

Mijloace de transport

Căile de comunicație și mijloacele de transport din zonă au fost determinate pe de o parte de relief, iar pe de altă parte de ocupații, meșteșuguri și necesitățile de schimb, între ele existând o strânsă conexiune. Similar celorlalte laturi ale culturii materiale populare românești, și într-un asemenea domeniu predomină aceeași unitate în diversitate¹.

Comunicațiile. În trecut, potecile și drumurile au jucat un rol de prim ordin, asigurând permanente legături între comune și sate. Factorii naturali — fînațe, pășuni, arătură, livezi etc. —, configurația locului precum și necesitatea scurtării distanțelor au determinat apariția unor anumite trasee, obținute în urma mersului intens pe aceeași fișie de teren. Cea mai îngustă cale, străbătută numai cu piciorul, *potecul*, avea o lățime de maximum 30 centimetri. Cînd acesta era mai larg, încît se puteau deplasa alături două persoane, tot pe jos, atunci se numea *cărăre*, iar *lăsătoarea* permitea coborîrea de pe o înălțime, de-a dreptul, fără a avea un itinerar precis, similar potecului și cărării. Între serpentinele unui drum, pentru scurtarea distanței se forma o *scurtătură*. La statornicirea unor legături permanente ale localnicilor cu cei de peste Carpați, un rol deosebit de însemnat l-au jucat plaiurile. În Munții Cindrelului plaiurile urmează culmile domoale pentru a se evita văile și suișurile obositoare². Cînd plaiul este mărginit în ambele părți de ridicături de pămînt, formează o *hulă*, iar ca urmare a circulației îndelungate și a eroziunii apelor apare o *ogașie* de lățimea unui coș de căruță. În vederea evitării unei ciocniri, animalele purtau tălângi sau clopote, iar atunci cînd se întîlneau două care, unul se demonta, pentru a face loc celuiilalt. Pentru încrucișări se foloseau porțiunile mai largi (*intorois*).

În afară de căile ce mergeau pe la Turnu Roșu și Valea Frumoasei, în tot evul mediu s-au utilizat două plaiuri. Primul începea la Crinț, trecea prin Pasul Dușilor și continua pe la Bărcul (pădure), Pietrosu, Strimba, Foltea, Cindrel, Piatra Albă, iar al doilea avea următoarea rută: Rășinari, Prislop, Golcin, Rîu Sadului, Valea lui Ivan, Porcoița, Tomnatec, Dudurugu, Voineag, Virful Galbina, Voineasa. Pînă la 1918 la Duși și Piatra Albă erau oficii de vamă³.

Pentru circulația căruțelor și carelor, de obicei în conexiune cu rețeaua hidrografică, s-au folosit și se folosesc drumurile județene și comunale⁴. Cele dintîi se impun prin întindere și însemnătate: Orlat — Fîntînele; Sibiel — Vale — Săliște; Jina — Săliște și Rîu Sadului — Tălmăciu. Ele fac joncțiunea cu șoseaua națională Rîmnicu-Vilcea — Sebeș la Tălmăciu și lingă Săliște. Dintre cele comunale amintim: Gura Riului — Orlat, Poplaca — Sibiu, Tilișca — Apoldu de Sus etc.

Apărute dintr-o necesitate, căile de comunicație au contribuit la desfășurarea în bune condițiuni a vieții economice a zonei. În zilele de tîrg, marțea și

vinerea, mărginenii soseau la Sibiu deplasându-se pe toate arterele de circulație, pentru a-și vinde produsele sau a cumpăra mărfuri industriale. La Săliște se ținea în fiecare luni târg, vestit în toată zona. Construirea unor căi în locuri accesibile peste Carpați a răspuns nu numai nevoilor economice, dar a avut și un însemnat rol etnocultural⁵.

Punți și poduri. În fața căilor de comunicație apăreau adesea obstacole naturale (piraie, riuri), încît punțile și podurile — mijloace fixe de trecere — erau necesare pentru asigurarea circulației permanente⁶. Traversarea Cîmbinului, Văii Sadului, Stezei etc. a constituit o problemă ce și-a găsit rezolvarea numai prin construirea unor punți și poduri, din lemn, de o mare varietate morfologică și funcțională.

