



Foto 693. Declinul transportului cu troleibuze în Sibiu a început în anul 2006, odată cu demontarea liniilor din piața Gării: traseele care aici făceau cruce au fost mutate în sensul giratoriu Teclu - Constituției. Foto: piața Gării din Sibiu - important nod de comunicație (~1990)



Foto 694. Troleibuzul din Mediaș - dat în folosință în 1989 - cu garnituri vechi aduse din Sibiu (foto ~1990)

pe Târgul Fânului - Râului iar în 2008 pe Calea Dumbrăvii - Gară. Pe acest din urmă tronson au fost folosite elemente de prindere a rețelei electrice tip *Kummler-Matter*, provenind din Kapfenberg-Austria, ceea ce a făcut ca Sibiu să fie primul oraș din România dispunând de o rețea de troleibuz de mare viteză.

Cu toate acestea, troleibuzul sibian a intrat în declin începând din anul 2006, odată cu începerea lucrărilor de reabilitare a Pieței Gării. Rețelele din acest important nod de comunicație al orașului au fost demontate iar traseele care aici făceau cruce au fost deviate în sensul giratoriu Teclu - Constituției: în 2007 numărul călătorilor a scăzut cu 77%<sup>82</sup> Încasările s-au diminuat iar la scurt timp T7 a fost desființat; a urmat T4, apoi T8, în 2008 a venit rândul lui T3 și, după câteva luni s-a renunțat la T5. 15 noiembrie 2009 este data sfârșitului troleibuzului sibian, odată cu desființarea ultimelor două trasee: T1 și T2.<sup>83</sup>

În anul 2010 au fost dezafectate atât rețeaua cât și stațiile de redresare.

Menționăm că în 1989 a fost dată în folosință prima linie de troleibuz din municipiul Mediaș, pe traseul Gară - Automecanica. Au fost aduse câteva troleibuze vechi de la Sibiu, apoi 4 troleibuze uzate de la Î.T. București. Alte troleibuze sibiene care luaseră drumul Mediașului erau încă în circulație în anul 2010.

Epilog: troleibuzul sibian a fost un răspuns la crizele petroliere din anii 1973 și 1979. Crize petroliere (mai puțin severe, ce-i drept) au apărut în anii: 1990, 2004...

## ILUMINATUL SIBIULUI TRECE LA PROGRAM DE CRIZĂ

Anul 2010 nu a adus o nouă criză a petrolului ci una financiară. Printre alte măsuri de austeritate Guvernul



Foto 695. În anul 1987 vechile tramvaie tip I.T.B. din Sibiu au fost înlocuite cu tramvaie Timiș: mult prea grele pentru infrastructura învechită, acestea au contribuit la degradarea liniilor.

Foto: tramvai Timiș la Cimitir (~1992)

<sup>82</sup> 7,5 milioane călători în 2006 respectiv 1,7 în 2007.

<sup>83</sup> H.C.L. Sibiu nr. 348 din 22.10.2009.



Foto 696. Începând din anul 1993 tramvaiele tip Timiș au fost înlocuite cu travaie second hand în perfectă stare de funcționare, donate de Societatea de transport public din Geneva.

Foto: tramvai elvețian în Rășinari (~1995)

le-a impus primăriilor să-și reducă cheltuielile cu 40%. Una dintre victime a fost iluminatul public; în noiembrie 2010, Klaus Johannis, primarul municipiului Sibiu afirma: „am deșurubat tot al doilea bec pentru a ne încadra în această cerință”<sup>84</sup>

Evident că măsura a nemulțumit, populația asociind-o cu economiile impuse înainte de anul 1990. Din fericire, criza nu a ținut mai mult de o lună.

