

CURENTUL CONTINUU ȘI TRACȚIUNEA ELECTRICĂ

Chiar dacă a pierdut războiul, curentul continuu a câștigat totuși o bătălie: el a fost utilizat în continuare deoarece existau activități unde acesta oferea avantaje. Cel mai important domeniu a fost cel al transporturilor electrice.

Încercări vizând introducerea electricității pentru acționarea unor mijloace de transport au fost făcute încă înainte de 1850. Diferite companii din Europa sau America de Nord au încercat alimentarea motoarelor de tracțiune electrică din baterii auto-purtate, instalate pe șasiu, însă rezultatele au fost nesatisfăcătoare.

Prima oară când un motor electric folosit pentru acționarea unui mijloc de transport a fost alimentat la distanță, prin intermediul unei linii de contact a fost în 1879. În acel an, la Berlin, firma Siemens & Halske a instalat un trenuleț electric pe un circuit închis pentru transportul vizitatorilor între diferitele standuri ale Expoziției Industriale. Energia era livrată printr-o șină conductoare amplasată între șinele de rulare.

În 1881 Siemens & Halske au construit primul tramvai comercial pe un traseu de 2,5 km, în zona de sud a Berlinului. Sistemul de livrare a energiei prin șină de contact s-a dovedit a fi periculos, provocând electrocutarea oamenilor și animalelor care treceau peste șine. În același an, cu prilejul Expoziției Internaționale de Electricitate de la Paris, sucursala franceză „Siemens Frères” a prezentat un model mai sigur, cu linie de contact aeriană. Primul succes comercial a fost tramvaiul construit de firma „Frank J. Sprague”, în Richmond, Virginia, în 1888, sistemul devenind un model pentru tramvaiele electrice urbane.

Primul troleibuz, realizat de către inventatorul german Werner von Siemens, a circulat experimental în 1882 într-o suburbie a Berlinului. Evoluția troleibuzelor a fost mai lentă decât cea a tramvaielor, din pricina dificultăților tehnice legate de sistemul linie de contact - captatori. Cel care a rezolvat problema a fost inginerul german Max Schiemann

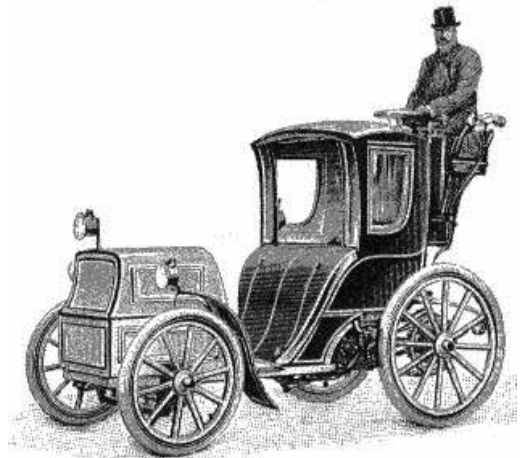


Foto 12. Autovehicul electric autonom (1898)



Foto 13. Primul tren electric a fost construit de firma Siemens & Halske și a circulat la Expoziția Industrială din Berlin (1879)

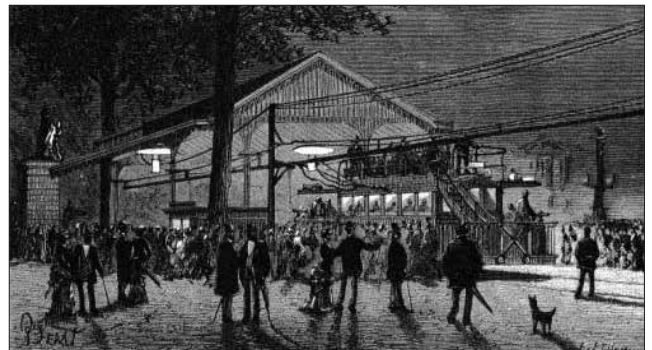


Foto 14. Primul tramvai electric cu linie de contact aeriană a circulat la Paris, între Place de la Concorde și Palais de l'Industrie (1881)

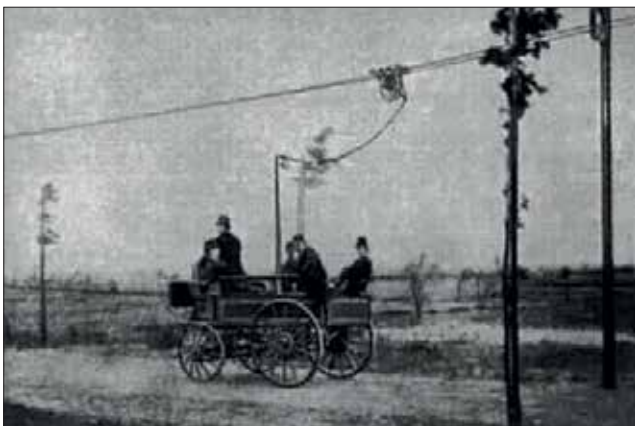


Foto 15. Primul troleibuz - numit Elektromote - a fost inventat de Siemens și a circulat experimental la Berlin (1882)



Foto 16. Primul troleibuz din lume cu linie de contact tip Max Schiemann (1901)



Foto 24. Linia Niagara - Buffalo a impulsionat tehnologia transportului la distanță al electricității (foto 1902)

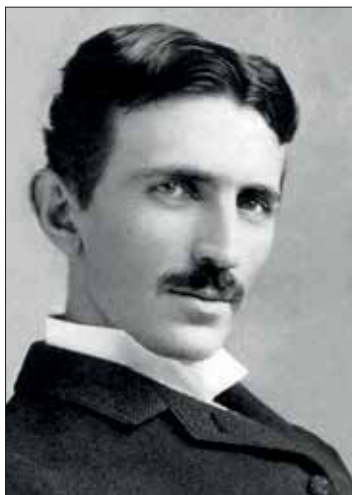


Foto 25. Nikola Tesla (1856-1943), inginer și inventator sârb, pionier al utilizării curentului alternativ



Foto 26. Centrala Vemork / Norvegia și Fabrica de hidrogen în care era produsă apa grea utilizată în tehnologia nucleară (1935)

electrolitic. Alimentarea cu electricitate a orașului Buffalo a favorizat creșterea spectaculoasă a economiei locale: „O bună parte a secolului XX Niagara Falls a fost centrul mondial al producției electro-chimice și electro-metalurgice”²⁸. Industriile implantate aici au devenit, în primul război mondial, cele mai mari producătoare mondiale de avioane, explozivi și gaze toxice de luptă.

Valorificarea resurselor hidroenergetice a fost cel mai important factor care a contribuit la creșterea economică și la bunăstarea Norvegiei²⁹. Principalii clienți ai hidrocentralelor au fost fabricile energofage de produse electro-metalurgice și electro-chimice, aceste industrii devenind coloana vertebrală a economiei norvegiene. În 1911, pentru alimentarea fabricii de îngrășăminte artificiale (pe bază de amoniac) din Rjukan a fost construită hidrocentrala Vemork, pe atunci cea mai mare din lume (60 MW). Norvegia a devenit principalul producător de amoniac din Europa. În timpul ocupației germane, între 1942 și 1943 aliații și rezistența norvegiană au reușit distrugerea fabricii din Rjukan (unicul producător de apă grea³⁰ din Europa) pentru a împiedica cercetările naziștilor privind armele nucleare.

*

Importanța micilor centrale hidro a scăzut pe la mijlocul secolului XX, datorită apariției marilor centrale termoelectrice, mult îmbunătățite tehnologic. Pentru hidrocentrale a început, însă, era „mega-proiectelor”. Iată mai jos câteva exemple.

Barajul Hoover, construit pe râul Colorado (S.U.A.) în 1936, era cea mai mare amenajare hidro din



Foto 27. Barajul Hoover / Colorado, S.U.A., una dintre cele mai de succes lucrări publice înfăptuite vreodată (1936)

²⁸ Daniel M. Dumych, scriitor.

²⁹ De mai bine de 100 de ani această țară înregistrează cea mai mare producție mondială hidro pe cap de locuitor.

³⁰ Amoniacul este fabricat prin reacția hidrogenului cu nitrogenul din aer; hidrogenul, la rândul-i, este obținut prin electroliza apei, de aici rezultând, ca sub-produs, apa grea.

că, după introducerea mașinii de spălat electrice și a fierului de călcat electric, timpul necesar pentru spălarea rufelor unei familii fusese redus, în medie, de la 4 ore la 40 de minute iar cel necesar călcării de la 4,5 la 1,75 ore.⁴² Drept urmare, mult mai multe femei au intrat pe piața forței de muncă. De exemplu, în S.U.A., numărul femeilor care lucrează a ajuns de la câteva procente în anii 1890 la aproape 80% astăzi. Aceasta a dus la creșterea statutului femeii în familie și în societate. S-au redus preferințele pentru copiii de sex masculin și au sporit investițiile în educația fetelor. Femeile puteau amenința în mod credibil că se pot întreține singure dacă decid să-și părăsească partenerul.



Foto 36. Electricitatea a influențat tehnicile medicale. Foto: radiografie (1896)

Au apărut clădiri cu spații interioare lipsite de lumină naturală, iluminate artificial, iar după 1890 viața de noapte a orașelor a început să palpitate. Ascensorul electric a revoluționat urbanismul secolului XX, deschizând era zgârie norilor și a megalopolisurilor.

Electricitatea a influențat profund tehnicile medicale, începând cu descoperirea razelor X în 1895 de către Wilhelm Conrad Röntgen (1845-1923), iar evoluția demografică a societăților umane a fost marcată de utilizarea noii forme de energie.

În industrie, iluminatul electric a îmbunătățit calitatea muncii, a redus poluarea și pericolul de incendii. Flexibilitatea instalațiilor electrice a dinamizat producția, prin creșterea puterii utilajelor și prin ușurința rearanjării fluxurilor tehnologice⁴³. Linia de asamblare a generat producția de masă, ceea ce unii autori numesc „a doua revoluție industrială”. Dezvoltarea rețelelor electrice a făcut posibilă amplasarea fabricilor practic oriunde, fără condiționarea existenței zăcămintelor de cărbune, de gaz sau a căderilor de apă.

Electrificarea a deschis era atomică deoarece, pentru prima oară în istorie, particule subatomice au fost folosite în slujba umanității. Electricitatea a permis apariția radioului și a televiziunii, a radarului - arma secretă de care s-a folosit Anglia în al doilea război mondial⁴⁴, a calculatoarelor și a transmisiei electrice, digitale, a informației.

Dar, electricitatea a oferit umanității și energia cu ajutorul căreia își poate construi instrumente capabile să distrugă planeta. În cursul slujbei pascale din anul 2012 Papa Benedict al XVI-lea a spus: „Astăzi, putem să ne luminăm orașele într-un mod atât de uimitor, încât stelele de pe cer nu se mai văd [...]. În ceea ce privește lucrurile materiale cunoaștem și putem incredibil de multe, dar ceea ce merge dincolo de aceasta, Dumnezeu și binele, nu mai reușim să identificăm.”⁴⁵

O curiozitate științifică pe la 1800, un lux pe care doar bogații și-l permiteau la 1880, electricitatea a devenit indispensabilă începând de la mijlocul secolului XX.



Foto 37. Electricitatea a permis apariția liniei de asamblare - ceea ce a generat producția de masă. Foto: linia de asamblare „Ford” (1913)

⁴² Ha-Joon Chang, *23 de lucruri care nu ți se spun despre capitalism*, Ed. Polirom, Iași, 2011, ISBN 978-973-46-1888-0, p. 52.

⁴³ Linia de asamblare folosită de Henry Ford începând cu anul 1908 ar fi fost, practic, imposibilă înainte ca electricitatea să elibereze utilajele benzii de montaj de curelele de transmisie care le țineau legate de greoaiele motoare de antrenare cu aburi.

⁴⁴ La procesul de la Nürnberg Albert Speer a remarcat sarcastic că aliații au prelungit războiul deoarece nu au atacat coordonat sistemul energetic al Germaniei – LAGENDIJK Vincent Christiaan, *Electrifying Europe*, Aksant Academic Publishers, ISBN 978 90 5260 309 4, p. 118.

⁴⁵ http://www.vatican.va/holy_father/benedict_xvi/homilies/2012/documents/hf_ben-xvi_hom_20120407_veglia-pasquale_it.html

tră că orașul va fi iluminat pe o întindere de 12 - 15 km., dându-se și poziția uzinei. Plecând de la aceste date, a rezultat [...] natura curentului (curent continuu) [...]. Dacă însă, primăria are intenția ca să întindă mai târziu iluminatul public și particular, precum și forța electrică, în tot orașul Galați [...] problema se schimbă. Și bazat pe aceste noi date, rezultă, din punct de vedere tehnic și economic, ca să dăm preferință și să alegem natura curentului alternativ (iar nu continuu) [...]. De aceea, în chestiuni de această natură, trebuie precizat din capul locului scopul care se urmărește în prezent și în viitor, pentru ca să evităm cheltuielile ulterioare care ar surveni din cauza modificărilor și transformărilor cerute.”³⁹

La nivelul anului 1923 „în vechiul Regat numai 15% din toate uzinele lucrează cu curent trifazat, cea mai mare parte din aceste uzine lucrând continuu, pe când în teritorii alipite uzinele cu curent continuu și uzinele cu curent trifazat sunt în număr aproape egal.”⁴⁰ În 1956 încă existau în Ploiești consumatori racordați la curent continuu.

