a luat naștere societatea pe acțiuni „Nagyszebeni Villamos Városi Vasút R.T." – denumire oficială în epocă - fiind mai bine cunoscută drept „Hermannstädter Elektrische Stadtbahn A.G.", în limba germană, și „Tramvaiele Electrice din Sibiu S.A.", în limba română.



Fig. 07.: Inaugurarea tramvaiului în Orașul de Jos. Fotografie din anul 1912 Sursa: arhiva Marcel Stancu.

Majoritatea capitalului societății, 95% mai precis, a fost deținut de către Uzina Electrică din Sibiu (H.E.W.). Restul de 5% era deținut de către diverse persoane fizice din localitate. Dintre acestea amintim pe Karl Albrich Jr., Ilie Beu, Wilhelm Bruckner, Sigmund Dachler, Octavian Russu, Martin Schuster, Carl Wolff, etc. În ceea ce privește personalul de specialitate, acesta a fost adus din Ungaria, la recomandarea directorului Societății Tramvaielor din Budapesta, domnul Wörner. Printre aceștia s-au numărat viitorul director Alexander Schütz și vatmanul Adolf Ruzicska, responsabil pentru starea vagoanelor[21]. Până la 1 noiembrie 1905 s-a circulat cu o frecvență de 10 minute de așteptare între curse. Acest ritm a devenit rapid insuficient din cauza afluxului tot mai mare de călători. Un al cincelea vagon a fost, ocazional, introdus în circulație. Astfel s-a luat decizia ca din luna noiembrie a anului 1905, să se circule cu o frecvență de 6 minute. De asemenea, au mai fost comandate 2 tramvaie, astfel că din mai 1906 se circula cu 6 vagoane-motor. În curând a fost introdus în circulație și un al șaptelea vagon-motor[22].



Fig. 08.: Linia de tramvai a fost extinsă de la Pădurea Dumbrava până la Hanul Dumbrava, aflat în imagine. Fotografie din anul 1914. Sursa: facebook.com/ Alt-Hermannstadt in Ansichtskarten, Fotos, Gemälden und Grafiken.

În primul an de la introducerea noului mijloc de transport în comun, au fost transportate 569.256 de persoane, iar vagoanele au parcurs 231.658 de km. Cifrele ne arată succesul mare al tramvaiului la Sibiu. Atât de important a devenit tramvaiul încât sătenii din localitățile apropriate orașului au venit îmbrăcați în haine de sărbătoare în Sibiu doar pentru a vedea și a călătorii câteva stații cu această minune a tehnicii moderne[23].

Extinderea infrastructurii de transport public până la declanșarea Primului Război Mondial și rolul tramvaiului în perioada 1916-1918.

În anul 1906 a fost decisă prelungirea traseului tramvaiului cu 2.230 metri. Traseul era prelungit de la Promenada Sub Arini până la Școala de Cadeți de pe actualul bulevard Victoriei. De aici tramvaiul trecea pe străzile Avrig și Theodor Aman, traversa parcul Sub Arini, trecea spre Aleea Călăreților prin actuala stradă Octavian Goga, apoi pe străzile Ciprian Porumbescu și Panait Cerna până în dreptul Cimitiruli Municipal al orașului. Acesta a fost proiectat și amenajat, în anul 1907, în directă relație urbanistică cu proiectul de extindere a liniilor. Prelungirea traseului a fost dată în folosință începând cu data de 15 mai 1910. În același an s-a decis extinderea liniilor de tramvai în Orașul de Jos pe traseul Gară – Strada 9 Mai – Piața Dragoner – Strada Faurului – Strada Turnului până la stația finală din Piața Cibin. S-a preconizat și o extindere a linii, peste Cibin, prin Piața Cluj, până în, pe atunci, satul vecin Turnișor. Construcția a început în anul 1911 și a fost dată în folosință în 10 august 1912. Lungimea era de 1.360 metri. Frecvența de circulație prevăzută era la un interval de 6 minute, între vehicole, la fel ca și pe traseul din Orașul de Sus. În 1914 linia de
tramvai a fost extinsă din marginea Pădurii Dumbrava până la Hanul Dumbrava. Cu această ocazie au mai fost achiziționate încă 3 vagoane-motor, numărul acestora ajungând astfel la 13 vagoane-motor și 5 vagoane-remorcă[24].