## AGONIA TRAMVAIULUI

După dezafectările din anii 1966-1972, din tramvaiul sibian supraviețuise doar linia Cimitir - Dumbrava - Rășinari. În anii „epocii de aur”, de mai multe ori, această linie a fost în pericol de a fi închisă, în principal datorită lipsei materialului rulant: se repeta situația de după 1948. Deoarece vagoanele pe două osii tip Î.T. București (achiziționate între 1961-1965) ajunseseră într-o avansată stare de degradare, au fost retrase în 1987. Au fost înlocuite cu trei vagoane motor și două remorci, tip Timiș. Fiabilitatea redusă a acestora a provocat dezorganizarea exploatării, culminând cu incendierea ultimelor două vagoane rămase în serviciu. Au fost retrase din circulație începând din 1992. Cel mai grav a fost că aceste tramvaie, mult prea grele pentru infrastructura învechită, au contribuit la degradarea liniei. O altă lovitură a constituit-o scăderea numărului de călători, urmare restrângerii activității fabricii Dumbrava (Sitex) și deci, a



Foto 697. Pe linia Sibiu - Rășinari a fost introdus tramvaiul turistic, cu două vagoane-restaurant (2006)



Foto 698. A fost inaugurat tramvaiul teatral - experiment promovat de Teatrul Național „Radu Stanca” din Sibiu (2006)



Foto 699. În anul 2008 a fost dezafectată vechea remiză de tramvaie din Rășinari (~2000)



Foto 700. Tramvaiul spre Rășinari - pe care Carl Wolff îl visase până la Cisnădioara - a fost scos, temporar, din circulație: viitorul este incert (2011)

numărului salariaților: 427 în 1990, 10 în 2010.

Salvarea a apărut în anul 1993, sub forma unei donații din partea Societății de transport public din Geneva care, între 1993-1995, a cedat Sibiului șase vagoane de tramvai (3 motoare și 3 remorci), fabricate în 1951 și aflate în

<sup>84</sup> MAIER Sorana, *Iluminatul festiv trece la program de criză*, în „Tribuna Sibiului”, 19 noiembrie 2010.

perfectă stare de funcționare.<sup>85</sup> În anul 1996 a mai fost primit încă un tren de același tip, fabricat în 1952. Traseul de 11 kilometri între Sibiu - Grădina Zoologică - Muzeul ASTRA - Fabrica Dumbrava - Rășinari era parcurs în aproximativ 15 minute.

În anul 2006 pe linia Sibiu - Rășinari a început să circule un tramvai turistic, cu două vagoane-restaurant, care poate fi închiriat de grupuri compuse din maximum 52 de persoane. Tot în anul 2006 și-a început activitatea tramvaiul teatral; acesta este un experiment promovat de Teatrul Național „Radu Stanca” din Sibiu care, în cadrul Festivalului Internațional de Teatru a montat piesa „Un tramvai numit Popescu”, reprezentația desfășurându-se în tramvai, pe durata deplasării de la Sibiu la Rășinari. În regia lui Gavriil Pinte, proiectul este o dramatizare după texte antume și postume ale poetului Cristian Popescu<sup>86</sup>. Până la jumătatea anului 2011 această piesă fusese jucată în tramvaiul teatral de 68 de ori, numărul spectatorilor depășind cifra de 2.000, tramvaiul având capacitatea de 30 de locuri. În luna mai 2011 încă o piesă a avut premiera în vagoanele tramvaiului teatral: „Ispita Cioran”, în regia aceluiași Gavriil Pinte, este un spectacol itinerant, care descrie o călătorie imaginară a lui Emil Cioran înapoi, la Rășinari.

Însă, în anul 2008 a fost dezafectată vechea remiză de tramvaie din Rășinari, cu toate că împreună cu cea din Ghioroc (Arad) erau singurele din România aflate în mediul rural. După demolare, primarul comunei Rășinari declara: „Urmează să vedem ce destinație să-i dăm acestui teren. Era vorba să facem o grădiniță, dar am renunțat, pentru că nu există teren suficient.”<sup>87</sup> În anul anterior demolării, în articolul purtând titlul „Arta distrugerii. Adio depou de tramvai la Rășinari!” era formulată întrebarea: „OK, se va spune că clădirea este deteriorată. Așa este. Dar CINE a lăsat-o de izbeliște?”<sup>88</sup>

Încă din anul 2009, odată cu desființarea liniilor de troleibuz din Sibiu, a fost pus sub semnul întrebării și viitorul tramvaiului. În anul 2011 tramvaiul a fost scos din circulație. Temporar. Varianta transferului în administrarea comunei Rășinari este problematică având în vedere că remiza a fost demolată.

În 1893 Carl Wolff visase ca tramvaiul să ajungă până la Cislădie...

Nu mai departe decât în documentul Primăriei Municipiului Sibiu intitulat „Program urban de acțiune Sibiu 2001-2004”, la capitolul „Transport în comun”, ideea de proiect era „reintroducerea tramvaiului”, urmând să se facă astfel: „faza 1: extinderea liniei existente Dumbrava-Rășinari; faza 2: conectarea liniei existente cu centrul orașului: (Piața Unirii); faza 3: extinderea liniei până la gară”.

Renunțarea la tramvai ar însemna distrugerea unuia dintre simbolurile Sibiului...

Aici este momentul să-l cităm pe fostul director Sigmund Dachler care, în 1946, scria despre tramvaiul sibian: „o singură dată s-a întâmplat să nu funcționeze în cei 42 de ani de folosință, și tramvaiul nu a circulat 1½ zi. [...] Chiar dacă acum trece prin timpuri grele, sperăm că această societate va putea fi de folos și în continuare, ducând mai departe cei 42 de ani de existență în folosul oamenilor din oraș și din împrejurimi.”<sup>89</sup>

În anul 2002, o altă realizare a lui Carl Wolff fusese abandonată: calea ferată îngustă Sibiu - Agnita.



Foto 701. O altă realizare a lui Carl Wolff a fost abandonată: calea ferată îngustă Sibiu - Agnita (2002)

<sup>85</sup> Echipate cu 4 motoare electrice de câte 65 CP fiecare, vagoanele motor erau de tip B 4/4 (pe patru osii), fabricate de concernul elvețian SWP (Schindler Waggon AG, Pratteln) - SAAS (Société Anonyme des Ateliers de Sécheron, Geneva). Remorcile, de tip B, au fost produse în 1951 de către FFA (Flug-und Fahrzeugwerken, Altenrhein) - SWP.

<sup>86</sup> Cristian Popescu (1959-1995), cunoscut poet al anilor '90, proeminent membru al cenaclului literar Universitas.

<sup>87</sup> \*\*\*, *Județul pe o coloană*, în „Tribuna Sibiului”, Sibiu, 18 iulie 2008.

<sup>88</sup> \*\*\*, *Arta distrugerii. Adio depou de tramvai la Rășinari!*, în „Tribuna Sibiului”, Sibiu, 24 noiembrie 2007.

<sup>89</sup> DACHLER Sigmund, *Entstehung u. Entwicklung der Hermannstädter elektrischen Stadtbahn 1893-1947*, Tipografia „MERCUR” Sibiu, Rosmarinului 1, August 1947, p. 19, p. 24.



Foto 729. Lacul de acumulare Sadu II: bărci pentru agrement (~1930)



Foto 731. Angajați ai SETA în excursie pe valea Oltului (~1946)



Foto 730. Tabăra de pionieri „Sădurel” înființată de I.E. Sibiu (~1960)



Foto 732. Angajați ai U.E.S. în excursie la Sadu I (~1925)

mele. Angajații Uzinei Electrice beneficiau și de abonamente la Baia Populară. În 1945 baia „Moara Schreyer” a fost trecută în administrația Societății Tramvaielor Electrice din Sibiu (odată cu grădina zoologică); prin anii 1970 ștrandul era o ruină...

Pentru recreere, la începutul secolului XX, Uzina Electrică a construit cinci *vile de vară* în pădurea Dumbrava, destinate închirierii de către salariați; pentru același scop au fost realizate, lângă hidrocentrala Sadu II, *Locuința de vară a directorului* și *Casa de recreație a angajaților*. Bărcile aflate la barajul Sadu II erau folosite pentru plimbări pe lac. În anul 1946 vilele de vară din pădurea Dumbrava au fost transferate Societății Tramvaielor Electrice. Casa de recreație a fost naționalizată și cedată Oficiului Județean de Turism care, după 1990 a vândut-o producătorului de spume poliuretane Eurofoam Austria, cu sediul în Sibiu.

După 1955, când lucrările la hidrocentrala Sadu V au fost finalizate, în clădirile fostei organizări de șantier din colonia Sădurel, I.E. Sibiu a organizat tabără de pionieri, pentru copiii angajaților; ulterior, așezământul a fost preluat de Ministerul Învățământului.

Din aceste cabane se pleca în drumeții: spre Prejba ori Gâtul Berbecului - pornind din Sadu II ori Sadu V, spre Cislăndioara, Rășinari, Șanta, Păltiniș - pornind din Dumbravă. Poate că de aceea, cele mai deosebite performanțe ale