

CONSILIUL JUDEȚEAN SIBIU  
COMPLEXUL NAȚIONAL MUZEAL ASTRA

# C I B I N I U M

# 2011



Editura „ASTRA Museum”  
Sibiu, 2011

## CARE TRADIȚIONALE ÎN ȚARA OLTULUI

*Țara Oltului is one of the largest and most individualized ethnographic areas from Transylvania. Traditional settlements have developed according to landforms, to traditional occupations specific to the region, to the social status of the population. The inhabitants practiced agriculture, cultivated technical plants, practiced animal husbandry, viticulture, beekeeping.*

*Among the means of transportation used, two types of big four-wheeled carts had a wide spread in this area: the „cart for the field work” and the „three quarters carriage”. The author presents in this study, for each type, the spreading area, the characteristics, the terminology, the morpho-functional and technical modifications, the structures, the way the burden is carried, the capacity of transportation.*

*Due to modernization, essential changes have been noted for the means of traditional transportation too.*

### **1.1. Țara Oltului – spațiul natural și uman**

Privită geografic Țara Oltului este o depresiune de contact desfășurată pe o lungime de 100 km est-vest și o lățime de 20-25 km, din care 15 km sub formă de șes cu substrat geologic sedimentar (cuaternar). În afară de relieful neted, marginile depresiunilor sunt deluroase și muntoase.

Șesul este de fapt o câmpie piemontană având ca ax râul Olt, amplasat asimetric la limita sa de nord, sub cuesta Podișului Transilvaniei. Depresiunea este închisă spre sud de Munții Făgărașului și ai Perșanilor, fiecare cu propria sa alcătuire geologică și morfologică.

Diferența de nivel spre nord față de șesul depresionar (popular numit „șesul oltean”) este de 2-300 m, iar spre sud de 2.000 m.

Depresiunea are formă de culoar est-vest, ușor curbat la capete, spre nord și spre sud, acolo unde culoarele se leagă prin trecători înguste pe Olt cu zonele vecine (defileul Turnu Roșu, defileul Racoș).

Din zona muntoasă izvorăște o rețea densă hidrografică, colectată de Olt.

Zona nu este izolată decât relativ. Cele două bariere inegale ale reliefului înalt nu sunt imposibil de trecut, accesul spre nord, pe vaduri și văi, iar spre sud prin trecători de înălțime, circulate mai mult pastoral sau migrator, impus de roiri sau refugii. În schimb accesul est-vest, spre Depresiunile Sibiu și Țara Bârsei este străvechi, întreaga depresiune a Făgărașului fiind parte componentă a unui vast culoar sud-transilvan<sup>1</sup>.

Pe teritoriul câmpiei piemontane, așezările umane se aliniază pe 2-5 rânduri, într-un mod aproape geometric: în total 66 așezări, sate mari, mijlocii și mici, cătune și un oraș situat central – Făgărașul (la mijlocul secolului al XX-lea a apărut cu funcții industriale și orașul Victoria).

---

<sup>1</sup> Circulația vehiculelor spre est și vest s-a făcut nu atât prin trecătorile Oltului, cât prin pasuri deluroase, spre Brașov prin Pasul Brădet – Vlădeni sau pe o cale ocolită, prin munți, pe la Poiana Mărului, iar spre Sibiu peste Dealul Bradului, actual pe Hula Bradului.

Rețeaua de sate „de jos”, „de sus” și intermediare au tradiții vechi de roire, cu o mare densitate în spațiu, la o medie de 3-4 km între ele. Satele de pe linia Oltului au fost vechi târguri de animale și mărfuri (Avrig, Porumbacu, Arpaș, Sâmbăta, Făgăraș, Șercaia).

Localitățile rurale sunt predominant românești, unele mixte, cu populație săsească (Avrig, Cârța, Făgăraș, Șercaia, dincolo de Olt, Bradu, Cincșor) și maghiară, în Făgăraș, dar mai ales peste Olt – Săcădate, Nou Român, Hălmeag. Există și câteva cătune țigănești.

În concluzie, un spațiu natural și uman de circulație lejeră și de resurse umane în experiența tradițională a transporturilor.

### **1.2. Resursele Țării Oltului**

Funcțional resursele zonei contează în aprecierea caracterului transporturilor în calitate de poveri. Un spațiul natural generos, cu o intensă viață rurală și exploatare a unor resurse vitale pentru existența comunităților umane:

- Lemnul: teritoriul a fost intens împădurit, pădurile de stejar pe șesul depresionar și brâuri de fag, frasin, carpen și brad (molid) spre zonele muntoase, o mare parte a pădurilor fiind defrișate în scop agricol;
- Fânul: favorizat de condițiile unui climat răcoros și umed, bine drenat teritorial de rețeaua hidrografică naturală și antropică (sub forma, adesea, a unor terenuri irigate special, numite „tânăroage”)<sup>1</sup>;
- Produse agricole ale câmpului (bucatele) cultivate pe terenuri puțin fertile (cu excepția luncilor Oltului), solicitând gunoie naturală: secară, porumb, cartofi, sfeclă de zahăr, mai puțin grâu, în plus plante tehnice – cânepă, in;
- Pietriș, nisip, piatră, var, provenite din condițiile geologice ale terenului, sedimentat recent, încât șesul se caracterizează prin alăturarea de terenuri pietroase și zone mlăștinoase, iar muntele – rocă metamorfică, șist cristalin, alături de mozaicul geologic al Perșanilor.

Toate aceste resurse reprezintă principalele categorii de povară transportabilă pentru localitățile rurale ale Țării Oltului.

### **1.3. Experiența istorică a Țării Oltului**

Dimensiunea istorică explică în mare parte caracterul transportului tradițional al zonei: o veche prezență a locuirii umane (ciocanul paleolitic de la Racovița), o veche prezență a cunoașterii vehiculelor cu roți (modelele de lut ale carului din epoca bronzului – Cuciulata, printre cele mai vechi din țară, dacă nu cele mai vechi), cetăți și așezări dacice (Arpașu de Sus, Breaza, Șercaia), drumul și castrele romane de pe malul nordic al Oltului (Săcădate, Feldioara, Cincșor, Hălmeag, Hoghiz la care se adaugă și *Caput Stenarum* – Boița). Epoca medievală se caracterizează prin organizarea obștească a comunităților umane incluse într-o instituție feudală – ajunsă până la dimensiunile unui ducat<sup>2</sup>, ulterior comitat și domeniu nobiliar, cu „boieri” români și iobagi, nobili maghiari, negustori și meșteșugari sași, maghiari, români și țigani. Spațiul legendar legat de „migrația” creatoare de stat, în sudul Carpaților, pe fondul roirilor așezărilor<sup>3</sup>. Un ev mediu care a generat un oraș-castel și a cunoscut și colonizarea teutonă, secuiască, săsească după cele cumano-pecenege.

---

<sup>1</sup> „Tânăroagele” sunt terenuri joase, inundate primăvara, prin intermediul unor iazuri abătute din râurile de munte, după retragerea apei, fânul crescut este de o foarte bună calitate.

<sup>2</sup> Este vorba de Ducatul Făgărașului care alături de Amlaș, au fost feude ale domnitorilor Țării Românești (secolele XIV-XV), ulterior pierdute prin întărirea instituțiilor feudale a statului ungar și a *Universității Saxonă*.

<sup>3</sup> Conform legendelor descălecătoare, statul feudal Țara Românească își are ca întemeietori pe Negru Voda, originar din Țara Făgărașului; în satele din jurul Brezei, legenda circulă până în zilele noastre.

Resursele agricole au dat posibilitate unor ocupații agricole asemănătoare, dar mult mai pronunțate, cu ale zonei Sibiului și Brașovului, dar deosebite față de Mărginimea Sibiului, Bran, Săcele.

Variatele influențe, experiențe și curente de civilizație și cultură, favorizate de caracterul de culoar al zonei, cu un drum al „țării” principal, paralel cu Oltul, completat cu o „cărare” legând satele de sub munte, au dat zonei deschidere spre achiziții economice, tehnice, spirituale cu un larg azimut. Tradiția, ajunsă în secolele XVIII-XIX, la un vârf, generatoare a unui model zonal „făgărășean”, a intrat firesc în modificările economiei relativ închise, autarhice, gospodărești, spre circulația mărfurilor, inclusiv prin intermediul căraușitului. Secolul al XX-lea, mai ales cea de a doua jumătate, au modificat transporturile prin intermediul industrializării, prin experiențele discutabile ale organizării agriculturii cooperativizate și prin schimbarea echipamentelor și materialelor constructive în urbanizarea satelor.

#### **1.4. Condițiile ocupaționale**

Principalele ocupații ale locuitorilor Țării Oltului în Evul Mediu (dar și anterioare acestuia) au fost legate de utilizarea condițiilor oferite de solul zonei, eficientizat prin tehnologii tradiționale (defrișare, fertilizare, prin gunoi de grajd, rotația sub formă de „câmpuri” sau „hotare”, de-a lungul a 2-3 și chiar 4 ani).

Particularitățile de mediu au impus aici o strânsă legătură între cultivarea plantelor și creșterea animalelor mari, asemănătoare și zonelor înconjurătoare (Sibiu, Țara Bârsei, Târnave, Rupea), deosebită însă de caracterul pastoral al Mărginimii Sibiului, Branului, Săcelului. Și aici s-au crescut oi, dar mai restrâns în pendulare transhumantă, care totuși nu a lipsit în trecut.

Din această cauză atenția acordată nutrețului, recoltării fânului, întreținerii pășunilor au avut o mare importanță. Vitele de talie mare, de povară, au fost și ele utilizate în transport: boi, vaci, bivoli („drigane”), iar caii pentru călărit și tracțiune. Atât animalele pentru poveri grele, cât și pentru poveri sub formă de marfă sau persoane au fost întrebuințate mai ales pentru transportul pe distanțe mari, iar măgarii, mai rar, doar pentru transport poveri în pășunat și în transporturile montane.

Pe lângă aceste ocupații de bază, exploatarea lemnului a avut un caracter gospodăresc (lemn pentru foc, pentru construcții) și pentru căraușit (necesar glăjării sau pentru orașele consumatoare de combustibil lemnos sau material de construcții).

Din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, exploatarea lemnului a interesat întreprinzători capitaliști, inclusiv în folosirea pentru transport a procedeelelor de „plutire sălbatică” sau chiar a plutăritului pe Olt. Modul de gestionare al pădurilor, îndeosebi prin composorate, au contribuit la stabilirea unui echilibru în exploatarea pădurii, după dezechilibrul despăduririlor agricole din șes, de-a lungul secolelor întregului mileniu al II-lea.