*

Diferențe între provinciile istorice românești se înregistrează și în ceea ce privește amploarea lucrărilor de electrificare. Astfel, dacă în anul 1889 Bucureștiul avea instalate 150 de lămpi cu arc, Timișoara era iluminată, încă din 1884, de 731 lămpi cu incandescență și 16 cu arc. În 1896 uzina electrică din Craiova dispunea de 335 kW iar cea din Arad avea (în 1897) 373 kW. În 1899 puterea instalată a Iașiului era de 735 kW iar a Sibiului de 910 kW. Galați avea 800 kW disponibili în 1900 iar Oradea 1 MW în 1903. Tot în 1903 orașul Ploiești deținea 400 kW iar Clujul, în 1906, 2 MW. Acest decalaj s-a menținut în timp. Iată gradul de electrificare⁴¹ al principalelor centre urbane din România, într-un clasament din 1936: Sibiu-76,5 %, Timișoara-74,5 %, Cernăuți-62,7 %, Cluj-58,8 %, Arad-49,2 %, Galați-47,8 %, București-47,6 % [13], [14].

*

Explicația acestor diferențe constă în faptul că, în general, în vechiul Regat electricitatea a fost folosită, în principal, pentru iluminat și pentru tracțiune electrică în timp ce, în celelalte provincii energia electrică a fost destinată, în plus – într-o măsură mai semnificativă - distribuției publice, alimentării consumatorilor rezidențiali și industriali. Cităm din raportul primarului orașului Iași, după vizitarea Expoziției de Electricitate din Viena, în 1883: „*Eu nu m-am ocupat decât de lumină și numai în treacăt de alte lucrări interesante.*”⁴² Furnizorul de electricitate din Brăila avea denumirea de „*Societate de tramvai și iluminat electric*” iar din Galați „*Uzina electrică a societății de tramvaie*”. Pentru comparație, la Sibiu „*argumentul principal care a determinat construirea uzinei nu a fost un iluminat mai bun ci necesitatea de a pune la dispoziția fiecărui meseriaș o forță de acționare ieftină și accesibilă.*”⁴³



Foto 48. Tramvaiul electric a fost introdus în Timișoara în anul 1899 (foto ~1910)

Cu excepția Timișoarei (1899), primele orașe care au introdus tramvaiul electric erau din Vechiul Regat: București (1894), Brăila (1899), Iași (1900), Galați (1901). În 1935 furnizorii publici de electricitate ai unor localități reprezentative se clasau, în funcție de puterea instalată a motoarelor alimentate (în kW), astfel: Câmpina-53.153, București-24.886, Timișoara-9.479, Cluj-6.857, Sibiu-5.850, Oradea-3.432, Arad-3.400, Brăila-2.340, Baia Mare-1.880, Târgu Mureș-1.875, Craiova-1.806, Galați-1.446, Satu Mare-835, Lugoj-792, Sighișoara-527, Bacău-520, Ploiești-242, Suceava-235, Buzău-228, Vaslui-82, Târgoviște-40, Târgu Jiu-25⁴⁴.

Abordarea diferită a făcut ca în numeroase localități, chiar după introducerea electricității, să continue iluminarea cu gaz deoarece s-a dovedit a fi mai ieftină. Explicația constă în faptul că instalațiile electrice destinate exclusiv iluminatului public stăteau complet nefolosite până la lăsarea întinericului. Serviciul Tehnic al Primăriei Iași raporta Consiliului Comunal, în 1896: „*Rezultă că trebuie să fim foarte prudenți în alegerea unui sistem de ecleraj, dacă nu voim să ajungem la rele rezultate financiare, precum s-a întâmplat cu alte orașe, chiar din România*” [15].

³⁹ Arhivele Statului Galați, fond Primăria orașului Galați, dosar 159/1912, f. 111, http://www.raportprimargalati.ro/galatii_de_odinioara.htm

⁴⁰ THIESS Hans, *Statistica 1923*, Reuniunea Uzinelor electrice de pe teritoriile alipite de România, Imprimeria fundației culturale „Principele Carol”, București, 1924, p. 9.

⁴¹ Numărul abonaților, raportat la numărul apartamentelor, exprimat în %.

⁴² ALBERT Gh. ș.a., *Uzina de lumină 1899-1999*, Iași, 1999, p. 19.

⁴³ ***, *Neuer Volkskalender für das Jahr 1897*, p. 108.

⁴⁴ A.P.D.E., *Statistica Uzinelor Electrice din România, 1934*.



Foto 96. Sediul celei mai importante bănci săsești, Hermannstädter Allgemeine Sparkassa, aflat în Piața Mare din Sibiu. Banca a fost un important instrument pentru lupta împotriva crizei (~1930)



Foto 97. Începând cu anul 1885 Carl Wolff a devenit directorul Hermannstädter Allgemeine Sparkassa

În 1885 dr. Carl Wolff a fost ales director la *Hermannstädter Allgemeine Sparkassa*¹². Din acel moment a avut la îndemână instrumentele pentru a-și dovedi potențialul creator, drept urmare a renunțat la privilegiile de deputat pentru a se dedica necondiționat comunității. Soluțiile preconizate de Carl Wolff prevedeau modernizarea transporturilor, a agriculturii, dezvoltarea turismului, realizarea de lucrări publice și electrificarea. Toate acestea trebuiau susținute printr-un solid sistem financiar, dezvoltat pe bazele unei multisecolare tradiții cooperatiste, specifică acestei comunități etnice: bresle, vecinătăți, biserică etc.

Carl Wolff a pornit reconstrucția economică folosind creditul cooperatist. A creat la sate cooperative tip *Raiffeisen* (asociații de depuneri și credit, funcționând pe principiul întraajutorării) cu dobândă la credite de maximum 3%. Succesul a fost total: pornind de la cele opt cooperative constituite în 1886, s-a ajuns la 185 în 1927. Mai mult de jumătate dintre țărani sași au devenit membrii acestor asociații iar de împrumuturi beneficiau și solicitanții români.

Pentru a combate fenomenul emigrării în S.U.A. Carl Wolff a cumpărat terenuri și clădiri vacante și a organizat o colonizare rurală internă astfel încât, până în 1922, „mai mult de 22.000 de sași fără pământ și datornici și-au aflat pâinea de toate zilele, prin asigurarea proprietății asupra pământului”¹³.

Carl Wolff a transformat *Hermannstädter Allgemeine Sparkassa* din Sibiu într-o instituție ale cărei acțiuni au ajuns cotate la bursa din Viena, de unde atrăgea capital, multiplicând profitul net al băncii de 20 de ori!¹⁴ *Sparkassa* avea legături de afaceri cu bănci din Austria, Ungaria, Germania, Olanda, Bulgaria și Turcia. Limitând dividendele acționarilor, Wolff a folosit excedentul pentru dezvoltarea infrastructurii regionale, cu impact major și pe termen lung asupra evoluției economico-sociale a sudului Transilvaniei.



Foto 98. Pentru ieșirea din criză Sibiu și-a îmbunătățit legăturile de cale ferată. Gara Sibiu (~1890)



Foto 99. Trecerea Oltului cu bacul. Fotografie realizată de Oskar von Miller (~1893)

¹² Casa Generală de Economii din Sibiu, instituție fondată în 1841.

¹³ UNGAR Reimar-Alfred, NISTOR Nicolae, TEUTSCH D. Friedrich, *Dr. Carl Wolff*, Convergențe transilvane, vol. 11, Forumul Democrat al Germanilor din România, Tipografia Honterus, Sibiu, 2002, p. 34.

¹⁴ UNGAR Reimar-Alfred, NISTOR Nicolae, TEUTSCH D. Friedrich, *Dr. Carl Wolff*, Convergențe transilvane, vol. 11, Forumul Democrat al Germanilor din România, Tipografia Honterus, Sibiu, 2002, p. 20.



Foto 109. Construită în 1886, Școala Civilă de Fete ASTRA din Sibiu avea sonerie electrică, iar programa școlară includea studiul electricității



Foto 110. Înainte de anul 1893 librăria și tipografia Krafft dețineau utilaje acționate electric



Foto 111. Johann Wilhelm Krafft (1833-1908), editor și tipograf sas, susținător al electrificării Sibiului

tunetu, parafulgeru” (clasa a V-a și a VI-a), „electricitate galvanică, galvanoplastică” (clasa a VII-a), „Fenomenele principale electro-magnetice; telegrafului electricu” (clasa a VIII-a)³⁴.

În *Cronica orașului Sibiu* citim o consemnare relativă la anul 1892: „23. IX. Casa de reuniuni este prevăzută cu iluminat electric de către fabrica textilă Scherer.”³⁵

Trebuie remarcată apetența sibiienilor pentru utilizarea electricității. După cum rezultă din calendarul „Der Siebenbürgische Volksfreund” din 5 decembrie 1893, la acea dată dețineau utilaje acționate electric cel puțin următoarele societăți (în afară de fabrica de tricotate „Karl Scherer” de care am amintit anterior): legătoria de cărți Neuziel, atelierul Roth, Școala de Meserii³⁶, tipografia Krafft³⁷.

Adoptarea rapidă a noii forme de energie se explică prin aceea că orizontul cultural al sibiienilor era format prin contactul nemijlocit cu occidentul, prin calfe, negustori, militari și studenți. Oferim exemplul (deloc singular) al tipografului Krafft, care-și făcuse ucenicia în Wehrheim (Germania) desăvârșindu-și pregătirea la Timișoara, Pforzheim, Münster, Schwerin și Berlin.

DESPRE ISTORIA ILUMINATULUI PUBLIC LA SIBIU [6]

Într-un regulament urban emis la Sibiu încă în anul 1589 putem citi: „Cel care va fi prins pe stradă după ora nouă, mai ales fără lumină, [...] acela va fi dus imediat de către străji la primărie.”³⁸

Începuturile iluminatului public din Sibiu datează din anul 1771. Au fost instalate trei lanterne cu lumânări, păzite de două santinele, în tunelul ce lega Piața Mică de Piața Dragoner³⁹, pentru a-i împiedica pe târgoveți să-și facă nevoile în pasaj.

³⁴ URSU Davidu, bar. ș.a., *Proiectu de statut*, în „Transilvania”, nr. 11 - 12, anul XVI, Sibiu, 1 - 15 iunie 1885, p. 86.

³⁵ SINGERUS Emil, *Cronica orașului Sibiu 1100 - 1929*, Ed. Honterus, Sibiu, 2006, ISBN 978-973-87782-5-2, p. 61.

³⁶ Funcționa din 1872 în cadrul Gimnaziului (actualul Colegiu Național „Samuel von Brukenthal”).

³⁷ Johann Wilhelm KRAFFT (1833-1908) a înființat societatea *W. Krafft-Buchdruckerei, Buchhandlung, Linieranstalt und Papierdütenfabrik* (cu sediul inițial pe actuala stradă Avram Iancu nr. 10), una dintre cele mai importante tipografii și edituri din țară. A fost membru al consiliului de administrație al *Hermannstädter Allgemeine Sparkassa (Casa de economii din Sibiu)* și unul dintre membrii fondatori ai asociației *Reiffeisen*, alături de Carl Wolff.

³⁸ PAKUCS Maria, „1589. Buna rânduială la Sibiu”, în „Magazin istoric”, nr. 6 (531), iunie 2011.

³⁹ Tunelul a fost demolat în 1851 și înlocuit de actualul Pod al Minciunilor.