Pentru trecerea pîrîurilor se folosea un singur trunchi de copac. La traversarea cu piciorul de pe un mal pe celălalt a unui riu se utilizau punțile din două sau trei birne așezate paralel, podite cu scînduri transversale sau longitudinale, cu balustrade. Cînd distanța dintre maluri era mai mică de zece metri se renunța la sistemul pilonilor. Pentru distanțe mai mari se întrebunțau picioare de lemn, așa cum întîlnim la puntea pivei lui Ivan din Sadu. Podurile din lemn au predominat pînă la sfîrșitul secolului al XIX-lea. Cînd lățimea apelor depășea opt metri se prevedeau piloni pe care se montau *urși* (grinzi transversale), avînd atît infrastructura cît și suprastructura din lemn. Ca excepție menționăm podul acoperit de la Gura Riului, cu o lungime de 15 m, existent la mijlocul veacului al XIX-lea, la care s-a aplicat sistemul *grinzii cu zăbrele*. Greutatea podului se sprijinea pe cele două *reazime* zidite din piatră la maluri, prin intermediul a patru *tiranți* și grinzi oblice⁷. Din cauza aplicării unui asemenea principiu nu mai erau necesari piloni la mijloc. De la începutul secolului al XX-lea crește numărul podurilor din piatră, cu o singură boltă, la construirea cărora se folosea ca mortar varul cald (stins). Astfel de poduri se întîlnesc la Rășinari, Tălmăcel, Sadu etc. Asemenea poduri există în țară încă din evul mediu⁸. În ansamblu, căile și mijloacele de comunicație din zonă se înscriu în aria civilizației tradiționale, ajungîndu-se, cu unele particularități, la rezolvări unitare pe tot întinsul României.

Un alt mijloc tradițional de transport l-a constituit *plutîritul* pe riurile Sadu și Cîmbin, menționat în documente în a doua jumătate a secolului al XIX-lea⁹.

De la sfîrșitul veacului al XIX-lea au apărut căile ferate, prin darea în exploatare a liniilor Sibiu—Făgăraș și Sibiu—Vințul de Jos, la 1891 și respectiv 1897. La începutul secolului nostru au fost construite în zonă și linii ferate înguste, cu scopuri forestiere¹⁰.

Locomoția. Pentru mersul pe jos, mărginenii foloseau bita, înfrumusețată cu motive geometrice. Ea ajută nu numai la urcat, dar și la coborît, îndeosebi pe timp ploios, încît pe pantă era considerată ca un *al treilea picior*. Bita, întrucît putea servi în unele momente și ca armă de apărare, se bucura în lumea păcurarilor de o mare prețuire: „Bita și cîinele nu se vînd, pentru că nu se pot plăti¹¹”. Iarna, peste nămeți și în lipsa pîrțiilor, se întrebunțau *virzobii* fixați pe talpa încălțămintei. Pînă la colibe se putea ajunge numai cu asemenea mijloace. În ultima vreme virzobii sînt întrebunțaiți numai de vînători. Pe ghețuș se utilizau *mîțele* sau *potcoavele*.

Dacă distanțele scurte se parcurgeau cu ușurință pe jos, pentru cele mari, îndeosebi în zona muntoasă, se prefera mersul călare. În acest scop, se așternea pe spatele calului o țesătură groasă de lînă, numită *ebîncă*, deasupra căreia se puneau șaua de lemn, fixată cu o curea (chingă) ce trecea peste ea și pe sub burta calului. De *fălcele* (părțile laterale ale șei) se prindeau scările și *pohila* (cureaua), ce trecea pe după crupă. Pe capul calului se puneau *căpeșanul*. Plaiurile întinse, obstacolele

naturale și lipsa șoselelor au condiționat practicarea pe scară largă a mersului călare atât la femei, cât și la bărbați. Femeile încălecau la fel ca și bărbații, afară de cele din Tălmăcel, care se așezau pe șa cu picioarele într-o singură parte.

