



Această operă este pusă la dispoziție sub licența

Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY- 4.0)

Mijloace tradiționale de transport: din lumea tradițională la universul digital

Dr. Constantin Ittu, Dr. Rodica Maria Volovici, Dr. Gudrun-Liane Ittu

Universitatea „Lucian Blaga”

constantinittu@yahoo.co.uk; rodica.volovici@gmail.com; gudrunittu@yahoo.de

Dr. Constantin Ittu este cercetător științific, istoric al culturii și teolog, expert în carte veche străină și carte veche românească, precum și expert heraldic. În prezent este profesor asociat la Universitatea „Lucian Blaga” din Sibiu, Facultatea de Litere și Arte, precum și bibliotecar la Biblioteca Universității „Lucian Blaga” din Sibiu.

Dr. Rodica Volovici este Directorul Bibliotecii Universității „Lucian Blaga” din Sibiu și lector la Universitatea „Lucian Blaga”, Facultatea de Litere și Arte, specializarea Științele Informării și Documentării. Predă cursul de management în structuri infodocumentare, ca și pe cel de managementul informației. Cercetările actuale sunt axate pe dezvoltarea Bibliotecii Digitale a ULBS, bibliotecă creată în anul 2010, ca urmare a participării Bibliotecii ULBS în proiectul european „Europeana Libraries” și continuat cu „Europeana Cloud”.

Dr. Gudrun-Liane Ittu este cercetător științific, istoric de artă și al culturii, domeniile ei de interes fiind arta plastică a germanilor din România de la sfârșitul sec. al XIX-lea până la căderea comunismului, avangarda artistică de la începutul sec. XX, precum și viața culturală a germanilor din România în epoca modernă. În prezent este bibliotecară la Biblioteca Universității „Lucian Blaga” din Sibiu.

Rezumat

Studiul de față își propune să prezinte un proiect inițiat de Universitatea „Lucian Blaga” din Sibiu, derulat prin intermediul Bibliotecii Universității pe parcursul lunilor aprilie-noiembrie 2016, fiind cofinanțat de Consiliul Local și Primărie prin *Agenda culturală 2016*. Intitulat *Mijloace tradiționale de comunicație și transport – de la prezervarea patrimoniului la promovarea acestuia: digitizarea între necesitate și provocare*, proiectul și-a propus valorificarea patrimoniului cultural privind mijloacele de transport utilizate în Sibiu. Rezultatele finale ale proiectului s-au concretizat într-o bibliotecă digitală, expoziții itinerante cu imagini fotografice, precum și într-o broșură – în limbile română, germană și engleză – privind mijloacele tradiționale de transport. Fiind un proiect derulat prin intermediul Bibliotecii Universității, scopul final al acestuia a fost acela de a încuraja procesul de e-learning, de a îndruma studenții, masteranzii, doctoranzii, precum și alte categorii de consumatori de informație.

Cuvinte cheie: *mijloace de transport, Sibiu, moștenire culturală, bibliotecă digitală, elearning, literatură digitală*

Introducere

Studiul acesta este rezultatul unui proiect 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 Primărie prin *Agenda culturală 2016*.

Mai întâi, se cuvine să prezentăm câteva informații privind Biblioteca Universității, după care ne vom concentra asupra mijloacelor de transport, ca în final să facem tranșa de la mijloace de transport la cele de agrement. Biblioteca Universității sibiene joacă un rol activ în consolidarea realizărilor academice ale profesorilor și studenților. Între atribuțiile sale amintim pe cele privind achiziția, evidența și prelucrarea datelor de natură cultural-științifică, din țară și străinătate, în colecțiile pe care le adăpostește în cadrul fondului propriu de bibliotecă. Scopul acestora este de a crea suportul informațional-bibliografic pentru activitățile educaționale și cele de cercetare. De altfel, un studiu recent ne arată că majoritatea utilizatorilor sunt studenți (peste 50%), iar în 58% dintre cazuri s-a constatat că informația digitală reprezintă mai bine de 60% contribuție la rezultatele finale. Din dorința de a spori calitatea serviciilor de bibliotecă, am inițiat un studiu având ca temă impactul bibliotecii digitale asupra procesului de învățământ în cazul studenților. De fapt studiul acesta este urmarea unui alt studiu ce și-a propus analiza profilului comportamental al studenților noștri, pornindu-se de la premisa că educația se află într-o criză profundă. S-a constatat că studenții sunt mai puțini motivați, cu un nivel al interesului scăzut în privința noutăților din domeniul studiului, fiind, mai degrabă, predispuși să apeleze la procedeul *copy-paste*. Or, acest lucru se întâmplă într-un context în care ar trebui să beneficieze de dezvoltarea intelectuală a studentului: medii inovatoare de învățare, biblioteci digitale, medii colaborative, lumi virtuale.