Aici, în 1892, Carl Wolf înființase „sub conducerea domnului prefect și comite Gustav Thalmann un comitet executiv care l-a însărcinat pe domnul Oskar von Miller cu întocmirea unui proiect pentru construcția uzinei electrice.”⁷⁰

În același an, tot Carl Wolf (prin *Hermannstädter Allgemeine Sparkassa*) a înlesnit cercetările în împrejurimile Sibiului pentru identificarea amplasamentului adecvat construirii unei hidrocentrale. Măsurătorile au fost făcute de Ludwig Lattenberg, inginer al orașului Sibiu, alegerea fixându-se asupra râului Sadu.⁷¹

Oskar von Miller (după cum mărturisea într-un articol publicat în 1898 în ziarul vienez *Zeitschrift für Elektrotechnik*) nu era convins de necesitatea electrificării regiunii Sibiului. Și-a schimbat radical opiniile odată ajuns aici, în noiembrie 1892, însoțit de doi ingineri de la Biroul Tehnic. „Distanța mare de capitală, slaba legătură pe cale ferată cu orașele industriale și comerciale îndepărtate impun orașului Sibiu realizarea, în măsura posibilităților, a unei industrii proprii. Când am cunoscut în localitatea Heltau [Cisnădie - n.n.], cu 5000 de locuitori, situată la cca. 9 km de Hermannstadt [Sibiu - n.n.], micile ateliere de țesătorii de lână, care sunt acționate de mai bine de un secol cu mijloacele cele mai primitive și care, deși în trecut au fost foarte rentabile, au regresat mult, mi-am însușit tot mai mult ideea că o uzină electrică ar prezenta un avantaj considerabil pentru întreaga zonă. Investigațiile mele au dus la concluzia că potențialul hidroenergetic al râului Zoodt [Sadu - n.n.], determinat de către domnul inginer al orașului, ar fi corespunzător pentru realizarea proiectului”.⁷²



Foto 133. Oskar von Miller în Piața Mare din Sibiu (~1892)

RÂUL SADU [9]

Sadu, râu de munte cu un curs iute și debit bogat, aparține bazinului hidrografic al Cibinului, respectiv sistemului Oltului.

Încă din secolul al XVII-lea utilizarea energiei sale a fost un obiectiv al Magistratului Sibiului⁷³. Acesta a intervenit la Dietă și la guvernul transilvan de la Cluj pentru a obține dreptul folosirii apei râului. În anul 1646 voievodul Transilvaniei, Gheorghe Rákóczi al II-lea, a acordat exclusivitatea folosirii acestei ape sașilor din Cisnădie. Sașii au construit în Sadu o moară de măcinat grâu și porumb precum și pive de bătut dimie, angajând localnici.

În 1740 sașii au construit la poalele dealului Fața Cășilor o fabrică de spirt; aceasta folosea apa râului pentru acționare și porumbul sădenilor drept materie primă. În 1784 fabrica a devenit proprietatea medicului Ioan Piuariu-Molnar⁷⁴. În incinta acesteia el a construit o torcătorie-țesătorie textilă a căreia i-a adus îmbunătățiri, dar breasla postăvarilor sași a cerut desființarea manufacturii. Curtea de la Viena a solicitat guvernului transilvan să investigheze dacă în cuprinsul *Pământului Crăiesc* breslele permit activitatea nebreslașilor. În apărarea cauzei sale Piuariu-Molnar a arătat că, încă din secolul al XVII-lea, au existat învoieli între breasla postăvarilor



Foto 134. Gh. Rákóczi al II-lea (1621-1669), principele Transilvaniei, le-a acordat sașilor din Cisnădie exclusivitatea folosirii apelor râului Sadu

⁷⁰ *** , *Die Konstituierende Generalversammlung des Hermannstädter Elektrizitätswerkes, Aktien Gesellschaft*, Hermannstadt, Jos. Drotleff, 1895, p. 1.

⁷¹ UNGAR Reimar-Alfred, NISTOR Nicolae, TEUTSCH D. Friedrich, *Dr. Carl Wolff*, în „Convergențe transilvane”, vol. 11, Forumul Democrat al Germanilor din România, Tipografia Honterus, Sibiu, 2002, p. 23.

⁷² MARCU Gheorghe, *Filiala de rețele electrice Sibiu 1896-1996*, FRE Sibiu, Sibiu, 1996, p. 16.

⁷³ Organ colectiv de conducere, alcătuit din cei mai înalți funcționari: primarul (numit și consul), administratorul orașului, judele regal și cel scăunal. Organul executiv lărgit de conducere era Sfatul Orașenesc format din 12 cetățeni de vază, care formau sfatul interior.

⁷⁴ Ioan Piuariu-Molnar (1749 - 1815), filolog și traducător, primul medic român titrat, autorul celei dintâi gramatici româno-germane. S-a numărat printre cei care au redactat *Supplex Libellus Valachorum*. În 1793 a inițiat prima publicație științifică medicală românească, *Sfătuire către studenții în chirurgie*. A tradus în limba română prima *Istorie universală*.



Foto 211. Sigmund Dachler (dr.) - directorul HEW (~1900)

„Strămoșii mei au folosit de mulți ani căderile de apă din Caransebeș și mai târziu din Toplița, lângă Orșova, pentru acționarea morilor și altor industrii. În aceste împrejurări firma Ganz & Co. a solicitat rudelor mele să cedeze o amenajare de apă existentă pentru construirea unei centrale electrice cu scopul alimentării orașului Caransebeș. Centrala hidroelectrică a intrat în funcțiune în anul 1889, spre marea mulțumire a populației orașului și a rudelor mele, ca proprietari. Sistemul adoptat a fost cel de curent alternativ monofazat cu 42 Hz și 2000 V tensiune primară respectiv 105 V tensiune secundară și transformatoare montate pe stâlpi. Pentru satisfacerea consumului și în perioadele cu debit scăzut, a fost instalată o sursă termică, drept rezervă. [...]

Până la acel moment fusesem instruit pentru domeniul comercial și morărit [...]. După terminarea stagiului militar ca ofițer de rezervă urma să intru în activitatea de acasă.

Urmare construirii uzinei electrice rudele m-au sfătuit să abandonez vechea orientare pentru una nouă și să mă îndrept către electrotehnică. Cu mare bucurie am acceptat propunerea, am început imediat pregătirile, am început să-mi completez cunoștințele de matematică și fizică la „Școala tehnică de învățământ superior” din Budapesta [...]. Concomitent m-am instruit practic, după amiaza, în laboratoarele și atelierile firmei Ganz & Co. pentru a putea intra în activitate. Cât mai repede am urmat cursurile superioare de electrotehnică din Winterthur, în Elveția, pe care le-am absolvit în toamna anului 1895. [...]

Aici am fost angajat [la Compagnie de l'Industrie Electrique din Geneva – n.n.] și m-am ocupat doi ani cu instalații de curent alternativ și curent continuu, cu realizarea unor linii de înaltă tensiune și de rețele și cu supravegherea construirii tramvaielor din Aubonne, situat pe malul lacului Geneva. În afară de acestea, am avut ocazia de a mă familiariza cu construcția mașinilor și aparatelor electrice la standul de probă. [...]



Foto 212. Sigmund Dachler (centru), cu o parte din colectivul HEW (~1900)

ELECTRICITATEA ÎN AGRICULTURĂ

La fel ca în cazul electrificării urbane, Uzina Electrică din Sibiu nu oferea electricitate mediului rural doar pentru iluminat ci, în primul rând, pentru a fi folosită la muncile agricole, „în mica industrie și industria casnică.”



Foto 220. Electrificarea comunei Rășinari: planul rețelei (1920)

Treieratul și aratul electric au format obiectul unei atenții deosebite. În anul 1899, la Cisnădie a fost pusă în funcțiune o batoză mobilă, procurată de la firma *Hofherr & Schrantz* din Viena, acționată de un motor de 9 CP; transformatorul și motorul erau transportabile iar alimentarea se făcea printr-un cablu flexibil lung de 1.000 m (2x90 mm²). Se semnalează astfel, pentru prima dată în țară, folosirea energiei electrice în agricultură.

A urmat achiziționarea altor batoze, care au fost instalate în localitățile Gușterița (1901), Turnișor (1905) și Șelimbăr (1906). În anul 1926 Uzina Electrică din Sibiu deținea „zece garnituri de treerat transportabile, constând din câte 1 batoză, motor separat și un car cu transformator de asemenea separat [...]”. Acestea sunt utilizate în perioada treeratului de către comunele racordate la rețea, cari nu plătesc în numerar costul energiei consumate în acest scop, ci cedează Uzinei electrice [...] un anumit procent din grâul tre-



Foto 221. În anul 1899, pentru prima dată pe teritoriul actual al României, energia electrică a fost folosită în agricultură.
Foto: batoză acționată electric (1906)



Foto 222. Electrificarea agriculturii: mașină de treierat acționată electric (1906)



Foto 223. Treierătoarele Uzinei Electrice (1906)



Foto 224. Plug electric (1906)



Foto 238. În august 1904 a fost inaugurat omnibuzul electric din Sibiu



Foto 239. Acesta a fost primul omnibuz electric care a circulat pe teritoriul de azi al României (1904)



Foto 241. Construirea liniei de tramvai – str. Magheru (1905)



Foto 242. Construirea liniei de tramvai – str. Magheru (1905)



Foto 243. Construirea liniei de tramvai – Piața Gării (1905)

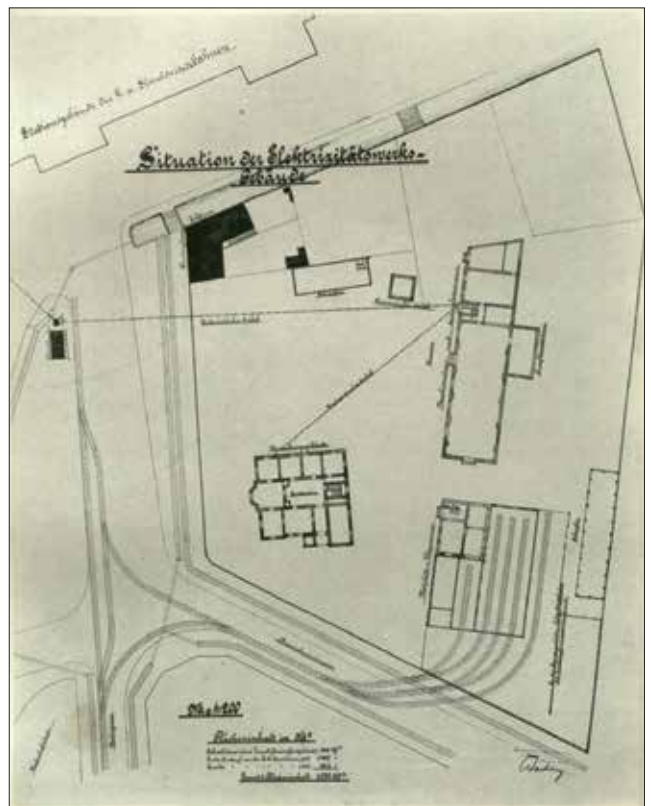


Foto 244. Planul remizei de tramvaie din strada Uzinei (1906)

denumirea orașului în perioada stăpânirii ungare.” „În ședința din 5 ianuarie 1905 consiliul comunal Nagyszeben, a hotărât [...] să pună la dispoziție terenul pentru construcția și folosirea tramvaiului electric.”

În data de 9 mai 1905 Ministerul Comerțului din Ungaria a aprobat concesiunea, cu câteva observații. Le cităm pe cele mai interesante: Ministerul își rezervă dreptul de a verifica toate planurile și toate demersurile iar „se-diul societății pe acțiuni ce se va înființa va fi la Sibiu și limba oficială va fi doar limba maghiară.”

Lucrările au început imediat. Calea de rulare a fost realizată de societatea de construcții Michael Hirsch din Budapesta. A fost montat un singur rând de șine, cu 8 locuri de încrucișare, lungimea traseului fiind de 2.388,5 m. A fost ales ecartamentul de 1 metru deoarece la tramvaiul pentru ecartament de „760 milimetri nu se poate pune un motor atât de puternic ca să tragă și vagoane”. La capetele traseului au fost amenajate „două căsuțe de așteptare, la care s-a adăugat și o a treia, în fața hotelului Bulevard.”⁷⁶ Parcursul era identic cu al omnibuzului.

Tot în acel an a fost cumpărat terenul aflat în vecinătatea clădirii administrative. Aici au fost construite remiza de tramvaie (cu o capacitate de 9 vagoane) și o clădire cu spații pentru reparații și depozite.⁷⁷

La 8 septembrie 1905, odată cu finalizarea liniei electrice, au început să circule patru vagoane-motor AEG, fabricate la Budapesta. Având o capacitate de 16 locuri pe scaune și 14 locuri în picioare, tramvaiele erau echipate cu două motoare de câte 25 CP și dezvoltau o viteză de 10 km/h. Pe seama vitezei tramvaiului circula o glumă. Se povestea

⁷⁶ DACHLER Sigmund, *Tramvaiul electric*, document dactilografiat, Sibiu, 1906, p. 1.

⁷⁷ Actuala Arhivă din incinta aflată în str. Uzinei.