Pe drumurile comunale, județene, naționale, în raport cu anotimpul și cu vremea, mărginenii se deplasau cu căruțe și sănii trase de unul sau doi cai. Căruța era ușoară, cu loitre și leuci, legată în fier, trasă de un cal. Sania de plimbare avea coșul de seindură de brad, mai înalt în spate, putînd călători cu ea pînă la cinci persoane.

Transportul. În funcție de dimensiuni, greutatea erau purtate în mîini, pe umăr, pe spate, în vase din lemn sau de ceramică, în traiste, desagi, saci etc. Într-o singură mînă se duceau *botele* (cofele), *corfele*, *straițele* (traistele). Adesea poienărencele își purtau copilul într-o *trocuță* (copaie) sprijinită pe șold. Pe umăr se duceau desagii și desăguții țesuți din lînă în patru ite.

Pe distanțe mici — în curte sau la moară — bărbații purtau sacii numai pe umăr, iar femeile pe spate. Dacă distanța era mai mare, sacul se desăgea prin împărțirea cantității spre extremități, încît povara atîrna mai mult în spate și mai puțin în față. Pentru o mai mare rezistență, sacii se țeseau din cînepă în patru ite.

Cînd greutatea erau voluminoase, pentru a înlesni ducerea lor, mărginenii recurgeau la pîrghii. La aducerea apei de la rîu se foloseau două prăjini, cioplite special, denumite *lemn de apă* (1,75 m), cu cîte un orificiu la mijloc. Prin cele două găuri și urechile ciubărului se introducea un ax transversal (*lemnus*). Doi inși puteau căra cu ușurință circa 60 litri. Pentru cărat *ploscoana* de fin se întrebuițau doi pari groși (4—5 cm), subțiați spre vîrfuri. Sarcina de fin se ducea pe umăr de către o singură persoană, cu un băț sprijinit oblic. Tot pe umăr se transporta cu cobilița.

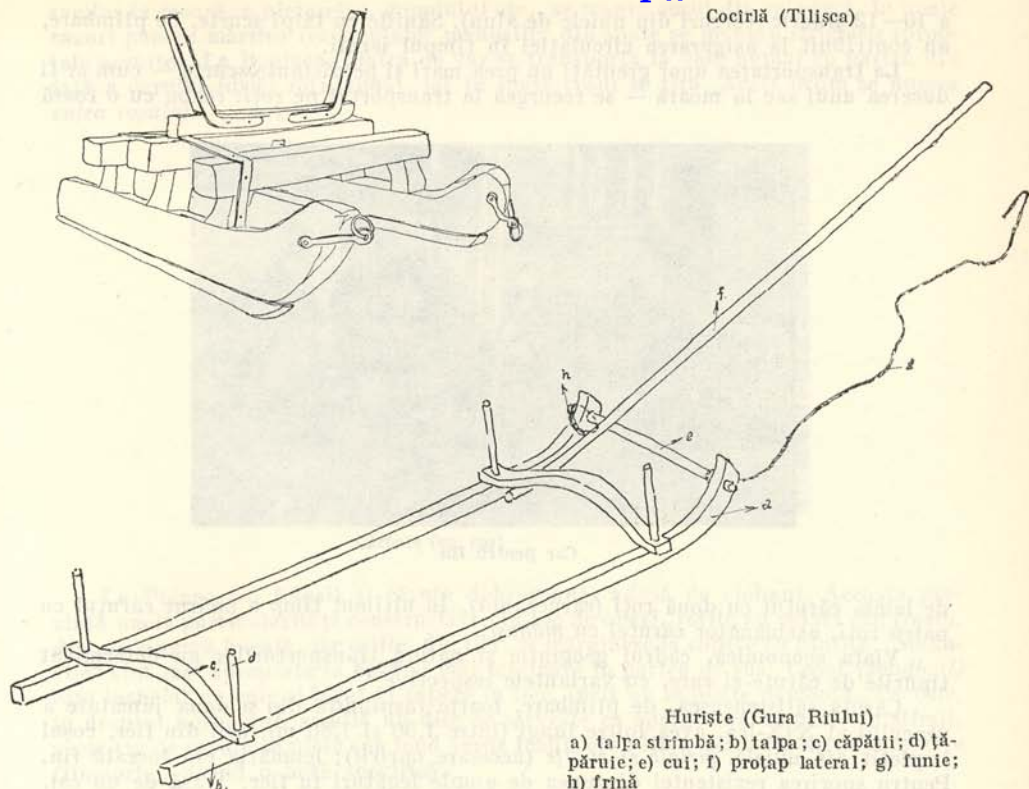
Relieful muntos și lipsa șoselelor, în unele locuri, au necesitat transportul pe cai, cu ajutorul desagilor mari. Astfel, finul se aducea și pe cal, în desagi de două foi sau cu două sarcini. Pentru fertilizarea solului gunoilor de grajd se căra în locurile mai puțin accesibile tot pe cai, în desagi sau cu *bădînci* (lădițe paralelipipedice). Transporturile de la stîna se efectuau cu burdufurile agățate de *oblinc* sau în desagi, așezați pe samarul măgarului, ori pe șaua calului.