În luna septembrie 1916, în contextul înaintării trupelor armatei române în zona Sibiului, circulația tramvaiului a fost sistată odată cu întreruperea alimentării cu electricitate a orașului. La sfârșitul lunii, în contextul sosirii trupelor austro-ungare și germane în oraș, trupele românești se retrag, luând sfârșit bătălia Sibiului. Tramvaiul electric este repus în funcțiune la data de 21 octombrie 1916[25]. În anul următor, două vagoane-platformă au fost achiziționate cu scopul transportului de marfă. Acestea erau agățate de tramvaiul pentru pasageri pentru a transporta marfă venită în gara orașului până în oraș, cât mai aproape de curțile oamenilor[26]. De-a lungul celor 12 ani trecuți de la inaugurare până în anul 1917, numărul călătorilor cu tramvaiul a crescut constant, ajungând până la 2,5



Fig. 09.: Tramvaiul sibian în trecere prin Piața Cluj. Fotografie din perioada interbelică. Sursa: arhiva Marcel Stancu.

milioane de călători în anul 1917. Perioada războiului nu a afectat cu nimic creșterea exponențială a numărului de călători. În 1919 se estima cifra de 6 milioane de călători.

Tramvaiul în perioada interbelică și introducerea autobuzelor.

Evenimentele de la 1 decembrie 1918 au adus bucurie, însă au apărut și probleme. Una dintre acestea a fost retragerea coroanei din sistemul monetar și introducerea leului românesc. Acest proces financiar a dus la o devalorizare a fondurilor menite pentru amenajarea și dezvoltarea transportului public. Din acest motiv, planurile privind extinderea liniilor de tramvai au avut de suferit. Însă, evoluția numărului de călători precum și starea tehnică a instalațiilor au făcut ca anumite lucrări să nu poată să fie amânate. În anul 1921, sistemul de alimentare al tramvaielor ce data din 1902 a fost înlocuit cu o instalație automatizată alcătuită din doi redresori cu vapori de

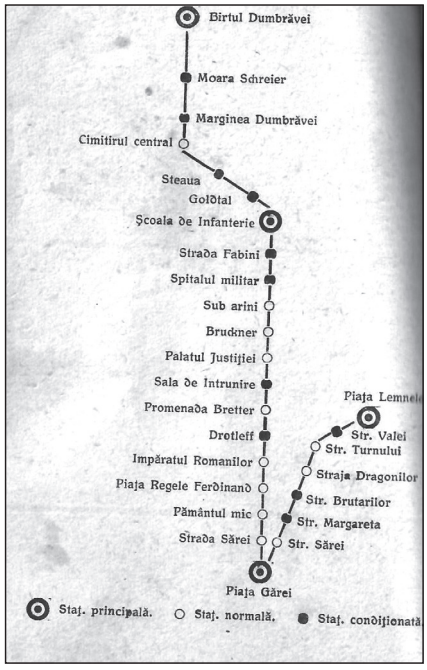


Fig. 10.: Reţeaua tramvaiului sibian în anul 1920. Sursa: Anuarul Sibiului, 1920.

mercur, unul de bază iar celălalt de rezervă. Această instalație furnizată de firma elvețiană B.B.C. a fost prima de acest fel din România[27].

Datorită numărului din ce în ce mai crescut de călători, în 1924 s-au comandat două vagoane deschise și unul închis de la Fabrica de Vagoane ASTRA din Arad. Acestea nu au fost suficiente pentru a satisface numărul de călători așa că în 1925, vechile vagoane – platformă au fost transformate în vagoane-remorcă pentru transport de persoane. În 1928, troleele de tip rolă au fost înlocuite cu captatoare de tip sanie, cu glisieră, model Fischer, totodată au fost operate și modificările necesare liniei electrice aeriene de contact. În același an au fost achiziționate încă 5 vagoane-motor, la mâna a doua, de fabricație A.E.G. Aceste vagoane aparțineau orașului Zittau din Germania[28].