Întâlnim însă și reversul medaliei, în sensul că bombardamentul informațional, utilizarea în exces a mijloacelor electronice de informare, duc atât la fragmentări, la pierderea capacității de a (men)ține un contact direct cu lumea reală, cât și la pierderea abilităților creaționale. Învățând și lucrând în lumea digitală, subiecții se află în fața unor situații potențial conflictuale: perceperea distorsionată a noțiunii de *sharing* și a drepturilor de proprietate intelectuală, confruntarea cu informații false, cu un conținut neverificat în prealabil, încrederea nelimitată a informațiilor încărcate (sindromul *este bun pentru că este de pe web* sau *este adevărat pentru că este de pe web*). (1). Ținând cont de toate acestea, Biblioteca ULBS a încercat să-și dezvolte propriul serviciu, în scopul de a clarifica și disemina o terminologie adecvată, precum și pentru a redefini/redescoperi rolul bibliotecarului. Există o serie de definiții a bibliotecii digitale. Ce este comun tuturor acestor definiții ține de utilizarea noilor tehnologii, a colecțiilor digitale, precum și accesul online la servicii și resurse. Principalul scop al unei biblioteci universitare este sprijinul acordat cercetării și educației, motiv pentru care este relevant să ne întrebăm dacă și cum apariția bibliotecilor digitale servesc acestui scop principal. O altă întrebare privește modul în care biblioteca digitală influențează metoda de învățare a studenților. (2)

Mijloace de transport

Abordând miezul proiectului nostru, *Mijloace tradiționale de comunicație și transport – de la prezervarea patrimoniului la promovarea acestuia: digitizarea între necesitate și provocare*, 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, *Biblioteca digitală disponibilă pe internet*, a unor expoziții itinerante cu materiale digitale, precum și realizarea unui amplu studiu privind istoricul, evoluția și diversitatea mijloacelor de transport.

Un reper de prim ordin pentru proiectul nostru l-a constituit un calendar sibian de la sfârșitul secolului al XVIII-lea, mai precis din 1790, intitulat „*Hermannstadt im Jahre 1790*” („Sibiul în anul 1790”), un adevărat ghid turistic *ante litteram*, publicat de editorul și librarul Martin Hochmesiter din Sibiu. Din bogăția informațională a calendarului amintit, ne-am rezumat doar le cele care conțin date privind mijloacele de transport. Astfel, din rubrica *Sosirile obișnuite ale poștei în Transilvania* aflăm că: poșta pe roți, *așa numita diligență*, 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]. (3)

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. 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 scăzute, iar rentabilitatea mai mare. (4)

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, de altfel, reflectat în presa locală. Se va renunța relativ curând la el, mai precis în 17 octombrie același an (5), 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 [...] *Întreprinderea Electrică a decis deocamdată sistarea circulației omnibuzului electric.* (6)

Eșecul omnibuzului a determinat înlocuirea acestuia cu *tramvaiul* electric, inaugurat la la 8 septembrie 1905 pe traseul Gară – Parcul Sub Arini. (7) 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. (8) 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.

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. (9) Extinderea rețelei a cunoscut mai multe etape pe parcursul anilor 1985, 1987 și 1989. (10) 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. (11)

Automobilul: istoria *automobilului* începe în 1769, odată cu crearea vehiculului cu motor cu abur, care putea transporta persoane la bord. 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 1886 lumea a avut un prilej de sărbătoare cu totul deosebit: automobilul împlinise 100 de ani. Pentru Sibiu, ziua de 6 iulie 1899 este importantă, datorită faptului că atunci se consemnează apariția primului automobil în oraș. (12) Iată cum este reflectat evenimentul în presă: *În urma înștiințării telegrafice, inginerul Klein din Brașov a sosit ieri după amiază cu eleganta 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[lorini], 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 Sibiul se va afla sub semnul motorului. (13)

Mijloace de agrement

În momentul în care am trecut de la mijloacele de transport la cele de agrement am fost puși în situația de a face o selecție. Așa stând lucrurile, am zăbovit asupra a două obiecte, *bicicleta și patinele* sau, altfel exprimat, asupra *ciclismului și patinajului*.