Utilizarea roții, atestată pe teritoriul patriei încă la începutul mileniului al II-lea î.e.n.¹², a revoluționat transporturile.

O dată cu căderea zăpezii, se practica transportul prin alunecare, cu ajutorul a două tipuri de sănii de mînă: cu tălpile din două seinduri puse pe cant, tăiate curbat la capetele din față, ori asemănătoare cu cea trasă de animale, dar lucrată la o scară mai mică.

Lemnele de foc se aduceau din pădure cu sania trasă de mînă — azi pe cale de dispariție — numită *huriște* (Gura Rîului), *cătargă* (Tălmăcel), *cocîrlă* (Fintinele), care era compusă dintr-un proțap lateral, căpătîiele arcuite pentru evitarea pietrelor și o frînă dintr-un lanț circular. Împotriva alunecării se fixau, sub talpă, mițele, iar la vale, cînd viteza creștea, se folosea lanțul ce se lăsa sub talpă.

La strîngerea finului se întrebuițau o creangă cu mai multe ramuri la un capăt, numită *lîn*. După ce se încărea finul, *crucioiul* era legat cu o funie sau un lanț de care se prindea o gură de ham. Tîrnul era tras de un cal. Pentru transportul finului se mai folosea un par cu diametrul de circa 8—10 cm, mai gros în față și mai subțire în spate, lung de 3—4 m. După introducerea parului se lega crucioiul și finul cu cîte o frînghie. Existența pantelor a determinat generalizarea unui asemenea procedeu de strîngere a finului în locuri accesibile, de unde apoi era încărcat în căruțe sau care.



Huriște (Gura Riului)

- a) talpa strimbă; b) talpa; c) căpătii; d) țâpăruie; e) cui; f) proțap lateral; g) funie; h) frînă

Pentru tragerea buștenilor din pădure se întrebuița tînjaua de jug, cioplită din fag sau carpen, cu o lungime de 2,50 pînă la 3 m, după mărimea boilor. La îndoitură se introducea *hiara*, compusă din două verigi prinse prin două axe longitudinale, dintre care prima intra în partea inferioară a tînjelii, iar prin a doua trecea *cioflina*. Jugul se prindea de *tînjală* cu o verigă numită *hobot*. Cu ajutorul tînjelii se puteau tîri cu ușurință trei bușteni. Din cauza reliefului muntos, la pădure se lucra mai mult cu boii, decît cu caii, deoarece ei frînau mai ușor și erau mai rezistenți la transportul poverilor.