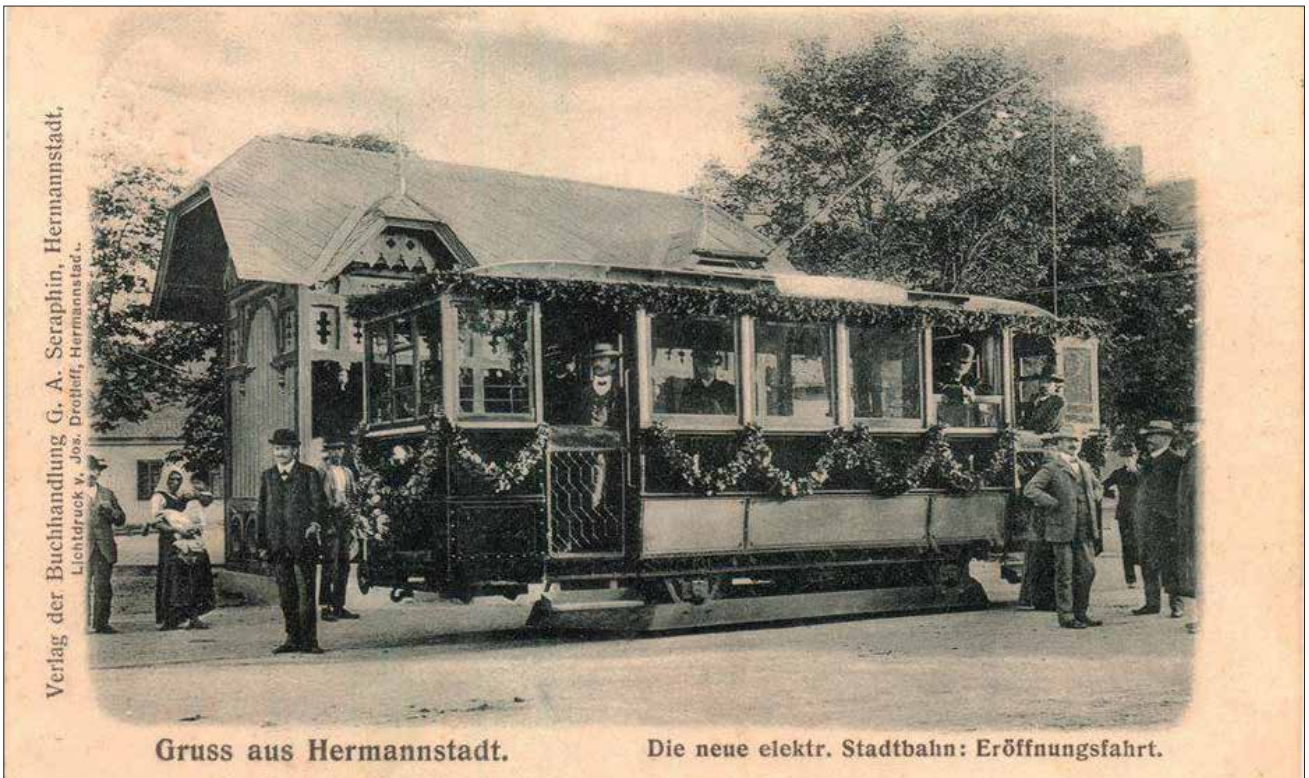


Foto 246. Inaugurarea tramvaiului din Sibiu – piața Gării (8 septembrie 1905)



Foto 247. Tramvai în Piața Gării (~1910)



Foto 248. Tramvai pe strada Magheru (~1910)



Foto 249. Tramvai pe strada Magheru (~1910)



Foto 250. Tramvai pe strada Magheru (1906)



Foto 251. Tramvai pe strada Magheru (~1910)



Foto 252. Tramvai pe strada Magheru (~1910)



Foto 253. Tramvai în Piața Mare (~1910)



Foto 254. Tramvai în Piața Mare (~1910)



Foto 255. Tramvai pe strada Bălcescu (~1910)



Foto 256. Tramvai pe strada Bălcescu (~1910)

că, în dreptul unei stații de tramvai, vatmanul s-a adresat unui cunoscut: „Urcă sus, vino cu noi!” „Mulțumesc, dar nu pot. Mă grăbesc!” a venit răspunsul. În dreptul ușilor de acces în vagoane exista un marcaj aplicat la 1,2 m de la planșeu: transportul copiilor care nu depășeau această înălțime era gratuit.

La 3 octombrie 1905 s-a desfășurat adunarea generală constitutivă a societății pe acțiuni „Tramvaiele electrice din Sibiu”. HEW a subscris 95% din capital (377 de acțiuni a câte 1.000 de coroane). Restul de 5% a provenit de la 13 acționari persoane fizice (20 de acțiuni). Printre aceștia îi regăsim pe membrii Consiliului de administrație al HEW (Carl Wolff, Wilhelm Bruckner, I.F. Zeibig, Martin Schuster, Carl Albrich jr., Albert Arz v. Straussenburg) cărora li s-au alăturat Sigmund Dachler și românii Octavian Russu și Ilie Beu⁷⁸.

⁷⁸ Ilie Beu (1864 - 1947) medic și publicist. A făcut studii universitare la Viena, doctor în medicină la Universitatea din Graz. Medic la Săliște și Sibiu. Membru al ASTRA, colaborator la prima enciclopedie românească, autorul lucrărilor *Igiena școlară* (1904) și *Cărticica sănătății* (1905).



Foto 257. Tramvai pe strada Bălcescu (~1910)



Foto 258. Tramvai pe strada Bălcescu (~1910)



Foto 259. Tramvai pe strada Bălcescu (~1910)



Foto 260. Tramvai pe strada Bălcescu (~1910)



Foto 261. Tramvai în Piața Unirii (~1910)



Foto 262. Tramvaie în Piața Unirii (~1910)



Foto 263. Tramvaie în Piața Unirii (~1910)



Foto 264. Tramvai în Piața Unirii (~1910)



Foto 265. Tramvai pe Bd. Victoriei (~1910)



Foto 266. Tramvai pe Bd. Victoriei (~1910)



Foto 267. Tramvai pe Bd. Victoriei (~1910)



Foto 268. Tramvai pe Bd. Victoriei (~1910)



Foto 269. Tramvai pe Bd. Victoriei (~1910)



Foto 270. Tramvai pe Bd. Victoriei (~1910)



Foto 271. Inaugurarea unui nou tramvai (1906)



Foto 272. Tramvai în remiză (~1920)

Personalul de specialitate a fost adus din Ungaria, la recomandarea directorului societății tramvaielor bu-dapestane, Wörner: Alexander Schütz – director și Adolf Ruzicska – vatman și „responsabil pentru starea vagoanelor”. Directorul Alexander Schütz a decedat după doi ani și jumătate. I-a succedat fiul său, Alex. Schütz, până în timpul celui de-al doilea război mondial, când a fost încorporat. Adolf Ruzicska a lucrat peste 40 de ani în cadrul societății *Tramvai-iele electrice din Sibiu*. „Tramvaiul funcționează spre mulțumirea tuturor și curățenia a fost mereu respectată astfel că tramvaiul nostru este un model în întreaga țară.”

La data inaugurării tramvaiului sibian, mai dispuneau de astfel de mijloace de transport următoarele orașe: București (1894), Cernăuți (1897), Timișoara (1899), Iași, Brăila, Galați și Satu Mare (1900).

EXTINDEREA LINIILOR DE TRAMVAI ÎN ORAȘUL DE SUS ȘI ORAȘUL DE JOS

Până la 1 noiembrie 1905 s-a circulat din 10 în 10 minute cu patru vagoane, un al cincilea vagon fiind folosit la nevoie. În scurt timp s-a constatat că garniturile existente nu făceau față numărului tot mai crescut de călători. Începând din noiembrie 1905 s-a circulat cu o frecvență de șase minute.

Au mai fost comandate încă două tramvaie astfel că, începând cu luna mai 1906, se circula cu șase vagoane-motor. Un al șaptelea vagon-motor, construit de firma *Schlick* și echipat electric tot de către AEG li s-a alăturat primelor. Inițial au fost aduse doar vagoane deschise, ulterior numai din cele închise. Odată cu înmulțirea numărului tramvaielor remiza a fost mărită.

În anul 1906 a fost decisă prelungirea cu 2.230 de metri a traseului existent, de la Promenada Sub Arini până la Școala Militară și mai departe, până la Cimitirul Central, aflat la marginea Pădurii Dumbrava. Cu acest prilej orașul a acordat „Uzinei Electrice dreptul de a-și construi căsuțe de vacanță la vechiul poligon al Școlii militare și în alte locuri potrivite.” Linia a fost dată în funcțiune în 15 mai 1910. Tramvaiul asigură zilnic cel puțin 12 - 14 drumuri. În anul 1910 a fost inaugurat și ștrandul de lângă moara Schreyer (actualul cartier Valea Aurie). Reamintim că ideea construcției acestui „ștrand cu apă rece și un sanatoriu” pentru a „atrage oaspeți de departe, nu doar de aici din țară” fusese avansată de către Carl Wolff încă din anul 1893, în cadrul Expoziției electrice din Sibiu. Urmare acestei extinderi, în anul 1911 au fost achiziționate încă trei vagoane-motor.



Foto 273. Tramvai la Școala Militară din Bd. Victoriei (~1910)



Foto 274. Tramvai în parcul Sub Arini (~1910)



Foto 275. Tramvai în parcul Sub Arini (~1910)

*

De la bun început Societatea *Tramvaiele electrice din Sibiu* a avut intenția de a lega Orașul de Jos cu Orașul de Sus. În adunarea generală din 1910, Uzina Electrică a hotărât alocarea sumei de 104.000 coroane din profit dacă și consiliul comunal pune la dispoziție 24.000 coroane pentru acest scop. Astfel au fost constituite fondurile pentru finanțarea liniei în Orașul de Jos, pe traseul: gară, stra-

da 9 Mai, Piața Dragoner, strada Faurului, Turnului până la stația finală din Piața Cibin (Piața de Lemne). Era preconizată și o extindere ulterioară, prin Piața Cluj, până în Turnișor. Ca și în Orașul de Sus frecvența de circulație prevăzută era din 6 în 6 minute. Construcția a început în anul 1911, odată cu refacerea pavimentelor străzilor din Orașul de Jos. Având o lungime de 1360 m, linia a fost dată în folosință în 10 August 1912.

În anul 1914 au început lucrările de prelungire a traseului, din marginea pădurii Dumbrava „până la localul construit de Uzina Electrică care a fost donat orașului.” Traseul de 1.220 m a fost inaugurat la 15 mai 1915. Localul ridicat de Uzina electrică era *Waldwirthshaus* (*Hanul din Pădure*, ulterior numit *Hanul Dumbrava*, construcție înglobată



Foto 276. Ștrandul Schreyer din Valea Aurie, construit de HEW (~1910)

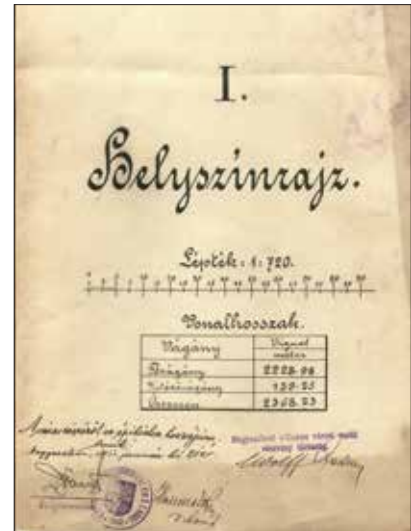


Foto 277. Proiectul liniei de tramvai spre Orașul de Jos (21 ian. 1911)



Foto 278. Tramvai în Piața Gării – str. 9 Mai (~1920)



Foto 279. Tramvai în str. 9 Mai (~1920)



Foto 280. Tramvai în str. 9 Mai (~1920)



Foto 281. Tramvai în Piața Dragoner (~1930)



Foto 282. Tramvai pe str. Turnului (~1930)



Foto 283. Tramvai în str. Turnului (~1930)

actualmente în clădirea hotelului *Hilton*⁷⁹). Odată cu prelungirea traseului până la Hanul Dumbrava au fost achiziționate alte 3 vagoane-motor. Astfel, la sfârșitul aceluia an, HEW deținea 13 vagoane-motor și 5 vagoane-remorcă.

Mai adăugăm o informație interesantă: în anul 1917, în timpul războiului, au fost achiziționate două vagoane-platformă pentru transportul de marfă. Acestea erau folosite astfel: odată sosite în gara Sibiu, vagoanele de tren erau dirijate spre depozitul Uzinei, unde încărcătura era transbordată pe vagoanele-platformă de tramvai; acestea erau apoi agățate de tramvaiul pentru pasageri care le transporta în oraș, la destinatari. În acest scop a fost construit un racord din linia industrială, în lungime de 195 metri, dat în folosință în 3 august 1918. După cum mărturisește Sigmund Dachler „transportul de marfă nu s-a dezvoltat atât de bine după cum au fost previziunile inițiale.”

De la bun început numărul călătorilor a crescut constant, atât datorită prelungirii traseelor dar și pentru că populația orașului s-a înmulțit. După 12 ani s-a ajuns la 2,5 milioane de călătorii. Această valoare nu a scăzut nici chiar în timpul războiului ci dimpotrivă, între anii 1916-1919 a crescut rapid, ajungând la 6 milioane. În anii următori numărul călătoriilor s-a stabilizat în jurul valorii de 4 milioane.



