



Proiect cultural inițiat de către:

**ULBS**

Universitatea "Lucian Blaga" din Sibiu

derulat prin:



Acțiune cofinanțată de Consiliul Local Sibiu  
și Primăria Municipiului Sibiu.  
Agenda culturală 2016



*Mijloace tradiționale de  
comunicație și transport  
- de la prezervarea patrimoniului  
la promovarea acestuia:  
digitizarea între necesitate și provocare*

[http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind\\_prin\\_Sibiu/](http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind_prin_Sibiu/)

Acțiune cofinanțată de Consiliul Local Sibiu și Primăria Municipiului Sibiu Agenda culturală 2016



Proiect al Universității „Lucian Blaga” din Sibiu  
derulat prin Biblioteca Universității.



Acțiune cofinanțată de către  
**Consiliul Local și Primăria Municipiului Sibiu**  
prin Agenda Culturală 2016.

# Introducere

Publicația este rezultatul activității de documentare în cadrul proiectului intitulat *Mijloace tradiționale de comunicație și transport – de la prezervarea patrimoniului la promovarea acestuia: digitizarea între necesitate și provocare*, care și-a propus valorificarea patrimoniului cultural privind mijloacele de transport utilizate în Sibiu. Proiectul a fost inițiat de Universitatea ”Lucian Blaga” din Sibiu, derulat prin intermediul Bibliotecii Universității pe parcursul lunilor aprilie-noiembrie 2016, fiind cofinanțat de Consiliul Local și Primăria Municipiului Sibiu, prin *Agenda culturală 2016*.

Cu referire la municipiul Sibiu, am avut în vedere valorificarea *transportului*, adică a unuia dintre cei patru piloni ai civilizației: *hrana, casa, îmbrăcămintea, transportul*, prin realizarea unui site web dedicat, *Călătorind prin Sibiu*, a unor expoziții itinerante cu materiale digitale, precum și realizarea unui amplu studiu privind istoricul, evoluția și diversitatea mijloacelor de transport.

Din moment ce perimetrul de investigație este cel al actualului municipiu Sibiu, apelăm, fie și succint, la câteva date de natură istorică și de factură locală. În acest sens, primul reper ar fi atestarea documentară a Sibiului, în 20 decembrie 1191, într-un document emis la Roma de Papa Celestin al III-lea (1191–1193), dat *în primul an al pontificatului nostru* (Dumitrescu-Jipa, Nistor, 1976: 27-28). Într-un act din 1223, localitatea apare sub denumirea Villa Hermanni – de aici Hermannstadt, varianta germană a numelui Sibiului (*Documente*, 1975: 199-200) – iar varianta Cibinium, din latină, va da numele Sibiului de astăzi.



O localitate cu un caracter urban, precum Sibiu, a dezvoltat de timpuriu un sistem bine articulat de transport, cu mijloacele caracteristice epocii, repere în acest sens fiind atât documentul din 1458, care menționa viețuirea unui număr de 896 de gospodari (dar care nu includea și membrii familiilor acestora), cât și cel din 1510, care consemna existența unui număr de 1311 case de locuit. Un arc peste timp ne pune în față periodicul *Siebenbürger Zeitung* pe 1784, în care a fost publicat un serial, din iunie până în septembrie (în numerele 52-71 și 74-76) intitulat *Historisch-Topographische Beschreibung der Königlichen freien Haupt-Hermannstadt/* „Descrierea topografic-istorică a capitalei Sibiu, oraș liber regesc”, conținând *informații despre așezarea geografică, istoricul întemeierii orașului, zidurile de apărare, clădirile publice și instituțiile de învățământ* (Lungu, Popa, 2015: 19). *Calendarul orașului Sibiu pe anul 1790*, editat și tipărit de Martin Hochmeister dă ca sigur numărul caselor din incinta orașului ca fiind de 1.145 și de 492 în suburbii. Populația atinge cifra de 14.000 de suflete, numai că autorul

calendarului-ghid susține că, *dat fiind actualul război* (cel ruso-turc din 1788-1789, Austria și Rusia creștine luptând împotriva Semiluniei), *care a adus la Sibiu numeroși funcționari cesaro-crăiești, numărul locuitorilor orașului poate fi estimat la 16.000, grupați în 2374 familii, iar în suburbii 866* (Lungu, Popa, 2015: 21). Acest ghid din 1790 ne pune la dispoziție valoroase informații despre unul din momentele definiției ale extinderii urbei, cu importanță în special pentru populația românească. La prima sa vizită în Transilvania, efectuată în 1773, viitorul împărat Iosif al II-lea (1780-1790) a dat permisiunea ca orașul, apărat și încorsetat de fortificații, să se extindă în zona din fața Porții Cisnădiei, de așa manieră încât *să se poată ridica construcții pe un loc din partea de sud a orașului, rămas pustiu*. Terenul a fost împărțit în loturi, zona umplându-se cu clădiri și grădini, iar *suburbia care s-a ridicat pe acel loc se numește "Iozefin"* – azi, artera sa principală fiind Bulevardul Victoriei – și, *în ultimii zece ani, s-a mărit enorm* (Lungu, Popa, 2015: 21). În tot cazul, la sfârșitul sec. al XVIII-lea și începutul celui următor, sistemele de comunicație și transport erau în măsură să facă față provocărilor unui oraș cu o populație *de 18.000 de suflete* (Popa, 2010: 63, n. 159).

În secolul al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea, eforturile administrației s-au concentrat în principal asupra întreținerii fondului construit existent din interiorul fortificației. În secolul al XIX-lea, vechea cetate a Sibiului se va deschide treptat spre zonele din împrejurimi, proces susținut de o serie de demolări ale construcțiilor cu caracter defensiv: bastionul din fața Porții Turnului în 1852, Poarta Ocnei în 1857, Poarta Elisabeta în 1865, apoi bastionul din fața Porții Ocnei, urmate de segmentul cuprins între teatrul lui Hochmeister (din Turnul Gros, inaugurat în 1787) și cazarma construită în fața Porții Cisnădiei.

La sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea vor fi realizate parcelări ale unor ample proprietăți: 1891, parcelarea terenului Haller (167 de parcele a căror vânzare este începută în anul 1893, zona străzilor Blaga, Noica etc – Klein, 2010), urmat în anul următor de cea a terenului Konrad (actuala Piață Cluj) și în anul 1898 de parcelarea terenului Binder, finalizată în 1899 (Moldovan, 2009: 22).

De altfel, parcelările continuă în ritm alert și în secolul al XX-lea. În acest context, în 1925 este adoptată legislația administrativ-urbanistică, în baza căreia și Sibiuul va beneficia, în 1928, de un *Plan de sistematizare și de extensiune*. În introducere sunt menționate principiile generale care au stat la baza realizării acestuia: *circulație, igienă, economie și frumusețe*. La data respectivă, orașul avea o populație de aproximativ 45.000 de locuitori, estimându-se o creștere viitoare la 100.000 de locuitori. În zonificarea funcțională generală se prevedea menținerea centrului istoric ca nucleu comercial și reprezentativ al orașului (cu principalele instituții laice și religioase), în timp ce pentru industrie era prevăzută dezvoltarea în zona de nord-est, după calea ferată, zonele de după Cibin și cea din est pentru locuințe mici *cu curte și grajd*. Extinderea orașului înspre sud-vest, spre pădurea Dumbrava, a fost rezervată funcțiunii rezidențiale privilegiate, aici urmând să fie construite vile și case pentru funcționari, ofițeri etc. (Moldovan, 2009: 23).

Sub raport economic, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, în Sibiu încep să apară primele construcții cu funcție industrială: fabrica Rieger (1868), fabrica de cazane (1873), fabrica de pielărie (1890), fabrica de cântare (1897) etc. Dezvoltarea producției în serie a fost susținută și de cea a infrastructurii, atât rutieră, cât și mai ales cea feroviară, aceasta din urmă debutând la Sibiu în anul 1872 cu tronsonul care lega orașul de Copșa Mică (Moldovan, 2009: 31).

# Calul, mijloc de transport și de agrement

În general, se consideră că echitația poate fi o modalitate inedită de a te relaxa, de a descoperi noi locuri frumoase, de a trăi noi experiențe și mai ales de a-ți face un nou prieten. Legătura dintre ființa umană și cal este veche și te aruncă în negurile istoriei. A venit Evul Mediu cu armatele sale de cavaleri, iar atunci, în ”simbioza” dintre nobilul cavaler și nobilul său bidiviu s-a născut echitația; era epoca în care nu se vorbea despre război, ci despre arta războiului și, tot așa, nu se vorbea despre vânătoare, ci despre arta vânătorii.

În secolele apropiate nouă, cele de azi, echitația este sportul călăriei, modul în care se călărește corect un cal de călărie. Segmentul social cel mai în măsură să cultive echitația a fost corpul ofițeresc, numeros încă din perioada Transilvaniei habsburgice. Mai târziu, la 15 mai 1891, Emil Sigerus consemnează faptul că armata a terminat amenajarea drumului de călărie prin parcul Sub Arini până la Steaua (Sigerus, 1930: 54). Atât de important a fost corpul ofițeresc al garnizoanei din Sibiu încât, mai târziu, pe 27 iunie 1928, respectiv pe 28 iunie 1929, regele Mihai și regina mamă Elena asistă la cursele ecvestre ale Școlii de ofițeri de cavalerie (Sigerus, 1930: 63).