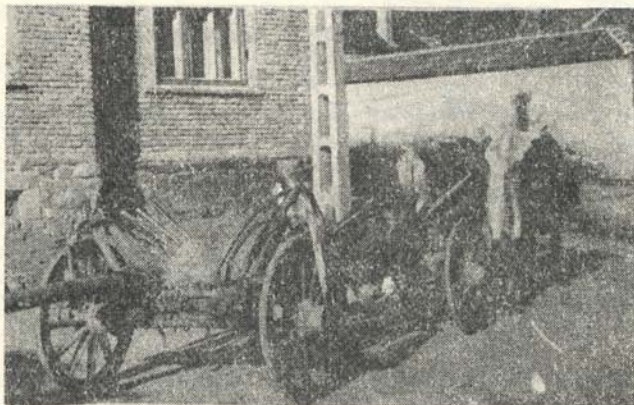
Spre deosebire de acest mijloc de transport, *cochirla* este cu mult mai evoluată. Pe pantele prea înclinate, cu o astfel de sanie se lucra vara la fin. Ea se monta la fața locului, fiind trasă de un cal. În zonă întîlnim două tipuri de cochirle: la Sibiel tălpile din față se montează pe *tîrlie* (sanie mică), pe cînd la Tălmăcel, în *țâpăruile* din față se introduc *cioacele* (părțile curbe) ce ajută la cîrnit.

În timpul iernii, aducerea buștenilor se făcea prin alunecare, iar în continuare cu tînjala și cu *circie* (fieruțe), prevăzute cu cîte 2—4 limbi, care se prindeau cu lanțuri de o verigă (ochi). Spre deosebire de tînjala de jug, la *circie* se înhămau caii. Transportul buștenilor se mai făcea cu o sanie cu tălpile scurte, trasă de boi sau de cai, numită *sanceu* (Gura Riului), *cocirlă* (Tilișca), *tîrlie* (Sibiel).

Pentru trebuințele zilnice se utiliza sania obișnuită, cu tălpi (lungi de circa 3 m), *lese* și pod. Cînd se căra fînul, pe *oplene* se așezau druggii, în vederea susținerii

a 10—12 grădele (cercuri din nuiete de alun). Săniile cu tălpi scurte, de plimbare, au contribuit la asigurarea circulației în timpul iernii.

La transportarea unor greutăți nu prea mari și pe distanțe scurte — cum ar fi ducerea unui sac la moară — se recurgea la transportul pe roți: roaba cu o roată



Car pentru fin

de lemn, căruțul cu două roți (căruceanul). În ultimul timp a apărut căruțul cu patru roți, asemănător căruței cu *mănuși*.

Viața economică, cadrul geografic și natura transporturilor au determinat tipurile de căruțe și care, cu variantele respective¹³.

Căruța săliștenească, de plimbare, foarte răspândită din a doua jumătate a veacului al XIX-lea, avea loitre lungi (între 1,50 și 1,80 m), osii din fier, coșul împletit din nuiete, *șirigle* și *rudițe* (necesare opririi); lemnăria era lucrată fin. Pentru sporirea rezistenței dispunea de ample legături în fier. Trasă de un cal, înlesnea o deplasare rapidă.

Căruța de trei sferturi avea dimensiunile celei de doi cai, dar cu lucrătura mai ușoară (lemnul și legatul în fier). Tipul menționat era numit „adunat”, deoarece fundul mai strîmt și leucile mai înalte (fiecare cu 4 cm) făceau ca loitrele să fie mai puțin înclinate și astfel se reducea suprafața de încărcare. Prin montarea rudei sau rudițelor, căruța de trei sferturi putea fi trasă de un cal sau doi.

Comparativ cu aceasta, căruța de doi cai era mai masivă, avînd loitrele lungi între 2,40—3,80 m. Cînd acestea erau înfundate cu scîndură purtau denumirea de *lese*. La Sibiel și Gura Rîului, la căruța cu loitre, în funcție de povară, în față se montau leucile, iar în spate strîmbele. Lungimea loitrelor a evoluat de la 3 m pînă la 4,30 m.