Foto 284. Tramvai în str. Turnului (~1930)



Foto 285. Hanul din Pădure, construit de HEW (~1915)

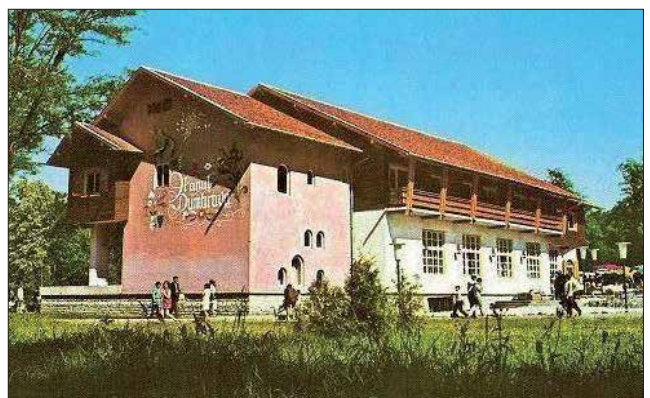


Foto 286. Hanul din Pădure a devenit Hanul Dumbrava (foto ~1980)

⁷⁹ Deschis în anul 2009, acesta a fost cel de-al doilea hotel Hilton din România, după Athenée Palace Hilton, din București (1997).



Foto 287. Tramvai la Dumbrava (~1920)



Foto 288. Tramvai la Dumbrava (~1920)



Foto 289. Tramvai în Gara Turnișor (~1940)



Foto 290. Manevre în remiza din strada Uzinei (~1918)



Foto 291. Abonament de tramvai (1920)

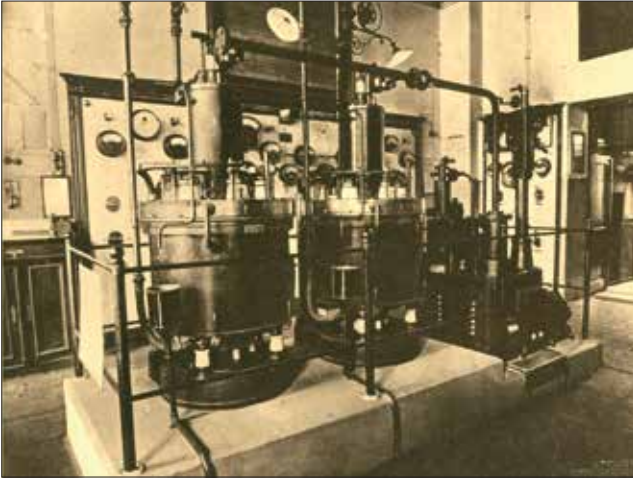


Foto 335. Primii redresori cu vapori de mercur din România au fost instalați la Sibiu, pentru alimentarea tramvaielor (1921)



Foto 336. Îmbunătățirea calității transportului cu tramvaie în Sibiu, prin sudarea cap la cap a șinelor (1923)

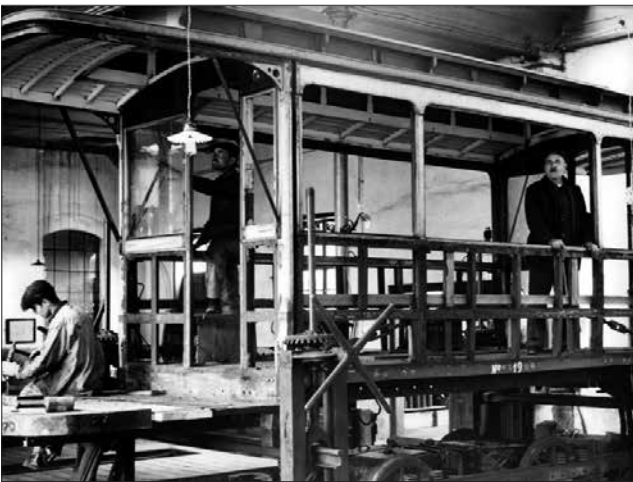


Foto 337. Modificarea unui vagon-platformă în remiza de tramvaie a UES (1925)



Foto 338. Tramvai cu captator arc Fischer, în remiza din strada Uzinei (1928)



Foto 339. Lacul de acumulare din pădurea Dumbrava a fost amenajat de Uzina Electrică din Sibiu (1915)



Foto 340. Grădina zoologică din Sibiu a fost amenajată de către Uzina Electrică (1930)

pentru animale. "O grădină zoologică mică a luat ființă începând din vara anului 1929, prin stăruințele unui inginer dl. Szekely – dela Uzinele sibiene de electricitate", se putea citi în *Telegraful Român* din 3 mai 1930. Aceași publicație mai nota că primele animale ale Grădinii Zoologice au fost o pisică sălbatică, o lupoaică de un an și jumătate donată de Alteța Sa Regală Principele Regent Nicolae, un lup donat de Societatea *Șoimul*, un urs, patru pui de vulpe, câprioare, un mistreț, trei vulturi, lebede din Delta Dunării, pelicani etc. Nici condițiile în care trăiau animalele nu erau trecute cu vederea: "Ursulețul îngrijit cu tot confortul, nici baia nu-i lipsește, e mai ales favoritul vizitatorilor, care îl resfață cu fel

Foto 341. Colonelul August von Spiess (1864-1953), directorul vânătorilor regale, unul dintre donatorii de animale pentru grădina zoologică din Sibiu



de fel de bucate”. Un cerb carpatin a fost dăruit de vânătorii din Tălmăcel. Însuși regele Carol al II-lea al României a donat o lupoaică, prin intermediul maestrului de vânătoare al Casei Regale, colonelul August von Spiess¹⁸.

Aceasta a fost una dintre primele Grădini Zoologice din România.

AUTOBUZELE UZINEI ELECTRICE

La cererea localnicilor, societatea *Tramvaiele electrice din Sibiu* a hotărât să introducă autobuze care să asigure legături spre stațiile de tramvai. Acestea au fost date în folosință în luna octombrie a anului 1930.

Inițial au circulat trei autobuze Saurer, fabricate în Arbon (Elveția), ulterior fiind înlocuite cu autobuze mai mici.



Foto 342. Autobuz al Uzinei Electrice în piața Gării (~1930)

¹⁸ August von Spiess (1864 - 1953) - militar de carieră și scriitor de limba germană din România. Stabilit la Sibiu în 1889, a fost profesor și comandantul Școlii Militare de Cadeti de Infanterie, comandantul Regimentului nr. 2 Infanterie, participant la bătălia Sibiului (1916). După război a fost maestru de vânătoare al Casei Regale. A scris cărți cinegetice. Muzeul de vânătoare „August von Spiess” din Sibiu expune colecția sa de trofee cinegetice și funcționează în casa colonelului, donată în acest scop.



Foto 343. Microbuz al UES (~1930)



Foto 344. Microbuz al UES (~1930)



Foto 345. Autobuz al Uzinei Electrice la Ocna Sibiului (~1930)

A existat și un traseu în afara orașului, de probă, până la Ocna Sibiului și Păuca.

Cu toate încercările de a-l susține, transportul de persoane cu autobuze nu s-a dovedit rentabil și în anul 1940 s-a renunțat la el. Autobuzele au fost vândute iar diferența dintre suma de vânzare și cea de cumpărare a fost compensată din încasările provenite de la transportul cu tramvaiul electric.

A FOST TRAMVAIUL RENTABIL?

Încă din primul an tramvaiul a fost un succes economic. Din septembrie 1905 până la sfârșitul anului 1906 au fost transportate 954.354 de persoane, încasările fiind de 81.000 de coroane, ceea ce a permis plata a 2% dividende. Până în 1930 au fost plătite dividende în fiecare an iar acțiunile au fost răscumpărate. În primii 15 ani valoarea dividendelor s-a situat între 1,5 și 5%, între 1920 - 1930 a fost între 4 și 20% iar în perioada 1927 și 1930 s-a ajuns chiar la 25%! După anul 1931, odată cu declanșarea crizei economice mondiale, au urmat zece ani cu pierderi. Acestea au apărut nu din cauză că nu s-a mai circulat cu tramvaiul, ci din pricina creșterii costurilor, mai ales a salariilor, în condițiile în care tarifele au fost ajustate întotdeauna prea târziu iar quantumul majorărilor nu a fost suficient. „Este demn de consemnat că în această perioadă de criză angajații și-au cerut cu atâta îndârjire drepturile bănești încât în 1920 o grevă, care a



Foto 424. Sediul SETA din Sibiu - str. Uzinei (1932)

La SETA nu numai transformatoarele de putere, contoarele, ceasurile de contact sau siguranțele automate erau elvețiene dar și mașinile de calcul și chiar evidența contabilă. Conceptul elvețian era vizibil în orice detaliu: în clădirea administrativă, fiecare birou avea câte un ceas electric de perete (elvețian, bineînțeles) iar deasupra ușilor, înspre coridor, era o lampă de semnalizare, folosită de salariați pentru a-l apela pe aprodul însărcinat să rezolve mărunte probleme administrative.

„Salarizarea personalului, cu deosebire a celui de conducere, tehnic și muncitoresc, era superioară celei acordate de alți agenți economici [...]. Se și spunea: Un electrician de întreținere din «Rieger» rezolva cu șurubelnița, într-un atelier închis și acoperit, alimentarea cu energie a unui strung pe când un electrician la SETA rezolva astfel de întreruperi [...] muncind sub cerul liber, pe vreme nefavorabilă [...]. Trimestrial se acordau diferențiat gratificații și premii salariaților ca urmare a contribuției aduse la prosperitatea societății. [...] Relațiile dintre resoarte erau exigente și corecte. Nu exista nici o stare conflictuală, iar conducerea era deosebit de atașată acțiunilor pe care salariații le inițiau pentru menținerea unei atmosfere de conlucrare și de îndatorare pentru bunul mers al activității.”

Deoarece Confederația Elvețiană excelează în sectorul serviciilor financiare, este explicabilă preocuparea SETA de a le oferi angajaților diferite tipuri de asigurări, inclusiv o asigurare colectivă de viață, înființată în anul 1944, precum și asigurări de pensie. *„Conceptul de organizare și protecția socială pe care le-a promovat, cu consecvență, conducerea SETA înainte de naționalizare, au constituit pentru mine un îndemn de a le prezentata posterității pentru a fi cunoscute și aplicate benefic”*⁵²

*

Pentru a înțelege la adevărată valoare importanța alianței SETA cu Elveția dorim să prezentăm rolul acestei țări în industria energetică mondială. Țara Cantoanelor deține unele dintre cele mai puternice firme de profil din lume, printre cele mai reprezentative numărându-se: compania **Sulzer**, fondată în 1834 în Winterthur, producătoare de mașini Diesel pentru locomotive și nave maritime (aici a lucrat însuși Rudolf Diesel, în 1879); **MFO** (*Maschinenfabrik Oerlikon*), fondată în 1876, în Zürich, producătoare de locomotive electrice; **BBC** (*Brown, Boveri & Cie*), fondată în 1891, în Baden, producătoare de motoare și generatoare de curent alternativ și continuu, turbine cu aburi și cu gaz, transformatoare, echipamente electrice pentru locomotive; **Landis+Gyr**, fondată în 1896, în Zug, producătoare de aparate de măsură; **Huggenberger**, fondată în 1900, în Zürich, lider mondial în aparate de monitorizare a construcțiilor hidrotehnice; **Micafil**, fondată în 1918, în Zürich, producătoare de izolatoare și materiale izolante pentru înaltă tensiune; **Weidmann**, fondată în 1877, în Rapperswil, lider mondial în izolații electrice pentru transformatoare. Una dintre cele mai mari corporații multinaționale din domeniul energetic, **ABB**, are sediul în Zürich. **ABB** s-a format în 1988 prin fuziunea dintre **BBC** și compania suedeză **ASEA-Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget**. **BBC** absorbeste **Maschinenfabrik Oerlikon** în 1967. În anul 1998 li s-a alăturat și compania **Micafil**.

În ceea ce privește implicarea elvețiană în procesul de electrificare a României, cităm dintr-un articol publicat în anul 1942: *„În cursul celor 17 ani de activitate, Societatea Anonimă Română Brown Boveri [...] a executat la Dobrești cea mai mare centrală hidroelectrică din țară de cca. 30.000 CP, a înzestrat cu turbine de aburi cea mai mare parte*

⁵² NAN D. Ioan, *S.E.T.A.*, Manuscris dactilografiat, Sibiu, 1996, p. 8.

În anul 1947, în atelierele Uzinei a fost rebobinat statorul generatorului 3 de la Sadu II (1,2 MW, 12 kV). Lucrarea (executată de maestrul H. Roth împreună cu Andrei Nagy și condusă de șeful atelierului de bobinaj, ing. Leon Totoiescu) a demonstrat performanța tehnică la care ajunsese Uzina Electrică din Sibiu.