Meșteșugurile rurale și concentrarea lor în orașul Făgăraș au fost legate și de transporturi: de la industria casnică, la meșteșugăritul ustensilelor de transport, practicate inclusiv de țiganii zonei, la o adevărată rețea de rotari și fierari, mulți fiind în secolul al XX-lea, ucenici în tinerețe, la meșteșugarii sași, români, maghiari din Făgăraș sau ucenici în afara zonei, la „Fabrica de căruțe” a fraților Lungu din Rășinari.

O mare importanță în evoluția transporturilor rurale a avut-o căraușitul (cu lemn, cu fân de peste Olt, cu transport de mărfuri pentru „bolde”, cu produse agricole, îndeosebi cu renumita ceapă de Făgăraș, cu băuturi alcoolice, adeseori și cu cartofi) pe piețele orașelor învecinate.

Condițiile ocupaționale și resursele zonale au favorizat de timpuriu și căraușitul cu materiale de construcție, cu var, piatră, cu resursele minerale ale Perșanilor pentru glăjării, cu nisip și balast din albia Oltului și a râurilor făgărășene, a căror caracteristică a fost marea forță de transport a materialelor datorită pantei abrupte de scurgere.

### **1.5. Compartimentarea tradițional-etnologică**

Conștiința apartenenței zonale a delimitat tradițional locuitorii țării Oltului în „noi”, „cei de pe Țara Oltului”, de locuitorii satelor de peste Olt (numit „pe Ardeal”), deși relațiile trans-zonale au fost puternice, dar deosebite în ceea ce privește specificul aspectelor de cultură și civilizație populară<sup>1</sup>.

Realitatea etnografică a zonei Țara Oltului se compartimentează (dincolo de aspectele unitare, populare și tradiționale considerate în plan general) în subzone. Unitatea foarte puternică a zonei (mult mai mare de pildă ca în Mărginime, unde fiecare localitate se individualizează) are la bază unitatea condițiilor de existență, unitatea bazată pe grai (muntenesc), pe arhitectură (casa cu acoperiș de paie), pe port, ocupații tradiționale și calendaristice (obiceiul *Buzduganului*, Cetele de feciori, colindele, coreografia).

Compartimentarea subzonală cuprinde 2 subzone caracteristice Țării Oltului:

- Subzona câmpiei făgărășene (subzona de est)
  - Subzona gruiurilor făgărășene (subzona de vest)
- despărțite nord-sud de linia Sâmbăta de Jos și Sâmbăta de Sus.

La aceste subzone se adaugă alte 2 subzone marginale, de tranziție, prin caracterul elementelor de cultură și civilizație populară, interferate cu zonele vecine:

- Subzona de tranziție Avrig – Turnu Roșu, în partea de vest, cu influențe sibiene și mărginene
- Subzona Perșani, până la Cuciulata, Lupșa, aproximativ Hoghiz, în partea de est, cu interferențe cu zona Rupea și mai puțin Țara Bârsei, a cărei influență se evidențiază mai mult pe Valea Șincii.

### **2. Transporturile populare și tradițiile în Țara Oltului**

Spațiul antropologic și geografic al Țării Oltului a imprimat un anumit fel de civilizație populară, inclusiv în componenta sa de transport. Pentru vehiculele cu roți, povara transportată a constat în resursele oferite de mediul natural, pentru existența gospodăriei țărănești, pentru meșteșugari, iar din secolul al XIX-lea, din ce în ce mai mult contând mărfurile și transportul de persoane, inclusiv în relația dintre satele zonei, Făgăraș sau orașele învecinate.

În zonă s-a folosit intens forța de tracțiune a animalelor, dar și energia umană la transporturile cu masă și dimensiuni reduse, și energia hidraulică în măsura în care putea fi folosită curgerea apelor sau în traversarea Oltului, unde deși experiența construcției de poduri a existat, pe numeroasele sale vaduri, inconstanța scurgerii hidraulice a râului nu le garanta permanența în condițiile epocii tradiționale. În schimb a fost aproape total ignorată energia eoliană, deși vânturile bat și din exterior, pe culoarul Oltului și transversal – brizele montane, vântul mare etc., dar energia lor a fost prea redusă pentru a fi folosită, mai ales că Oltul nu solicita în navigația pe apele sale a unei asemenea surse de energie.

Transportul zonal cunoaște toate categoriile din sistem, în proporții variate, în raport cu caracterul agricol al zonei și relieful său: locomoția, transportul purtat de om, transportul prin alunecare, rulare folosind aceleași surse de energie, dar mai puțin călăritul, transportul pe spatele animalelor, prin târâre sau plutire (inclusiv „plutirea sălbatică” a resurselor lemnoase).

În toată epoca medievală, prelungită prin tradiție până în secolul al XX-lea, transporturile și circulația în zonă au fost intense. Din secolul al XIX-lea resursele au căpătat și caracter de marfă, inclusiv și cele provenite din exteriorul zonei, iar

---

<sup>1</sup> Spre deosebire de populația de pe ambele maluri ale Oltului, care denumește zona „Țara Oltului” (termen preluat de etnografi și folcloriști), istoricii preferă termenul „Țara Făgărașului”, preluat din documentele feudale, termen folosit paralel și de unii locuitori ai zonei (probabil din cultura școlară) îndeosebi în părțile centrale.

meșteșugurile generatoare de mijloace de transport extinse spre vehicule mari cu roți. Fiecare sat a avut rotarii și fierarii săi, iar Făgărașul un centru de confecționare, mai ales al căruțelor.

### 3. Carele din Țara Oltului

Răspândirea vehiculelor mari, cu roți în Țara Oltului, a depins de trei factori:

- a. sursele povară și energiile de transport utilizate zonal, variabile în timp;
- b. existența unui palier generator: meșteșuguri specifice locale de confecționare a mijloacelor de transport;
- c. căraușitul.

Principalele clase de vehicule mari cu roți utilizate în Țara Oltului sunt:

- telegile de arat cu 2 roți;
- carele telegite cu 2-4 roți;
- carele propriu-zise cu 4 roți;
- căruțele cu 4 roți

la care se adaugă și vehiculele pe tălpi sau semivehiculele târâte. Vehiculele cele mai intens folosite au fost carele cu 4 roți, utilizând sursa de energie a vitelor de tracțiune (perechi înjugate) sau caii (1-2 înhămați).

Tipurile de care utilizate sunt *carul de ogașe* și *carul treisferturi*.

Aceste tipuri au funcționat în zonă într-un mod specific, cu sisteme tehnice adaptate la condițiile și experiența locală.

Tipologic clasa *care*, pe criterii morfo-funcționale și structurale, se prezintă în 10 tipuri diferite din punct de vedere al proporțiilor de cuprindere a poverii (ambalare, etanșeizare) pe un suport orizontal:

T<sub>1</sub> – care fără suport, pe dricuri;

T<sub>2-4</sub> – care cu suport redus, alcătuit din cadrul de stinghii și pari în ramă longitudinală și transversală;

T<sub>5</sub> – care cu suport - platformă (pod, podeală, fund);

T<sub>6</sub> – care cu suport – platformă și mânuși (verticale);

T<sub>7</sub> – care cu suport - platformă și țepușe (verticale);

T<sub>8</sub> – care cu coș împletit pe țepușe;

T<sub>9</sub> – care cu pod și coș demontabil (din scânduri);

T<sub>10</sub> – care cu coș fix („ladă”)<sup>1</sup>.

Evident nu toate aceste tipuri sunt utilizate ca mijloc de transport rulat, cu tracțiune animală, în Țara Oltului. Cu atât mai mult aceste care sunt specific adaptate unor modificări de volum și geometrie pentru a corespunde unor poveri cu caracteristici diferite ca dimensiune, fragmentare, compoziție.

În decursul cercetării s-au pus în evidență următoarele tipuri utilizate în a doua jumătate a secolului al XX-lea, mai ales în anii 70-80, bazate pe structuri denumite A:

T<sub>1</sub> – în cazul transporturilor lemnului pe dricuri fără inima de legătură, povara fiind suspendată și legată pe dricuri;

T<sub>6</sub> – în transporturile lemnului pe dricuri cu mânuși verticale (folosind ca element structural o piesă mobilă numită „fercheteu”, „vârtej” sau „huze”, în funcție de „mânușile” utilizate, mânuși lungi sau scurte);

T<sub>9</sub> – în transportul fânului, mai rar al lemnelor mărunte sau bucate din câmp;

T<sub>10</sub> – pentru transportul gunoiului de grajd, piatră, nisip, var etc. sau mărfuri în căraușii, pentru mixaj T<sub>9-10</sub> sau folosind carele mari de povară pătrunse din Țara Bârsei.

Subtipurile acestor care (existente și separat), cu funcții și poveri de transport: „*car de fân*”, „*car de pădure*” etc. sau în același sistem tehnic, modificabil în raport cu povara,

<sup>1</sup> Aceste 10 tipuri structurale țin cont de o tipologie generală la nivelul întregii țări și a tuturor tipurilor de care pe criteriul complexității lor structurale.

se bazează pe structurile B (de deplasare), criteriu folosit de locuitori pentru a diferenția două feluri de care utilizate practic:

- *carul de „ogașe”*, a cărui caracteristică este „*ogașia*” (distanța între roți proiectată pe urmele lăsate la sol în timpul deplasării) caracteristică legată de fiecare localitate pe măsura hotarului său. „*Ogașia*” este de 2 – 2,10 m în Țara Oltului și puțin mai mare, până la 2,15 – 2,25 m „pe Ardeal”;
- *carul „treisferturi”* (zis și „fătărău”) la care distanța dintre roți este de  $\frac{3}{4}$  din ogașia carului mare, respectiv 1,75 m.

Variantele carelor, tot în raport cu concepția locală, dar și tipologică, se realizează pe structuri C, de relaționare a vehiculelor la sursa de energie animală (vite de tracțiune folosite la poveri mari, distanțe și viteze mici, cai de tracțiune pentru poveri mai ușoare dar distanțe și viteze mai mari):

- *care de vite* (boi, vaci, bivoli), înjugate în perechi la vehicul;
- *care de cai* (1-2 cai) înhămați la vehicul.

Cele două subtipuri (de „*ogașe*” și „*treisferturi*”) au evoluat în secolele XIX-XX modificându-și structurile dar și materialul din care se confecționau (lemn → metal) pentru întărirea sistemului tehnic alcătuitor, în sensul rezistenței, și specializare după caracterul poverii transportate.