Spre deosebire de căruța de plimbare, *căroaia* era lucrată mai solid, cu osii din lemn, pod mai lat, coș din scînduri demontabil și *mănuși*. Ea era adaptabilă diverselor necesități. Carul de munte sau căruța de pădure se compunea din *dricuri*, *ferchetu* cu *mănuși* scurte și inimă lungă. Trunchiurile foarte lungi se legau cu lanțuri de dricurile din față și din spate. Cînd se mergea numai cu partea din față, se numea *tileagă*. Pentru fin se așezau drugii pe ferchetu și podul din spate, iar inima era mai lungă; grădelele de alun treceau pe sub „inimă” și se sprijineau pe drugii. Un asemenea procedeu de cărat fin se practica între localitățile Jina și Gura Rîului. În schimb la Poplaca, Rășinari, Sadu se folosea un cadru din lemn așezat pe ferchetu și podul din spate, numit *scifiță* sau prăjini. Pentru transportul

sacilor la moară, a pietrelor, gunoiului etc., se monta coșul din scinduri. În unele cazuri pentru mărirea rezistențelor mânușilor din spate se montau *strîmbele* (propetele arcuite). La Poplaca, piatra de var se transporta la vale numai cu partea din față a carului (dric, roți, rudă), iar în spate coșul se țira. Acest drum se numea *calea coșului*.



Căroaie (cu coș)

La Poiana s-a folosit și căruța dobrogeană, adusă de ciobani. Aceasta prezintă unele particularități constructive. În loc de obezi, roțile au colaci din frasin, dintr-o singură bucată, iar osiile, din fier, se mărginesc la capete cu piulițe. „Mănușile“ sînt mai apropiate la bază și mai înclinate în partea de sus. Coșul (*sandteul*) este încheiat cu cuie și legat la capete în fier, încît nu se poate demonta. Pe osie, în dreptul butucului, se află un disc ce servește ca apărătoare de praf. În sfîrșit, acest tip de căruța se picta (pe fond verde închis erau liber desenate diferite motive fitomorfe), avînd o notă specifică.

Cel mai încăpător vehicul era carul, tras de o pereche de boi. Pentru pădure, acesta se compunea din dricuri, roți și inima lungă; pentru căratul finului se adăugau drugii, grădelele, furcile și prăjina: la transportul pămîntului se montau lesele și leucile, procedîndu-se la fel cînd se mergea la moară. Toate aveau osiile din lemn de fag. În funcție de greutatea poverii, lungimea loitrelor varia între 2 și 3,80 m.

Dintre sistemele de frînare mai răspîndită era imobilizarea ambelor roți, sau numai a uneia, cu ajutorul lanțurilor. Un capăt al lanțului se prindea de cuiul de la dric sau piciorul rudei, iar celălalt se agăța cu cîrligul de spiță, utilizîndu-se pe pămînt și pe gheață. Pentru frînarea roții din spate se mai întrebuița *opri-toarea* sau *troaca* lucrată din lemn (mai recent din fier). Prinsă cu un lanț de inima carului, aceasta se folosea cînd șoseaua era pietruită. Un alt mijloc de frînare este acela al *șarlăului*. Prin învîrtirea axului cu filet, roțile din spate erau imobilizate de un lemn rotund ce apăsa transversal (*șarlău*). La căruțele de plimbare se practica frîna cu saboți, strînși cu o manivelă aflată în față, lateral. Pentru oprirea căruței în pantă se folosea mișa (o furcă cu coadă de lemn și doi colți de fier).

În vederea tracțiunii cu caii se întrebuițau hamurile din piele. De pieptar și *crucioi* sau *crucioi* se prindeau capetele *trăgătorilor* sau *șleaurilor* din piele, lanțuri ori cînepă. Căpețeanul se punea pe cap, spre deosebire de căpăstru, care se folosea cînd calul sta în grajd sau era dus la adăpat. La căpăstru nu existau zăbale. Hamul avea două părți distincte, fiecare cu un rol funcțional deosebit. Partea

de tras era formată din piept și trăgători, iar cea de oprit consta din spate și opritori. Cele două părți se legau între ele cu curele ce mergeau paralel cu șira spinării ori se încrucișau pe spatele calului. Gura de ham servea doar pentru tras. Rudițele sau ruda prinse cu curelușe sau lanț de pieptul hamului foloseau la oprit vehiculul.

Jugul de boi și ruda (proțapul) se ciopleau din mesteacăn. Cu ajutorul jugului se frînează mult mai ușor.

