

## BOOK REVIEW

---

### Stancu, Marcel, 2019, *Omnibus, tramvai, troleibuz: transportul public electric în Sibiu și în România*, 388 p., Editura Honterus, Sibiu

---



*Simbolistica copertei volumului*

În 2019 a văzut lumina tiparului în condiții tipografice de excepție, lucrarea ***Omnibus, tramvai, troleibuz: transportul public electric în Sibiu și în România***, Editura Honterus din Sibiu, sub semnătura inginerului Marcel Stancu, un subiect rarism abordat în România, așa cum re-

marcă prefațatorul volumului, academici-anul Dorel Banabic: „În literatura română există puține cărți care să trateze istoria transporturilor și a mijloacelor de transport din România. Domnul inginer Marcel Stancu vine să umple un gol în acest domeniu...” (p. 1).

Născută dintr-o pasiune ardentă, de lungă durată, cartea domnului Marcel Stancu este un minunat exemplu de dublă dăruire: profesională, pe de o parte, și pentru locul natal: Sibiu și întreaga Țară Românească, pe de altă parte. Cercetările autorului s-au materializat în această minunată lucrare care impresionează atât prin studiul exhaustiv asupra evoluției transportului public electric în Sibiu și în România, cât și prin trimiterile punctuale numeroase și variate asupra a ceea ce a avut legătură cu acesta. În plus, o iconografie de excepție: imagini ale mijloacelor de transport, instalații tehnice, orașe și edificii emblematice, personalități, hârtii de valoare istorice (acțiuni), afișe, reclame, diverse înscrisuri, hărți și schițe, completează în mod fericit textul. Avem astfel în față un caleidoscop al apariției și evoluției transportului public electric, a personalităților publice și private și a varii instituții care și-au adus contribuția la acest fel de transport, dar și a unor evenimente care se



racordează cu acesta. Astfel, volumul este și un memento legat de această formă de transport public electric, creație a geniului uman, materializat în omnibuz – ca predecesor neelectric al acestuia, tramvai, troleibuz și autobuz electric, autorul subliniind în chip magistral contribuția sibiană și românească deopotrivă în domeniu.

Cartea abundă în informații, multe inedite, ca și multe din imaginile pe care autorul le-a descoperit în cercetările sale desfășurate de-a lungul timpului, urmare a neobositei sale munci de cercetare și de redactare, pe care acum, iată, le oferă în mod debordant, cu generozitate, publicului larg. Avem astfel în față un volum de excepție ca tematică, informații și iconografie.

Subiectul este de mare actualitate fiindcă, urmarea extinderii spațiilor urbanizate, a aglomerării populației în marile orașe, transportul public a devenit vital și obiect de studiu pentru găsirea celor mai optime forme pentru fluidizarea lui.

Structurată în trei părți cu XXII capitole, volumul are tot aparatul critic al unui volum științific: rezumat, tradus în mai multe limbi străine, indici: onomastic și toponimic, mulțumiri adresate unor varii instituții și personalități din țară și din străinătate (biblioteci, arhive, muzee ș.a.), care i-au pus la dispoziție date, informații și imagini legate de subiect (a căror surse sunt citate într-o lungă listă), recunoscătoare mărturisiri, interviuri realizate cu diverși specialiști și reprezentanți ai unor societăți de transport.

Bibliografia este punctuală, axată pe tematica abordată; ea cuprinde autori și titluri din literatura de specialitate românească și străină, cu precădere germană. La sfârșitul volumului, un corpus extins de „Anexe”: Lista rețelelor de transport public electric din România, inclusiv Basarabia!, Lista producătorilor de mijloace de

transport electric, Lista principalelor rețele de tramvai din lume, Lista abrevierilor, prin urmare tot instrumentarul unei lucrări de factură științifică.