Importurile din țările occidentale fiind sistate, în anul 1948 s-a epuizat sublimatul de mercur folosit pentru impregnarea stâlpilor de brad. Problema a fost rezolvată prin crearea unei instalații semi-industriale în care se produceau cca. 300 kg pe lună din acest produs. În anul 1954 s-a renunțat complet la producerea stâlpilor de lemn, o întreprindere din Aiud furnizând stâlpi impregnați cu creozot. Stația de impregnare a fost dezafectată în anul 1970. Tot datorită cortinei de fier, atât UES cât și SETA au fost nevoite să-și producă, în atelierele proprii, aparatajul necesar de 4 și 15 kV.⁴⁰

TRAMVAIUL AJUNGE LA RĂȘINARI [6]

În anul 1915 linia de tramvai ajunsese până la Hanul Dumbrava. Visul din 1893 al lui Carl Wolff, de a duce tramvaiul până la Rășinari (sau chiar la Cisnădioara), nu se mai realizase: izbucnise primul război mondial, urmaseră dificultățile interne legate de crearea României Mari, apoi a fost prioritară prelungirea liniei până în Turnișor, au urmat criza economică mondială și cel de-al doilea război...

Dorindu-și cu ardoare tramvaiul, rășinărenii au solicitat sprijinul consăteanului lor, Octavian Goga, pe când acesta era președintele Consiliului de Miniștri (1937-1938). Ulterior, au intervenit chiar și la mareșalul Antonescu. Fără rezultat.

În martie 1945 locuitorii Rășinariului au constituit un comitet de inițiativă din care au făcut parte, printre alții, primarul de atunci - preotul Ioan Brote și inginerul Caius Pria din București, originar din Rășinari. Comitetul a făcut demersuri către conducerea țării. La 12 iulie 1946 a sosit în Rășinari Ion Gheorghe Maurer, din partea guvernului dr. Petru Groza. Este momentul când a început punerea în practică a proiectului atât de mult dorit și de necesar.

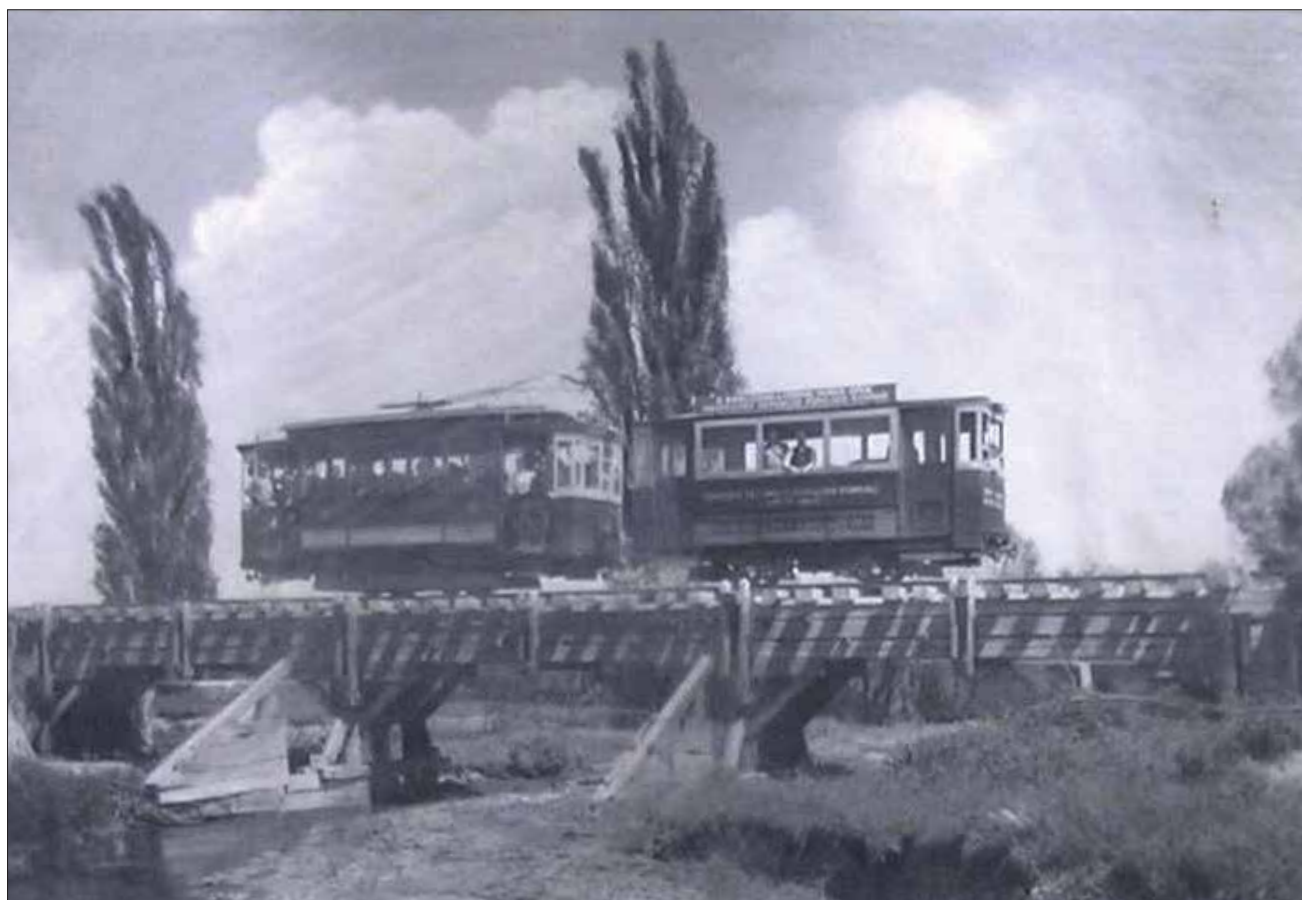


Foto 447. Tramvaiul care a inaugurat traseul Sibiu - Rășinari a fost un automotor Diesel-electric, construit de Uzina Electrică Sibiu (14 martie 1948)

⁴⁰ De exemplu, separatori de exterior de 15 kV, cu mică putere de rupere, pentru posturi de transformare rurale.

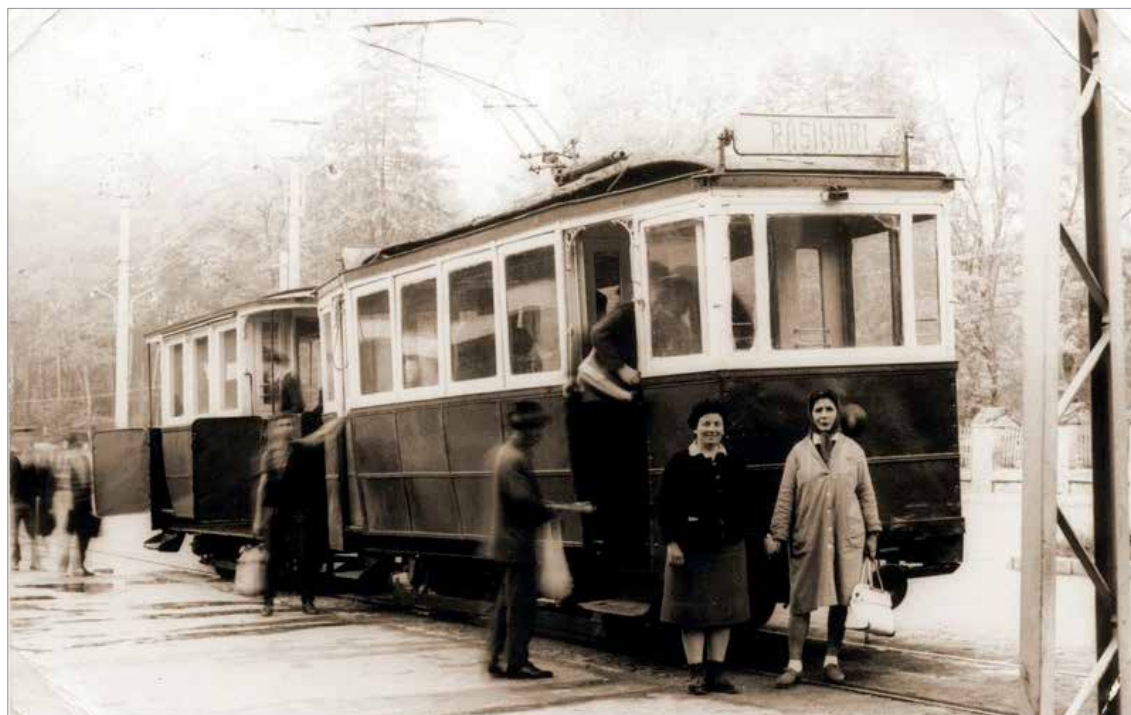


Foto 448. Tramvaiul electric Sibiu – Rășinari în stația Dumbrava (~1950)

Sigmund Dachler, în lucrarea *Înființarea și dezvoltarea Tramvaiului Electric din Sibiu 1893-1947* relatează: „prelungirea s-a făcut la inițiativa comunității din Rășinari, a fost subvenționat substanțial de către conducerea țării prin punerea la dispoziție a șinelor, comunitatea a organizat săpăturile, punerea pietrișului, montarea șinelor și punerea la dispoziție a stâlpilor de electricitate. Orașul s-a ocupat de cabluri pentru tramvai iar Uzina electrică de punctele de alimentare electrică.”

Lucrările au început la 1 august 1946. Perioada de execuție (1946-1947) s-a suprapus cu marea secetă și foametea de după război: rășinărenii s-au mulțumit și cu 3-4 kg de mălai pentru o zi de lucru. Călea de rulare era simplă, cu macaz și măsura 9 kilometri între „Căsoi” (cum numeau rășinărenii *Hanul Dumbrava*) și marginea satului; a fost gata cu mult înaintea liniei de contact, deoarece lipsea conductorul de cupru pentru realizarea acesteia...

Din această cauză primul tramvai care a inaugurat traseul (la 14 martie 1948) a fost un automotor Diesel-electric. Poreclit de localnici „*Zeppelinul*”, acel tramvai fusese realizat în remiza Uzinei Electrice. A circulat până în 1950, anul finalizării rețelei electrice, pentru a cărei realizare fuseseră mobilizate toate resursele UES: „împreună cu atelierul mecanic, garajul, fabrica de cherestea și secția de instalații, s-a lucrat pentru introducerea tramvaiului pe linia Sibiu-Rășinari.”⁴¹

NAȚIONALIZAREA

În 1947, în cadrul Ministerului Industriei a fost înființată Direcția Electricității. La data de 11 iunie 1948 a fost emisă Legea nr. 119 „pentru naționalizarea întreprinderilor industriale, bancare, de asigurări, miniere și de transporturi”, sub incidența acesteia intrând și „întreprinderile care produc, transportă sau distribuie energia electrică.”⁴²

Au fost naționalizate și cele două întreprinderi sibieni UES și SETA⁴³ Filialele SETA din Mediaș, Sighi-



Foto 449. Naționalizată, Casa de recreație a angajaților - aflată lângă centrala Sadu II - a devenit Cabana „Valea Sadului” (~1948)

⁴¹ Uzina Electrică din Sibiu S.P.A., *Darea de seamă și încheierea conturilor pe anul 1947*, Tipografia „Eminescu” Sibiu, p. 10.

⁴² Franța își naționalizase întreprinderile de producere, transport și distribuție energie electrică încă din 8 aprilie 1946.

⁴³ Printre societățile naționalizate semnalăm și existența fabricii din Sibiu Metaga (Glatz și Dabi) de aparate electrocalorice, corpuri de iluminat și instalații de încălzit industriale.



Foto 473. Pentru creșterea operativității intervențiilor noile garaje ale întreprinderii erau prevăzute - la etaj - cu locuințe de serviciu (1951)



Foto 474. Transportorul de stâlpi (1951)



Foto 475. Autobuzul (1951)

și nedispunând de o mașină blindată, regele Carol al II-lea făcuse un schimb cu primul ministru, Armand Călinescu. Atentatul a avut loc, în anul 1939, dar... asupra lui Armand Călinescu! Tot la S.R.E. Sibiu ajunsese și Ford-ul decapotabil care-i aparținuse principesei Elisabeta.⁶⁹ Autovehiculele au fost casate în anul 1962.

Au existat și altfel de mijloace de transport: „1953. «Căroaia» era singurul mijloc de transport de care ne foloseam noi, electricienii. Cu ea duceam și aduceam materialele, sculele, chiar și stâlpii. [...] Ne înhămam la funii, doi în față, iar restul – în spate, împingând povara. Pe drum drept nu era chiar așa de greu, dar ce eforturi se depuneau când afară ploua, era ger, furtună sau zăpadă.”⁷⁰

S.R.E. SIBIU ȘI RĂZBOIUL CIVIL DIN GRECIA

În Grecia, războiul nu era deloc rece. Izbucnit în anul 1946, în războiul civil s-au confruntat Armata Democratică a Greciei (a partidului comunist) cu forțele guvernamentale (sprijinite de Marea Britanie și de Statele Unite). În timpul confruntărilor, din teritoriul controlat de Armata Democratică au fost evacuați circa 30.000 de copii și adăpostiți în țări comuniste. În anul 1949, după înfrângerea forțelor comuniste, copiii au fost urmați în exil de către resturile Armatei Democratice a Greciei.

