

îngrijite de femei sau copii. După anul 1965, când treptat au dispărut viile de pe dealuri, sătenii și-au plantat vița de vie hibridă în curți, pe care au întins-o pe bolți din țevă. Multe familii, în special după anii 1990, și-au împărțit curțile în două părți separate de regulă prin garduri aspectuoase din construcții metalice ușoare sau din lemn. Prima parte a curții, cea de la intrarea în gospodărie, este mai frumos amenajată și este utilizată pentru familie și vizitatori. A doua parte a curții amenajată până la șură este folosită pentru creșterea păsărilor de curte și pentru cotețele de porci.

**În spatele curților este șura**, care de regulă ocupă toată lățimea curții. Șurile sunt de dimensiuni mari (ex. 20 x 7 m) cu înălțimi de până la 10 m, pentru că în interiorul lor sunt grajdurile pentru animale, aria șurii unde este adăpostit carul sau căruța și alte unelte pentru câmp sau gospodărie. Cea mai mare parte a șurii era ocupată cu fân și paie pentru animale.

**În grajduri** erau adăpostite animalele mari: vitele și caii, dar pe timp de iarnă erau adăpostiți și porcii. În șuri se amenajau locuri speciale pentru iernatul oilor până primăvara când fătau mieii. Aceste utilități ale gospodăriei – șura și grajdul- au avut o foarte mare importanță până în jurul anului 1965, când agricultura era aproape singura sursă de venit și de trai a populației din sate. Treptat, treptat, aceste anexe și-au pierdut din importanță, nemaifiind parțial folosite, motiv pentru care multe familii fie le-au schimbat destinația prin modificări succesive, fie le-au demolat.

**Grădina de legume și zarzavaturi** era amenajată, de regulă după șură sau într-o parte a curții. De regulă grădinile de legume și zarzavaturi ale gospodăriilor nu erau mari pentru că foloseau doar pentru nevoi curente. Aici se cultivau ceapă, usturoi, morcovi, pătrunjel, roșii, castraveți, varză, cartofi, etc. pe suprafețe mici pentru nevoile imediate ale familiei. Legumele necesare familiei pentru toamnă-iarnă se cultivau în câmp, de regulă pe terenuri mai apropiate de sat sau în curțile fără construcții.

**După grădina de legume urmează livada gospodăriei**, care este de regulă mai mare ca suprafață și aici se găsește o diversitate de pomi fructiferi despre care am scris în alt capitol.

### 3.1.3. Străzile din sat – ulițele satului

Din vremuri imemorabile la Veseud am știut întotdeauna că satul are „*ulițe*”, termenul slav pentru denumirea străzii. Fie că le

numim „ulițe”, fie „străzi”, structura și modul în care sunt amenajate creează sau nu confortul sătenilor.

Până prin 1964 ulițele satului au fost deosebit de vulnerabile. Fie din lipsa resurselor, fie din cauza proastei gospodăririi, ulițele creau probleme deosebit de mari, în special din cauza noroiului care se forma în perioadele ploioase, mai ales primăvara și toamna.

Carele, căruțele și animalele care purtau aceste utilaje frământau ulițele și rezulta un noroi („tină”) pe adâncimi foarte mari. Nici potecile (trotuarele) de lângă case nu arătau mai bine. Aceasta a fost și încă mai este una din marile probleme de disconfort ale sătenilor.

Pentru a depăși această situație, prin anii 1945-1950 învățătorul Nicolae Oancea i-a învățat pe elevi să răzbată prin noroi cu „picio-roange”. Copiii s-au pornit pe treabă și și-au confecționat „picio-roange” cu care mergeau la școală și cu care se întorceau acasă. Tot din cauza noroiului foarte mare și a dificultății de deplasare pe jos, iarna și primăvara, în multe locuri din sat, localnicii făceau pârliazuri peste garduri și circulau „pe scurtătură” prin grădini.

Problema străzilor satului a început să se îmbunătățească abia în anul 1968, când Veseudul a trecut la comuna Slimnic și, mai ales, din 1973, când s-a reamenajat drumul Veseud-Ruși. A urmat o perioadă când s-a pus multă piatră și balast pe străzi, iar în 1980 au fost placate trotuarele. Situația nu este însă bună nici în prezent.

### 3.2. Drumurile de legătură ale satului cu localitățile învecinate

**În toată existența sa, Veseudul a fost dezavantajat din punct de vedere economic**, datorită faptului că nu a fost așezat pe un drum important și pentru distanța până la oraș. Calea de comunicație asigură dezvoltarea unei localități prin facilitarea transportului persoanelor și valorificarea produsele muncii oamenilor în localități mai apropiate sau mai îndepărtate, iar apropierea și accesul la o localitate urbană dezvoltată creează posibilitatea dezvoltării unei așezări sătești prin valorificarea produselor agricole. Cele două dezavantaje au urmărit Veseudul în toată existența sa și se reflectă și în prezent în stadiul de dezvoltare și nivelul de trai al sătenilor. Această poziție de izolare a localității **a fost în același timp un avantaj** până la sfârșitul secolului al XIX-lea, locuitorii săi fiind mai feriți de confruntări și de autorități.

### 3.2.1. Drumul Veseud - Boarta

Până în 1963 când satul Veseud s-a afiliat la Comuna Ruși, cel mai important drum pentru Veseud a fost drumul Veseud-Boarta, care avea ieșirea prin partea de jos (nord) a satului. Pe aici mergeau carele și căruțele spre Boarta, Calvaser, Șeica și chiar mai departe, până la Mediaș. În Boarta, fiind centru de comună în perioada 1948-1963, oamenii mergeau pentru acte sau la medic. La Șeica Mare și în alte localități erau duse cereale și animale la târg. Tot din localitățile amintite se cumpăra îmbrăcăminte, încălțăminte sau anumite alimente.

Drumul spre Boarta era întreținut de sătenii din Veseud la intervenția primăriei din Boarta. **Cornel Dragosin** își amintește că „*Lângă via lui Radu în Redea este o râpă cu balast care conținea și pământ. De aici cărau oamenii cu carele și căruțele balast pentru întreținerea drumului. Când ploua mult porțiunea de drum de la ieșirea din sat până în Redea se înnoioia, iar sătenii mergeau prin partea de vest a satului, pe La Cruce și de acolo pe lângă Redea spre Boarta*”.

În Boarta sau chiar până în Șeica Mare se mergea uneori și pe jos pe o potecă ce trecea pe la Momâie, Redea (pe lângă lacul care a secat) și pe o scurtătură se ajungea la intrarea în Boarta. După 1964 când Veseudul a trecut la comuna Ruși și apoi la Slimnic (1968), drumul spre Boarta și-a pierdut din importanță, rămânând mai mult un drum de câmp.

### 3.2.2. Drumul Veseud – Visa (Halta Veseud)

Drumul spre Visa a fost, de asemenea, foarte important pentru locuitorii Satului Veseud până în anii 1968-1970. Are o lungime de cca 6 km. Acest drum iese din sat pe La Cruce, trece prin Șesul Furcilor și ajunge în Visa la șoseaua Sibiu-Mediaș pe serpentine, în coborâre pe lângă fosta casă a grofului Kis Pall. Se înțelege faptul că drumul străbate întreaga lungime a platoului hotarului satului.

Drumul a fost și este și acum de lățimea unei șosele cu două benzi de circulație. Nu a beneficiat niciodată de o amenajare sau o întreținere deosebită, motiv pentru care drumul era ușor practicabil în perioadele fără ploi și foarte greu practicabil în perioadele ploioase. Drumul fiind lat, carele, căruțele și mai apoi tractoarele, încercau să evite bălțile pline de noroi ce se formau din loc în loc.