În ciuda lucrărilor de amenajare realizate, perioada care a urmat Primului Război Mondial nu a fost prea bună pentru afaceri iar din acest motiv nu s-a mai produs nici o lucrare de prelungire a traseelor de tramvai în

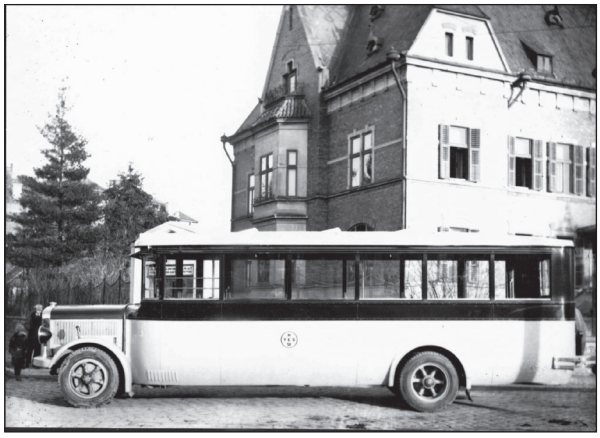


Fig. 11. Autobuz al Uzinei Electrice Sibiu (U.E.S.). Sursa: arhiva Marcel Stancu.

intervalul 1918 – 1927. În urma unei revigorări economice care a început să se simtă după 1926, s-a trecut la realizarea prelungirii liniei din Orașul de Jos, de la Piața Cibin, peste podul Cibin, până la Piața Cluj. Traseul a fost dat în funcțiune la data de 25 septembrie 1927. Tot în 1927 s-a hotărât prelungirea traseului cu 660 metri, de la Piața Cluj până la Gara Turnișor. În urma unor divergențe între orașul Sibiu și Uzina Electrică, pe de o parte, respectiv autoritățile ministeriale de la București, pe de altă parte, traseul a fost dat în funcțiunea abia în 18 septembrie 1929. În aceeași perioadă a fost modificată și linia de tramvai în Piața 1 Decembrie 1918, unde s-a realizat o buclă de întoarcere și o reconstruire a stației[29].

Pentru a ajuta și mai mult călătorii, societatea Tramvaiele Electrice din Sibiu (T.E.S.) a hotărât să introducă autobuze care să asigure legături între stațiile de tramvai. Acestea au fost date în uz începând cu octombrie 1930. Traseul parcurgea aproximativ următoarele străzi cu denumirile actuale: Ștefan cel Mare – Costache Negruzzi – Constantin Noica – Bastionului – Târgului – vechiul Târg de animale

din cartierul Terezian – Lungă – Înfrățirii. Inițial au circulat 3 autobuze, marca Saurer.

Autobuzele acestei firme erau fabricate la Arbon în Elveția dar și în sucursale din Austria, Franța, Germania, Italia, Marea Britanie, Polonia şi chiar Statele Unite ale Americii. Autobuzele care au circulat în Sibiu erau marcate cu sigla TES/ HES adică Tramvaiele electrice din Sibiu/ Hermannstädter Elektrische Stadtbahn. Pe lângă traseul sus amintit, mai mult de probă, a fost inaugurată și o cursă interurbană ce mergea până la Ocna Sibiului și apoi până la Păuca. Transportul de persoane cu autobuze nu s-a dovedit a fi rentabil chiar dacă s-au făcut demersuri necesare pentru a-l susține, precum înlocuirea autobuzelor cu microbuze. Din acest motiv acestea au fost scoase din uz în anul 1940[30].

Concluzii

În ciuda declinului politic și economic pe care l-a suferit Sibiul începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea, orașul a avut norocul de a avea parte de oameni ambițioși, vizionari, profesioniști cum a fost cazul lui Carl Wolff și a inginerului Oskar von Miller. Ambiția lui Carl Wolff de a electrifica orașul Sibiu și împrejurimile și de a pune bazele unui sistem de transport public electric au dus în cele din urmă la construirea centralei hidroelectrice de la Sadu I, care a fost pusă în funcțiune în anul 1896 și la dezvoltarea unei rețele electrice care a fost dezvoltată și extinsă în anii ce au urmat.

Această rețea electrică a dus la îmbunătățirea traiului de zi cu zi a locuitorilor orașului dar și a producției economice a orașului. Odată realizată electrificarea, s-au pus în cele din urmă bazele unui sistem de transport public în primii ani ai secolului al XX-lea. Inițial s-a mers pe ideea utilizării omnibuzului pentru a reduce din costuri și pentru a testa gradul de receptare de către populație, stabilindu-se traseul inițial ce avea drept capete Gara orașului respectiv Promenada Sub Arini. Datorită unor dificultăți tehnice și a faptului că un număr semnificativ din locuitorii orașului au utilizat omnibusul s-a decis în cele din urmă trecerea la tramvaiul electric. Inaugurat în 1905, acesta a adus un plus valoare orașului, crescând gradul de mobilitate a locuitorilor orașului și a celor din împrejurimi.

