Această operă este pusă la dispoziţie sub licenţa

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

Mijloace tradiţionale de transport: din lumea tradiţională 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 in 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 in proiectul european „Europeana Libraries” și continuat cu „Europeana Cloud”.

Dr. Gudrun-Liane Ittu este cercetător științific, istoric de artă şi al culturii, domeniile ei de interes fiind arta plastică a germanilor din România de la sfârşitul sec. al XIX-lea până la căderea comunismului, avangarda artistică de la începutul sec. XX, precum şi viaţa culturală a germanilor din România în epoca modernă. În prezent este bibliotecară la Biblioteca Universităţii „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 Universităţii pe parcursul lunilor aprilie-noiembrie 2016, fiind cofinanţat de Consiliul Local şi Primărie prin *Agenda culturală 2016*. Intitulat *Mijloace tradiţionale de comunicaţie şi transport – de la prezervarea patrimoniului la promovarea acestuia: digitizarea între necesitate şi 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 Universităţii, 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, biblioteca digitală, elearning, literatură digitală*

BDD-A27870 © 2017 Editura Universităţii din Bucureşti
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:59:54 UTC)

Introducere

Studiul acesta este rezultatul unui proiect intitulat *Mijloace tradiţionale de comunicaţie şi transport – de la prezervarea patrimoniului la promovarea acestuia: digitizarea între necesitate şi provocare* care și-a propus valorificarea patrimoniului cultural privind mijloacele de transport utilizate în Sibiu. Proiectul a fost iniţiat de Universitatea „Lucian Blaga" din Sibiu, derulat prin intermediul Bibliotecii Universităţii pe parcursul lunilor aprilie-noiembrie 2016, fiind cofinanţat de Consiliul Local şi Primărie prin *Agenda culturală 2016*.

Mai întâi, se cuvine să prezentăm câteva informații privind Biblioteca Universității, după care ne vom focusa asupra mijloacelor de transport, ca în final să facem translația 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 constat 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 distorsonată a noțiunii de *sharing* și a drepturilor de proprietate intelectuală, confruntarea cu informații false, cu un conținut neverificat în prealabil, încredera 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)

BDD-A27870 © 2017 Editura Universității din București
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:59:54 UTC)

Mijloace de transport

Abordând miezul proiectului nostru, *Mijloace tradiţionale de comunicaţie şi transport – de la prezervarea patrimoniului la promovarea acestuia*: *digitizarea între necesitate şi 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, *Bibliotecă 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 sfârşitul 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 şi librarul Martin Hochmesiter din Sibiu. Din bogăţia informaţională a calendarului amintit, ne-am rezumat doar le cele care conţin date privind mijloacele de transport. Astfel, din rubrica *Sosirile obişnuite ale poştei 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[eiţari] și pot duce cu ei bagaje până la o greutate de 50 de pfunzi [1 pfund = ½ kg]. (3)

Omnibuzul: în general, dicţionarele sunt de acord în a preciza că termenul *omnibus* (pl. *omnibuse* și învechit, *omnibusuri* – Dex online) are sorginte latină, însemnând, iniţial *pentru/pe toţi – sol lucet omnibus,* „soarele îi luminează pe toţi" (Petronius, *Satyricon,* 99) – iar, cu referire la mijloacele de transport, este vorba despre un vehicul, iniţial 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 diligenţei, care servea la transportul comun al călătorilor pe rute fixe, fie în unele oraşe mari, fie între două localităţi apropiate. Cu timpul, omibuzul tras de cai va fi înlocuit de unul acționat electric. Ideea introducerii în Sibiu și spre Răşinari 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 – Răşinari,* 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 renunţa relativ curând la el, mai precis în 17 octombrie acelaşi 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 şi umed al străzii Sporer* (Gen. Magheru – n. n,) *în colţul clădirii Gimnaziului de stat* (Gheorghe Lazăr – n. n.) *din strada Reissenfels* (Gh. Lazăr – n. n.). *Din cauza acestui accident, care, în afara avarierii vagonului şi a unei uşoare accidentări la mână a*

BDD-A27870 © 2017 Editura Universităţii din Bucureşti
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:59:54 UTC)

vatmanului, nu a avut alte urmări, dar ar fi putut provoca o nenorocire […] *Întreprinderea Electrică a decis deocamdată sistarea circulaţiei omnibuzului electric.* (6)