# Trăsuri, calești



Caii domesticiți sunt unii dintre cei mai apropiați și mai utili prieteni ai omului. Zoologul francez Georges Louis Leclerc, conte de Buffon (1707–1788), a descris caii ca fiind *cea mai splendidă cucerire a omului*.

Deși nici acum nu este clar dacă avem de-a face cu un animal inteligent, cert este că bidiviul poate să fie extrem de receptiv și cooperant, motiv pentru care oamenii au avut dintotdeauna mult respect față de el.

De-a lungul istoriei, calul a fost folosit pentru o varietate de activități: arat, tractare de bunuri, transport de pasageri, chiar urmărirea vânatului. Patrupedul a fost, de asemenea, folosit de cavalerie în bătălii, din Antichitate, în Evul Mediu și până în cele două războaie mondiale.





Dacă echitația a fost privită ca sport exclusivist, în schimb, utilizarea caleștii ori a trăsurii, pe parcursul unor secole întregi, introduce elementul de utilitate în privința folosirii calului. Dicționarele definesc *trăsura* ca fiind un vehicul cu patru roți, pe arcuri, tras de cai și folosit la transportul persoanelor. De reținut, în context, că Sibiul va experimenta, la 24 aprilie 1858, în Piața Mare, un fenomen nou, anume înființarea unei stații pentru două trăsurii, cunoscute sub numele de *Fiaker* (Sigerus, 1930: 43). Ulterior, din 15 februarie 1869, pleacă din Sibiu două trăsurii de poștă spre Alba Iulia, asigurând astfel legătura cu trenul, din cauza faptului că Sibiul a fost conectat la tren numai în 1872 (Sigerus, 1930: 46). Nu putem ignora existența unei variante, anume caleașca, o trăsură elegantă pe arcuri foarte flexibile. În general, sunt mai multe opinii privind originea numelui: posibil din cehă, unde apare sub forma *kolesa* (de la *kolo* „roată”) (DEX online).

Un reper pentru proiectul nostru îl constituie o publicație de la sfârșitul secolului al XVIII-lea, un *Calendar* al Sibiului pe 1790, intitulat *Hermannstadt im Jahre 1790* ('Sibiul în anul 1790'), veritabil ghid de oraș *ante litteram*, publicat de editorul și librarul Martin Hochmeister. Din bogăția informațională a Calendarului reținem doar datele privind mijloacele de transport. Astfel, din rubrica *Sosirile obișnuite ale poștei în Transilvania* aflăm că: poșta pe roți, așa numita *diligentă*, sosește o dată pe lună la Sibiu de la Viena, prin Buda și Timișoara și ia atât pasageri, cât și bani ori bijuterii, ca de altfel și alte trimiteri. Obișnuita ei oprire la Sibiu este, după împrejurări, de două, trei, chiar patru zile, iar vara până la opt zile, după trecerea cărora se întoarce iarăși, prin Timișoara, la Buda.



Pasagerii plătesc, pentru fiecare stație, câte 30 de cr[eițari] vara, iar iarna 45 cr[eițari] și pot duce cu ei bagaje până la o greutate de 50 de pfunzi [1 pfund = ½ kg] (Lungu, Popa, 2015: 72).

Principala *poștă călare*, prin Timișoara spre Viena, *pleacă zilnic și zilnic sosește la Sibiu*, de unde preia scrisorile și coletele mici pentru Viena, *pentru Regat* [Regatul Prusiei] și pentru străinătate. Poșta internă spre cele mai importante orașe transilvane, cum ar fi Cluj, Brașov, Bistrița, Făgăraș, Sighișoara, Dumbrăveni etc, *pleacă de două ori pe săptămână*, marțea și vinerea și sosește la fel de des la Sibiu. În aceleași zile sunt trimise și scrisorile spre Bucovina și Galiția (Lungu, Popa, 2015: 73).

În plus, ca o curiozitate de epocă, *pasagerii care se servesc de poșta specială plătesc pentru un poștalion simplu, câte un florin pentru fiecare cal. Pentru bacșișul vizitiului și ungerea poștalionului au fost stabilite următoarele taxe:*

*bacșiș pentru poștalion cu*

- *doi cai: 15 cr. poșta simplă; 22 ½ cr. una și jumătate; 30 cr. double*
- *trei cai: 22 cr. poșta simplă; 33 cr. una și jumătate; 44 cr. double*
- *patru cai: 30 cr. poșta simplă; 45 cr. una și jumătate; 1 fl. double, etc.*

*Taxă de ungere pentru diligență cu cai de poștă (nu se plătește taxă)*



*Ungătorului, pentru vehiculul propriu:*

- *poște simple: 4 cr.*
- *una și jumătate: 4 cr.*
- *poște duble: 4 cr.*

*Inclusiv taxa pentru unsoare:*

- *poște simple: 12 cr.*
- *una și jumătate: 12 cr.*
- *poște duble: 12 cr. (Lungu, Popa, 2015: 74).*

Din momentul intrării corpului de armată transilvan în Țara Românească, mai exact din noiembrie 1789, corespondența se expedia și la sud de Carpați, de două ori pe săptămână, miercuri și sâmbătă (Lungu, Popa, 2015: 74). Ulterior, prin *Circulara* din 3 martie 1806, trupele aflate în marș vor avea obligația de a facilita deplasarea diligențelor pe care le vor întâlni în cale (Munteanu, 1980: 22).

O călătorie cu poștalionul era deopotrivă anevoioasă și periculoasă, deoarece parcurgerea dumurilor înglodate în noroi punea la grea încercare cele două sau chiar trei perechi de cai. Nu puține au fost cazurile în care s-au înjugat și boi pentru a ieși din noroi, numai că aceasta însemna o ridicare a costurilor călătoriilor și a mărfurilor. Exemplul cel mai la îndemână este cel al lui Martin Hochmeister care, în noiembrie 1790, a fost în situația să-și cheltuiască jumătate din câștigul obținut la Târgu Mureș pentru plata drumului de acolo și până la Sibiu (Schaser, 2000: 163).

Păstrându-ne în sfera tipăriturilor ce conțin informații privind transportul, periodicul *Neu und Alter Siebenbürgischer Provinzial-*



*Kalender*, apărut la Sibiu în arcul cronologic al anilor 1797–1891, pune la dispoziția celor interesați date dintre cele mai variate în domeniu. Calendarul în discuție este valoros și datorită faptului că a fost editat de o ”dinastie” de tipografi sași protestanți din Sibiu – familia Barth, la care, atunci când nu a mai avut ereditate masculină, s-a adăgat și un ginere, von Closius – cunoscută pentru meritul de a fi editat cărțile școlare și de cult ale românilor ortodocși din Ardeal. Răsfoind filele calendarului, aflăm în numerele anului 1798 – adică la opt ani după publicația lui Hochmeister, traseele cu localitățile străbătute de poșta sibiană, cu mențiunea că păstrăm grafia de epocă.

**Sibiu–Bistrița:** Slimnic (Stolzenburg), Șeica Mare (Marktschelken), Mediaș (Mediasch), Dumbrăveni (Elisabethstadt), Sighișoara (Schässburg), Bălăușeri (Ballawasar), Baia (Baja), Târgu Mureș (Maroswascharhely), Reghin (Szassregen), Teaca (Deckendorf), Bistrița (Bistritz).

**Sibiu-Cluj:** Mag (Mack), Miercurea Sibiului (Reissmarck), Sebeș (Müllenbach), Alba Iulia (Carlsburg), Teiuș (Töwisch), Aiud (Enyed), Unirea (Felwintz), Turda (Thorda), Vâlcele (Banyabit), Cluj (Clausenburg)

**Sibiu-Brașov:** Bradu (Giresau), Porumbacu (Bornbach), Sâmbăta (Sombothvalwa), Sarkany (Șercaia), Vlădeni (Vladany), Brașov (Kronstadt).

**Sibiu-București,** via Pasul Turnu Roșu: Boița (Boiza), Câineni (Kinen), Titești (Titeschty), Sălătrucu (Seleruk), Argeș (Argis), Slatina (Slatina), Găești (Gayeschty), Florești (Floreschty), București (Bukarest).



Traseele respective se păstrează neschimbate ani buni, prima modificare survenind în 1821, când ordinea este modificată în sensul că Sibiu-Cluj trece pe primul loc, urmat de traseul Sibiu-Bistrița, celelalte rămânând neschimbate. Tot acum, la Sibiu-Cluj, dispăre satul Mag (Mack), locul acestuia fiind luat de satul Săcel (Szetsel).



© Colectia Sorin Dan VOLOSCIUC



© Bildarchiv des Sachkundigen Instituts an der Universität Heidelberg, Glinde/Klein/Necker

Vizităm Sibiul primelor decenii ale secolului al XIX-lea prin intermediul jurnalului unei domnișoare din Viena, Louise von Hackenau, jurnal intitulat *Aus dem Tagebuch einer jungen Dame* și care acoperă anii 1819-1826. Aflăm astfel că, în primăvara lui 1819, consilierul aulic Franz Fleischhackel von Hackenau din Viena a fost numit consul al Austriei la București. Atât el, cât și soția sa, descendentă a familiei nobiliare von Hartenfels, nu erau deloc bucuroși de o asemenea avansare întrucât, pentru ei, Bucureștiul era la capătul lumii, iar călătoria nu era o perspectivă atrăgătoare. Nu pentru ei doi, în schimb, pentru cele



două fiice, trei săptămâni pe drum însemnau o aventură nesfârșită și, în același timp, nesperată. După două săptămâni, cortegiul noului consul ajunge la Sibiu, iar în răgazul respectiv, oaspeții au făcut, conform obiceiurilor vremii, o serie de vizite de curtoazie notabilităților orașului. Louise, autoarea *jurnalului*, chiar legase unele prietenii, una dintre acestea fiind cu încântătoarea Louise, baronesă von Brukenthal, cea mai mare dintre fiicele consilierului gubernial Josef von Brukenthal.