Având în vedere succesul tramvaiului, rețeaua s-a dezvoltat de-a lungul deceniilor, ajungând ca la declanșarea celui de Al Doilea Război Mondial să se extindă cu linia inițială până la pădurea Dumbrava și să deschidă o altă linie care pleca tot de la Gară și trecea prin Orașul de Jos și ajungea până la Gara Turnișor, după ultima lucrare de extensie a linii. Pe termen scurt dar și pe termen mediu și lung, electrificarea orașului și realizarea rețelei de transport în comun a adus beneficii considerabile orașului Sibiu, permițând dezvoltarea acestuia într-o urbie modernă și dezvoltată și crescând gradul de mobilitate a orașului ceea ce a dus la extinderea acestuia de-a lungul secolului al XX-lea și în prezent, în secolul XXI.

Note:

1. Marcel Stancu, *Sibiul și electrificarea României. Cronică Ilustrată 1891-2014* (Sibiu: Honterus, 2014), 64.
2. Alfred-Reimar Ungar, Nicolae Nistor, Friedrich, D. Teutsch, *Dr. Carl Wolff*, în *Convergențe transilvane* 11 (2002), 22.
3. Stancu *Sibiul și electrificarea*, 69.
4. Ibid., 69.
5. Ibid., 94.
6. Ibid., 96.
7. Ibid., 108
8. Volker Wollmann, *Patrimoniu preindustrial și industrial în România*, vol. IV (Sibiu: Honterus 2014), 64.
9. Marcel Stancu, *Omnibuz, Tramvai, Troleibuz, transportul public electric in Sibiu si Romania* (Sibiu: Honterus, 2019), 204-206.
10. Wollmann, *Patrimoniul preindustrial*, 64.
11. Stancu, *Omnibuz*, 207.
12. Gudrun-Liane Ittu, Constantin Ittu, Liliana Oprescu, *Mijloace tradiționale de comunicație și transport – de la prezervarea patrimoniului la promovarea acestuia: digitalizarea între necesitate și provocare* (Sibiu: Universitatea Lucian Blaga 2016), 17-18.
13. Stancu, *Omnibuz*, 209.
14. Stancu, *Omnibuz*, 209.
15. Ittu, *Mijloace tradiționale*, 17-18.
16. Stancu, *Omnibuz*, 211.
17. Ibid., 211-212.
18. Ibid.
19. Ibid.
20. Ibid., 214.
21. Ibid., 219.
22. Ibid.

23. Ibid., 220.
24. Ibid., 221 – 225.
25. Emil Sigerius, *Cronica Orașului Sibiu, 1100-1929* (Sibiu: Honterus 2006), 70.
26. Stancu, *Omnibuz*, 233.
27. Ibid., 234.
28. Ibid., 235.
29. Ibid., 237-238.
30. Ibid., 242.

Bibliography:

Ittu, Gudrun-Liane, Constantin Ittu, and Liliana Oprescu. *Mijloace tradiționale de comunicație și transport – de la prezervarea patrimoniului la promovarea acestuia: digitalizarea între necesitate și provocare* [Traditional Means of Communication and Transport – From Heritage Preservation to Promotion: Digitization Between Need and Challenge]. Sibiu: Universitatea Lucian Blaga, 2016.

Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, no. 9308, August 4,1904.

Sigerius, Emil. *Cronica Orașului Sibiu, 1100-1929* [Sibiu City Chronicle, 1100-1929]. Sibiu: Honterus, 2006.

Stancu, Marcel. *Omnibuz, Tramvai, Troleibuz, transportul public electric in Sibiu si Romania* [Omnibus, Tram, Trolleybus, Electric Public Transport in Sibiu and Romania]. Sibiu: Honterus 2019.

Stancu, Marcel. *Sibiul și electrificarea României. Cronică Ilustrată 1891-2014* [Sibiu and the electrification of Romania: Ilustrated Book 1891-2014]. Sibiu: Honterus, 2014.

Ungar, Alfred-Reimar, Nicolae Nistor, Friedrich Teutsch. *Dr. Carl Wolff.* In *Convergențe transilvane* [Transylvanian Convergences], vol. 11. Sibiu, 2002.

Wollmann, Volker. *Patrimoniu preindustrial și industrial în România* [Pre-industrial and Industrial Heritage in Romania], vol. IV. Sibiu: Honterus, 2014.