Acest drum a fost folosit mai întâi de care și căruțe și mai târziu de tractoare pentru activitățile specifice muncii câmpului și transportul recoltei din sat, dar și pentru transportul persoanelor până la tren la Halta Veseud sau de la Haltă în sat.

Drumul a fost foarte **mult folosit ca potecă** de mers pe jos de către cei care făceau naveta sau se deplasau cu trenul în Sibiu, Șeica Mare, Copșa Mică, Mediaș, etc. La Capul Dealului, acolo unde drumul era în coborâre Pe Curături, spre șosea, se desprindea o potecă ce cobora direct în Halta Veseud. Cei care ajungeau acolo, în așteptarea trenului, înainte de a urca în tren își verificau ținuta, se curățau pe încălțăminte și apoi urcau în tren. Navetiștii erau oboseți și de multe ori dormeau până la Sibiu, Copșa Mică sau Mediaș. Cei care au bătut cel mai mult acest drum cu piciorul au fost navetiștii ceferiști, iar mai târziu și alți muncitori navetiști și elevi.

**Tot timpul anului**, ziua, noaptea, pe timp bun sau vremea rea, aceștia parcurgeau pe jos drumul Veseud-Visa sau invers, în drum spre/de la serviciu. **Marius Oancea** își amintește: *„Acesta era drumul străbătut frecvent pe jos în toate vacanțele de elevii veseuzeni care studiau la Sibiu. Uneori, ca să mă menajeze, tata aranja cu vecinul Jani (Nicolae Tatu n.a.) să-mi împrumute calul său blând Puiu, pe care mă urcam cu rucsacul și mă ducea călare până la haltă, iar de acolo cu bilet de tren eu ajungeam la Sibiu, iar calul Puiu se înapoia singur în Veseud la stăpânul său Jani!”*. După 1973 când drumul Veseud-Ruși a fost modernizat și s-a introdus autobuzul Sibiu-Veseud, drumul Veseud-Visa și-a pierdut mult din importanță, rămânând cu rol de drum de câmp.

### 3.2.3. Drumul Veseud – Ruși

**Acest drum a fost întotdeauna important** deoarece el ajunge pe distanța cea mai mică la șoseaua Sibiu-Mediaș și este cea mai directă comunicare spre Sibiu. Acest drum iese din sat pe la vestul localității, pe La Cruce, este comun cu drumul spre Visa până la prima bifurcație, la Crucea Mică (montată de Ioan Dragosin), după care se îndreaptă spre Ruși (sud-vest) și are o lungime de cca 5 km. Cea mai mare lungime a drumului străbate podișul hotarului satului Veseud, după care coboară în serpentine spre Ruși. Pe toată perioada existenței sale, drumul și-a păstrat același traseu, cu excepția coborârii spre Ruși, unde serpentinele au fost modificate

de câteva ori.

Cea mai mare importanță a acestui drum de-a lungul timpului a fost aceea că **a asigurat legătura cu Sibiu**, unde veseuzenii mergeau să vândă produsele lor agricole și să-și cumpere îmbrăcăminte, încălțăminte, obiecte de uz casnic, diferite alimente care nu se găseau în sat, etc. În al doilea rând, acest drum era o bună **cale de comunicare cu satul Ruși**, cea mai apropiată localitate de Veseud și nu în ultimul rând, drumul era foarte util pentru deplasările oamenilor, carelor, căruțelor și mai târziu a tractoarelor în câmp.

**Până în anul 1960** drumul era acceptabil pe timp bun, dar aproape impracticabil pe timp ploios și pe ninsoare. Pe șesul Veseudului era mai ușor, dar pe Dealul Rușului era deosebit de greu din cauza pământului cu mâl galben care se lipea de roțile carelor sau căruțelor. La urcarea acestora pe Dealul Rușului erau în mod frecvent folosiți boii pentru urcare.