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 ale 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.

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. (14) 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. (15)

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 muzica de vals. Aceste mișcări ritmice ale patinatoarelor unduioase oferă o imagine plăcută, mai ales în centrul magic al cercului, unde sunt acceptați numai maestrul 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.*

După ce a înfățișat situația de la începutul secolului al XX-lea, autorul articolului pornește pe firul istoriei descriind lumea sporturilor de iarnă din vremea trăitorilor cu două generații mai înainte: *Oare adolescenta știe cum se distrau bunicii ei pe gheață în urmă cu o jumătate de secol? Greu ce 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 Cibin 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 sănișului, 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 orașenilor, 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! (16)

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, 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*, care din 16 ianuarie 1884 va fi luminat electric de la fabrica de postav Scherer. 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. (17)

Concluzii

Proiectul discutat aici pune în evidență importanța mijloacelor de transport pentru istoria locală. Transportul trebuie privit ca un domeniu inter- și pluridisciplinar care activează energiile cercetătorilor din varii domenii. În general, se consideră că, de-a lungul istoriei, mijloacele de transport au fost importante deopotrivă pe timp de pace ori de război, în vreme ce mijloacele de agrement au jucat un rol important în special în perioadele liniștite.

Referințe bibliografice

- (1) SREENIVASULU, V. The role of a digital librarian in the management of digital information systems (DIS). În: *The Electronic Library*, Vol. 18, Number 1, MCB University Press, 2000, p. 12-20 [Online]. [Accesat la 14 iunie 2017]. Disponibil la <http://eprints.rclis.org/6502/1/role-DL-DIS.pdf>

- (2) ROES, Hans. Digital Libraries and Education. Trends and Opportunities. În: *D-Lib Magazine*, July/August, vol. 7, No. 7/8, 2001. [Online]. [Accesat la 14 iunie 2017]. Disponibil la <http://www.dlib.org/dlib/july01/roes/07roes.html>
- (3) LUNGU, Cornel; POPA, Liliana (Edit.). *Hermannstadt im Jahre 1790. Verelegt und gedruckt bei Martin Hochmeister*. Sibiu: Honterus Verlag. 2015, p. 72.
- (4) SANCU, Marcel. *Sibiul și electrificarea României. Cronică ilustrată 1891–2014*. Sibiu: Editura Honterus, 2014, p. 121–124.
- (5) SIGERUS, Emil. *Chronik der Stadt Hermannstadt 1100-1929*. Hermannstadt/Sibiu: Honterus Buchdruckerei, 1930, p. 52
- (6) *Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt*, No. 9372, 19 octombrie, 1904, p. 1131.
- (7) SIGERUS, Emil. *Op. cit.*, p. 59.
- (8) SANCU, Marcel. *Op. cit.*, p. 125–128.
- (9) <http://sibianul.gandul.info/sibiu/un-sfert-de-secol-de-la-prim-cursa-cu-troleibuzul-in-sibiu-2935988> [Online]. [Accesat la 20 februarie 2017].
- (10) http://www.tursib.ro/page/istoric_trleibuze [Online]. [Accesat la 20 februarie 2017].
- (11) <http://sibiu100.ro/sibiu-100/1015-adio-troilebuze> [Online]. [Accesat la 26 ianuarie 2017].
- (12) SIGERUS, Emil. *Op. cit.*, p. 52.
- (13) *Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt*, No. 7768, 7 iulie, 1899, p. 721.
- (14) SIGERUS, Emil. *Op. cit.*, p. 46.
- (15) *Ibidem*.
- (16) *Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt*, No. 9470, 13 februarie, 1905, p. 5.
- (17) SIGERUS, Emil. *Op. cit.*, p. 45–52.