Dezvoltarea industrială s-a răsfrint și asupra căruțelor, roțile tradiționale fiind înlocuite cu cele din metal și pneuri.

Note

¹ PAMFILE, 1910; PAPAHAĞI, I — III; CONEA (red.), 1940, II; DUNĂRE (red.) 1963a; DUNĂRE (red.), 1972a, I; BOCȘE, 1971—1973, 373—389; ZDERCIUC, 1963, 37—46; FOAMETE, 1957, I, 18; SOMEȘAN, 1942, 105—109; EMINET, 1959, 3; SMITH, 1941, 242; *Îndrumări pentru monografiile socio-logice*, VI, 1940, 57—59.

² PĂCALĂ, 1915, 326. Comp. VUIA, 1926, 46; MOGA, 1973, 86; DRAGOMIR, 1926, 248—250.

³ SIMU, 1895, 40; MOLDOVAN, 1911, 4; BORZA, 1913, 13; DĂIANU, 1934, 75.

⁴ HAȘEGANU, 1941, 11; BADEA, CALOIANU, DRAGU, 1971: *harta Județului Sibiu*; ALBESCU, 1966, 11; NĂGLAR, 1970, 193; POSA, MIHALIK, 1966, 14; POPA, 1969—1973.

⁵ DUNĂRE, 1964b; 1965.

⁶ IRIMIE, 1974—1975, 137.

⁷ MUZEUL TEHNICII POPULARE, Dosar „Pod acoperit Gura Riului“.

⁸ C.C. GIURESCU, 1973, 32.

⁹ A S S, fond Primăria orașului Sibiu. Acte prezidiale nr. 82/1866; MUNTEANU, 1896, 47; FOAMETE, 1967, 18 mss.

¹⁰ ALBESCU, 1938, 100; CEBUC, MOCANU, 1967, 129; A S S, fond Comunal, Sadu, 3100, 53.

¹¹ DRAGOMIR, 1926, 246; HERSENI, 1941.

¹² HOREDȚ 1970, 145.

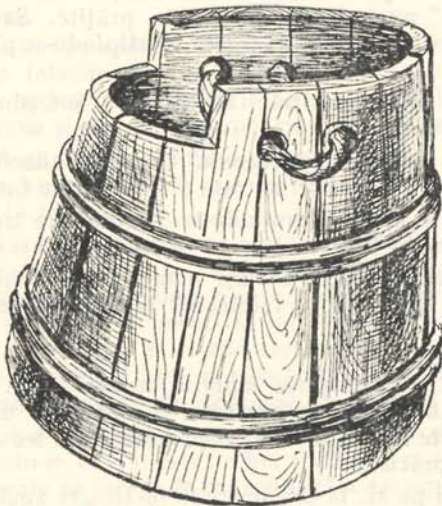
¹³ Comp. DUNĂRE, 1973, 617—629.

Deși, în linii mari, constatăm aceleași faze și procedee la preparatul produselor (brinză de burduf, telemea etc.), chiar de la un cioban la altul aflăm unele deosebiri.

Mulsul se făcea în găleți confecționate de un dogar din sat. Apoi se strecura laptele prin „strecură“ de lână în căldarea de aramă cositorită în alb; se da cheag



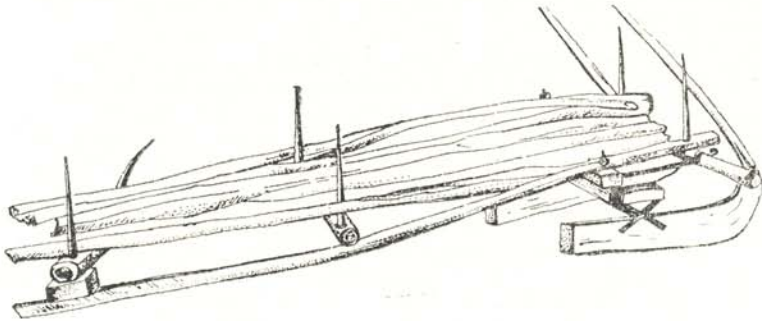
Mulsul oilor (Stina Dosul Leului —
Boița)