**Colonelul Ioan Luca se sfătuiește cu sătenii (1971)**

*Marius Oancea* își amintește: „Acest drum de țară foarte rău, de 5 km (Veseud – Ruși), nepietruit, jalnic pe timp ploios, era utilizat pentru târgurile de la Sibiu și pentru transportul alimentelor la gazdele copiilor care studiau la școlile din Sibiu, toamna când începea anul școlar. Acest drum cu căruța îl folosea și tatăl meu pentru a-și vinde mierea la Sibiu, la sașii angajați ai Băncii „Sparkassa” din Piața Mare și pentru a ne putea întreține

la școală. Ca vizitiu – căruțaș îl angaja pe sasul Sontag.”

**Prima amenajare** mai semnificativă (prin balastare) a acestui drum a fost în perioada 1955-1957. Urmare a acestei balastări, drumul era folosit numai pentru care și căruțe. Acest lucru s-a datorat în mare parte unui prieten al satului Veseud, **inginerul Pavel Bărbat** din Ighișul Vechi. Soția inginerului Bărbat era verișoară cu Ioan Grădinar și cu Eugenia Cosman (n. Grădinar). Această rudenie venea din partea Preotului Nicolae Russu (de loc din Ighișul Vechi), care era frate cu mama lui Ioan Grădinar și a Eugeniei Cosman. Inginerul Bărbat a răspuns în perioada 1955-1960 de lucrările de asfaltare ale șoselei Sibiu-Mediaș. Relațiile de rudenie îl atrăgeau mereu în Veseud, în special la sfârșit de săptămână. Îmi amintesc că, fiind copil (cca 5 ani), soții Bărbat veneau în sat cu fiul lor Călin și fiica lor Codruța, care avea 3-4 ani, iar când noi, copiii, o întrebam cum o cheamă ea răspundea: „*Codruța Băbat!*”

**A doua etapă de amenajare** a drumului Veseud-Ruși a început în toamna anului 1971 și s-a terminat în primăvara anului 1973. **La 10 mai 1973 a sosit în sat pentru prima dată autobuzul pe traseul Sibiu-Veseud.** Șofer a fost Ioan Mihu din Sibiu, iar acest eveniment s-a datorat și sprijinului dat de ing. Tecușan de la ITA Sibiu. Prima sosire a primului autobuz la Veseud a fost un eveniment major care a împlinit o dorință veche a sătenilor și le-a dat o mare speranță spre mai bine. Sufletul acestei realizări a fost directorul școlii, **Achim Cernica**. Cel care a avut cuvântul hotărâtor a fost comandantul Inspectoratului Județean de Miliție Sibiu, **colonelul Ioan Luca**, deputat care a intervenit la toate instituțiile și unitățile economice care trebuiau să contribuie la lucrările drumului. Lucrările la drum au fost sprijinite de Teofil Kadar – șef Fermă IAS Ruși și Mircea Coșa – șef SMT Șeica Mare, secția Ruși.

Deputații în Consiliul Popular Slimnic Aurelia Badiu, Maria Ienciu și Lucreția Ienciu mobilizau oamenii la muncă (încărcat, descărcat și împrăștiat piatră), iar la sfârșitul zilei îi „*omeneau*” cu mâncare și băutură. Lucrările de amenajare și pietruire au început de la Ruși și au fost finalizate la Veseud. Piatra se aducea din Gara Șeica Mare.

Momentul amenajării drumului a coincis cu o perioadă de creștere a locurilor de muncă la Sibiu și implicit creșterea navetismului din localitățile apropiate. În perioada care a urmat,

autobuzele cu **navetiști** circulau în trei schimburi pe traseul Veseud-Sibiu și retur. Împreună cu navetiștii circulau și elevii din clasele V-VIII spre Ruși, dar și sătenii care mergeau la piață sau aveau alte treburi la Slimnic sau la Sibiu.