În acel început de secol XIX, *în afara unor călduri insuportabile și a valurilor de praf, Bucureștiul era vizitat [...] de un oaspete nedorit: ciurma. În consecință, îndată ce asupra orașului se instala arșița, societatea elevată [pleca] la Brașov sau la Sibiu. Deși, din cauza problemelor presante, agentul aulic era nevoit să rămână la post, el își însoțea, an de an, până la graniță, familia, care revenea cu plăcere la Sibiu, pentru a petrece acolo lunile fierbinți* (Popa, 2013: 67-68). Gazda lor era un bancher de profesie, descendent al celebrului Constantin Hagi Pop, care avea o casă încăpătoare în Piața Mare (Popa, 2013: 69).

Într-o însemnare din 9 noiembrie 1826, Louise a scris: *Mâine, la ora 12 suntem invitați la baronul Sachelarie ca să-i vedem casa cea nouă. Sunt foarte curioasă, pentru că de zile bune sibienii se plimbă până acolo, ca să admire acest palat. În 10 octombrie, Louise așterne pe hârtie următoarele: Către amiază am plecat (cu trăsură!), cu baronele Geringer și Papp la baronul Sachelarie, unde se adunase deja o întreagă societate, cu toții admirând casa frumoasă* (Popa, 2013: 69).

# Omnibuzul

În general, dicționarele sunt de acord în a preciza că termenul *omnibus* (pl. *omnibuse* și învechit, *omnibusuri* – Dex online) are sorginte latină, însemnând, inițial *pentru/pe toți – sol lucet omnibus*, „soarele îi luminează pe toți” (Petronius, *Satyricon*, 99) – iar, cu referire la mijloacele de transport, este vorba despre un vehicul, inițial tras de cai, cu menirea de a transporta persoane. Într-o primă perioadă, omnibuzul era o un fel de trăsură cu mai multe locuri, asemănătoare diligenței, care servea la transportul comun al călătorilor pe rute fixe, fie în unele orașe mari, fie între două localități apropiate.

Dar, despre istoria omnibuzului, așa cum a fost cunoscută ea de cei din veacurile anterioare, putem afla din cartea *Omnibuses and Cabs. Their Origin and History* apărută la Londra în 1902, autor fiind Henry Charles Moore (Moore, 1902). Autorul afirmă că prima denumire a acestor vehicule a fost *carrosses à cinq sous*, fiind văzute pentru prima dată pe străzile Parisului în 1662. Inițiatorii au fost ducele de Rouanès, guvernator în Poitou, marchizul de Sourches, marchizul de Crénan și Blaise Pascal, autorul *Scrisorilor provinciale*. De fapt, ideea a fost a lui Pascal, însă acesta, neavând resurse, și-a prezentat ideile bogatului și influentului său prieten, ducele de Rouanès.




Nobilul său prieten a propus crearea unei societăți care să se ocupe de valorificarea ideii, iar împreună cu prietenii sus-menționați, a reușit să obțină de la regele Ludovic al XIV-lea decretul de înființare. Rezultatul a fost că șapte vehicule albastre, cu însemnele heraldice ale orașului, transportând fiecare câte opt persoane, și-au făcut apariția la data de 18 martie 1662, plecarea primului fiind programată pentru ora șapte dimineața. La ceremonia de inaugurare, autoritățile au insistat asupra utilității acestor *carrosses à cinq sous*, precizând că se va respecta orarul de transport, în sensul că vor pleca cu punctualitate, indiferent dacă au ori nu călători (Moore, 1902: 3-5). La început, aristocrați și burghezi deopotrivă s-au înghesuit să le folosească, iar mai apoi și simpli angajați, numai că, atunci când interesul primilor a scăzut, ceilalți, mai săraci, au constatat că e mai sănătos mersul pe jos (Moore, 1902: 6-7).

După episodul *carrosses à cinq sous* a mai trecut un secol și jumătate până când pe străzile din capitala Franței au apărut noi vehicule care, pe bună dreptate, au fost catalogate ca fiind *omnibuse*. Era anul 1819, când Jacques Laffitte, bancher și politician, devenit ulterior ministru în timpul lui Ludovic Filip (1830-1848), a introdus respectivele mijloace de transport în comun, fiecare putând primi între 16 și 18 persoane, traseul fiind de la un capăt la altul al Parisului. De precizat că Laffitte nu poate fi creditat ca fiind părintele termenului *omnibus*, acest privilegiu revenindu-i unui fost ofițer francez, Baudry, care l-a folosit pentru prima dată în 1827 (Moore, 1902: 7-8).

Afacerea lui Laffitte prospera, în ciuda faptului că au apărut linii concurente de omnibuz. Ca nu cumva să fie depășit de concurență, el a





angajat un englez stabilit în capitala Franței, pe numele său George Shillibeer, faimos constructor de calești, să proiecteze un nou tip de omnibuz. Numai că englezul a considerat că ce merge la Paris, cu siguranță va merge și la Londra, iar astfel, Shillibeer va deveni ”părintele” noului mijloc de transport londonez, deoarece în dimineața lui 4 iulie 1829 primele două omnibuze au fost date în folosință (Moore, 1902: 11-12).

Cu timpul, omibuzul tras de cai va fi înlocuit de unul acționat electric. Ideea introducerii în Sibiu și spre Rășinari a unui mijloc de transport acționat electric i-a aparținut jurnalistului, politicianului și economistului Carl Wolff (1849–1929), care, în prelegerea *Tramvaiul electric Hermannstadt – Pădurea Dumbrava – Rășinari*, susținută la 6 iunie 1893 în cadrul *Expoziției electrice* și-a argumentat afirmația. Însă, din motive obiective, proiectul a fost amânat. Discuția a fost reluată în 1904, numai că, între timp, a apărut o soluție mai economică, mai precis, cea a omnibuzului fără șine, pentru care investițiile erau mai scăzute, iar rentabilitatea mai mare (Stancu, 2014: 121-124).

Astfel, Sibiul a fost primul oraș transilvănean care va experimenta acest gen de mijloc de transport, inaugurarea având loc la 3 august 1904, evenimentul fiind reflectat în presa locală în felul următor: *Inaugurarea tramvaiului electric (a omnibuzului – n. n.) a avut loc, cu punctualitate, în dimineața aceasta. În vagoane erau numeroși pasageri, lucru ce s-a datorat probabil, în mare măsură, curiozității. Dincolo de opriri ne semnificative – dificultăți de început, care vor fi curând înlăturate – totul funcționează bine.*

*Vatmanul și conductoarele poartă uniforme foarte cochete, iar controlorul strălucește de fireturi. În mare, omnibuzul se prezintă bine și le conferă străzilor orașului 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 roți late, produc, din cauza vitezei și a curentului rezultat din aceasta, un praf îngrozitor, dăunător pentru plămâni (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, nr. 9308, 4 august 1904, p. 823).*

Se va renunța relativ curând la el, mai precis în 17 octombrie același an (Sigerus, 1930: 52), din motive pe care, de asemenea, le găsim în presa cotidiană: *În data de 15 octombrie, vagonul nr. 2 al omnibuzului electric a fost aruncat de pe carosabilul asfaltat și umed al străzii Sporer (Gen. Magheru – n. n.) în colțul clădirii Gimnaziului de stat (Gheorghe Lazăr – n. n.) din strada Reissenfels (Gh. Lazăr – n. n.). 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 (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, nr. 9372, 19 octombrie 1904, p. 1131).*

# Tramvaiul



Eșecul omnibuzului a determinat înlocuirea acestuia cu *tramvaiul* electric, inaugurat la la 8 septembrie 1905 pe traseul Gară – Parcul Sub Arini (Sigerus, 1930: 59). 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 că, în dreptul unei stații de tramvai, vatmanul s-a adresat unui cunoscut: *urcă și vino cu noi! Mulțumesc, dar nu pot. Mă grăbesc!* a venit răspunsul (Stancu, 2014: 125-128). Nu peste mult timp, mai precis la 15 mai 1910, linia tramvaiului este prelungită până la marginea Pădurii Dumbrava (Sigerus, 1930: 61), adică până la capătul străzii Bahluiului de astăzi. La 10 august 1912 este inaugurată linia de la gară, prin Orașul de Jos, până la

Poarta Joagărului/Turnului/Sagtor (Sigerus, 1930: 62). La 15 mai 1915 linia ce trecea prin Orașul de Sus va fi prelungită până la Hanul Dumbrava, iar din 26 septembrie 1927, cea din Orașul de Jos va fi extinsă până la Piața Cluj, după care urmează o nouă prelungire, de la 1 septembrie 1929, până la Gara Turnișor (Sigerus, 1930: 63). În ziua de 30 august 1916 – cu alte cuvinte, la puțin timp după intrarea României în război –, circulația tramvaiului este suspendată până la 21 octombrie 1916 (Sigerus, 1930: 64). În 1964, după mai bine de trei decenii de funcționare, traseul din Orașul de Jos a fost desființat, ca în 31 martie 1970, după aproape șapte decenii, să se renunțe și la cel prin Orașul de Sus ([https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn\\_Hermannstadt](https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Hermannstadt)).