Carele de ogașe au fost folosite intens în limitele hotarelor satelor, în scopuri gospodărești (transport de lemne, fân și bucate ale câmpului) în timp ce carele treisferturi au fost folosite tot pe hotar, în unele transporturi de bucate (îndeosebi porumb, cartofi), rar lemnul din pădure, în schimb mult folosite în transportul gunoiului pe câmp, pentru materiale de construcție, mărfuri sau în cărăușie, în acest din urmă caz depășind limitele hotarului satului. De notat este că aceste care nu au fost folosite în transportul persoanelor, cu excepția membrilor familiei, atunci când mergeau pe câmp, mai rar la pădure și aproape deloc în cărăușii, la care de obicei se deplasau doar bărbații, uneori cu copii pentru a se învăța cu mersul la muncă sau în alte sate. Țăranul prefera de cele mai multe ori să meargă pe jos, pe lângă vehicule, mânănd animalele și lăsând loc poverii, de aceea vehiculele nu au avut (cu excepția cărăușitului) structuri anume pentru așezarea persoanelor în cuprinsul lor. Acest lucru se întâmpla când vehiculele se deplasau pentru transportul poverilor în hotar în care caz se improviza șezutul conducătorului carului pe „scânduri de șezut” sau pe un element care lega capetele loitrelor denumit „roscol” („ceglău”). Același lucru se întâmpla și în cazul utilizării cailor sau măgarilor în cazul pendulărilor pastorale, stăpânii lor preferau să le mâne din mers, lăsând ca pe animale să fie încărcată o povară cât mai mare (chiar și atunci când copiii, în transporturi la munte<sup>1</sup>, erau purtați în recipiente textile pe spatele animalelor, nicidecum considerați ca pasageri). În cazul Țării Oltului, lipsind așezările temporale de pe hotare membrii familiei nu participau la deplasări periodice spre zonele de fânațe.

Una dintre tendințele de modernizare a celor 2 tipuri de care a fost înlocuirea osiilor de lemn cu osii metalice. Acest lucru s-a petrecut puțin în cazul carelor de ogașe, unde dimensiunile și rezistența osiilor era mare reducându-se întărirea lor doar prin benzi metalice, mai pronunțat schimbarea osiilor s-a produs în cazul carelor treisferturi. Modificarea osiilor, dar și a structurilor C sunt legate și de modificarea tracțiunii de la vitele de transport la cai, de la înjugare la înhămare, la fel, mai frecventă la carele treisferturi.

Procesul de modificare a osiilor s-a desfășurat de-a lungul întregului secol XX impulsivat de schimbările sociale și economice produse de cele două războaie mondiale, de cooperativizare și industrializare foarte intensă în Țara Oltului, după 1960 mai ales.

---

<sup>1</sup> Spre deosebire de Mărginimea Sibiului, Bran, Săcele, cu intensă viață pastorală, în Țara Oltului asemenea situații erau rare, copii fiind duși la stână călare doar la 6-7 ani, după ce se obișnuiau cu călăritul, în vatră sau în apropierea satului.

## 4. Carul de „ogașe”

### 4.1. Răspândire

Carul de „ogașe” a fost principalul car cu 4 roți utilizat în Țara Oltului, legat strâns de necesitățile de transport în gospodărie, adaptat în așa fel încât să corespundă condițiilor specifice ale configurației hotarului satului, în majoritatea localităților zonei. El lipsește în subzona Avrig, cu excepția Avrigului, dar era foarte răspândit și intens folosit în subzonele Țării Oltului, în satele de pe gruiuri sau în Câmpia Făgărașului. În subzona Perșani, deși terminologic este utilizat, structura lui este mai apropiată acolo de carul „treisferturi”. Aria de răspândire a acestui vehicul este o extindere în Țara Oltului a carului de „ogașe” cunoscut pe o mare arie transilvăneană, cu diferența că lungimea osiei ( $L_o$ ) este diferită „pe Ardeal” față de Țara Oltului propriu-zisă.

### 4.2. „Ogașia”

Sensul termenului de „ogașie” (sin. *făgaș*, în alte părți, mag. *vágás*) este în cazul vehiculelor distanța între roți în timpul deplasării sau ca măsură tehnică indiferent de deplasare, socotită pe osie, și care se proiectează pe cele două urme lăsate pe pământ, în timpul deplasării astfel încât carele de acest tip merg pe „ogașe”, adică pe urmele roților. Acest lucru contează foarte mult pe hotar unde căile sunt dificile și adeseori înmuiate de ploi sau terenul este muntos și deluros, iar carele trebuie uneori să meargă și în afara acestor căi de comunicație<sup>1</sup>.

În acest fel deplasarea carelor grele, de povară, era ușurată prin deplasarea lor pe aceleași urme spre deosebire de carele „treisferturi” care nu mergeau pe ogașia carelor mari și de aceea era mai dificilă folosirea lor în transporturi de lemn, fân, bucate ale câmpului deoarece o roată mergea pe un ogaș iar cealaltă între cele două ogașe.

### 4.3. Terminologie

Terminologic, în sens popular carul de ogașe folosește mai multe forme în comunicarea locală:

Subzona Avrig: *car de „ogașe”* (Avrig, dar existența termenului este cunoscută și în alte sate cu indicarea: „de la Avrig încolo”)<sup>2</sup>;

Subzona Gruiurilor: *car de „ogașie”* (Porumbacu de Jos, Porumbacu de Sus, Sărata, Arpașu de Sus, Arpașu de Jos, Ucea de Jos, Viștea de Jos, Viștea de Sus, Olteț, Sâmbăta de Jos, Sâmbăta de Sus); *car mare* (Sărata, Corbi, Drăguș, Sâmbăta de Sus); *car larg* (Cârța, Cârțișoara): *car de povară* (Ucea de Sus); *car* (Scorei);

Subzona câmpiei făgărășene: *car de „ogașe”* (Voila, Dridif, Ludișor, Hurez, Săscior, Săvăstreni, Berivoi, Sebeș, Mândra, Șercăița, Vad, Tăderița); *car de pădure* sau „*teleagă*” (Copăcel, Mărgineni, Bucium); *car mare* (Voivodeni, Pojorta, Breaza, Luța, Iași, Râușor, Ileni, Hârșeni, Beclean, Șinca Nouă, Bucium); *car de lemn* (Șercaia, Șinca Nouă, Șinca Veche, Gura Văii, Dejani, Berivoi); săs. *gantzwoogăn* (Șercaia); *wuăhgăn* (Cârța);

Subzona Perșani: *car de „ogașe”* (Perșani, Părăru, Grid, Cuciulata);

„pe Ardeal”: *car de „ogașe”* (Brad, Săcădate, Glâmboc, Feldioara, Galați); *car mare* (Poienița, Nou Român, Rucăr, Șona); *caru (el) mare* (Rucăr); magh. *sakir* (Hălmeag), săs. *der wuogăn* (Cincșor), *josănwoahăn*, *huwistăn woahăn* (Brad).

<sup>1</sup> În Țara Oltului, cu excepția „Drumului Țării”, călile de hotar nu erau amenajate decât foarte rar, prin contribuția obștească a locuitorilor, întreținerea fiind de obicei alcătuită din pământ bătătorit prin utilizare, numite „căi de hotar” care legau satele într-o rețea deasă pe teren de șes, restul fiind *poteci de picior*, *cărări*, *hățașe* și *plaiuri* de munte, inaccesibile vehiculelor cu 4 roți, și care urcau pe culmi și picioare de munte („pe pisc”), fiind mai dificile străbaterea în lungul văilor și a râurilor unde, de obicei, călile de hotar se înfundau.

<sup>2</sup> Conform listei de informatori. Terminologia de față nu se referă și la terminologia structurilor carelor. Pe cât a fost posibil, terminologia structurilor relatată în continuare se referă la termeni generali, controlați și nu la terminologia utilizată în fiecare localitate, terminologie folosită cu nuanțe diferite de agricultori sau de meșteșugari.



#### 4.4. Caracteristici

- Dimensiuni mari ( $L = 3,5 - 4$  m cu posibilitate de lungire pe inimă la  $5 - 6$  m în pădure);
- Multifuncționalitate în transporturi, în raport cu felul poverii (prin lungimea inimii la transportul lemnului din pădure sau prin modificarea structurilor A de cuprindere a poverii în cazul transporturilor altor poveri specifice spațiului agricol).
- Modificări funcționale:
  - Structuri A: teleagă la pădure ( $T_1$ );  
car cu loitre și leuci la transporturile din câmpul agricol ( $T_9$ );  
cai rar cu „coș” la transport material de construcție și gunoi de câmp ( $T_{10}$ );
  - Structuri B: osii de lemn → osii de metal;
  - Structuri C: înjugare vite (perechi) – înhămare cai (1-2 perechi);  
*proțap cu „urechi”* (aripi) și „*craci cu limbă*” (craci ascuțiți) → oiște sau rudă de cai și „*craci fără limbă*” sau numiți și craci „*retezați*” sau „*drepti*” la tracțiune prin înhămare<sup>1</sup>;
- „Ogașia”: caracteristică de subtip<sup>2</sup>:

$Lo = 2,00 - 2,10$ (2,20) m $Og = 1,20 - 1,37$ până la $1,40 - 1,48$ m $b = 0,95 - 1,00$ m $Lb = 0,48$ până la $0,50$ m $r = 0,05$ m	corespunzător măsurat în țoli (1 țol = 2,5 cm) <sup>3</sup> : $Lo = 74 - 75$ țoli $Og = 34 - 36$ țoli $Lb = 18$ țoli $r = 2$ țoli
--	---

În subzona Perșani dimensiunile carului de „ogașe” sunt asemănătoare cu ale carului de „treisferturi”:

$Lo = 1,65 - 1,75$  m  
 $Og = 1,10$  m  
 $b = 0,80$  m  
 $Lb = 0,32$  m  
 $r = 0,04 - 0,05$  m

#### 4.5. Modificări morfo-funcționale ocupaționale (în raport cu povara și spațiul de deplasare)

- la pădure (transport lemne): alcătuire de „*teleagă*” exprimată prin sintagma „*jos loitrele*”, restrângerea carului la cele două dricuri fără loitre dar cu „*fercheteu*”, cu mânuși verticale și inimă care se lungește; uneori loitrele sunt folosite atunci când se transportă crengi sau lemn de dimensiuni scurte;
- la câmp (transport fân): utilizarea loitrelor cu speteze și țepușe; leuci cu îmbucătură în mânuși la dricul dinapoi; roscol în față unind capetele loitrei și prăjina de fân care fixează povara cu *funie* și *hurduzău* (funia dinapoi);
- la câmp (transport bucate): utilizarea de loitre mici de pădure sau loitrele de fân;

<sup>1</sup> Schematic proțapul cu urechi se înfățișează în felul următor —< <, acesta e atașat „*cracilor ascuțiți*”, fiind caracteristica de bază ale structurilor C, ale carului de ogașe; articularea acestui proțap la jug se face printr-o „*cătușă*” („*hobol*”) de lemn.