Găleată de muls (Stina Șteflești —
Fintinele)

pînă era laptele cald (chiagul se prepara din „rînzele“ de la mieii, iezii și viței, în care se punea sare); se amesteca laptele cu țancul, ca să se închege, și se punea căldarea acoperită lingă foc; se considera că laptele a luat chiag „dacă se spoiește pe deșt“⁹⁵, „se taie cașul cu cuțitul; iarăși se acopere și iese zărul peste el; apoi

În timpul iernii, principalele îndeletniciri ale mărginenilor erau *ceputul*, *cojitul* și aducerea groșilor, inclusiv pentru scos buștenii din pădure cu *huriștea* (Gura Rîului), *cătarga* (Tălmăcel), *cocirla* (Fîntinele), un lemn lung (1,50 m), cunoscut în genere sub numele de *rudă*. Pentru fixarea piciorului pe bușteanul alunecos, ca în toți Carpații României, în perioada înghețului, aceștia legau sub opinci, iar mai târziu sub



Cocirlă, pentru transportul lemne iarna

bocanci, câte o *miță* (potcoavă) cu patru sau șase colți. Mițele erau întrebuințate și la urcatul pe scocuri, ceea ce permitea o scurtare a drumului de străbătut și o reducere a efortului uman²⁴. Acestea s-au bucurat de o largă utilizare și când, din secolul al XIX-lea, ruda a fost înlocuită cu *șapinul*, introdus în zonă de muncitorii forestieri italieni, mult mai eficace în operațiile de *corhănit*, adică la ridicat, rostogolit și tras buștenii pînă la *loc de boi* (*adunatu la cale*)²⁵. Frecvența utilizare a acestei unelte forestiere (întregită cu o coadă de lemn lungă de 1,20—1,30 m), mai rezistentă și mai lesne de mînuit, a dus la generalizarea în zonă a denumirii celor patru elemente componente ale *șapinului* propriu-zis (piesa din oțel): *barba* șapinului (partea dedesubt), *muchia* acestuia (partea de deasupra), *tabla* (corpul) și *virful* șapinului.

De la *loc de boi*, pînă în afara pădurii, la *loc de car*, pe muchii de dealuri etc., trunchiurile groase de brad sau de fag erau trase cu *tînjala*, prinsă de jugul boilor. În acest scop, se bătea un cui cu verigă în capătul grosului, prin această verigă se petrecea un lanț, care la rîndu-i era agățat de cîrligul tînjelii. Când se foloseau de cal, pregăteau o *prăjină cu cîrlige, cruci, și strimbături*, fixată de ham. Pînă la joagăr, iar mai târziu pînă la fabrica de cherestea, buștenii erau transportați cu *carul de lemne* tras de boi, sub forma plutăritului forestier sau cu scoel (citerna, jilipul).

Carul de lemne, numit și *carul de pădure*, era foarte solid construit, potrivit căilor strîmte și povîrnite din munți, roțile dinainte erau mai mici, osiile și podurile foarte rezistente, iar inima foarte lungă²⁶.

Ca și pe Rîul Sebeș, pînă în ultimul pătrar al secolului al XIX-lea, la Rîu Sadului și Gura Rîului, pe rîurile Sadu, Cibin etc. s-a practicat un intens *plutărit forestier*²⁷, sub forma plutăritului liber (mai cu seamă lemne de foc) sau cu plute închingate (mai cu seamă bușteni pentru construcții). Deoarece debitul Cibinului devenise insuficient, s-a practicat sistemul stăvilarelor. Cu ajutorul acestora se formau lacuri pentru acumularea buștenilor, care, prin deschiderea obloanelor (cu scripete), erau minați de apă, pînă aproape de Gura Rîului, sau cel puțin pînă la Pisc, de unde erau încărcăți în care. Prin marea ei vechime în zonă, în județ ca și în celelalte zone carpatice, *această modalitate tradițională de transport forestier prezintă o deosebită importanță etnoculturală*, relevînd o dată mai mult *continuitatea la populația mărgineană a unor procedee ocupaționale corelate cu valorificarea bogatelor surse forestiere locale*.