Eşecul 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 şi 14 locuri în picioare, tramvaiele erau echipate cu două motoare de câte 25 CP şi dezvoltau o viteză de 10 km/h. Pe seama vitezei tramvaiului circula o glumă. Se povestea că, în dreptul unei staţii de tramvai, vatmanul s-a adresat unui cunoscut: *urcă şi vino cu noi!. Mulţumesc, dar nu pot. Mă grăbesc!* a venit răspunsul. (8) În 1964, după mai bine de trei decenii de funcţionare, traseul din Oraşul de Jos a fost desfiinţat, ca în 31 martie 1970, după aproape şapte decenii, să se renunţe şi la cel prin Oraşul 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 ieşeau în probe pe arterele municipiului de pe Cibin. În acest fel, Sibiul se alătura oraşelor importante ce beneficiau de transportul public cu troleibuzul: Bucureşti, Timişoara, Braşov, Cluj-Napoca. Primele trasee, T1 Cimitir–Gară şi T2 Bulevardul Mihai Viteazu–Gară, au fost date în folosinţă în 19 august. (9) Extinderea reţelei a cunoscut mai multe etape pe parcursul anilor 1985, 1987 şi 1989. (10) Din presa sibiană pe 10 aprilie 2009 aflăm că *după 26 de ani de funcţionare, troleibuzele din Sibiu vor fi desfiinţate în 15 noiembrie anul acesta*. Consilierii locali au votat desfiinţarea tuturor liniilor de troleibuz şi înlocuirea lor cu autobuze, deoarece starea tehnică a parcului ajunsese precară din cauza vechimii de peste douăzeci de ani şi 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 1986 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 înştiinţării telegrafice, inginerul Klein din Braşov 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 neobişnuita arătare* [...]. *Viteza medie este de 40 km/oră, prin urmare mai mare decât viteza medie a unui tren de persoane, dar pe străzi netede şi bune viteza de 50 km/oră poate fi chiar depăşită* [...] *Nu poate fi negat faptul că preţul acestui vehicul impecabil, 4000 fl*[lorini], *este foarte mare pentru situaţia noastră financiară, dar trebuie avut în vedere că se face o economie de doi cai şi un vizitiu. Este posibil ca*

BDD-A27870 © 2017 Editura Universității din București
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:59:54 UTC)

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 puşi în situaţia de a face o selecţie. Aşa stând lucrurile, am zăbovit asupra a două obiecte, *bicicleta* şi *patinele* sau, altfel exprimat, asupa *ciclismului* şi *patinajul*ui.

Întotdeauna sibienii au avut dispoziţie pentru mişcare, pentru distracţii şi mijloace de agrement, iar această dispoziţie s-a manifestat pe parcursul întregului an. Imaginile fotografice sunt martori ale plimbărilor atât cu bicicleta în oraş sau în imprejurimi, cât şi cu barca pe oglinda lacului din Dumbrava Sibiului. Nu lipsesc nici scene hibernale cu patinatori, schiori şi săniuţe.

Pe plan local, ziua de 20 ianuarie 1869 a fost una memorabilă, deoarece un velociped, pe care l-a cumpărat un ofiţer de la Paris cu 400 fr., a făcut furori pe străzile Sibiului. (14) Din moment ce, la 21 aprilie 1886, s-a înfiinţat *Clubul bicicliştilor,* este o dovadă în plus că sportul acesta a avut succes în urbea noastră. Mai mult, în anul 1897 s-a înfiinţat Asociaţia bicicliştilor *Şoimii* ('Die Falken'), cu sediul în Piaţa 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 graţioasă alunecă în viteză pe suprafaţa netedă a gheţii, pe „jakson"-ele ei strălucitoare, în timp ce fanfara militară cântă muzica de vals. Aceste mişcări ritmice ale patinatoarelor unduioase oferă o imagine plăcută, mai ales în centrul magic al cercului, unde sunt acceptaţi numai maeştrii privilegiaţi de ambele sexe, care se grăbesc în exerciţiul înaltei lor arte. În jurul lor se mişcă muritori mai puţin talentaţi, iar „puriceii gheţii" se învârt nestingheriţi în toate direcţiile* [....] *La acestea se adaugă pavilionul de bun gust, cu ale sale garderobe plăcut încălzite, servitori şcoliţi şi îmbrăcaţi în livrea, suprafaţa gheţii bine preparate – se cunoaşte faptul că am studiat cu succes în lumea sportivă a unor mari oraşe situate mai la vest de noi.*