<sup>2</sup> Părțile osiei sunt:  $Lo$  = lungimea totală;  $Og$  = ogașia;  $f$  = fus (porțiunile de la capătul osiei în care intră butucul);  $b$  = „sân”, „braț”, „lumină” (lungimea osiei între fuse);  $Lb$  = lungimea butucului,  $r$  = lățimea șinei (rafului).

<sup>3</sup> Unii rotari și fierari mai foloseau, în a doua jumătate a secolului al X-lea, țolul pentru măsurarea elementelor componente ale carelor.

- transport gunoi de grajd, piatră, var, nisip, material de construcție: loitre cu grății („lese”) confecționate din scânduri sub formă de coș sau *ladă*, fără a se folosi și leucile.

#### 4.6. Modificări tehnice

##### 4.6.1 În raport cu deplasarea:

- osia de lemn înlocuită cu osie de fier (rar);
- creșterea numărului de elemente metalice și rezistență (ferecătură) pe elementele de lemn ale carului;

##### 4.6.2 În raport cu sursa de energie animală

- vite: jugul cu proțap cu „*urech*” fixat în craci cu „*limbă*” la dricul dinainte; jugul cu proțap cu limbă folosind un element intermediar pentru fixare la cracii fără limbă de la dricul dinainte<sup>1</sup>;
- vite și cai: jug (ham) cu proțap în T (cu cruce) fixat la cracii fără limbă ai dricului dinainte cu un drug metalic de legătură, dispus transversal<sup>2</sup>;
- cai: ham cu oiște sau rudă de cai fixați în cracii fără limbă ai dricului dinainte cu ajutorul unor verigi metalice<sup>3</sup>.

Cel puțin în timpul cercetării nu au fost puse în evidență existența unor care de ogașe special concepute pentru cai ci doar adaptarea celor cu tracțiune cu vite la tracțiunea cu cai.

#### 4.7 Structuri

Un car de „ogașe” este alcătuit din 2 dricuri (numite și *telegi* sau *căroi*), unite prin intermediul inimii; dricurile reprezintă jumătăți ale unui car care se pot uni („înciocăla”) sau desface („desciocăla”).

**Structurile A** (de poziționare a poverii) sunt alcătuite din:

- „*crac*” structură de rezistență și reazem pe dricul dinainte, în formă de unghi (denumit și „*craci cu limbă*”) sau *retezați* (fără limbă), pentru legătură cu structurile C la sursa de energie animală;
- „*furca*”, structuri de rezistență și reazem la dricul dinapoi asemănătoare cu cracii de la dricul dinainte, de obicei alcătuită dintr-un lemn în formă de unghi;
- „*podul*” (*dinainte* așezat transversal pe craci și *dinapoi* pe furcă, podul dinapoi având mânuși mari sau mai rar cu articulații de metal sau de lemn de fixare a loitrelor);
- „*ferchetu*” cu mânuși lungi, pentru pădure sau mânuși scurte pentru fân, numit uneori și *vârtej*, în cazul în care are mânuși scurte; este elementul mobil care ajută la cotirea dricului dinainte în timpul deplasării;
- „*roscolul*” („*ceaglău*”), element de legătură ale capetelor loitrelor în partea dinainte, folosit și pentru a se șede în timpul deplasării când vehiculul este gol;
- *loitrele* mari (pentru fân), mici (pentru bucate, material de construcție) sunt lateralele sub formă de scară ale spațiului dintre cele 2 dricuri așezate pe podeaua carului și care sunt alcătuite din: *carâmbi* (laturile lungi) *speteze* (legături laterale late) *șiștori* (legături transversale subțiri) și *țepușe* amplasate dinapoi, în plan vertical;

<sup>1</sup> Schematic o asemenea articulare ar arăta astfel: —< —=<, acest tip de proțap cu urechi, limbă intermediară și craci retezați este o adaptare după modelul de articulare al cărușelor, deci este un procedeu mai nou, asociat cu trecerea de la înjugare la înhămare, în cazul carului de ogașe.

<sup>2</sup> Schematic: —| —=<, proțap în T atașat cracilor „retezați”.

<sup>3</sup> Schematic: —< oiștea atașată cracilor retezați, la care se adaugă bara transversală (felehart) pentru fixarea celor două cruci de legătură la șleaurile hamului, în cazul tracțiunii cu 2 cai.

- *leuci din față* (mobile, din spate (fixe) ultimele fiind îmbucate în mânușile mari ale podurilor dinapoi sau în carâmbul de sus al loitrelor);
- legăturile metalice ale dricurilor: *pente*, *bride*, *brățări*, *legături* între osii și poduri;
- cuie metalice de articulare a dricului din față (*cui prin fercheteu*) și ale dricului din spate (*cui prin furcă*).

#### **Structuri B** de deplasare:

- *Osia* de lemn / *osia* de fier, *osia* de lemn întărită cu legături metalice: „*morcoase*” („*bleahuri*”) fixate prin cuie bătute pe fusiile osiilor pentru a le asigura rezistență;
- *Butuci*, centrul roților de lemn având în exterior cercuri metalice tot pentru rezistență, iar în interior *bucși* metalice pentru atenuarea frecării fusului în interiorul butucului; pe fus, se așează și *șaibe* (numite aici *plesne*, *plesnitori*, *ristigoale* sau *stragălii*);
- *Spște* fixate prin *cepi* (*melci*) în obezi în număr de 10 plus 10 la ambele roți, spște fixate în butuc în linie dreaptă;
- *Obedele*, în trecut realizate din lemn natural curbat, iar ulterior tăiat, fixate între ele cu *cepi* de lemn, ulterior cu *știfturi* triunghiulare de metal;
- *Raful* (șina metalică), „*hițuită*” (lipită prin fierbere).

#### **Structuri C:**

- *Jugul*, cu aceeași morfologie în toată zona, având o parte superioară (*jug*, *ceafă*), o *poliță* (*policioară*) dedesubt, jugul și polița unite prin *speteze* transversale (scândurele); la capete cele 2 părți de sus și de jos, sunt unite și cu restele de lemn tare (corn), înlocuiți cu restele metalice; jugul se fixează la proțap cu o *cătușă* („*hobăl*”) de lemn schimbat în *cătușă* de fier având un *picior* de sprijin la sol (în trecut îndepărtat jugul se fixa în cătușă cu un *potâng* – piesă de legătură confecționată din piele în prezent dispărută, înlocuită cu *cuie* metalice);
- *Proțapul cu urechi* (*aripi*), schimbat adeseori cu *proțapul cu cruce* (*proțap în T*) prins de restul carului cu un *drug* de fier; în cazul mai puțin utilizat al tracțiunii cu cai proțapul a fost înlocuit cu *oiștea* (ruda) pentru cai printr-o oiște de tranziție denumită *oiște-proțap* (cu limbă intermediară);
- *Feleharțul* sau *crucea mare*, piesă intermediară între dricul dinainte și ham, prin intermediul unor *cruci* mici în cazul tracțiunii cu 2 cai, prinse cu broaște metalice de *teleharțul* propriu-zis.

### **4.8 Capacitatea de transport**

Carul de ogașe are capacitatea de până la 2.000 kg pe distanțe mici care nu solicită viteză de deplasare mare, în cazul lemnului ocupând un volum mic dar în cazul fânului și al altor nutrețuri ocupând un loc volum mare. Ambele tipuri de povară solicită fixare la structurile carului prin intermediu unui legături de fixare alcătuit din funii și lanțuri strânse cu un vârtej de lemn (*tecărău*) sau prăjină cu *funie* și *hurduzău* în cazul transportului de fân.

## **5. Carul treisferturi**

### **5.1 Răspândire**

Al doilea subtip de car, *carul de treisferturi* („*treisfârtare*”) se întâlnește pe toată întinderea Țării Oltului, paralel cu carul de ogașe, dar având o poziție secundară în transporturile din gospodărie, cu rol complementar față de carul de ogașe, folosit mult în transportul între sate și cărăușie.

## 5.2. Denominație

Termenul de *treisferturi* se referă ca și în cazul ogașiei la distanța dintre roți a vehiculului. Considerând carele de ogașe cu osie de patru sferturi, osia de treisferturi reprezintă o fracțiune a acesteia.

## 5.3 Terminologia

- Subzona Avrig: *car de treisferturi* (Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig), *car mare* (Turnul Roșu, Racovița, Sebeșu de Jos), *car strâmt* (Racovița), *car de boi* (Sebeșu de Jos, Racovița), *car de fier* (Sebeșu de Jos), *car* (Turnu Roșu), *căruț* (Racovița, Avrig), *căruț ușor* (Racovița);

- Subzona gruiurilor: *car de treisferturi* (Olteț, Sărata, Sâmbăta de Jos, Sâmbăta de Sus), *fătărău* sau *sfătărău* (Cârța, Cârțișoara, Viștea de Jos, Viștea de Sus), *car mic* (Drăguș), *car* (Arpașu de Sus), *căruț* (Drășuș, Scorei);

- subzona câmpiei fâgărașului: *car de treisferturi* (Voila, Gura Văii, Săsciori, Săvăstreni, Dejani; Recea, Ileni; Herseni, Toderița, Șercaia, Șercăița, Vad), *fătărău* (Voievodeni, Pojorta Luța, Dridif, Ludișor, Beclean, Hurez), *foaichiu* (Vad), *car mic* (Hârșeni), *car cubic* (Recea, Sebeș, Bucium, Copăcel, Râușor, Ohaba), *droagănă* (Râușor), săs. *droivirtăl woagăn* (Șercaia);

- subzona Perșani: *car de ogașe* (Părău, Cuciulata, Drid, Veneția de Jos), *faichi* (Comana de Sus, Perșani), *car* (Veneția de Jos, Lupșa);

- „pe Ardeal”: *car de trii sferturi*, *car de trisfârtare* (Săcădate, Bradu, Cincșor, Hălmeag), *car* (Colun), *car portativ* (Șona), *căruț* (Săcădate, Glâmboaca), săs. *droivirtăn wuahăn* (Bradu) *kăruts* (Cârța).

## 5.4 Caracteristici

- Dimensiuni mai mici decât carele de ogașe;
- Multifuncționalitate morfo-funcțională asemănătoare carelor de ogașe, dar adaptabilă unor poveri de dimensiuni și greutate mai mici, în mare parte agricole, transportate din câmp sau gunoi de grajd și materiale de construcție; carul de treisferturi nu e folosit la pădure sau la transport nutreț decât la distanțe mici și cantități mici de lemn sau fân;
- Osile de lemn au fost înlocuite masiv cu osii de lemn, cele mai mult produse în industrie (*osii Winter*, *osii standard*) și procurate în prăvălii orășenești sau târguri rurale;
- Lungimea osiei (Lo) variază între 1,60 – 1,75 m, însă uneori sunt și mai mari spre 1,90 și chiar 2 m ceea ce le acordă termenul de *car de ogașe* în subzona Perșani. În acest caz deosebirea de carul de ogașie propriu-zis este faptul că au dimensiuni mai mari în general, iar aceste dimensiuni se referă și la componentele structurilor B:  
Og = 0,8 – 1,2 m  
f = 0,24 – 0,25 m  
r = 0,03 – 0,05 m
- Variante de tracțiune:
  - Vite (boi, bivoli) la carele de treisferturi cu osie de lemn, cu proțap cu aripi și craci cu limbă la dricul dinainte;
  - Cai utilizați la carele treisfert cu osie de fier cu proțap în T fixați în „cracii retezați ai dricului dinainte;
- Predominanța structurilor A de tip coș alcătuit din gratii, lese de scânduri sau coș fix (*ladă*).