# Troleibuzul

**Troleibuzul** – „nepotul” omnibuzului – este un vehicul electric de transport în comun, care are, în mare, caracteristicile unui autobuz, numai că este propulsat de unul sau mai multe motoare electrice, iar curentul necesar funcționării motorului este furnizat de două linii aeriene de contact. În anii 1981-1982 s-a efectuat, în colaborare cu Institutul de cercetare și proiectare Timișoara, *Studiul circulației generale în municipiul Sibiu*, iar concluziile la care s-a ajuns au fost favorabile introducerii troleibuzelor *pentru preluarea fluxurilor de călători*. În data de 17 august 1983, primele troleibuze albastre ieșeau în probe pe arterele municipiului de pe Cibin. În acest fel, Sibiuul se alătura orașelor importante ce beneficiau de transportul public cu troleibuzul: București, Timișoara, Brașov, Cluj-Napoca. Primele trasee, T1 Cimitir–Gară și T2 Bulevardul Mihai Viteazu–Gară, au fost date în folosință în 19 august. (<http://sibianul.gandul.info/sibiu/un-sfert-de-secol-de-la-prima-cursa-cu-troleibuzul-in-sibiu-2935988>). Extinderea rețelei a cunoscut mai multe etape pe parcursul anilor 1985, 1987 și 1989 ([http://www.tursib.ro/page/istoric\\_troleibuze](http://www.tursib.ro/page/istoric_troleibuze)).

Din presa sibiană pe 10 aprilie 2009 aflăm că *după 26 de ani de funcționare, troleibuzele din Sibiu vor fi desființate în 15 noiembrie anul acesta*. Consilierii locali au votat desființarea tuturor liniilor de troleibuz și înlocuirea lor cu autobuze, deoarece starea tehnică a parcului ajunsese precară din cauza vechimii de peste douăzeci de ani și a rulajului mare (<http://sibiu100.ro/sibiu-100/1015-adio-troleibuze/>). De la introducerea lor și până astăzi s-au adăugat noi linii, astfel că, din 12 septembrie 2016, există trei trasee principale de autobuze, zece secundare, opt profesionale și unul turistic, spre Păltiniș (<http://tursib.ro/trasee>).

# Automobilul

Istoria *automobilului* începe în 1769, odată cu crearea vehiculului cu motor cu abur, care putea transporta persoane la bord (cf. Eckermann, 2001). În 1806, apar cele dotate cu motoare cu ardere internă, motoare care funcționau cu combustibil lichid, iar în jurul anului 1900, apar și vehiculele cu motor electric. Primul model acționat de abur poate fi considerat cel realizat în jurul anului 1672 de către călugărul iezuit flamand Ferdinand Verbiest. Acesta era un fel de jucărie pentru împăratul Chinei, deci incapabilă să transporte pasageri. În schimb, la 29 ianuarie 1986 lumea a avut un prilej de sărbătoare cu totul deosebit: automobilul împlinise 100 de ani. Cu un secol în urmă, inginerul Carl Benz (1844-1929) din Mannheim a obținut brevetul primului vehicul acționat de un motor cu ardere internă. Nici priceputul Benz nu putea bănui că acest document urma să fie considerat mai târziu certificatul de naștere al automobilului, și nici măcar faptul că brevetul său avea să devină piatra de temelie pentru construirea a miliarde de mașini în lumea întreagă. Automobilul brevetat de Benz nu se asemana cu un automobil de astăzi, ci aducea mai degrabă cu o trasură deschisă, din cele trase de cai ([https://ro.wikipedia.org/wiki/Istoria\\_automobilului](https://ro.wikipedia.org/wiki/Istoria_automobilului)).





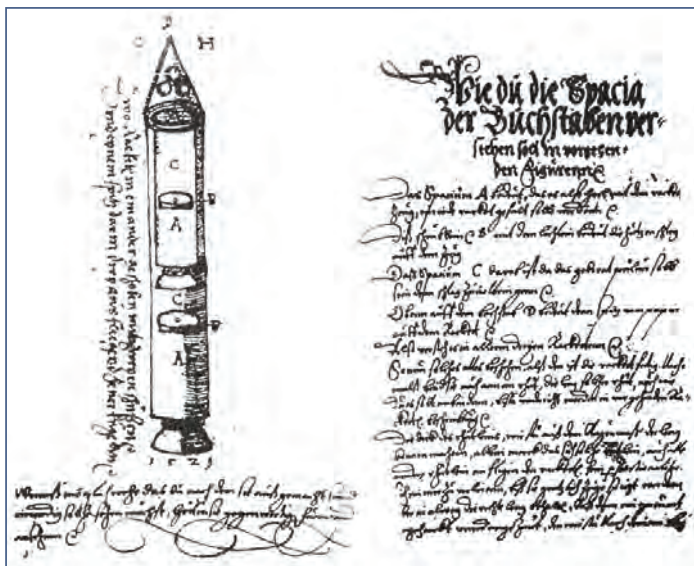
Pentru Sibiu, ziua de 6 iulie 1899 este importantă, datorită faptului că atunci se consemnează apariția primului automobil în oraș (Sigerus, 1930: 52). Iată cum este reflectat evenimentul în presă: *În urma înștiințării telegrafice, inginerul Klein din Brașov a sosit ieri după amiază cu eleganța lui trăsură cu motor [...] oferind locuitorilor posibilitatea să admire vehiculul viitorului [...] Vestea s-a răspândit cu repeziciunea fulgerului, iar numerosul public s-a îndreptat spre locul de staționare, pentru a vedea de aproape neobișnuita arătare [...]. Viteza medie este de 40 km/oră, prin urmare mai mare decât viteza medie a unui tren de persoane, dar pe străzi netede și bune viteza de 50 km/oră poate fi chiar depășită [...] Nu poate fi negat faptul că prețul acestui vehicul impecabil, 4000 fl[orini], este foarte mare pentru situația noastră financiară, dar trebuie avut în vedere că se face o economie de doi cai și un vizitiu. Este posibil ca proprietarul vehiculului să aibă dreptate când afirmă că peste numai cinci ani Sibiuul se va afla sub semnul motorului* (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, nr. 7768, 7 iulie 1899, p. 721). Previziunile temerarului inginer s-au adeverit cu prisosință, ținând cont de bogăția de reprezentanțe de firme de automobile din anii interbelici.



# Mijloace aeriene de transport

*Dorința omului de a zbura cred că s-a manifestat odată cu propria sa apariție, dar nu s-a fructificat decât după mii de ani. Izvoarele documentare scrise și orale cuprind multe date și imagini referitoare la încercările și posibilitățile omului de a imita zborul păsărilor și, mai mult chiar, de a străbate distanța de la pământ până la cel mai familiar astru, atât de întâlnit în poezii și basme, luna (Atomei, 2004: 4).*

În prima jumătate a secolului al XVI-lea, Conrad Haas – austriac născut la Dornbach, lângă Viena, în 1509, decedat la Sibiu în 1576 și care conducea, în acea vreme, Arsenalul orașului – a construit primele rachete. În calitate de ofițer la Curtea Imperială de la Viena, Haas a fost trimis în misiune la Sibiu în 1551, pe când avea 42 de ani, pentru a se ocupa de arsenalul orașului, care va fi puternic înzestrat de armata habsburgică. Arsenalul și-a avut sediul în *Cazarma Kempel*, din actuala Piața Armelor nr. 10, prima construcție datând încă din 1427. Conrad Haas a introdus termeni precum rachetă, rampă de lansare, baterii de



rachete și lanțuri de rachete, dar, probabil, cel mai important aspect constă în faptul că respectivele rachete, ce erau gândite să funcționeze cu combustibil solid, erau imaginate ca fiind mijloace de transport în spațiu (Todericiu, 1969).



# Hermann Oberth

Hermann Oberth (Sibiu 1894–Nürnberg 1989) face parte din pleiada de părinți fondatori ai rachetei și astronauticii, alături de rusul Konstantin Țiolkovski (1857–1935) și americanul Robert Goddard (1882–1945). Deși cei trei nu au colaborat niciodată în mod activ, rezultatul cercetărilor lor, independente unele de altele, s-au dovedit identice. Hermann Oberth a fost pasionat de la vârsta de 11 ani de zborurile spațiale, grație cărților lui Jules Verne, *De la pământ la lună* și *Călătorie în jurul lunii*, pe prima mărturisind că a citit-o de nenumărate ori, până a ajuns să o știe aproape pe dinafară. Trăirile adolescente și propriile sale presupuneri l-au determinat să creadă că ideile lui Jules Verne nu erau întru totul fanteziste, iar ca rezultat al acestor prezumții a realizat un prim proiect de rachetă pe când era de numai 18 ani ([https://ro.wikipedia.org/wiki/Hermann\\_Oberth](https://ro.wikipedia.org/wiki/Hermann_Oberth)).

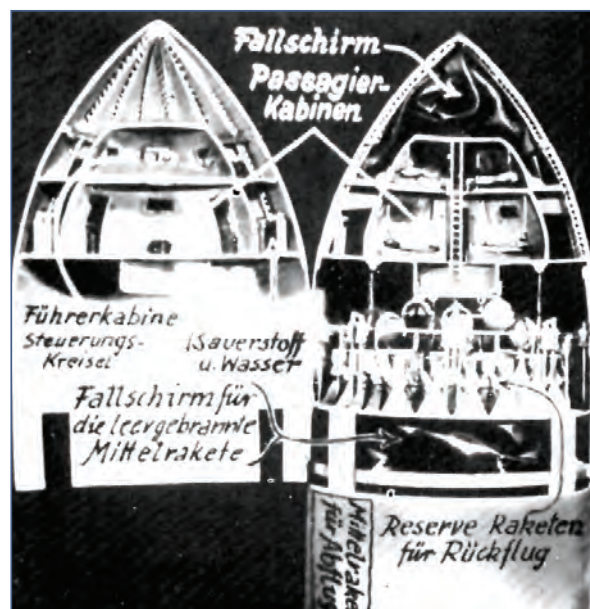
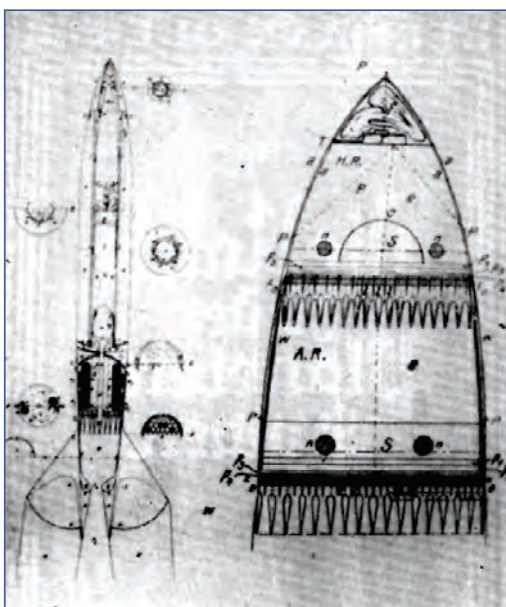
Deși student la medicină în München, Oberth a audiat, de asemenea, cursuri de matematică, astronomie, fizică și aerodinamică. În plus, a experimentat pe propriul corp stări sau situații comparabile cu imponderabilitatea. După război, studiile urmate sunt cele de matematică și astronomie la universitățile din Cluj, München, Göttingen și Heidelberg, la aceasta din urmă proiectând o rachetă spațială de o sută de tone și propunând o dizertație despre zborul spațial, respinsă de oamenii de știință.

Experimentează primele motoare-rachetă cu combustibil lichid, descoperind, în 1930, *efectul Oberth*. Anul 1929 este unul spornic, deoarece brevetează la Berlin trei lucrări, anume: *Procedeele de propulsare a vehiculelor prin reacția gazelor de ardere ejectate*, urmată

# Hermann Oberth

de *Procedeu și dispozitiv de ardere pentru rachete*, respectiv de *Procedeu de combustie rapidă*. Un an mai târziu a experimentat arderea în motorul conic, iar în 1931, la București, a brevetat *Procedeu și dispozitiv de combustie rapidă* (Atomei, 2004: 24).

În timpul celui de al Doilea Război Mondial, Hermann Oberth a lucrat în Germania, la Peenemünde. Acolo a colaborat la construirea primei rachete de mari dimensiuni din lume, numită A4, dar cunoscută astăzi sub numele V-2, rachetă pentru care s-au folosit 95 dintre invențiile și recomandările sale. După război, savantul participă la programul spațial american, iar în 1962, la vârsta de 68 de ani, se va retrage. Criza petrolului din 1977 l-a făcut să se concentreze asupra surselor alternative de energie, aceasta ducând la concepția planului unei centrale eoliene. Hermann Oberth s-a stins din viață în Germania, la 28 decembrie 1989, în vârstă de 95 de ani.



# Aurel Vlaicu

În toamna anului 1911, mai precis, la 24 septembrie, **Aurel Vlaicu** (1882–1913) a efectuat un zbor demonstrativ lângă Sibiul de atunci cu aeroplanul „Vlaicu II”. El dăduse curs invitației Asociațiunii ASTRA, zborul efectuându-se cu prilejul zilelor ASTREI. Publicațiile locale au fost deosebit de active în a invita populația la evenimentul ce urma să aibă loc. Spre exemplu, președintele Asociațiunii, Andrei Bârseanu, făcuse, în *Foaia Poporului*, următorul îndemn: *Ne adresăm tuturor oamenilor noștrii cari pot aprecia importanța problemei culturale, rugându-i să se grăbească cu toții să vină și să îndemne pe toți Românii din împrejurime a lua parte la această frumoasă sărbătoare. Avionul a fost garat în sala Gesellschafts Haus, strada Schewis (Bulevardul Victoriei – n. n.), lângă Administrația Financiară și lângă Cazarma regimentului de artilerie și poate fi văzut de la orele 8 dimineața și 6 ore seara. Pentru studenți, elevi, militari și țărani taxa este de 50 bani. Fiecare român din Sibiu și jur să nu scape această ocazie de a vedea acest aeroplan care este iscusința destoiniciei și minții luminate a unui român.*

După aceea, tot *Foaia Poporului* relatează desfășurarea zborului, arătând că a avut loc pe câmpul de exerciții militare, iar asistența numeroasă a fost compusă din sibieni, din locuitorii comunelor și orașelor din zonă, precum Făgăraș, Mediaș, Săliște, ba chiar și din oameni veniți din Râmnicu Vâlcea, Călimănești, Brezoi. Ziarul estima prezența a peste 50.000 de martori oculari care au cumpărat bilete și a altor 10.000 fără bilete.

# Aurel Vlaicu

În ciuda faptului că vântul bătea cu putere, Vlaicu se pregătește de zbor la ora 17, iar când avionul a fost scos din hangar, lumea a început să aplaude furtunos. Atunci, în acele momente, admirația și curiozitatea s-au împletit cu teama, iar mulți au început să murmure *Doamne, numai de nu s-ar întâmpla ceva!* De altfel, ca măsură de precauție, a fost adus și un automobil, *care să urmărească pe aviator pentru a-i putea sări în grabă într'u ajutor, la caz de nenorocire.* Deosebit de sugestive sunt redate momente anterioare decolării: *Vlaicu era în aeroplan, helicile începuse să vâjâie, motorul era în plină fierbere și putere când numai deodată dispare dinaintea ochilor. Câțiva metri aleargă pe pământ ca apoi, până cât ai bate în palmi să plutească în văzduh.* Din păcate puterea vântului era mare, așa că, după ce s-a ridicat la peste 100 m, văzând puterea vântului, hotărăște să se întoarcă înapoi. După eveniment, același ziar se face ecoul manifestărilor de bucurie datorate aceluia zbor istoric

(<http://www.turnulfatului.ro/2013/10/13/umbra-aripilor-lui-aurel-vlaicu-inca-dainuie-in-sibiu/>).



# Zeppelin

În 1890, la 52 de ani, Ferdinand Conte von Zeppelin (1828-1917) a găsit răgazul să se dedice pasiunii sale, realizarea unor aparate de zbor. Și astfel, în 1892, împreună cu Theodor Korber, a realizat primul prototip. La 2 iulie 1900, primul aparat, LZ 1, s-a înălțat la altitudinea de 400 de metri, transportând cinci persoane și 350 kg de balast, zburând aproximativ 6,5 km. A fost momentul de debut în istoria zeppelinelor, căci toate dirijabilele construite ulterior au fost numite astfel. Succesul lor, în comparație cu alte tipuri de dirijabile, devenise atât de mare încât constructorul a atras un număr semnificativ de investitori, putând astfel să mărească dimensiunile obiectului zburător și să-l fabrice în serie. Respectivetele vehicule ale cerului au fost folosite, între anii 1900–1940, atât la transportul de persoane sau mărfuri, cât și în scopuri militare (<http://www.wasistwas.de/archiv-technik-details/der-erste-zeppelin.html>).