Partea a I-a este dedicată „*Transportului public în lume*” din perspectivă istoricistă-evolutivă, începând de la transportul urban neelectric – omnibuzul, tramvaiul cu cai și apoi cel cu aburi, urmat de acela electric clasic – tramvaiul electric care a debutat în 1879 la Berlin, urmat la scurt timp de troleibuzul electric inventat de savantul și industriașul german Ernst Werner von Siemens, inaugurat în 1882 tot la Berlin, urmat de tramvaiul electric urban în 1883. Partea a I-a se încheie cu abordarea transportului urban electric neconvențional, cu informații aduse până la anul 2017.

Partea a II-a – „*Transportul public urban în România*” descrie apariția și evoluția acestuia în spațiul românesc, începând de la cel neelectric, inaugurat în 1860 la Lipova (Arad), respectiv tramvaiul cu cai, până la autobuzele electrice introduse în uzul transportului public românesc în 2018, la Cluj-Napoca. Spre final, partea a II-a cuprinde un interesant capitol (VI) referitor la fabricile de vehicule pentru acest gen de transport din spațiul geografic românesc, începând cu aceea a lui Johann Weitzer din 1891 de la Arad și încheind cu Electroputere VFU Pașcani (2013), precum și capitolul „*Muzee de transport public*”, în care, sunt prezentate Muzeul gloriei de muncă din Chișinău (ce limbă română stâlcită de ocupantul sovietic!) înființat în 1974 și ale muzeelor din Ghioroc (Arad, 2006), „Corneliu Mikloși” din Timișoara (2007) și al Regiei Autonome de Transport București (2011).

Un imens „arsenal” fotografic/imagistic este atent folosit în demonstrarea apariției și dezvoltării acestui gen de transport public, probând alinierea provinciilor

geografico-istorice românești și a României întregite la această evoluție similară cu a țărilor avansate, până la instaurarea comunismului și apoi, ruptura care ne-a decuplat de la această evoluție, care se vede cu ochiul liber: ingerința sovietică nefastă marcată prin așa-zisul „ajutor frățesc” de tip cominternist, modele vetuste, hidoase chiar, calitatea lor tehnică îndoielnică, supraaglomerarea mijloacelor de transport în comun, în sumă: o lume abrutizată... Autorul nu a omis să includă în această evoluție orașele noastre „pierdute”, Cernăuți și Chișinău, nădăjduim că doar vremelnic....

Un capitol interesant este dedicat fabricilor de vehicule pentru transportul urban electric, începând cu aceea a lui Johann Weitzer din Arad, precursora ASTRA, a Tramvaielor comunale din Timișoara și a Uzinei de Reparații Atelierele Centrale (URAC) din București, înființată în 1912, întreprinderi ulterior naționalizate de regimul comunist republican instaurat prin forță de URSS, în 1948. Sunt prezentate cititorului și alte întreprinderi de profil, printre care Fabrica Malaxa din Craiova, o subsidiară a celei din București, înființată de inginerul Nicolae Malaxa (1884-1965), – același care a înființat și dezvoltat una din perlele industriei românești interbelice, Uzina Malaxa din București, catalogată de industriașii lumii de atunci, ca una dintre cele mai moderne fabrici din lume! – naționalizată și devenită Electroputere Craiova din 1949.

Partea a III-a „*Transportul public electric în Sibiu*” (pp.145-335) este cel mai extins și, desigur, la fel de bine documentat și ilustrat ca și precedentele părți. Ne încântă deopotrivă textul succint care abundă în informații, însoțit de imagini sugestive: vederi vechi, edificii emblematice, personalități locale și străine, albume de familie – ale familiilor de lucrători din ateliere