### 5.5. Funcții ocupaționale

- Carul de treisferturi a fost rar utilizat la pădure (*telegit*) mai mult cu loitrea alcătuită din gratii (*lese*) pentru transportul crengilor sau a lemnului mărunț;
- În general nu a fost folosit la transportul fânului din cauza dimensiunilor sale reduse;
- Utilizarea coșului demontabil la transportul materialelor de construcție sau la unele produse agricole recoltate de pe câmp;
- În căraușie completând structurile de cuprindere a structurii cu elemente în plus: *șerigle*, *cobără* (*coviltir*) și unelte auxiliare utilizate pentru drumurile lungi (recipiente pentru păcură, piedici etc.).

### 5.6 Structurile carului de treisferturi

Cele două dricuri ce alcătuiesc carul de treisferturi se pot separa și uni ca și la carul de ogașe, în practică însă s-a recurs mai puțin la așa ceva, din cauza folosirii sale restrânse la transportul în pădure.

#### Structuri A:

- *craci ascuțiți* (*cu limbă*) înlocuiți cu *craci „retezați”* (fără vârf) și chiar și utilizarea de craci dubli, mai rar în Câmpia Făgărașului, această înlocuire fiind dictată de tracțiunea cabalină;
- *Podul de jos*, amplasat deasupra osiei metalice și podul de sus, ambele prinse cu un număr mai mare de legături metalice de tip *bridă* (*brățară*), cu două *șiroafe* în partea inferioară;
- *Fercheteu* (*vârtej*) cu mânuși lungi sau scurte;
- *Furca* la dricul dinapoi, corespunzătoare cu cracii de pe cricul din față, piesă confecționată din 1-2 bucăți de lemn;
- *Leuci* cu *verigi* metalice („*ochi*”), la partea din față a loitrelor, mobile, cele din spate fiind fixe; rar introduse prin îmbucare la mânușile mari de la podul dinapoi;
- *Brăcinarul*, piesă de legătură la capetele cracilor dricului de dinainte, piesă introdusă tot din cauza tracțiunii predominant cabaline;
- *Loitrea* alcătuită din *gratii* (*lese*), scânduri laterale aplicate peste podeala carului și închise dinainte și dinapoi cu funduri de lemn.

#### Structuri B:

- *Osia* de lemn cu piesele metalice corespunzătoare, a avut tendința generală la acest subtip de car cu osii de fier fixate la capete cu „*pahare*”, iar în interiorul butucului *cu bucșe cu aripă* pentru fixare;
- *Butuci* de dimensiuni mai mici pentru roți întăriți tot cu 4 cercuri metalice;
- *Spîțe*: 10 + 10 înlocuite cu 10 + 12, din cauza roților mai mari la roțile din spate introduse pentru a ușura deplasarea vehiculului, spîțele fiind fixate în butuc fie în linie dreaptă fie în zigzag;
- *Obedele* fixate între ele cu *cepi* (sau plăcuțe metalice); de obicei tăiate în așa fel încât liniile lemnului nu mai corespund cu curbura în cazul obedelor curbe găsite în pădure (lemn curbate și din această cauză colții lor (*barburi*) se rup mai ușor);
- *Raful* (*șina*) de asemenea „*hițuită*” ca și la carele de ogașe, dar având dimensiuni de 3 – 5 cm.

### Structuri C:

- *Proșapul cu aripi (urechi)* înlocuit cu *proșapul în T cu cruce* sau cu *oiștea* utilizată la tracțiunea cabalină pentru articulare la *cracii „retezați”* de la dricul din față;
- *Inima* se menține la fel cu posibilitate de lungire pentru mărirea lungimii carului;
- *Feleharțul* cu întărituri metalice mai numeroase inclusiv feleharțul de fier (legătura între teleharțul propriu-zis și capătul osiei pe care utilizatorul carului se poate urca în car punând piciorul), cruce de legătură la șleauri, fie fixe fie mobile pe feleharț pe dinți metalici („*creste*”);
- *Feleharțul* de mijloc, plasat sub coșul carului pentru creșterea rezistenței la povară mai mare.

### Structuri D:

- utilizarea *pedicilor* (lanțuri metalice), a *tălpilor* de metal fixate sub roată pentru împiedicarea carului pe pantă, a „*mâțelor*” de metal (pedici sub formă de furculiță legate de inimă), recipiente cu păcură (*dohot*) sau a *caprelor* de ridicat roata (pârghii amplasate pe 2 picioare), numite și *vârteje*, de fapt cricuri de lemn în formă de șurub la care se adaugă toate obiectele necesare pentru cărăușie de 1 zi sau 2-3 zile.

În măsura în care funcțiile agricole s-au păstrat în hotar sau în transporturile între localități, *carul de treisferturi* s-a păstrat într-o proporție redusă, aria lui de folosire s-a restrâns parțial în a doua jumătate a secolului al X-lea. Cel mai mult au avut de suferit *carele de ogașe* aproape dispărute odată cu trecerea tracțiunii de la înjugare la înhămare. *Carele treisferturi* au continuat să fie folosite concurate puternic de utilizarea căruțelor. Majoritatea au adaptat roțile moderne, de metal și cauciuc, procurate din industrie.

## 6. Alte tipuri de care

**6.1. Carul de Brașov („carul din Țara Bârsei”)**<sup>1</sup> sunt mai puțin răspândite în Țara Oltului fiind procurate de obicei din Țara Bârsei. Acest tip de car e mai mic decât carul de ogașe, dar de dimensiuni mai mari decât cel de treisferturi; a fost utilizat mai ales la transportul de poveri grele, la cărăușii și a fost prezent în unele localități din Câmpia Făgărașului.

Carul de Brașov are lungimea osiei 1,75 m, ogașia de 1,5 m, iar fusurile osiei de 25 cm, raful (șina) fiind de 5 cm. Roțile sunt de obicei inegale cu diametre de 0,77 și 0,93 m, iar lungimea carului de 3,5 m. Carul de Brașov are următoarele structuri, asemănătoare sau deosebite de cele din Țara Oltului:

### Structuri A:

- Loitre cu speteze sau *grătii (lese)*, *podină cu funduri* de lemn dinainte și dinapoi, uneori cu *șerigle dinainte* și *dinapoi*, cu întărituri metalice pe aproape toate piesele care alcătuiesc loitrele sau coșul;
- *Roscolul* care leagă loitrele utilizat și în partea din față și din spate a coșului, fixat cu dăltuituri în *carâmbii* loitrelor sau cu *verigi* metalice;
- *Dricurile* sunt asemănătoare carelor treisferturi, *osia* și *podul* fiind legate prin legături metalice și cuiele prin *fercheteu* și *furcă*;
- *Cracii* dricului din față sunt retezați, oiștea fiind fixată cu 3 *verigi* metalice; furca dricului din spate de obicei alcătuită din 2 bucăți fixate de o parte și de alta a inimii, ca atare carul de Brașov nu se lungește;

<sup>1</sup> Menționat de Petre Idu în monografia *Țara Bârsei* (sub red. Nicolae Dunăre), I, București, 1972, p. 370, fig. 121; este de fapt „carul de ogașe” utilizat în Țara Bârsei.

### Structuri B:

- Osiile de fier prevăzute cu *pahare* sau *șuruburi* la capetele lor;
- *Butucii* sunt mari, întăriți cu ceruri având în interior bucși împotriva frecării;
- *Spîțe* 10 + 12, fixate în cepi (melci) în obede și în butuci în zigzag; obede de lemn cu *raf* (*șină*) de 5 cm;

### Structuri C:

- *Oiștea* este fixă pentru tracțiune cabalină fixată în cracii retezați ai dricului din față, cu posibilitate de schimbare la tracțiunea cu vite prin adaptarea *proțapului în T*.
- *Inima* este fixă;
- *Leuci* cu *verigi* (ochi) metalici, mobile în partea dinainte a loitrei deoarece ele cârmesc vehiculul și fixe la leucile dinapoi.

## 6.2. Carul de munte

Este un car de dimensiuni mici utilizat la marginea Țării Oltului, la zona limitrofă cu zona Bran, în localitatea Poiana Mărului. Este un car folosit în condiții de drumuri de munte cu tracțiune pe vite înjugate perechi dar adaptat și cailor dacă în locul proțapului cu urechi se introduce *oiștea – proțap* cu limbă intermediară pentru cracii de obicei retezați.

*Osiile* sunt de lemn, iar furca dintr-o bucată. Are *pod* și *vârtej* cu *mănuși* mari pentru utilizare la pădure. Roțile au *butuci* mici întăriți cu *cercuri* metalice (numite *oporașe* sau *renghiuri*) precum și *bleavuri* pentru întărirea fuselor osiilor. De asemenea roțile au 10 + 10 spîțe fixate liniar și raful de 5 cm. *Loitrele* sunt înlocuite cu scânduri (*lese*) și *funduri* fixate în mănuși înalte numite local *rochinți*. În cazul transportului de fân se folosesc loitre mai lungi (3 m) prevăzute cu *țepușe*.

## 7. Modificări ale vehiculelor cu 4 roți (care) în perioada anilor 70-80 ai secolului al XX-lea

Datorită proceselor de modernizare în toate domeniile transporturilor (modificarea și modernizarea căilor de circulație: Transfăgărășanul, șosele asfaltate, drumuri forestiere, a industriei - Avrig, Victoria, Făgăraș – a lucrărilor hidroenergetice de pe Olt, a dezvoltării turismului, a modificării construcției de locuințe, a schimbărilor ocupaționale, a consecințelor cooperativizării socialiste, a creșterii importanței circulației mărfurilor și persoanelor, a navetismului) a avut loc o schimbare esențială și în utilizarea mijloacelor de transport tradiționale. S-a schimbat atât caracterul poverii cât și a pistelor de deplasare, tendința principală fiind înlocuirea, într-o primă fază a carelor cu căruțele (tracțiune cabalină, preferința pentru viteză, transportul de poveri în cantități și greutate redusă, predominanța transportului de mărfuri față de produse gospodărești) apoi eliminarea treptată și a acestora în favoarea unor mijloace de transport moderne (tractoare, camioane, automobile, autobuze) ceea ce a schimbat radical peisajul transporturilor tradiționale în Țara Oltului<sup>1</sup>.