În 1929, zeppelinul cu numărul LZ 127 a efectuat prima și unica sa călătorie în jurul lumii, an în care a ajuns și deasupra Sibiului, survolându-l (Ohnweiler, 2004). Evenimentul, care a avut loc la 16 octombrie 1929, nu a rămas nemenționat în presa locală a vremii. În articolul „Contele Zeppelin deasupra Sibiului”, ziarul *Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt* vine nu numai cu amănunte, ci și cu o frumoasă descriere: *Dorința oamenilor de a participa la o acțiune înaripată și liberă, îi eliberează de inerția greoaie, făcându-i să se înalțe subit. Ieri dimineată încă nu se știa nimic despre locul în care se afla „Contele Zeppelin”, căci era cunoscută numai știrea publicată cu o zi înainte în gazeta din Friedrichshafen, conform căreia dirijabilul avea să traverseze și Sibiul în cea de-a doua călătorie balcanică a sa.*

# Zepelin



*Prin urmare, primii nerăbdători au pornit la ora șase dimineața la drum, pentru a nu pierde o plăcere pe care încă nu am avut-o, anume aceea de a contempla un uriaș zburător; numai că, până și calculul probabilității necesită o anume exactitate. Excursioniștii s-au întors acasă de pe Dealul Gușteriței spre prânz, oră la care serviciul de știri al ziarului nostru transmisese de mult că obiectul zburător va ajunge imediat după prânz la București, de unde va pleca după două-trei ore spre Sibiu. Dar nici această veste n-a potolit febra așteptării, iar o doamnă în vârstă s-a adresat în jurul orelor două, în Piața Mare, unui grup de trecători cu constatarea că porumbeii ar fi deja foarte neliniștiți.*

*La orele trei, toate punctele înalte din oraș au fost deja ocupate până la refuz. Pe viaductul de lângă gară se legănau huse, iar*

# Zeppelin

*binocurile vechi erau focalizate, în lipsă de alte ținte mai interesante, pe marfarele ce staționau leneș. Pe câmpul întins de lângă Calea Nocrichului (azi str. Ștefan cel Mare – n. n.) s-a strâns încetul cu încetul o mulțime agitată, cu mulți copii, iar automobilele, după ce își goliseră conținutul, ori staționau într-o coadă lungă lângă motociclete și alte mijloace de deplasare, ori făceau cale întoarsă spre a aduce o nouă încărcătură de curioși. Același tablou de așteptare bucuroasă putea fi văzut și pe Livada Măcelarilor (Cartierul Strand de azi – n. n.), pe Câmpia Poplăcii (azi zona Căii Poplăcii – n. n.) în grădinile pictate în culorile toamnei și pe pajiștile de pe Dealul Gușteriței.*

*Spre orele cinci, acoperișurile s-au populat. Doamne cutezătoare se balansau pe pervazurile Băncii de Credit Funciar; pe unele acoperișuri din Piața Mică, pe clădirea Casei de Asigurări Transylvania din strada Cislădiei (Bălcescu – n. n.) și pe Seminarul românesc din strada Măcelarilor (Mitropoliei – n. n.) și-au dat întâlnire grupuri de cunoștințe; ici și colo o cameră de luat vederi, ale cărei părți delicate de nichel lucesc în lumină, este pregătită pentru eveniment.*

*Cu exact douăzeci de ani în urmă, s-au încheiat lucrările de restaurare la turnul bisericii evanghelice. Acela a fost un bun prilej de a vedea orașul din perspectiva zborului de pasăre. Este plăcut să urci scările comode în spațiul de semiîntineric al turnului. Ideal ar fi să nu cucerim acest loc numai o dată la două decenii. Aici se mai află și alți oaspeți, sibieni sadea, care urcă în turn pentru prima dată. Oameni tineri, studenți pășesc în număr mare prin porțița îngustă. Intrăm în camera clopotelor tocmai când răsună primele dangăte care ne anunță*

# Zeppelin

*că obiectul zburător a părăsit Braşovul și se îndreaptă spre Sibiu. Sub clopot, pe o bancă lată din lemn de stejar, șade un bărbat înalt, cu umerii lați, un adevărat uriaș, a cărui cap este acoperit de o căciulă de lână albastră. Izbește cu forță limba clopotului de cupa acestuia, apoi se oprește și la scurt timp repetă semnalul care, în mod obișnuit, produce înfiorare, întrucât anunță un incendiu. Sunetul se propagă dincolo de ferestrele din piatră, scara tremură, iar noi ne continuăm drumul pe verticală.*

*În cele patru turnuri de colț lumea deja mișună. Privirile se îndreaptă în direcție estică, înspre munți. Aburul, care dimineața și până după prânz a îmbrăcat câmpia și munții, a dispărut. Printre cețuri se întrezărește coama lată, acoperită de zăpadă a vârfului Suru, iar deasupra Dealului Gușteriței și a Dealului Dăii se întinde cerul limpede de toamnă. Vindereii se învârt în jurul ferestrelor mici. La orele cinci și douăzeci și trei de minute, deasupra Dealului Gușteriței, apare o mică pată rotundă, un fel de norișor întunecat. Deocamdată domnește incertitudinea, dar după doar câteva secunde este evident că cercul crește și crește, capul de gămălie transformându-se într-un disc bine conturat de culoare albastru deschis. Din nou răsună dangătul clopotului, iar de jos răspund sirenele fabricilor. Pe străzi și în piețe lumea începe să se agite. Sub noi, pe acoperișuri au apărut primele steagulețe albe. „Contele Zeppelin“ se îndreaptă direct spre turn. Acum nu mai pare rotund. Începem să zărim gondolele. Arătarea zburătoare și albăstrie are membre, mici mâini sau picioare care îi dau viață și care par a se mișca. Animalul mârâie cu regularitate și tare. Ajuns la periferă*



# Zeppelin

orașului, printr-o mișcare maiestuoasă, obiectul zburător se întoarce spre sud, arătându-ne pentru prima dată impunătorul său corp din profil. Zboară deasupra caselor și grădinilor; deasupra sa se arată luna plină și rotundă, în fundal strălucește Surul în soare, iar norii, care s-au adunat spre Pasul Turnu Roșu, s-au împodobit cu margini de culoare deschisă. Priveliștea este impresionantă, de neuitat. Se aud aclamații, iar sirenele sună mai puternic. „Contele Zeppelin“ coboară la aproximativ două sute de metri, survolând terenul Rosenfeld și câmpul întins de lângă Calea Nocrichului, unde aruncă un mic colet și este salutat de mulțime. Apoi, într-un arc mare, se îndreaptă spre centrul orașului, glisează lin deasupra Pieții Mari, precum și pe lângă turnul bisericii. În partea din față are inscripționate cu litere roșii cuvintele „Graf Zeppelin“, iar pe corpul-i masiv poartă literele negre D.L.Z. Învelișul de culoarea oțelului vibrează ușor. Pe partea de jos a dirijabilului poate fi văzut un steguleț cu tricolorul românesc. Un geam al gondolei pasagerilor este luminat, din alt geam două figuri fac semne de salut cu mână, iar dintr-o gondolă laterală iese un braț care agită, tot în semn de salut, o bucată de material textil. Noi întoarcem salutul.

Ajuns deasupra Orașului de Jos, dirijabilul face o nouă buclă imensă, coboară și mai jos și se întoarce spre terenul Rosenfeld. Survolează, la aproximativ o sută de metri, Palatul Brukenthal și Primăria, dispărând apoi în direcție nord-vestică. La orele șase, un punct albăstrui se stinge în semiîntunericul serii.

Coletul aruncat în zona Căii Nocrichului era învelit într-o pânză vopsită în culorile steagului Germaniei și avea atașată o scrisoare în

# Zeppelin

*care se exprima rugămintea să fie predat la cel mai apropiat oficiu poștal. Colonelul Capșa de la comandamentul local, care a asistat la acest spectacol, a luat coletul și s-a deplasat cu automobilul personal la poștă, pentru a-l preda în persoană. S-a constatat că acesta conținea în jur de două sute de vederi cu adrese pentru orașul Friedrichshafen [locul de baștină al dirijabilului - n.n], o scrisoare pentru București și o vedere pentru Budapesta, toate timbrate corect cu timbre românești.*



*În timp ce „Graf Zeppelin” se rotea deasupra Sibiului, radioamatorii locali au recepționat prin „unda Viena” următorul mesaj al comandantului: „Alo, alo, aici Zeppelin. Salut orașul Sibiu și mulțumesc...”, Din păcate, din motive tehnice, restul mesajului nu a putut fi înțeles. (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt nr. 16888, 17 octombrie 1929, p. 4).*

# Aeroportul din Sibiu



În 1943 a avut loc inaugurarea Aeroportului Sibiu pe locația actuală, activitatea de zbor desfășurându-se pe o suprafață de 174 ha, pe un teren situat la vest de hotarul comunei Turnișor. Primele aeronave, de tip Lockheed, aparținând companiei Lares, efectuau zboruri pe rutele București–Sibiu–Arad și București–Sibiu–Oradea. În 1944 se introduc cursele civile interne către București, Brașov, Deva, Oradea, Târgu-Mureș. Clădirea aerogării va fi dată în exploatare în 1959, aceasta fiind compusă din parter, etaj, turn de control, sală de așteptare, cu o capacitate de operare de 50 pasageri pe flux de îmbarcare-debarcare, precum și o magazie de mărfuri. În 1970 se construiește pista betonată de 2.000 m lungime și 30 m lățime, totodată, aeroportului i s-au adus îmbunătățiri care au permis exploatarea sa și pe timp de noapte. Din 1992 aeroportul va fi deschis traficului internațional, primele destinații fiind Stuttgart și München. Având în vedere că în 2007 Sibiul urma să devină capitală culturală europeană, la aeroport s-au efectuat importante lucrări de dezvoltare și modernizare. Îndeplinind condițiile prevăzute de legislația internațională, aeroportul din Sibiu va deveni internațional, fiind al treilea din România cu acest statut (<http://www.sibiuairport.ro/istoric.html>)

# Mijloace de agrement



# Biciclete



Întotdeauna sibienii au avut dispoziție pentru mișcare, pentru distracții și mijloace de agrement, iar această dispoziție s-a manifestat pe parcursul întregului an. Imaginile fotografice sunt martori ai plimbărilor atât cu bicicleta în oraș sau în împrejurimi, cât și cu barca pe oglinda lacului din Dumbrava Sibiului. Nu lipsesc nici scene hibernale cu patinatori, schiori și săniuțe.