**O pauză între două transporturi de piatră: I. Radu, A. Cernica, N. Cosman, Gh. Hintz, A. Badiu și Gh. Deac (1973)**

**Șoferii autobuzelor** au fost pe rând Vasile Sărac, Ioan Cernica și Nicolae Hila din Veseud, Pavel Amnășan și Ilie Coșa din Ruși și alții, toți angajați la ITA Sibiu. Din 1973 până în 2001 au fost **drumari** Aurel Dragosin (1973-1982), Valer Băcilă (1982-1987) și Dumitru Cernica (1987-2001), care se ocupau de întreținerea drumului. Din 2001 nu mai sunt drumari.

Drumul a fost de mai multe ori reparat în special în perioada 2002 – 2010, primar Virgil Soroștineanu, dar soluția cea mai bună este asfaltarea. **Primăria Slimnic** ne-a comunicat că: „A fost depus un Studiu de Fezabilitate privind lucrarea de investiție „Modernizare drum comunal DC 3: Ruși-Veseud, comuna Slimnic, județul Sibiu”, la Consiliul Județean Sibiu pentru aprobarea de fonduri în baza HG nr. 577/1997 privind aprobarea Programului privind pietruirea drumurilor comunale,... Lucrarea preconizăm să fie începută în anul 2010. Total lucrare 3.375 mii lei - 3.98 km.” Aceasta este cea mai mare dorință și prioritate a veseuzenilor.

### 3.2.4. Potecile satului cu localitățile învecinate

„*Mersul pe jos face piciorul frumos*” este lucrul la care s-au gândit cel mai puțin locuitorii satului Veseud. De aproape două milenii locuitorii acestor meleaguri au străbătut zilnic mari distanțe mergând pe jos. La această opțiune nu au ajuns la „*sfatul medicilor*”, ci pur și simplu din nevoie.

Potecile de comunicare cu localitățile învecinate au fost formate de pașii sătenilor, care se deplasau de nevoie, pentru a-și rezolva problemele. Astfel de poteci bătute cu piciorul erau Veseud-Ruși (prin Pârâul Sumii – dealul Obârșe – Dealul Viilor din Ruși), Veseud-Visa (Halta Veseud), Veseud-Șeica Mare (prin Chența), Veseud-Boarta (prin Redea), Veseud-Ștenea (prin Dealul Râchii).

În afară de aceste poteci erau multe altele spre/din pădure, spre/din câmp, care în anumite perioade ale anului erau frecvent folosite. În prezent unele dintre aceste poteci nu se mai folosesc, iar altele se folosesc foarte puțin.

### 3.3. Despre încălzirea locuințelor

Încălzirea locuințelor este un lucru absolut necesat în special pe timp de iarnă, când este de neconceput folosirea unei locuințe fără încălzire. Problema încălzirii locuinței se pune și mai serios în familiile în care sunt copii sau oameni bolnavi. Dar, încălzirea locuinței nu poate fi privită separat de folosirea încălzirii pentru pregătirea hranei.

**În mod tradițional**, de la originile localității încălzirea localnicilor s-a făcut cu lemne. Lemnele erau asigurate din pădure și într-o mai mică măsură lemne rezultate din curățarea pomilor fructiferi sau tăierea pomilor mai bătrâni. Pentru încălzire se folosesc lemne groase, iar pentru cuptorul de pâine vârfuri. În prezent foarte rar se mai face pâine în cuptor.

Pe vremea composesoratelor majoritatea familiilor erau coproprietari de pădure, iar aceasta le dădea posibilitatea aprovizionării cu lemne. După 1948, când întreaga pădure a trecut la stat, aprovizionarea cu lemne se făcea contracost, prin plată la Ocolul Silvic. Se tăiau numai copacii marcați din anumite locuri unde era permisă tăierea. Din această cauză erau foarte frecvente furturile de lemne din pădure și implicit amenzi și procesele în instanță.

Famiiliile mai bine organizate și cu stare materială bună se