### Lista informatorilor

*Turnu Roșu* (1977): Ioan Veștemean (70), fierar, nr. 46; *Sebeșu de Jos* (1977): Nicolae Moraru (73), agric., nr. 76; *Sebeșu de Sus* (1977), Vasile Savu (55), agric., nr. 257; Dumitru Ritivoi (50), agric., nr. 246; Nicoleta Bănceu zis „Nicolae Rotaru” (73), rotar, nr. 152; *Racovița* (1977): Iosif Ignat (74) agric., nr. 453; Iosif Popa agric., nr. 123; Ion

<sup>1</sup> În colecția de mijloace de transport a Muzeului Civilizației Populare Tradiționale ASTRA din Dumbrava Sibiuului se află achiziționate următoarele care din Țara Oltului: un car de ogașe („car de fân”) din Drăguș (AL 9940), un „car de pădure”, tot din Drăguș, utilizat în special pentru pădure (AL 9939), primul fiind prezentat în Pavilionul de mijloace de transport populare, al doilea în cadrul gospodăriei din Lisa, județul Brașov. De asemenea un „car cu loitre” din Sebeșu de Jos (AL 12432), iar „de pe Ardeal”, un „car” (car de ogașe) din Săsăuș (AL 8262).

Mordeșan (67) fierar, nr. 480; *Avrig* (1977): Dumitru David (68) agric., str. 1 Mai, nr. 53; Irimie Dancu (70) agric., str. Prundu Mare, nr. 1; Gheroghe Mihăilă (46) agric., str. Izvolului, nr. 1; Vasile Urzică (53) fierar, str. Cioplea, nr. 23; Ioan Gafron (53) agric., str. Unirii, nr. 7; Gheorghe Lăzăroaie (56) agric., str. N. Bălcescu, nr. 41; *Bradul* (1977): Ieronim Ursu (74) agric., nr. 353; Ștefan Dancu (80) rotar, nr. 267; *Săcădate* (1977): Toma Pavel (63) fierar, nr. 117; Iustilian Radu (66) agric., nr. 5; Toma Hainaczký (62) rotar, nr. 146; *Glâmboc* (1977): Ioan Ciocan (54) agric., nr. 71; Ion Ciocan (53) agric., nr. 92; *Porumbacu de Jos* (1978): Nicolae Haiduc (54) agric., nr. 58; Ioan Cotoară zis „Trifonică” (83) agric., nr. 405; Ilie Marcu (52) rotar, nr. 351; *Porumbacu de Sus* (1987): Nicolae Bunea (70) agric., nr. 222; Ioan Filea (51) agric., nr. 454; Vasile Căpățână (50) agric., nr. 516; *Sărata* (1977): Gheorghe Streza (53) agric., nr. 242; Ioan Stănciulea (55) agric., nr. 262; Gheorghe M. Calefar (66) rotar, nr. 62; *Colun* (1977): Ion Moraru (43) brudar, nr. 114; Teofil Serafim (67) agric., nr. 136; *Scorei* (1976): Nicolae Hampu (76) rotar, nr. 278; Ioan Oancea (52) agric., nr. 187; Ion Vulcu (84) agric., nr. 314; Gheorghe Hampu (37) agric., nr. 114; *Poienița* (1978): Laurian Banciu (72) agric., nr. 7; Matei Popa (79) agric., nr. 76; *Cârța* (1978): Emilian Matei (65) agric., nr. 14; Ion Florea (72) agric., nr. 258; *Cârțișoara* (1976): Ioan N. Blendea (53) agric., nr. 190; Diogen Folea (70) agric., nr. 3; Gheorghe I. Solomon (74) agric., nr. 199; Nicolae Blendea (69) agric., nr. 451; *Nou Român* (1978): Ion G. Stambeca (70) rotar, nr. 145; *Arpașu de Jos* (1978): Vasile Isac (70) agric., nr. 188; *Arpașu de Sus* (1978): Marin Octavian (64) agric., nr. 30; Ioan Fogoroș (73) agric., nr. 221; *Ucea de Jos* (1978): Nicolae Băcilă (65) agric., nr. 73; Ioan Vlad (75) rotar, nr. 274; *Feldioara* (1978): Gheorghe Boier (87) agric., nr. 11; Simion Bucșa (72) agric., nr. 93; *Corbi* (1978): Filaret Căndea (79) agric., nr. 31; Iovu Cristian (74) agric., nr. 43; *Viștea de Jos* (1977): Gheorghe Borzea (65) agric., nr. 126; *Viștea de Sus* (1978): Traian Banciu (79) agric., nr. 108; Sebastian Sarsamă (70) agric., nr. 42; *Olteț* (1977): Valerian Popa (79) agric., nr. 186; Vlase Bolovan (70) rotar, nr. 27; Axente Șofan (72) agric., nr. 170; *Drăguș* (1977): Iacob Codru (81) agric., nr. 13; Neofit Codrea (67) agric., nr. 166; Serghe Sofonea (81) agric., nr. 87; Ion Butea (54) agric., nr. 84; *Sâmbăta de Jos* (1978): Vasile Achim (78) agric., nr. 34; Nicolae Opreș (61) fierar, nr. 181; *Sâmbăta de Sus* (1978): Vasile Smădu (64) agric., nr. 296; Filimon Pantelimon zis „Monu lu Pătruc” (71) agric., nr. 221; *Lisa* (1978): Gheorghe Vacar (82) agric., nr. 306; Popa Traian (65) fierar, nr. 299; *Cincșor* (1978): Vasile Braniște (71) agric., nr. 183; Anton Alexandru (66) fierar, nr. 167; Ion Timofte (73) agric., nr. 146; *Voila* (1978): Ion Streza (84) agric., nr. 146; *Voivodeni* (1978): Andrei Talabă (81) agric., nr. 156; Aurel Bica (83) agric., nr. 139; *Pojorta* (1978): Gheorghe Mirtea (64) agric., nr. 88; Gheorghe Solomon (74) agric., nr. 64; *Breaza* (1978): Virgil Lebu (71) agric., nr. 2; Gheorghe Balea zis „Boier” (70) agric., nr. 213; *Luța* (1979): C-tin Vijole (57) agric., nr. 28; Gheorghe Stan (77) fierar, nr. 42; *Dridif* (1978): Gheorghe Opreș (86) agric., nr. 2; Gheorghe Streza (77) agric., nr. 86; *Ludișor* (1978): Gheorghe V. Pleșa (73) agric., nr. 49; Ion Moga (68) agric., nr. 43; Ion Ludu (74) fierar, nr. 65; *Beclean* (1979): Ion Boita (70) agric., nr. 122; Ion Țuțurea (67) fierar, nr. 184; *Hurez* (1978): Ilarie Urlea (74) agric., nr. 175; Nicolae Sasu (65) agric., nr. 102; *Gura Văii* (1978): Victor Laslea (83) agric., nr. 177; Nicolae Ciocan (57) rotar, nr. 187; Nicolae Mezaros (75) agric., nr. 127; *Galați* (1977): Gheorghe Bruda (47) agric., str. A. Vlaicu, nr. 16; Ion Savu (76) agric., str. A. Vlaicu, nr. 8; Ion Raita (72) fierar str. Gh. Doja, nr. 18; *Șona* (1980): Ion Urdea (80) agric., nr. 295; Ion Stânga (70) fierar, nr. 83; *Hălmeag* (1980): Ion Șoneriu (72) agric., nr. 243; Grepaly Ianoș (80) fierar, nr. 74; Gheorghe Cocă (73) agric., nr. 218; *Săsciori* (1979): Dănilă Motoc (71) agric., nr. 21; Iosif Motoc (75) agric., nr. 16; Augustin Motoc (81) agric., nr. 52; *Săvăstreni* (1978): Valeri Lazea (85) agric., nr. 48; *Iași* (1978): Gheorghe Peptea (87) agric., nr. 1; Gheorghe Pătrașcu (72) agric., nr. 83; Nicolae Dumitrașcu (77) agric., nr. 30; *Recea* (1978): Gheorghe Streia (76) agric., nr. 129; Ioan Bobeș (70) rotar, nr. 44; *Dejani* (1978): Gheorghe Nemeș (73) agric., nr. 140; Victor Solomon (82) rotar, nr. 137; Gheorghe Zăgan (72) rotar, nr. 75; *Berivoi* (1979): Ion Socol (90) agric., nr. 237; Pătru