Vehicul rutier cu două roți așezate în linie una în spatele celeilalte, pus în mișcare prin intermediul a două pedale acționate cu picioarele, *bicicleta* este deopotrivă mijloc de agrement, cât și de deplasare utilitară; în plus, se estimează că mersul pe bicicletă este de trei ori mai eficient din punct de vedere energetic decât mersul pe jos, iar viteza este de trei – patru ori mai mare. Fiind inventate în secolul al XIX-lea european, bicicletele sunt acum în număr de peste un miliard,



asigurând, în multe regiuni, mijlocul principal de transport. Ele au fost adaptate spre folosință în cele mai diverse domenii de activitate și recreere (<https://ro.wikipedia.org/wiki/Biciclet%C4%83>).

Pe plan local, ziua de 20 ianuarie 1869 a fost una memorabilă, deoarece un velociped, pe care l-a cumpărat un ofițer de la Paris cu 400 fr., a făcut furori pe străzile Sibiului (Sigerus, 1930: 46). Din moment ce, la 21 aprilie 1886, s-a înființat *Clubul bicicliștilor*, este o dovadă în plus că sportul acesta a avut succes în urbea noastră. Mai mult, în anul 1897 s-a înființat Asociația bicicliștilor *Șoimii* ('Die Falken'), cu sediul în Piața Mare nr. 38 (Sigerus, 1930: 52).



# Patinaj

În Sibiu a fost cultivată, de asemenea, *arta patinajului*, iar parfumul de epocă străbate până la noi prin intermediul unor condeieri de talent: *Sub lumina albă, strălucitoare a imenselor lămpi electrice, adolescenta grațioasă alunecă în viteză pe suprafața netedă a gheții, pe „jakson”-ele ei strălucitoare, în timp ce fanfara militară cântă muzică de vals. Aceste mișcări ritmice ale patinatoarelor unduioase oferă o imagine plăcută, mai ales în centrul magic al cercului, unde sunt acceptați numai maeștrii privilegiați de ambele sexe, care se grăbesc în exercițiul înaltei lor arte. În jurul lor se mișcă muritori mai puțin talentați, iar „puriceii gheții” se învârt nestingheriți în toate direcțiile [...] La acestea se adaugă pavilionul de bun gust, cu ale sale garderobe plăcut încălzite, servitori școliți și îmbrăcați în livrea, suprafața gheții bine preparate – se cunoaște faptul că am studiat cu succes în lumea sportivă a unor mari orașe situate mai la vest de noi.*

*Oare adolescenta știe cum se distrau bunicii ei pe gheață în urmă cu o jumătate de secol? Greu de crezut, fapt pentru care i se va povesti pe scurt care a fost situația în anii '50 ai secolului trecut, pentru a-și da seama de marile transformări petrecute între timp. Pe atunci nu exista o asociație a patinatorilor și nici patinoar. Cibinul curgea pe lângă oraș, doar că avea apă mai multă și frig năprasnic era și pe atunci. Tineretul masculin pe patine, deoarece în vremea respectivă sexul frumos nu practica acest sport, avea, în amonte și în aval de cele două poduri ale Cibinului, patinoarul său gratuit, care, atunci când ninsorile sau alte neajunsuri împiedicau formarea gheții, era ajutat de voluntari prin inundare pe înserat.*



*Abia spre sfârșitul anilor '60 a fost amenajată, în lacul întins, mai sus de digul din „Sub Arini”, o suprafață de gheață. Tineretul studios întreprindea pe Cîbin în sus, până la Turnișor, și mult în jos, prin Gușterița la Bungard, admirabile călătorii de vikingi. Găurile gheții se săreau sau se ocoleau pur și simplu. Patinele ciocate erau fixate în acele timpuri pe picior prin intermediul unor curele legate în cruce, iar unii își vor mai aduce aminte de durerile provocate picioarelor de acest procedeu. Pe atunci se organizau și serbări, așa numitele zile ale săniușului, care erau pregătite minuțios, invitându-se ceremonios fetele de la cursurile de dans, împreună cu mamele acestora. Trei sau patru sănii ale Coetus-ului [asociații ale elevilor din liceele germane n. n] erau scoase, cu acordul prefectului [funcție de conducere în cadrul ”Coetus”-ului] din locul lor de păstrare [...]. Tinere și mai puțin tinere reprezentante ale sexului frumos erau plimbate în săniile lor de tineretul cavaleresc, până la lăsarea serii, încheierea făcându-se de obicei cu ceai și dans într-una dintre casele burgheze primitive. Uneori se mai făceau seara plimbări cu sănii trase de cai și cu iluminat de torțe. Aceste plimbări, care astăzi nu se mai practică, au constituit o distracție hibernală îndrăgită a orășenilor, ei mai având pe atunci cai și căruțe.*

*Schimbarea în această întreprindere patriarhală a venit la sfârșitul anilor '60, odată cu patinele Halifax, care, datorită construcției înțelepte, permiteau o prindere mai bună și totodată executarea de mișcări mai libere, artistice pe gheață. Până atunci, arta supremă a patinajului consta în mersul cu spatele și în sărituri. Mare a fost mirarea când dr. Gustav Lindner a prezentat pentru prima dată, la Sibiu, arta de a*





*patina cu figuri. Ce progres mare s-a înregistrat în sistemele de patinaj, de la Merkur la Jakson, și ce perfecționare a cunoscut arta patinajului, dar mai ales ce răspândire a cunoscut acest frumos și sănătos sport de iarnă, recomandat cu căldură școlilor ca mijloc excepțional de dezvoltare fizică! (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, nr. 9470, 13 februarie 1905, p. 5).*

Se cuvine ca textul de mai sus să fie completat și cu niște date mai precise. Astfel, la 13 ianuarie 1860, Magistratul orașului dispune inundarea unei pajiști din Parcul *Sub Arini* pentru a fi folosită ca patinoar (Sigerus, 1930: 43), ca mai apoi, la 13 decembrie 1876, să fie înființată Asociația Patinatorilor. Un an mai târziu, la 23 decembrie, se deschide patinoarul din *Schewisgasse/ Bulevardul Victoriei*, de lângă *Brunnenmeisterhof* (Sigerus, 1930: p. 50), care din 16 ianuarie 1884 va fi luminat electric de la fabrica de postav Scherer (Sigerus, 1930: 51). Nu vor lipsi nici schiorii din peisajul sibian, deoarece sunt văzuți pentru prima dată în ziua de 6 decembrie 1892 în zona *Calea Poplăcii/Poplaker Heide* (Sigerus, 1930: p. 52).



# Infrastructura de transport



Sibiul, în evoluția sa istorică, a ajuns să se dezvolte pe cele două maluri ale râului Cibin astfel că legătura dintre ele, prin intermediul *podurilor*, era o necesitate. Aflăm din *Cronica orașului Sibiu* că la 24 octombrie 1864 puntea peste râul Cibin, din dreptul Porții Ocnei/Burgertor este dată în folosință (Sigerus, 1930: 44), înlocuind-o probabil pe una mai veche. La rândul ei, ea va fi înlocuită cu un modern pod de piatră, inaugurarea având loc la 26 iunie 1908. Un an mai târziu, mai precis la 1 iulie 1909, asistăm la darea în funcțiune a unui nou pod peste Cibin, de data aceasta cel de la Poarta Joagărului/Turnului/Sagtor (Sigerus, 1930: 60), în dreptul Pieții Cibin de mai târziu. (Va fi înlocuit cu unul nou în 2015). În ziua de 22 decembrie 1912 a fost inaugurat viaductul peste calea ferată de la gară, facilitându-se transportul spre cartierul Lazaret și Gușterița (Sigerus, 1930: 62), iar între 2003 și 2005 viaductul în discuție a fost demolat și reconstruit.

# Podul Minciunilor



Podul Minciunilor din Sibiu, inaugurat în 1860, a legat Piața Mică de Piața Huet,

fiind ridicat peste Str. Ocnei, stradă ce făcea legătura între Orașul de Jos și Orașul de Sus. Podul Minciunilor este primul pod de fontă de pe teritoriul actualei României (Sigerus, 1930: 43). Categoria aceasta de poduri a apărut pe plan european la mijlocul secolului al XVIII-lea, odată cu revoluția industrială, ce a determinat producția de masă a fierului. Primul pod de fontă a fost realizat în Insulele Britanice, în zona râului Severn, din Țara Galilor, care este în uz din 1781 până azi, fiind declarat monument tehnic cu valoare de unicat, protejat și mediatizat ca atare. În Imperiul Habsburgic, acest tip de pod apare mai întâi în Silezia, după care, în localitatea Baden, de lângă Viena, care s-a prăbușit chiar la festivitatea de inaugurare din 1814 (Wollmann, 2014: 181).



Proiect cultural inițiat de către:

# ULBS

Universitatea "Lucian Blaga" din Sibiu

derulat prin:



Acțiune cofinanțată de Consiliul Local Sibiu  
și Primăria Municipiului Sibiu  
Agenda culturală 2016



## Sibiul de epocă în imagini: mijloace de transport



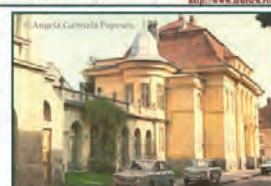
Preocuparea introducerii unor mijloace de transport în comun datează din **1893**, când s-au pornit discuții oficiale în această direcție. **Inaugurarea omnibuzului a avut loc, cu punctualitate, în dimineața aceasta / 4 august 1904.** În vagoane erau numeroși pasageri, lucru ce s-a datorat probabil în mare măsură curiozității.