și instituții, transportatori locali de marcă, hărți, grafice, hârtii de valoare istorice (acțiuni), instantanee din marile lucrări de infrastructură și de echipare a teritoriului, începuturile unor întreprinderi/firme, inclusiv simbolistica unor permise și bilete de transport local ante-, inter- și postbelice. Nu lipsesc o serie de „reconfortante” trimiteri care încântă și lămuresc cititorul, referitoare la: Pădurea, Hanul și Lacul Dumbrava, Octavian Goga și tramvaiul din Rășinari, Rășinării în audiență la Guvern ș.a. O impresie aparte face descrierea epopeii edificării tramvaiului spre Rășinari, cu tot ce a însemnat el: finanțare, dezbaterea asupra oportunității și utilității lui, construirea, festivitatea inaugurării, naționalizarea etc. Centru al Mărginimii Sibiului – areal geografic cu populație românească autentică, izvor nesecat de românism pur și ardent, legătura Sibiului cu Rășinari prin intermediul tramvaiului a preocupat elitele sibiene, ea fiind dată în folosință în anul 1948 pe traseul Sibiu-Hanul Dumbrava-Rășinari. Cu titlu personal, pot afirma că și eu am fost pe acest traseu într-una din după-amiezile unei zile de duminică de „învoire” din timpul efectuării stagiului militar la Sibiu (1978/1979), și am fost plăcut surprins de farmecul și pitorescul traseului, dar și de utilitatea lui, dat fiind faptul că în orașul meu natal, Brașov, nu întâlnisem un așa mijloc de transport public.

Epoca a fost surprinsă de autor nu fără o fină ironie, în capitole precum – „*Lozincile și realitatea*”; tramvaiul din Sibiu, ca și acela din Chișinău au fost „victimele” „*Îndreptarului Pamfilov*” (un personaj străin de plaiurile noastre), îndreptar aplicat transportului sibian în perioada stalinistă, descris în cap. XVI – „*Declinul, decăderea, speranțele, dezastrul și demolarea tramvaiului*” (pp. 265-280), cu imagini ale

dezafectării și extracției căii de rulare din cartierele „de Jos” și „de Sus” ale Sibiului.

Mai puțin reușită este afirmația din titlul capitolului „*Plăgile României interbelice*”, în care, „*pentru a descrie haosul politic intern în care, încet și sigur, se scufunda țara în perioada interbelică*” (p. 246), autorul aduce ca argument faptul că „*este suficient să spunem că, doar în deceniul 1928-1938, în România s-au succedat nu mai puțin de 25 de guverne!*” (*idem*). În această logică imperfectă, ce să zicem de „*haosul politic intern*” din Spania din acea vreme care a dus la un război civil? Dar la acela din Italia care, în 1922 a condus la instaurarea regimului dictatorial fascist? Dar Franța, zguduită de polarizarea dintre dreapta și stânga, cu consecințe majore asupra viitorului ei, respectiv a capitulării sale în iunie 1940 în fața invaziei naziste? Dacă ne racordă la aceste situații, parcă n-am stat chiar așa de rău, cu toată democrația noastră „șchioapă”, iar economia noastră duduia!

După 1945, odată cu înlăturarea de către URSS a guvernului democratic legal constituit al generalului Nicolae Rădescu, situația noastră internă a degenerat rapid și catastrofal, pe toate planurile... Revenind la Sibiu, nu chiar întâmplător Sigmund Dachler, director al Uzinei Electrice, și-a înaintat demisia, urmat fiind și de directorul tehnic, Karl Henrich, personalități de prim-rang ale orașului care au lucrat cu profesionalism, atașament și loialitate pentru orașul lor! De altfel, autorul însuși le prezintă parcursul profesional de excepție în slujba comunității, ca și al altora, de altfel!

Tocmai când își putea demonstra utilitatea în perioada crizelor petroliere succesive postbelice, „specialiștii” comuniști au desființat tramvaiul sibian, optând pentru troleibuz, introdus și la Mediaș, al doilea oraș industrial al județului. Astfel, apare

după „*perioada autobuzelor*” (1969-1983) în transportul comun sibian, aceea a troleibuzului, începând cu anul 1983 odată cu inaugurarea a două trasee de transport în comun cu troleibuzul în orașul de pe Cibin. Troleibuzul a rezistat și după anul 1989, în așa-zisul „*deceniul second-hand*” (p. 288), adică al cârpelilor de tot felul, al încercărilor eșuate de modernizare, acceptând finalmente tot felul de ajutoare, binevoitoare de altfel, care a durat până în 2009 când, la 14 noiembrie, s-a consemnat obștescul sfârșit al troleibuzului la Sibiu, cel din Mediaș rezistând până astăzi!