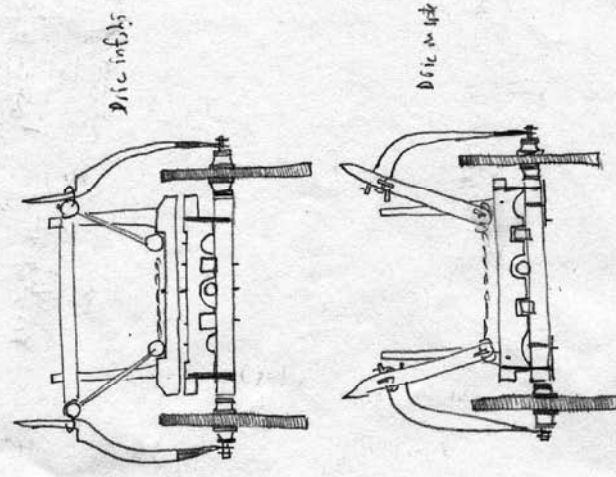
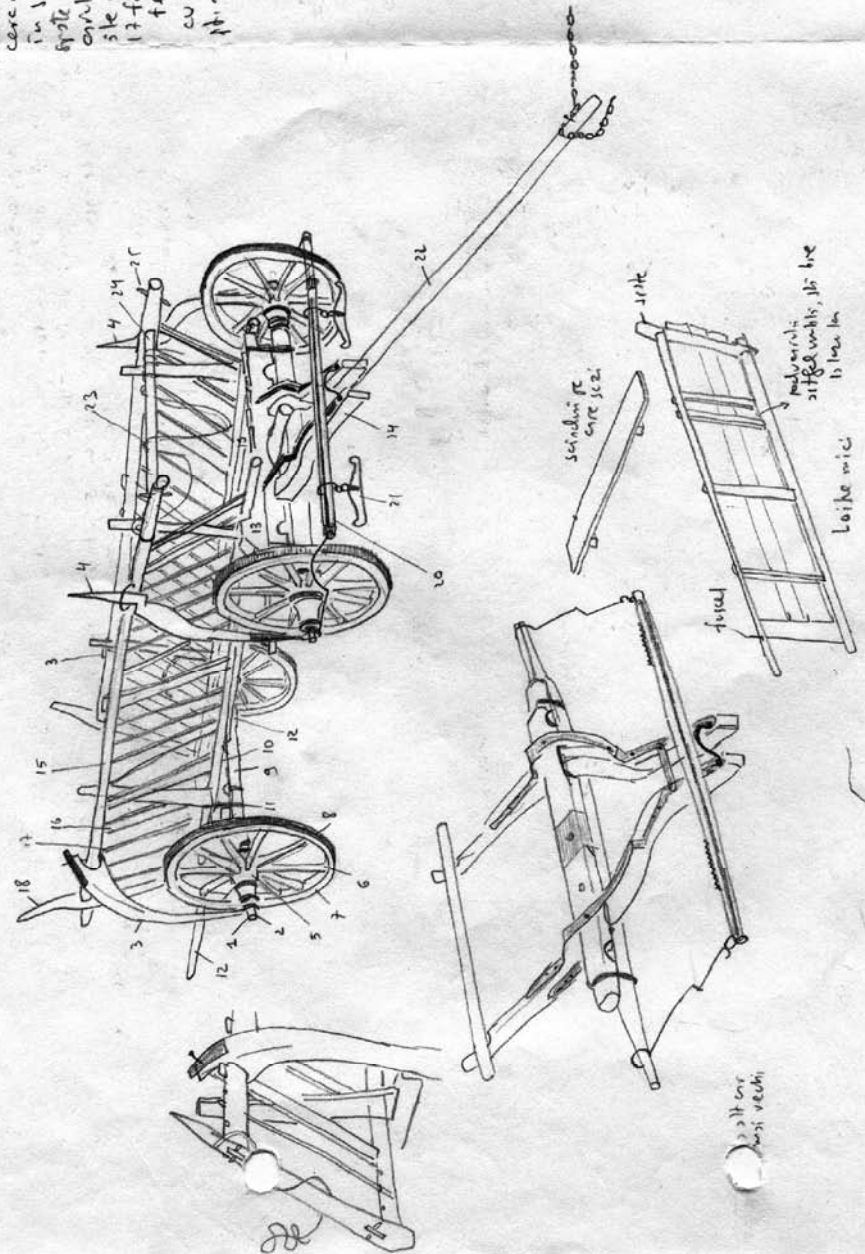


Bărduş (65) fierar, nr. 288; *Copăcel* (1979): Radu Manta (84) agric., nr. 121; Ion Naftanailă zis „Bucurel” (68) fierar, nr. 122; Isidor Babeţ (74) rotar, nr. 116; *Râuşor* (1977): Ilarie Bărdaş (93) agric., nr. 123; Toader Roşca (72) agric., nr. 48; *Ileni* (1980): Dumitru Blebea (84) agric., nr. 25; Andrei Leancu (73) agric., nr. 128; *Sebeş* (1980): Valer Por (70) agric., nr. 81; Gheorghe Trifan (52) fierar, nr. 93; *Mărgineni* (1980): Mihai Judele (92) agric., nr. 100; Ion Pandrea (75) rotar, nr. 210; *Mândra* (1978): Victor Butum (65) rotar, nr. 105; Vichente Taplan (87) agric., nr. 311; *Toderiţa* (1979): Gheorghe Vlad (83) agric., nr. 45; Emilian Zbârnci (57) rotar, nr. 202; Petre Iercău (81) agric., nr. 18; *Şercaia* (1980): Ion Buneci (80) agric., nr. 423; Ion Maier (76) agric., nr. 417; Iohann Farsch (82) agric., nr. 203; *Şercăiţa* (1980): Virgil Izdrăilă (42) agric., nr. 275; Nicolae Debu (69) rotar, nr. 74; Dumitru Dogaru (80) agric., nr. 25; *Vad* (1980): Gheorghe Poşta (83) agric., nr. 228; Gheorghe Perşinariu (70) fierar, nr. 251; Nicolae Băcilă (87) agric., nr. 240; Nicolae Albu (83) agric., nr. 273, Ioan Morar (70) agric., nr. 291; *Şinca Nouă* (1979): C-tin Fucşan (79) agric., nr. 110; Gheorghe Flucuş (87) agric., nr. 65; *Bucium* (1976): Gheorghe Muntean zis „Ghiţă a lui Izdrailă” (83) agric., nr. 14; Victor Radocea zis „Victorlu Vuţu” (75) agric., nr. 59; *Ohaba* (1976): Vichente Moldovan (74) agric., nr. 50; *Şinca Veche* (1976): Aurel Bălan (76) agric., nr. 193; Valeri Moldovan (72) fierar, nr. 86; *Perşani* (1979): Gheorghe Prăscău (73) agric., nr. 296; Gheorghe Roman (66) fierar, nr. 141; *Poiana Mărului* (1978): Gheorghe Clopoţel (79) agric., nr. 176; Gheorghe Neculoiu zis „Ghiţă a lui Maria Pleşii” (63) agric., nr. 286; Ion G. Izdrăilă zis „Barbu” (81) agric., nr. 1047; Gheorghe Titilincu (55) fierar, nr. 58; *Părău* (1980): Nicolae Bontea (70) agric., nr. 28; Grid (1980): Iacob Urdea (84) agric., nr. 142; Pătru Urdea (79) agric., nr. 44; *Veneţia de Jos* (1980): Nicolae Stoica (85) agric., nr. 204; Ion Stoica (75) agric., nr. 93; Valeriu Loaţi (65) fierar, nr. 192; *Veneţia de Sus* (1980): Gheorghe Roşca (84) agric., nr. 26; Laurente Ovesea (87) agric., nr. 30; Ion Butu (87) agric., nr. 53; Gheorghe Ştefan (56) fierar, nr. 53; *Comana de Jos* (1980): Ion Itoafă (70) agric., nr. 255; Gheorghe Costea zis „Ştefănucă” (83) rotar, nr. 252; *Comana de Sus* (1980): Mihai Neamţu (77) agric., nr. 190; Iosif Comşa (73) fierar, nr. 66; C-tin Comşa (80) agric., nr. 20; *Cuciulata* (1982): Iacob Erhebea (77) agric., nr. 234; Ion Trifănean (88) agric., nr. 237; *Lupşa* (1982): Ion Chitea (84) agric., nr. 50.



Car de fân - Gh. Rotaru, Nr. 83.  
Făcut în anul 1900 în orașul  
Pentru ai

1. cut în epuosi; 2. epuosi cu blesu pe oște; 3. lioici de dămăci  
cu moroș; 4. lioici de dămăci (cu oșchi de lioici); 5. butuc rafi cu  
cere de la ep, care de la unu 6-5 rafi; 10 m fâs, 10  
în vâste; 7. oșchi de lioici; 8. doștu de pe roți; 9. oști; 10  
ștote; 10.- 10 doștu cu miniu; 11.- Biente; 12. in pui  
orului; 13. teștu în fâs (ștote); 14. curu; 15. laște  
ște mari (cșrimig de laște); 16. vâștu; 17. fâșce;  
17 fâșce; 18. țig; 19. laște; 20. curu  
teștu; 21. fâșce; 22. sistu; 23. laște (ștote)  
ștote; 24. cioștu; 25. curu de laște; 26. laște



Car de fân  
Hay car





elemente de mână

(m)  $Df =$  de 300000 roots

↳ car = de 50  
↳ car = de 40  
↳ telegraf = de 10

inf. Vichete Ghineaș n. 1911

An 1910 au fost puse în  
înalt țara de la un vârf până la  
nu s'au găsit și gumele și ci. m. ca. 2030.

(m) fier pe brațuri (Sisteme) bușni de 6-10

rișnăuri (fier pe carci = la țară sau  
ștăni = fier pe carci la țară  
bansingli = fier de la țară și oșe și în țară  
pt. vegetație și în țară, în  
nu se folosesc



=  $\cos$  de nișă =

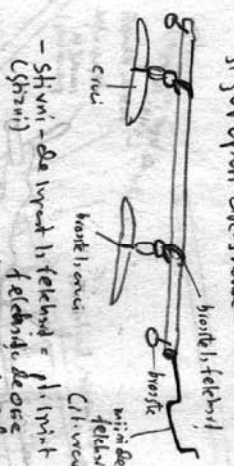
șerit h trapt = verși  
belug de țară și  
6-8 furci fier



șerit = halat - pe șerit și în de șerit  
furci de fier și în  
Vollin - pe șerit  
Călugă - pt. șerit de la țară



Felcher cu forjuri (Chereste) și surupuri de țară



felte = carci de țară de țară și în țară

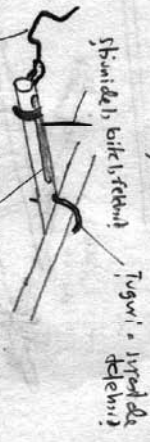
Lioș: fier pe țară = pt. vegetație la țară  
2 zăburi de țară și fier de țară  
1 m: ochi de țară. pt. țară de țară

carci de țară și fier pe țară  
în țară: bușni pe țară și  
în țară, pe țară și  
carci de țară = pt. țară și țară

fier pe țară și țară

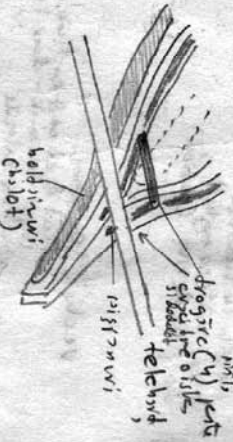
Teneș și fier pe țară

Telcher și țară:



ștăni = fier pe țară și țară  
nu se utilizează

carci fier pe țară (baltă) pe  
- țară de țară (baltă) pe  
- țară și țară



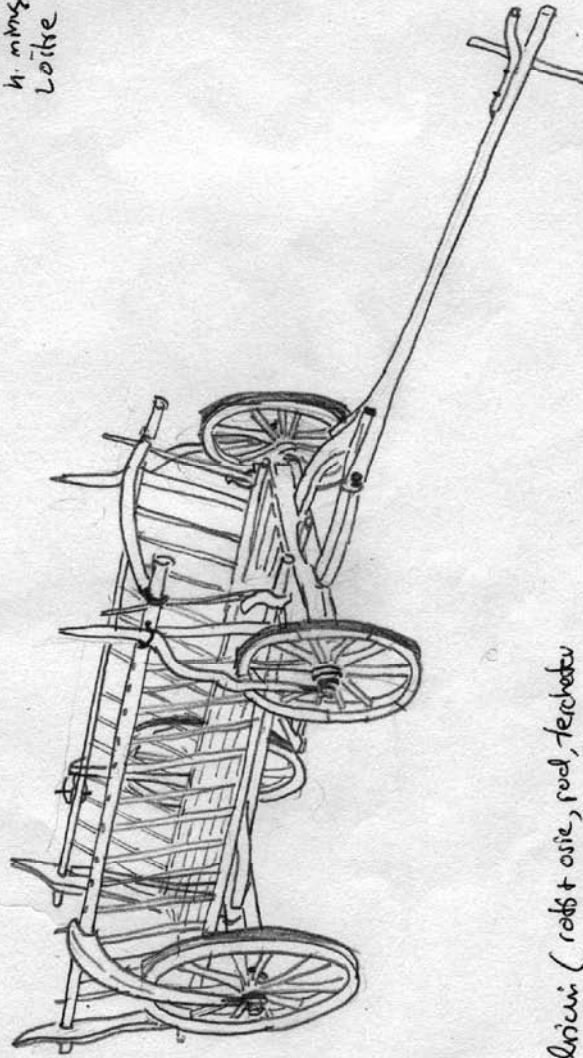
Terminologie utilizată pentru car  
Used terminology for the car