Cele patru omnibuze cu tracțiune electrică pe roți, dar fără șină metalică, prezentau riscuri de accident, astfel, au fost înlocuite cu **tramvaiul electric**. Inaugurarea acestuia are loc în zorii zilei de **8 septembrie 1905.**



Sibiul, **tânăr din 1191**, a fost martorul și beneficiarul diferitelor categorii de mijloace de transport, de la cele tradiționale, la cele mai moderne, pentru diverse epoci.

Aflăm astfel din documente că începând cu **24 aprilie 1858**, **primele două trăsură (Fiaker)** din oraș au stație permanentă în Piața Mare, că **primul velociped**, achiziționat la Paris de un ofițer, produce mirare pe străzile urbei în **1869**, iar **primul automobil** circulă în ziua de **6 august 1899.**



[http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind\\_prin\\_Sibiu/](http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind_prin_Sibiu/)

Acțiune cofinanțată de Consiliul Local Sibiu și Primăria Municipiului Sibiu Agenda culturală 2016

# Bibliografie selectivă

- Deutsche Encyclopedie oder Allgemeines Real-Wörterbuch aller Künste und Wissenschaften*, Frankfurt am Meyn, 1778.
- Documente privind istoria României, veacul: XI, XII și XIII, C, Transilvania, vol. I (1075-1250)*, București, Editura Academiei Republicii Populare Române, 1951.
- Eckermann, Erik, *World History of the Automobile*, Society of Automotive Engineers, 2001.
- Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt*. Sibiu, 1899, 1904, 1905, 1929.
- Atomei, Adrian. *Ingineria aeronautică românească și principalele contribuții ale acesteia la progresul aviației*, Brașov, 2004.
- Avram, Alexandru; Crișan, Vasile. *Sibiu. Ghid de oraș*. București, Editura Sport Turism, 1983.
- Dumitrescu-Jippa, Aurel; Nistor, Nicolae. *Sibiul și ținutul în lumina istoriei*. Cluj-Napoca, Editura Dacia, vol. I, 1976.
- Gündisch, Gustav. *Damasus Dürr. În Taten und Gestalten. Bilder aus der Vergangenheit der Rumäniendeutschen*, I. Band, Hrsg. Dieter Drotleff, Cluj-Napoca, 1983.
- Ittu, Constantin. *Din lumea unui "Nou și vechi calendar provincial transilvan" apărut la Sibiu: Neu und Alter Siebenbürgischer Provinzial-Kalender (1797-1891)*. În *Revista Română de Istorie a Cărții*, București, Editura Bibliotecii Naționale a României, Anul X, nr. 10, 2013.
- Klein, Konrad. *Der Vater der Hallerwiese in Hermannstadt*, în *Siebenbürgische Zeitung*, 5 februarie 2010 (<https://www.siebenbuenger.de/zeitung/artikel/kultur/9691-der-vater-der-hallerwiese-in.html> accesat 7. 10. 2016)
- Lungu, Cornel; Popa, Liliana (eds.). *Sibiul în anul 1790. Editat și tipărit în 1790 de Martin Hochmeister*. Sibiu, Editura Honterus, 2015.
- Moldovan, Horia Radu. *Studiul general privind evoluția istorică a țesutului urban a orașului Sibiu*, București, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, 2009.

- Moore, Henry Charles. *Omnibuses and Cabs. Their Origin and History*, London, Chapman & Hall, 1902.
- Munteanu, Emanoil. *Istoria poștală a Sibiului până la Unire*. Sibiu, Editura Revistei Transilvania, 1980.
- Ohnweiler, Martin. *Zeppelin nach 75 Jahren wieder über Hermannstadt*. În *Siebenbürgische Zeitung*, München, 19 august 2004.
- Popa, Liliana. *Din jurnalul unei domnișoare. Istoria unei case din Sibiu*. În: *Anuarul Institutului de Cercetări Socio-Umane*, XX, Sibiu, Editura Academiei Române, 2013.
- Popa, Liliana. *Oameni și cărți în Sibiul de altădată. Tipografi și tiparnițe, bibliofili și biblioteci, librari și librării în mărturisiri documentare*. Hermannstadt-Sibiu, Schiller Verlag, 2010.
- Roth, Harald. *Hermannstadt. Kleine Geschichte einer Stadt in Siebenbürgen*. Köln, Weimar, Wien, Böhlau Verlag, 2006.
- Schaser, Angelika. *Reformele Iozefine în Transilvania și urmările lor în viața socială. Importanța Edictului de concivilitate pentru orașul Sibiu*. Sibiu, Editura Hora, traducere de Monica Vlaicu, 2000.
- Sigerus, Emil. *Chronik der Stadt Hermannstadt 1100-1929*. Hermannstadt-Sibiu, Honterus Buchdruckerei, 1930.
- Stancu, Marcel. *Sibiul și electrificarea României. Cronică ilustrată 1891–2014*. Sibiu, Editura Honterus, 2014.
- Todericiu, Doru. *Preistoria rachetei moderne. Manuscrisul de la Sibiu (1400-1569). Studiu și prezentare istorică și tehnico-științifică*, București, Editura Academiei Republicii Socialiste România, 1969.
- Trausch, Joseph. *Schriftsteller-Lexikon oder Biographisch-Literarische Denkblätter der Siebenbürger Deutscher*. III. Band, Kronstadt, 1871.
- Wollmann, Volker. *Patrimoniul preindustrial și industrial din România*. Vol. IV, Sibiu, Editura Honterus, 2014.
- \*
- (<http://www.turnulfatului.ro/2013/10/13/umbra-aripilor-lui-aurel-vlaicu-inca-dainuie-in-sibiu/> accesat 7. 10. 2016)
- <http://sibianul.gandul.info/sibiu/un-sfert-de-secol-de-la-prima-cursa-cu-troleibuzul-in-sibiu-2935988> accesat 21. 09. 2016

<http://www.sibiu2007.ro/ro3/about.htm> accesat 7. 10. 2016

<http://www.sibiuairport.ro/istoric.html> accesat 28. 07. 2016

[http://www.tursib.ro/page/istoric\\_troleibuze](http://www.tursib.ro/page/istoric_troleibuze) accesat 5. 10. 2016

<http://www.wasistwas.de/archiv-technik-details/der-erste-zeppelin.html>  
accesat 6. 10. 2016

<https://de.wikipedia.org/>

<https://ro.wikipedia.org/>

Cititorii sunt invitați să vizualizeze rezultatele proiectului  
pe site-ul dedicat

[http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind\\_prin\\_Sibiu/](http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind_prin_Sibiu/)

respectiv pe Biblioteca Digitală a ULBS

<http://digital-library.ulbsibiu.ro/dspace/community-list>



**Mulțumim pe această cale tuturor celor care, persoane fizice sau instituții,  
au avut amabilitatea și disponibilitatea de a ne pune la dispoziție  
informații și material ilustrativ**

Casa Teutsch - Centrul de dialog și cultură Friedrich Teutsch al Bisericii Evanghelice C.A. din  
România  
Colecția personală Sorin Dan Volosciuc  
Colecția personală Helmut Wolff  
Colecția personală Cristina Pârvu  
Colecția personală Dumitru Chiseliță  
Colecția personală Angela Gabriela Popescu  
Colecția personală Cristina Rau Worobkevich  
Colecția personală Ovidiu Reu  
Colecția personală Paul Niedermaier  
Colecția personală Gudrun-Liane Ittu  
ing. Aurel Guita  
Nicușor Dănuț Ivănuș  
Ioan Lăpădat  
Nicolae Pepene  
Marcel Stancu  
dr. Alexiu Tatu  
dr. Volker Wollmann  
Complexul Național Muzeal ASTRA Sibiu  
Depoul de Locomotive din Sibiu – Muzeul Locomotivei cu aburi  
Muzeul Național Brukenthal - Casa Altemberger: Muzeul de Istorie  
Revista ASTRA Brașov  
S.C. TURSIB S.A. - companie de transport public local din Sibiu  
Serviciul Județean al Arhivelor Naționale  
Colecția Alt-Hermannstadt in Ansichtskarten, Fotos, Gemälden und Grafiken public group  
Bildarchiv des Siebenbürgen-Instituts an der Universität Heidelberg, Gundelsheim/  
Neckar/Arhiva de imagini a Institutului Transilvănean de pe lângă Universitatea din Heidelberg,  
Gundelsheim pe Neckar

**Echipa de implementare a proiectului:**

Coordonator proiect:	dr. Rodica Maria VOLOVICI
Cercetare documentară:	dr. Gudrun-Liane ITTU Liliana OPRESCU dr. Constantin ITTU
Coordonator IT:	ing. Ioan Irinel VIȘA
Prelucrare metadate:	Liliana OPRESCU Camelia VOLOSCIUC Elena MĂRGINEAN
Prelucrare informatizată:	Liliana OPRESCU
Promovare proiect:	drd. Cristina PÂRVU
Creare site dedicat:	ing. Ioan Irinel VIȘA ( <a href="http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind_prin_Sibiu/">http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind_prin_Sibiu/</a> )
Text broșură:	dr. Constantin ITTU dr. Gudrun-Liane ITTU
Layout :	Liliana OPRESCU