⁶⁹ Majestatea Sa Elisabeta, Regina Elenilor (1894-1956). A fost cel ce-al doilea copil al Reginei Maria și al Regelui Ferdinand. În 1935 a divorțat de Regele George al Greciei, revenind în România. În 1948 a părăsit țara împreună cu familia regală.

⁷⁰ IOSA Gh., *100 de ani de respirație a luminii la Alba Iulia*, Alba Iulia, 1999, p. 142.



Foto 532. După anul 1961 au sosit în Sibiu tramvaie noi, de tip I.T. București. Vechile vagoane AEG au rămas doar pe linia Dumbrava – Rășinari. Foto: tramvaie AEG și I.T.B. în Piața Gării din Sibiu (1968)



Foto 533. Tramvaie I.T.B. în Piața Republicii din Sibiu (~1969)



Foto 534. Tramvai I.T.B. în Piața Republicii din Sibiu (1969)



Foto 536. Tramvai I.T.B. pe str. Bălcescu din Sibiu (~1970)

Foto 535. Tramvai I.T.B. pe str. Bălcescu din Sibiu (~1962)



Foto 537. Tramvaie I.T.B. în fața hotelului „Bulevard” din Sibiu (~1962)



Foto 538. Tramvai I.T.B. în fața hotelului „Bulevard” din Sibiu (~1970)



Foto 539. Tramvai I.T.B. la pădurea Dumbrava (~1965)



Foto 540. Tramvai AEG în Piața Gării din Sibiu (1968)



Foto 541. Tramvai AEG la Dumbrava (1968)



Foto 542. Tramvai AEG spre Rășinari (1965)



Foto 543. Cu toate că șinele traseului Gară - Rășinari fuseseră de curând înlocuite, în anul 1966 a început dezafectarea tramvaiului din Sibiu.
Foto: demolarea liniei de tramvai, str. Bălcescu, Sibiu (1970)

iaseră lucrările de modernizare „personalitățile locale au hotărât scoaterea tramvaiului de la Gară până la fabrica de confecții «Steaua Roșie».” În folclorul local circula zvonul că demolatorul tramvaiului a fost Aurel Cristea - primar al orașului și prim-secretar al comitetului orașenesc Sibiu al P.C.R. – care era deranjat de zgomotul tramvaiului, căci locuia deasupra fostei farmacie nr. 24. Se spune că ar fi motivat necesitatea dezafectării șinelor și a căii de contact „pentru ca să poată defila oamenii muncii”.

Tronsonul Gară - Întreprinderea de confecții „Steaua Roșie” a fost demolat în anul 1970. Prin anul 1973 a fost desființată și linia între Întreprinderea de confecții „Steaua Roșie” și Cimitir. Tramvaiele au fost transferate la Întreprinderea de Transporturi (I.T.) Arad. Probabil, cu acel prilej au fost casate și ultimele tramvaie AEG Budapesta⁹.

Tot în acea perioadă, în 1969, o altă realizare a lui Carl Wolff a fost demolată: calea ferată îngustă Agnita - Sighișoara.

întreprinderea a fost dotată cu alte 17 trenuri de tramvai, toate de tip I.T.B. Vechile vagoane AEG și Zittau au fost casate; au fost păstrate doar 6 vagoane-motor și 5 remorci AEG cu care era deservită linia Dumbrava - Rășinari.

Din anul 1962 până în 1968 instalațiile tramvaiului au beneficiat de ample lucrări de reparații iar șinele traseului Gară - Rășinari au fost înlocuite.

Dar, între timp, lovitură de teatru: în anul 1963 Institutul de Studii pentru Construcții, Arhitectură și Sistemizare (I.S.C.A.S.) București propune ca, în orașul Sibiu, transportul în comun să fie realizat în exclusivitate cu autobuze! Aceasta, în ciuda faptului că numărul călătorilor transportați cu tramvaiul în anul 1956 fusese de 8 milioane, ajungând în anul 1960 la 11 milioane. Doar linia Dumbrava - Rășinari rămânea să fie deservită de tramvaie. Doi ani mai târziu, Institutul de Proiectare a Construcțiilor și Instalațiilor de Gospodărie Comunală (I.P.C.G.) București prezintă un alt studiu, avizat de Comitetul de Stat pentru Construcții, Arhitectură și Sistemizare (C.S.C.A.S.) București și de Comisia de Stat a Planificării (C.S.P.) prin care se „acceptă” transport mixt în orașul Sibiu (autobuze și tramvaie), cu condiția ca transportul cu tramvaie să rămână la nivelul existent; acesta urma să facă obiectul unui studiu separat, după definitivarea și aprobarea schiței de sistemizare a orașului Sibiu. Cu siguranță, nici I.S.C.A.S., nici I.P.C.G., nici C.S.C.A.S. nici C.S.P., toate având sediile în București, nu au ziseră nici de Carl Wolff, nici de viziunea acestuia privind rolul tramvaiului sibian...

Cert este că în anul 1966 a fost desființată linia de la Gara Turnișor până la Piața Cibin iar anul următor restul traseului, de la Piața Cibin până la Gara Sibiu.

Acesta a fost doar începutul sfârșitului: cu toate că doar cu un an înainte se înche-

⁹ Tramvaie AEG identice, perfect conservate, circulă ocazional în Budapesta și în prezent, în cadrul programului „Nosztalgia”, promovat de compania publică BKV.



Foto 544. Din tramvaiul sibian a rămas doar tronsonul dintre Întreprinderea de confecții „Steaua Roșie” și comuna Rășinari. A fost amenajată o buclă de întoarcere pe locul unde azi este bazinul de înot „Olimpia”. Foto: tramvai I.T.B. întorcând la cap de linie „Steaua Roșie” (1973)



Foto 545. Ulterior a fost desființată și linia dintre Întreprinderea de confecții „Steaua Roșie” și Cimitirul municipal. Foto: tramvai I.T.B. la cap de linie Cimitir (1973)



Foto 546. Din creația lui Carl Wolff a supraviețuit doar linia dintre Cimitirul municipal și comuna Rășinari. Foto: tramvai I.T.B. spre Rășinari (1973)

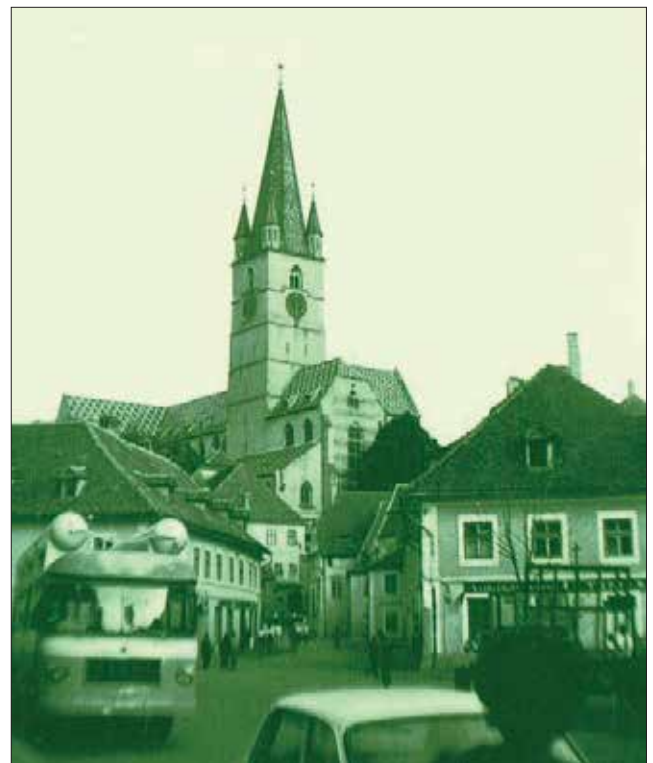


Foto 547. Tramvai I.T.B. în Rășinari (1973)



Foto 548. În aceeași perioadă o altă realizare a lui Carl Wolff a fost demolată: calea ferată îngustă Agnita – Sighișoara. Foto: mocănița în Agnita (1969)

Foto 549. Dezafectarea tramvaiului nu a fost de bun augur: datorită crizelor petroliere din anii 1970 s-a recurs la drastice restricții privind consumul de carburanți, trecându-se la utilizarea gazului metan în locul motorinei. Foto: Autobuz cu gaz, în strada Turnului din Sibiu (~1984)



TROLEIBUZUL REDIVIVUS

În anul 1968 Întreprinderea de Transporturi (I.T.) Sibiu s-a mutat în sediul actual, din calea Dumbrăvii.¹⁰ Aici a fost mutat și depoul, care fusese în curtea Întreprinderii de Rețele Electrice Sibiu; sigura linie de tramvai lăsată în exploatare a fost Cimitir - Dumbrava - Rășinari.

Începând din anul 1969, în locul tramvaielor au fost introduse autobuze fabricate la Uzinele „Tudor Vladimirescu” din București iar din 1972 autobuze articulate Ikarus (Ungaria) și Škoda (Cehoslovacia). În anul 1977 parcul de autobuze depășea 150 de unități de diferite mărci și tipuri.



Foto 550. Pentru depășirea crizei petroliere s-a revenit la... transportul electric: Sibiu a devenit al șaselea oraș din țară deservit de troleibuze (1983)

Dar, ce folos? Declanșată în anul 1973 criza petrolieră a dus la severe restricții privind consumul de carburanți. A doua criză petrolieră, din 1979, a impus măsuri mai drastice: o mare parte a parcului auto a fost trecută în conservare, au fost desființate trasee, a scăzut dramatic frecvența curselor și, în consecință, a crescut aglomerația și nemulțumirea călătorilor.

În 1983-1984 s-a trecut la utilizarea gazului menținând în locul motorinei. Astfel, au apărut autobuzele purtând deasupra două lungi butelii. Au fost amenajate stații de alimentare cu gaz, în incinta I.T.S. și la principalele capete de linii.^{11, 12}



Foto 551. Troleibuz în dreptul Cazarmei 90, în timpul demolării acesteia (1987)

¹⁰ Sediul vechi funcționa în foste clădiri ale armatei austro-ungare, pe locul ocupat actualmente de Poliție și S.R.I.

¹¹ Pe seama acestor autobuze circula un banc, despre un agent K.G.B. aflat în România: spionul sovietic le-a raportat superiorilor săi să evite cu orice preț un conflict armat cu țara noastră deoarece în România până și pe autobuze au fost montate rachete!

¹² Ca o curiozitate, relatăm că înlocuirea motorinei cu gazul metan fusese soluția, preconizată în anul 1942 de către Uzina Electrică din Sibiu, pentru rezolvarea problemei crizei de motorină, datorată războiului; s-a propus modificarea alimentării celui mai mare motor Diesel aflat în Centrala termică din Sibiu (Sulzer, 3.300 CP, 1928). Cel de-al Doilea Război Mondial și apoi războiul rece nu au permis materializarea acestei inițiative.



Foto 596. În pofida valorii istorice și arhitectonice, vechiul sediu HEW - datând din anul 1902 - a fost demolat (1987)



Foto 597. Blocul anost ridicat pe locul sediului HEW din piața Gării (~1990)

(10-40 MVA). Fostă mândrie a Uzinei Electrice din Sibiu, cel mai mare grup Diesel din țară la vremea punerii sale în funcțiune (1928), a fost tăiat bucăți și dat la fier vechi, pentru îndeplinirea planului de colectare a deșeurilor.

*

Au existat și încercări de salvare a acestor monumente. Într-o scrisoare adresată în anul 1985 conducerii I.E.I.R.I.E.D.E.E.T. Sibiu de către „Mareș Remus Virgiliu, om al muncii la această întreprindere” era propusă înființarea unui muzeu al energiei, având „sediul în actuala centrală Diesel Sibiu (care nu de mult am auzit că i s-a aprobat casarea, deci în industrie nu mai este aptă). [...] Aș avansa și o posibilitate de extindere a spațiului de expunere în actuala clădire din Piața Gării [fostul sediu HEW - n.n.] care are toate dotările necesare și care cu mici cheltuieli ar putea fi folosită în scopul susținut mai sus. [...] Orice calcul complet economico - social - cultural, ar arăta că demolarea acesteia precum și a centralei Diesel este o pierdere.”^{52, 53}

Nu au fost singurele pierderi suferite. Cam în aceeași perioadă (1980), pentru a face loc blocurilor din cartierul Vasile Aaron, a fost dezafectat terenul asociației sportive „Electrica” (situat în apropierea bazei hipice). Sugerându-i-se păstrarea acesteia, Vasile Bărbuleț, primul secretar al comitetului județean de partid, ar fi replicat: „De baze sportive ne arde? Noi trebuie să construim locuințe pentru oamenii muncii!”