Trunchi: Rojoşca Straiş  
 Drăguş Nr. 64

Car mare pentru fân  
 (de ogaşie)  
 (car ab gârşis „el mare”)

confectionat: robr Zeredei Tâbru (Baciov)  
 aprox. în anul lui 1900  
 cândul de Scutru Lenghin, peis Zeredei, scut  
 + 1952: 76 cm, 90  
 Dimensiuni:  $\frac{30}{5} \leftarrow 122 \rightarrow \frac{30}{5} = 1,92 \text{ m.}$

φ roata dâmpis = 1,00 m.  
 roata dânte 0,87 m.  
 Prof. g = L = 2,68  
 h. la loitre = 0,66 m.  
 h. m. m. s. l. = 80 cm.  
 Loitre L = 3,35 m.



1511 curante: 2 dânci (roata oare, roat, ferbetu  
 cu mingimici)  
 roat dâmpis în mare mult  
 în cu cartige  
 fucul caritaii  
 Loitre cu roscol  
 4 leu (cota dâmpis imbricte  
 cota dânte cu feris)  
 151111 cu hudezsu și oltă pârâs la cotis  
 151111 cu 1ug dâmpis în calis de lemn.

Car mare pentru fân („car de ogaşie”)  
 Large hay cart („cart for the field work”)

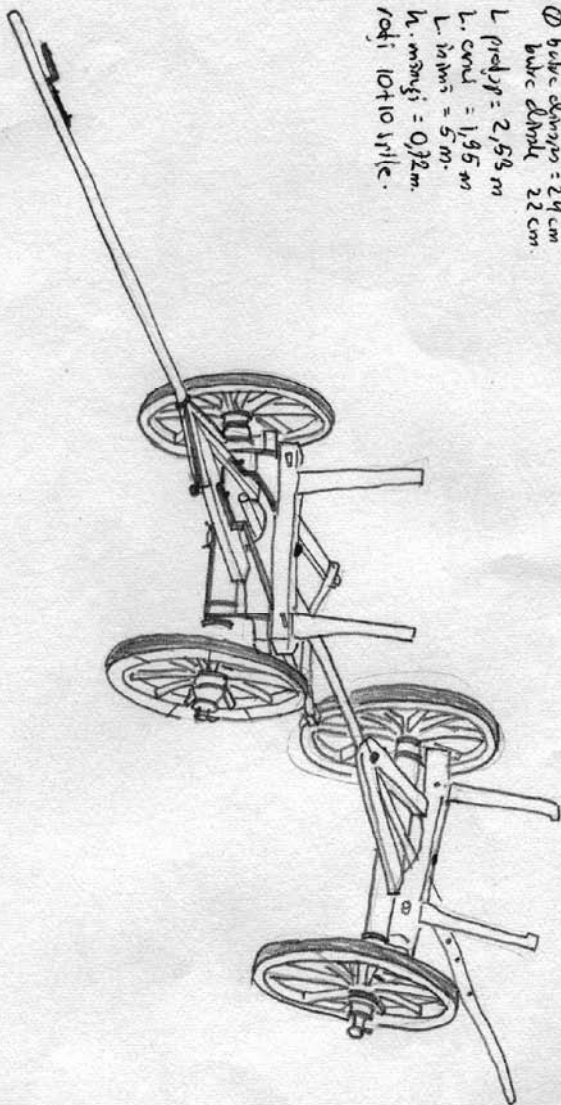
Proprietar: Yurevan Sofia  
 Dispoz Nr. 39.

Dimensiuni =  $\frac{116 \rightarrow 20}{5} = 1,46$

- $\Phi$  roți dălmăți = 96 cm.
- $\Phi$  roți dălmăți = 81 cm.
- $\Phi$  buche dălmăți = 24 cm
- buca dălmăți 22 cm.
- L. pridurj = 2,58 m
- L. curul = 1,95 m
- L. înălț = 5 m.
- h. mânăși = 0,92 m.
- roți 10+10 șticle.

Car de pădure  
 (trei sferturi)  
 un osie de lemn.  
 din le 2 hoi cu bivoli  
 L. maximă = 7 m.  
 minimă 5 m. } prin prelungirea înălț.

confectiuit: 1904  
 la fabrica Laca la  
 în anul acela cel de la 2-14 rșchi mundaș.



Parti componente: fuz  
 pridurj cu hotot mebl  
 4 roți cu osf și 10 șticle  
 cu buche cu dălmăți  
 2 dălmăți } Osie lemn cu blesom  
 peduși țepțe cu dălmăți țepși  
 țarșchetu cu mânăși  
 mobile.

Car de pădure („car de treisferturi”)  
 Forest carriage („three quarters carriage”)



## CUPRINS

### ASTRA 150 DE ANI DE LA ÎNFIINȚARE

Prof. univ. dr. Dumitru ACU

**150 DE ANI DE SPIRIT ASTRIST ..... 9**

Director general, Valeriu Ion OLARU

**COMPLEXUL NAȚIONAL MUZEAL ASTRA LA ANIVERSAREA ASOCIAȚIUNII  
PENTRU LITERATURA ROMÂNĂ ȘI CULTURA POPORULUI ROMÂN ASTRA ..... 12**

Prof. univ. dr. Dumitru ACU

**ASOCIAȚIUNEA ASTRA, IERI ȘI AZI - 150 DE ANI DE LA ÎNFIINȚARE ..... 14**

Octavian BOLOGA

**PREȘEDINȚII ASOCIAȚIUNII LA ANIVERSAREA A 150 DE ANI DE LA  
ÎNTEMEIEREA ACESTEIA ..... 21**

Pamfil MATEI

**ANDREI BÂRSEANU ÎN SLUJBA CULTURII ROMÂNEȘTI INDICE  
BIOBIBLIOGRAFIC, CRONOLOGIC\* ..... 45**

Mihai SOFRONIE

**BADEA GH. CÂRȚAN ȘI ASTRA ..... 57**

Radu VANCU

**CASA NAȚIONALĂ ȘI REVISTA TRANSILVANIA SAU MIRABILA NAȘTERE A  
TRUPULUI DE CĂTRE SUFLET ..... 61**

Prof. univ. dr. Elena MACAVEI

**ASOCIAȚIUNEA ASTRA ȘI EMANCIPAREA FEMEII ..... 63**

Delia VOINA

**ASTRA ȘI ACTIVITATEA MUZEOGRAFICĂ ..... 74**

Dr. Ioan LĂCĂTUȘU

**SURSE BIBLIOGRAFICE REFERITOARE LA ACTIVITATEA ASTREI DIN SUD-  
ESTUL TRANSILVANIEI ..... 81**

Carmina MAIOR

**MOMENTE DIN ACTIVITATEA DESPĂRȚĂMÂNTULUI ASTRA DIN CÂMPIA  
TURZII. DOCUMENTE DIN ARHIVA ȘTIINȚIFICĂ A MUZEULUI ASTRA ..... 96**

Dr. Ovidiu BARON

**BIBLIOTECA CENTRALĂ A ASOCIAȚIUNII ȘI BIBLIOTECARII SĂI – RAPORT  
ASUPRA UNUI PRIM SECOL DE EXISTENȚĂ – ..... 100**

Delia VOINA

**ANA GRAMA, ETNOMUZEOLOGIE TRANSILVANĂ. MUZEUL „ASOCIAȚIUNII”.**

**1905-1950, SFÂNTU GHEORGHE, EDITURA EUROCARPATICA, 2010, 328 P. .... 103**

## **CULTURĂ MATERIALĂ / PATRIMONIU MATERIAL**

Ciprian ȘTEFAN

**MUZEUL CIVILIZAȚIEI POPULARE TRADIȚIONALE ASTRA ÎN 2011..... 109**

Marius-Florin STREZA

**FINALIZAREA ORGANIZĂRII GRUPEI DE INDUSTRII TEXTILE HIDRAULICE DIN**

**CADRUL MUZEULUI CIVILIZAȚIEI POPULARE TRADIȚIONALE ASTRA SIBIU ... 139**

Constantin POPA

**ASPECTE ALE CIVILIZAȚIEI POPULARE TRADIȚIONALE ÎN SATE DE PE VALEA**

**CARASULUI, JUDEȚUL CONSTANȚA ..... 145**

Valerie DELEANU

**CARE TRADIȚIONALE ÎN ȚARA OLTULUI..... 154**

Mihaela GHERGHEL

**PREPARAREA PÂINII ÎN MĂRGINIMEA SIBIULUI: RĂȘINARI, GURA RÂULUI,**

**ORLAT ..... 177**

Elena GĂVAN

**TRADIȚII TEXTILE PE VALEA HÂRTIBACIULUI, ALȚÂNA, JUDEȚUL SIBIU.**

**STUDIU DE CAZ..... 185**

Camelia ȘTEFAN

**TEXTILE DECORATIVE DIN COLECȚIA MUZEULUI DE ETNOGRAFIE SĂSEASCĂ**

**„EMIL SIGERUS” ..... 194**

Dr. Anda-Lucia SPÂNU

**SCENE DE ETNOLOGIE URBANĂ ÎN IMAGINI ISTORICE ALE ORAȘELOR**

**ROMÂNIEI DE AZI..... 202**

## **CULTURĂ IMATERIALĂ / PATRIMONIU IMATERIAL**

Elena GĂVAN

**FENOMENUL DE SALVGARDARE A VECHILOR MEȘTEȘUGURI. OLIMPIADA**

**NAȚIONALĂ „MEȘTEȘUGURI ARTISTICE TRADIȚIONALE”. - REFLECȚII - ..... 235**

Dr. Elena BĂJENARU

**ICOANA PE STICLĂ DIN ȚARA FĂGĂRAȘULUI ȘI SURSELE DE INSPIRAȚIE.**

**EVANGHELIILE ȘI LEGENDELE APOCRIFE ..... 244**