După ce a înfăţişat situaţia de la începutul secolului al XX-lea, autorul articolului porneşte pe firul istoriei descriind lumea sporturilor de iarnă din vremea trăitorilor cu două generaţii mai înainte: *Oare adolescenta ştie cum se distrau bunicii ei pe gheaţă în urmă cu o jumătate de secol? Greu ce crezut, fapt pentru care i se va povesti pe scurt care a fost situaţia în anii '50 ai secolului trecut, pentru a-şi da seama de marile transformări petrecute între timp. Pe atunci nu exista o asociaţie a patinatorilor şi nici patinoar. Cibinul curgea pe lângă oraş, doar că avea apă mai multă şi frig năprasnic era şi pe atunci. Tineretul masculin pe patine, deoarece în vremea respectivă sexul frumos nu practica acest sport, avea, în amonte şi în aval de cele două poduri ale Cibinului, patinoarul său gratuit, care, atunci când ninsorile sau alte neajunsuri împiedicau formarea gheţii, era ajutat de voluntari prin inundare pe înserat.*

Abia spre sfârşitul anilor '60 a fost amenajată, în lacul întins, mai sus de digul din „Sub Arini", o suprafaţă de gheaţă. Tineretul studios întreprindea pe Cibin în sus, până la Turnişor, şi mult în jos, prin Guşteriţa la Bungard, admirabile călătorii de vikingi. Găurile gheţii se săreau sau se ocoleau pur şi simplu. Patinele ciocate erau fixate

BDD-A27870 © 2017 Editura Universităţii din Bucureşti
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:59:54 UTC)

în acele timpuri pe picior prin intermediul unor curele legate în cruce, iar unii îşi vor mai aduce aminte de durerile provocate picioarelor de acest procedeu.

Pe atunci se organizau şi serbări, aşa numitele zile ale săniuşului, care erau pregătite minuţios, invitându-se ceremonios fetele de la cursurile de dans, împreună cu mamele acestora. Trei sau patru sănii ale Coetus-ului [asociaţii ale elevilor din liceele germane n. n] *erau scoase, cu acordul prefectului* [funcţie de conducere în cadrul "Coetus"-ului] *din locul lor de păstrare* [...]. *Tinere şi mai puţin tinere reprezentante ale sexului frumos erau plimbate în săniile lor de tineretul cavaleresc, până la lăsarea serii, încheierea făcându-se de obicei cu ceai şi dans într-una dintre casele burgheze primitoare. Uneori se mai făceau seara plimbări cu sănii trase de cai şi cu iluminat de torţe. Aceste plimbări, care astăzi nu se mai practică, au constituit o distracţie hibernală îndrăgită a orăşenilor, ei mai având pe atunci cai şi căruţe.*

Schimbarea în această întreprindere patriarhală a venit la sfârşitul anilor '60, odată cu patinele Halifax, care, datorită construcţiei înţelepte, permiteau o prindere mai bună şi totodată executarea de mişcări mai libere, artistice pe gheaţă. Până atunci, arta supremă a patinajului consta în mersul cu spatele şi 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, şi ce perfecţionare a cunoscut arta patinajului, dar mai ales ce răspândire a cunoscut acest frumos şi sănătos sport de iarnă, recomandat cu căldură şcolilor ca mijloc excepţional de dezvoltare fizică! (16)

Se cuvine ca textul de mai sus să fie completat şi cu nişte date mai precise. Astfel, la 13 ianuarie 1860, Magistratul orașului dispune inundarea unei pajişti 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 văzuţi pentru prima dată în ziua de 6 decembrie 1892 în zona Calea Poplăcii/Poplaker Heide. (17)

Concluzii

Proiectul discutat aici pune în evidenţă importanţa mijloacelor de transport pentru istoria locală. Transportul trebuie privit ca un domeniu inter- şi 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 liniştite.

Referinţe 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

BDD-A27870 © 2017 Editura Universităţii din Bucureşti
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:59:54 UTC)

(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 februrie 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 februerie, 1905, p. 5.
(17) SIGERUS, Emil. *Op. cit.*, p. 45–52.

BDD-A27870 © 2017 Editura Universității din București
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:59:54 UTC)