Sistematizarea localităților rurale a afectat puțin județul Sibiu. Din cele 3.931 de sate prevăzute a fi desființate (din totalul de 13.123 existente) doar 26 erau din județul Sibiu. Cu totul alta era situația în județul Alba: având nu mai puțin de 264 de sate în pericol de a fi desființate, acest județ deținea prima poziție din țară în acest odios clasament.⁵⁴

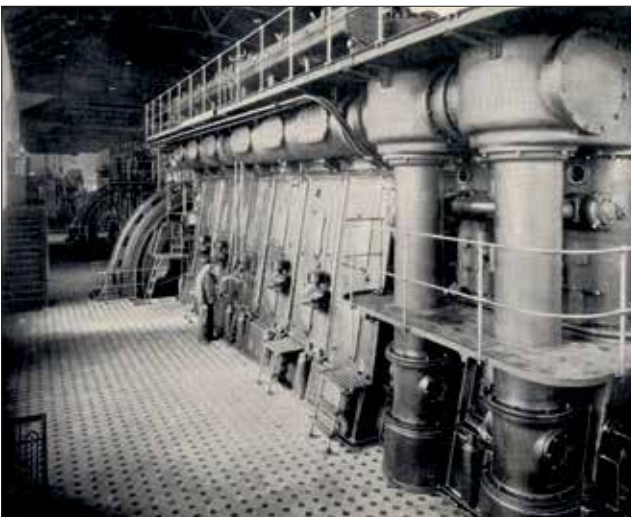


Foto 598. Deși în perfectă stare de funcționare, ultimul grup Diesel din centrala Sibiu (3300 CP, 1928) a fost tăiat și dat la fier vechi (1987)



Foto 599. Grupuri Diesel similare constituie mândria unor muzee tehnice. Foto: Muzeul DieselHouse Copenhaga (2010)

⁵² MAREȘ Remus Virgiliu, document dactilografiat, Sibiu, 1985, arhiva personală ing. Marcel Stancu.

⁵³ În Europa există astfel de muzee (DieselHouse, Copenhaga; MAN Museum, Augsburg; Technik Museum, Speyer; Musée maritime fluvial et portuaire, Rouen; Internal Fire Museum of Power, Wales etc.); câteva le oferă vizitatorilor spectacolul funcționării efective a unui motor Diesel de epocă.

⁵⁴ <http://www.revista22.ro/distrugerea-satelor-romnesti-n-arhivele-comitetului-central-6312.html>

Sau, poate, să fi fost stresul acumulat după ani de reorganizări și schimbări de structuri administrative ori de denumiri care, după anii '90 au dus de la I.R.E.S la A.I.S.E. trecând prin RENEL, CONEL, Electrica, Electrica Serv și de la „Întreprindere” la „Filială”, „Sucursală” și „Agenție” deși sibienii i-au spus simplu, încă din 1895: Uzina Electrică? Ori s-a acumulat osteneala celor treizeci și șapte de ani de serviciu în care nu întotdeauna concitadinii tăi ți-au fost recunoscători pentru munca pe care ai făcut-o în folosul lor ba, de multe ori te-au jignit, te-au bârfit, te-au amenințat ori te-au înjurat? Sau te copleșeau grijele familiei pe care o întrețineai cu greu din salariul tău modest ce nu era nici pe departe pe măsura muncii grele pe care o făceai și nicidecum atât de mare precum se zvonește prin târg?

Nu, pentru noi nu ești un om fără nume dintr-un oarecare articol de ziar. Pentru noi nu ești un necunoscut. Pentru noi ai fost, ești și vei rămâne veșnic [...] electricianul care a lucrat 30 de ani la Uzina Electrică și a căzut la datorie, pe baricadele Sibiului.

Deoarece, cu simplitate și modestie, o viață întreagă te-ai străduit pentru a le aduce sibienilor lumina în case suntem încredințați că, în nemărginita-i dragoste, bunul Dumnezeu te-a chemat la El pentru a-ți acorda, pentru totdeauna, lumina veșnică din ceruri!”

AVATARURILE TROLEIBUZULUI [5] [6]

În anul 1990 Sibiu deținea o rețea de troleibuz extinsă, majoritatea proiectelor fiind materializate: existau 5 trasee, deservite de 55 de troleibuze (dintre care 35 erau articulate DAC 117 E). Deși de mărime medie, orașul Sibiu dispunea de un transport relativ modern și nu provincial, deservit doar cu autobuze. Lungimea rețelei de troleibuz era cât a Timișoarei: 24 km.

În anul 1992 a fost înființată societatea de transport public local TURSIB S.A., unicul acționar fiind Consiliul Local Sibiu.

Deceniul 1990-2000 a fost unul „second-hand”; în anul 1992 au fost achiziționate din Weimar-Germania 3 troleibuze Škoda, rulate; în anul următor au fost primite prin donație, din Lausanne-Elveția, troleibuze FBW⁸⁰, 4 scurte și unul articulat, supranumit de sibieni „Marele Alb”; în anul 1995 au mai fost aduse din Elveția 4 troleibuze (tot FBW) iar în 1998 încă 11.

În 1992-93 a fost introdusă rețeaua în cartierele Valea Aurie și Ștrand. În anul 1998 a fost realizată ultima extindere, prin cartierul Turnișor, până la Aeroport și Bricomat. Deservind orașul cu 11 trasee⁸¹, troleibuzul sibian și-a atins apogeul: cu o rețea în lungime de 57 km era întrecut doar de București (72 km) și Timișoara (64 km) iar după numărul de călători se situa pe locul 6, după București, Brașov, Timișoara, Iași și Cluj Napoca.



Foto 691. Rețeaua de troleibuz a fost extinsă în cartierul „Valea Aurie” din Sibiu (1993)



Foto 692. În anul 1998 troleibuzul din Sibiu a atins apogeul, ajungând - prin Turnișor - până la Aeroport.
Foto: troleibuz în Piața Unirii din Sibiu (~2005)

În anul 2006 a fost înlocuită rețeaua de troleibuz pe str. Gheorghe Dima (ambele sensuri), în anul următor

⁸⁰ Franz Brozincevic & Cie (FBW), fabrică elvețiană de camioane, autobuze și troleibuze, a activat între 1922-1985 în Wetzikon.

⁸¹ T1 (Gară-Cimitir), T2 (Gară-Hipodrom), T3 (Gară-Autogara Turnișor), T4 (Han Dumbrava-Rahovei-Viaduct Vasile Aaron-Balanța I-Spital-Han Dumbrava), T4 barat (Han Dumbrava-Spital-Balanța I-Viaduct Vasile Aaron-Rahovei-Han Dumbrava), T5 (Valea Aurie-Balanța II), T6 (Piața Rahovei-Viaduct Vasile Aaron-Balanța I-Spital-Piața Rahovei), T6 barat (Piața Rahovei-Spital-Balanța I-Viaduct Vasile Aaron-Piața Rahovei) T7 (Valea Aurie-Ștrand-Libertatea), T7 barat (Valea Aurie-Calea Dumbrăvii-Gară), T8 (Gară-Piața Cibin-Aeroport-Bricomat); traseele au suferit modificări în timp.



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%⁸² 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 T2.⁸³

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)

⁸² 7,5 milioane călători în 2006 respectiv 1,7 în 2007.

⁸³ 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 primărilor 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”⁸⁴

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

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

mația dădea spectacole nu numai în I.E. Sibiu, ci și în unitățile din raza E.T. 2 (termocentralele Fântânele, Paroșeni etc.) ori în alte localități unde erau invitați.

Cu timpul, aceste activități s-au destrămat. Doar orchestra a mai dăinuit o vreme.



Foto 737. Spectacol pentru promovarea electrificărilor rurale, susținut de brigada artistică a SETA, la Săliște: scena este decorată cu steagurile sovietic și britanic (1946)



Foto 738 Grup vocal folcloric al I.E. Sibiu: spectacol pe scena Cantinei, dedicat aniversării a 10 ani de la lansarea Planului de electrificare a României (1960)



Foto 740. Autobuzul I.E.S. folosit pentru transportul echipei de fotbal sau al formațiilor artistice (1965)



Foto 739 Brigada artistică a I.R.E. Sibiu (1976)

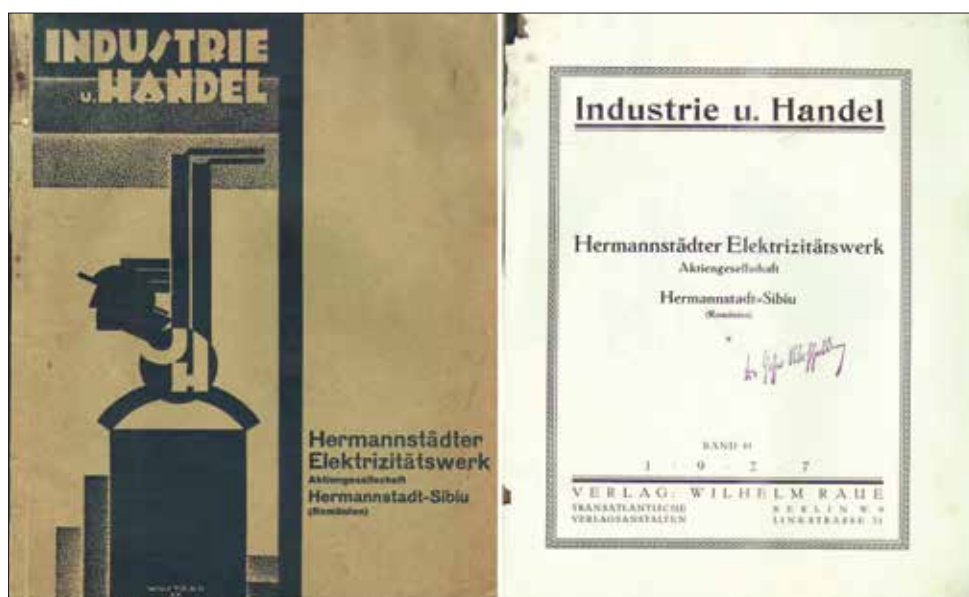


Foto 744. Prestigiul Uzinei Electrice din Sibiu nu era doar local: revista *Industrie u. Handel*, Berlin - număr dedicat societății sibiene (1927)

În timpul regimului comunist, ca semn al prețurii de care se bucura, I.R.E. Sibiu deschidea, întotdeauna, defilările locale de 1 mai și 23 august.

În afară de realizările materiale, UES și SETA au lăsat moștenire un neprețuit patrimoniu imaterial: spiritul comunitar, cultul muncii, al ordinii, datoriei, corectitudinii, preciziei și seriozității. Sever alterat de evenimentele istorice, acest patrimoniu subtil, deși latent și greu de evidențiat, încă mai este identificabil.

*



Foto 745. Angajații SETA pregătiți pentru defilare, în strada Uzinei (1 mai 1946)

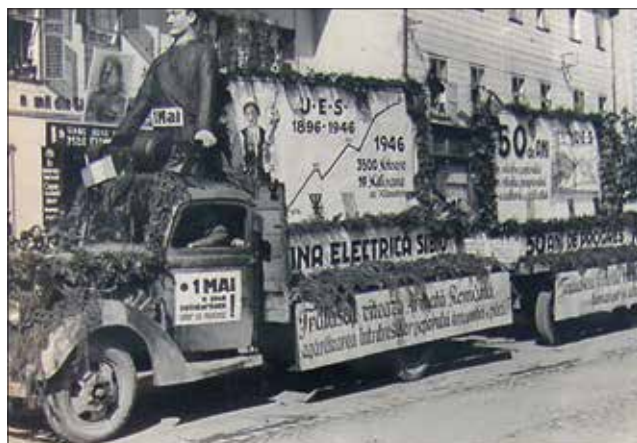


Foto 746. Angajații UES defilând în anul jubileului societății: "50 de ani în slujba poporului, în slujba progresului, a culturii și civilizației" (1 mai 1946)



Foto 747. Angajații UES purtând la defilare steagurile britanic, sovietic și american (1 mai 1946)

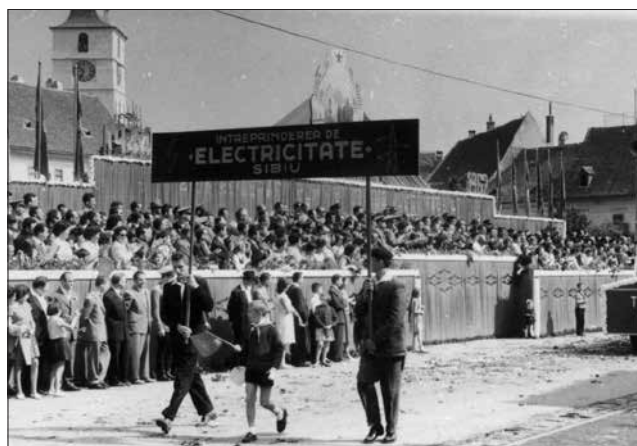


Foto 748. Ca semn al aprecierii, Întreprinderii de Electricitate din Sibiu îi era acordată onoarea de a deschide defilarea (23 August 1962)