Din tramvaiul sibian, „*după dezafectările din anii 1966-1974, supraviețuise doar linia Cimitir-Hanul Dumbrava-Rășinari*” (p. 280), care a menținut în stand-by posibilitatea utilizării acestui mijloc de transport local specific Sibiului, identitar așa afirma eu, care a supraviețuit până în 2008-2011, autorul descriind prin citate sugestive din presa vremii „*agonia tramvaiului din Rășinari*” (p. 306-308), până la repornirea lui, survenită în anul 2018.

Ultimele două capitole, „*Transportul public electric din Sibiu: încotro?*” (pp. 312-316) și „*Cântecul tramvaiului de altădată*” (pp. 317-335) conțin idei, reflecții, propuneri privind acest mijloc de transport public pentru Sibiu, apelând la opiniile unor specialiști, precum ing. Jens Kielhorn sau propunând și alte mijloace: autobuzul electric, trenul urban electric. Sunt prezentate inițiative, precum aceea materializată în Muzeului industriilor din Sibiu, comparat cu muzeul similar din München; practicarea turismului feroviar la recomandarea unor inimoși inițiatori, precum Joachim Stübben; promovarea cunoașterii industrișilor locali și a realizărilor lor, precum Andreas Rieger; cunoașterea patrimoniului industrial sibian și acțiunea reușită de reconversie a acestuia, ș.a.

Ținând cont de faptul că tramvaiul electric din Sibiu era al doilea din Europa la momentul inaugurării lui în 1905, dar al șaptelea din România, cercetătorul concluzionează, pe deplin justificat: „*Tramvaiul – simbolul județului!*”! (p. 334).

Pasionatul inginer Marcel Stancu și-a materializat rodul cercetărilor amănunțite legate de transportul public în Sibiu și în România într-o frumoasă lucrare care face cinste oricărei biblioteci. Ea impresionează, pe lângă datele și informațiile strict legate de apariția și evoluția transportului public electric din spațiul geografic românesc, prin referirile multiple, uneori surprinzătoare și inedite, la variile conotații ale acestuia. Minunatul volum-album a fost scris cu determinarea specialistului dublat de pasiune pentru reliefaarea acestui interesant subiect, cartea fiind o pledoarie frumoasă și totodată o dovadă că România și oamenii ei nu vin din fum, că au un trecut minunat și din această perspectivă, cu realizări impresionante, unele chiar de pionierat în domeniu, care ne oferă sentimentul confortabil al apartenenței la o cultură

tehnică locală și națională de excepție, prestigioase. Pe lângă valențele informaționale, volumul impresionează și prin iconografia bogată, sugestivă și, de cele mai multe ori, inedită, care vine în completarea textului.

Recomand cu căldură acest minunat volum, care are o largă adresabilitate: în primul rând locuitorii Sibiului care, citindu-l, vor cunoaște evoluția mijloacelor de transport public electric în orașul lor, care îi conferă o identitate singulară în cuprinsul României, dezvoltându-le sentimentul apartenenței la un oraș cu vechi tradiții tehnice, cu un patrimoniu material și imaterial de excepție; volumul este util specialiștilor din varii domenii care se pot documenta citindu-l, ca urmare a bogăției de date și informații pe care le conține, inclusiv iconografice; finalmente, el este o carte de vizită care impresionează în mod plăcut pe cititorul de orice specialitate și de oriunde ar fi el, pe documentaristul avid de imagini, pe tinerii care iau cunoștință cu elemente ale identității noastre, deopotrivă.

**Alexandru A. PĂCURAR**

*Departamentul de Geografie Umană și Turism  
Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca*