



*Prezervarea și valorificarea
patrimoniului: istoria mijloacelor
de transport din județul Sibiu
reflectată într-o
„Biblioteca pe roți”
- platformă digitală dedicată
și expoziție itinerantă*

http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/
Acțiune susținută de Consiliul Județean Sibiu

Acțiune susținută de **Consiliul Județean Sibiu**
Agenda culturală 2016



CONSILIUL JUDEȚEAN
SIBIU



Partener:

CONSILIUL
JUDEȚEAN
SIBIU



ȘCOALA POPULARĂ
DE ARTE ȘI MESERII
"ILIE MICU" SIBIU

**ȘCOALA POPULARĂ
DE ARTE ȘI MESERII
"ILIE MICU" SIBIU**

Introducere

Publicația a fost concepută în cadrul documentării pentru proiectul intitulat *Prezervarea și valorificarea patrimoniului: istoria mijloacelor de transport din județul Sibiu reflectată într-o „Bibliotecă pe roți”- platformă digitală dedicată și expoziție itinerantă*, proiect care are ca temă mijloacele de transport și comunicare din județul Sibiu digitizate din colecții de patrimoniu, în limbile germană și română. Colecțiile avute în vedere sunt cele de periodice, cărți, documente de arhivă și imagini vechi.

Proiectul a fost inițiat de Universitatea ”Lucian Blaga” din Sibiu și derulat prin intermediul *Bibliotecii Universității ”Lucian Blaga”*, în parteneriat cu *Școala de Arte și Meserii „Ilie Micu” din Sibiu*, în arcu cronologic al lunilor aprilie - noiembrie 2016, fiind cofinanțat de **Consiliul Județean Sibiu** prin Agenda Culturală 2016.



Dimensiunea antropologică și istorică a transporturilor

Spațiul și timpul sunt două concepte de mare importanță în universul filosofiei. În concordanță cu *Dicționarul de Filozofie*, cele două concepte desemnează *formele de bază ale oricărei existențe [...] categoria de spațiu reflectă raporturile de coexistență dintre obiecte sau fenomene sau dintre părțile lor, respectiv întinderea, distanța, poziția lor [iar] categoria de timp reflectă durata de existență a obiectelor și fenomenelor, simultaneitatea sau succesiunea lor*. Definiția de mai sus trebuie privită prin prisma faptului că spațiul și timpul reprezintă forme obiective de existență a materiei în mișcare (Dicționar, 1978: 656, 462).

Or, nu poate fi gândită, la modul general, ființa vie fără mișcare, nu poate fi gândit, în mod particular, omul fără atributul mișcării sale în spațiu. Aceasta presupune deplasarea individului pentru găsirea surselor de hrană, pentru identificarea sau ridicarea unor adăposturi, pe scurt, pentru supraviețuire. Existența umană, atât ca ființă materială (metabolism și relația cu mediul), cât și ființă culturală posesoare de spiritualitate (în raport cu mediul social, precum și cu cel natural, generatorul resurselor) introduce în ecuație noțiunea de transport (Deleanu, 2011: 27).



Icoană pe sticlă. Sf. Ilie. Țara Oltului
Copyright: Muzeul ASTRA-1442-OC

Sub raport antropologic, transportul se desfășoară pe trei paliere: *generator* (mijloacele de transport fiind o creație a omului (Deleanu, 2011:26), *funcțional* (se regăsește în majoritatea activităților ocupaționale (Deleanu, 2011: 29) și *cultural* (prin imaginile mitico-religioase ale transportului, de genul *sfinților călăreți*: Sf. Gheorghe ș.a. (Deleanu, 2011: 32).

Mijloace de transport acționale de energie umană

La această categorie intră atât *mijloacele de transport prin purtarea poverii pe corpul uman*, cât și *mijloacele de transport prin rulare folosind tracțiunea umană*. În primul caz, este vorba atât despre transportul în relația cu corpul uman, cât și despre transportul cu ajutorul părților corpului uman. În cel de-al doilea caz, este vorba despre mijloace de transport la care, pentru deplasarea poverii, se recurge la rulare / rostogolirea pe cilindri sau pe roți.

Mișcarea în spațiu se realizează prin intermediul locomoției, folosind pentru deplasare picioarele, în timp ce brațele și restul corpului au menirea de a susține povara (Sofronie, 1985: 288).

Mijloacele de transport prin purtarea poverii pe corpul uman

În această categorie intră mai multe piese, dintre care menționăm doar câteva: *bățul de lemn* (sau *prăjina*) de diferite grosimi și lungimi, așezat pe umăr și care, atunci când este folosit, combină principiul pârghiei cu echilibrarea făcută de mână. Însă în cazul unor obiecte de mari dimensiuni, cum ar fi trunchiuri de copac etc., se multiplică atât numărul purtătorilor, cât și cel al prăjinilor, prin dispunerea în lanț a cuplurilor purtătoare, adică doi inși la câte o prăjină de legătură (Deleanu, 2011: 79-81).

Jugul sau *cumpăna* este o scândură care se pune pe gât și umeri, cu sprijinul mâinilor. Jugul se poartă doar transversal, pe direcția de deplasare (Deleanu, 2011: 84).



Chinga de transport are rolul de a lega povara fie direct de corpul uman, fie de mijlocul de transport. Din punct de vedere tipologic, putem vorbi despre chinga de gât, care, în majoritatea cazurilor, se pune de fapt pe piept și de chinga de umăr, care poate deveni una de șold (Deleanu, 2011: 86).

Albia de lemn sau *covata* este un obiect multifuncțional cu rol limitat de transport, de obicei pe distanțe mici, adeseori în gospodărie sau în casă, rar pe distanțe mai mari. De obicei au structura monoxilă realizată din cioplirea unui lemn gros, masiv. O covată poate fi cu sau fără mânere, în acest din urmă caz ele putând fi în număr par, de obicei două, uneori chiar patru (Deleanu, 2011: 94).

Coșul intră în categoria recipientelor împletite, îndeobște deschise, dar și cu grade variate de închidere, inclusiv cu capac, adică închidere detașabilă. Etimologic, putem vorbi de *coș* (plural *coșuri*), *leagăn* (diminutiv *legănuț*), *corfă* (diminutiv *corfiță*), *paporniță* etc. (Deleanu, 2011: 95-99).



Corfă

Copyright: Muzeul ASTRA



Chelteu
Cârța, județul Sibiu
Foto: Muzeul ASTRA

La categoria recipiente cu funcții de transport intră *ștergarul (chindeul), fața de masă*, unele piese de port popular, cum ar fi *poala, șorțul, gluga, cingătoarea, cureaua* (Deleanu, 2011: 101-102).

În categoria recipientelor textile purtate în mâini, la gât, pe umăr, pe spate, pe brațe, la șold, recipiente cu o largă diversitate de forme și mărimi, intră *traistele*. Ele erau de mai multe mărimi: *traiste mici (trăistuțe), traiste mijlocii, traiste mari și traiste de cal*. O traistă din primele trei categorii avea, cum pare firesc, denumiri locale: în Săliștea Sibiului și în satele din apropiere era cunoscută drept *straiță*, în timp ce la Poiana Sibiului, se numea *săcățeu* (Ittu, 2015: passim).



Traistă,
Poiana Sibiului, județul Sibiu
Foto: Muzeul ASTRA



Traistă,
Avrig, județul Sibiu
Foto: Muzeul ASTRA



Desaga (plural *desagi*), care fusese inițial o „*traistă dublă*”, se poartă, spre deosebire de alte recipiente textile, pe un sigur umăr. Ca și traistele, desagi au o veche tradiție etnografică, ocupațională și de ritual, devenind o marcă a individului și a colectivității rurale prin ornamentația specifică fiecărui loc de viețuire comunitară. De reținut că desagii au fost printre cele mai folosite mijloace de transport tradiționale (Pamfile, 1910: 285).



copyright: Muzeul ASTRA



Desagi, Amnaș, județul Sibiu
Foto: Muzeul ASTRA



Desagi, Sibiu
Foto: Muzeul ASTRA



copyright: Muzeul ASTRA

Există, de asemenea, recipiente de lemn folosite la transport, cunoscute popular ca *vase*, dar și ca *donițe* sau *cofe*, ele fiind, în general, confecționate din doage și strânse în cercuri de nuiete sau de metal. Majoritatea sunt deschise la gură și au toartă, rolul lor fiind deopotrivă de a transporta lichide, îndeosebi apă, dar și de a păstra lichidele acasă sau la muncile din câmp (Deleanu, 2011: 113).



Găleată de muls și butoiță de cheag,
Tâlmăcel, județul Sibiu
Copyright: Muzeul ASTRA

Un loc aparte îl au *găleata de muls lapte* și *putina*, cu precizarea că primul recipient era destinat transportului pe distanțe scurte, iar cel de-al doilea avea menirea de a depozita produse, în primul rând brânză, și de a transporta produsele pe distanțe mari.



(Pamfile, 1910: 165).

Găleată de muls
putine de telemea -
Rășinari, județul Sibiu
Copyright: Muzeul ASTRA



Plosca este un recipient închis, confecționat din elemente de lemn asamblate, rolul acesteia fiind de transport și păstrat lichide, la care i se adaugă și o valoare rituală. Tipologic întâlnim recipiente sferice, semisferice sau cilindrice (Deleanu, 2011: 118).



Ploscă,
Copyright: Muzeul ASTRA



Oală,
Copyright: Muzeul ASTRA

Oala intră în categoria recipientelor de ceramică având funcții gospodărești și de transport. Lutul ars, din care este confecționată, asigură o etanșizare eficientă pentru păstrarea ori transportul lichidelor sau a alimentelor la câmp (Deleanu, 2011: 119).



Uleior
Copyright: Muzeul ASTRA

Ulciorul de argilă, de obicei de formă sferică și cu gât îngust, poate fi întâlnit atât în varianta cu o singură toartă, cât și în cea cu două toarte (Deleanu, 2011: 122).

Găleata sau *căldarea*, cu varianta sa, *căldărușa*, intră în categoria recipientelor de metal, fiind purtată exclusiv în mână pentru transportul lichidelor pe distanțe relativ mici (Deleanu, 2011: 123).

În fine, ultimul element din cele selectate de noi este *burduful*, recipient închis din piele netăbăcită de animal (oaie, capră, bivol) pentru a păstra și transporta brânza în zonele pastorale; în trecut era folosit și pentru transportul apei, dar obiceiul respectiv a fost răspândit pe arii relativ restrânse (Deleanu, 2011: 124).

Mijloace de transport prin rulare folosind tracțiunea umană

Aici este vorba despre mijloace de transport la care, pentru deplasarea poverii, se recurge la rularea/rostogolirea pe cilindri sau pe roți. Un caz aparte îl constituie rularea pe role/bile, procedeu primitiv, dar larg răspândit în practică, cu scopul de a transporta obiecte de mari dimensiuni, cum ar fi trunchiuri de copac tăiate. Sunt folosite una sau mai multe role, care sunt mutate repetat în fața obiectului, condiția principală fiind ca aceste role să aibă suprafața netedă, pentru a asigura rostogolirea (Deleanu, 2011:171).

Roaba: roata acesteia, confecționată din lemn, ca și restul, poate să fie de diferite dimensiuni, dar este în general mică și plasată în fața corpului propriu-zis al vehiculului. În lumea rurală, roaba era folosită pentru poveri mici, transportate pe distanțe scurte, de obicei în gospodărie, la construcția caselor, până la marginea satului sau până la moară. Tipologic, cele mai frecvente sunt roabele cu picioare de sprijin la sol, iar mai rare sunt cele fără respectivele picioare. Mai există așa-numita *roabă-cărucior* cu două roți, aceasta asigurând un echilibru mai bun în transportul poverii (Deleanu, 2011: 172-173).



Roabă
Foto: Muzeul ASTRA

Tot în categoria vehiculelor de mici dimensiuni intră și *căruciorul cu două roți*, care este asemănător roabelor, dar care se manipulează prin tragere, spre deosebire de roabă, care este împinsă (Deleanu, 2011: 180).



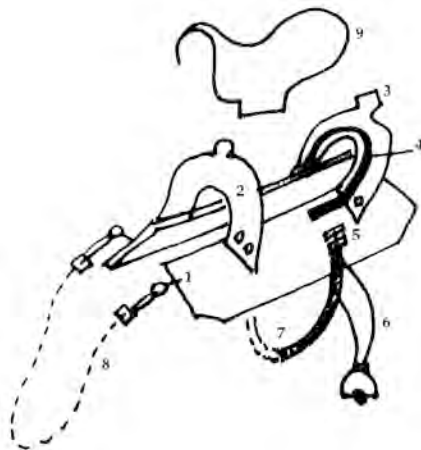
Mijloace de transport acționate de energie animală

Aici este vorba atât despre transportul pe spatele animalelor, cât și despre transportul prin rulare folosind tracțiunea animală.

Transportul pe spatele animalelor

Când vorbim despre transportul pe spatele animalelor avem în vedere calul și măgarul, cu mențiunea că astfel de transporturi au fost puternic influențate de ocupații (păstorit etc.), respectiv de formele de relief mai greu accesibile (munte, chiar deal). Utilizarea măgarilor, deși există ocupațional în cazul păstoritului, nu este o caracteristică majoră a transporturilor în România (Atlasul II, 2005: 279). Elementul folosit pentru acest gen de transport a fost *șaua* (la singular *șa* uneori *șea*; plural *șei*), cea tradițională constând dintr-un cadru, de obicei din lemn, adaptat formei spinării animalului, configurației anatomice a individului care călărește, dar și formei poverilor, acestea din urmă fiind așezate echilibrat, pe ambele laturi ale corpului animalului. Din punct de vedere tipologic, există două feluri de șei, una pentru călărit, special confecționată pentru „povara” numită *om* (*șa*, de obicei, din piele), și cealaltă pentru poveri propriu-zise (aceasta din urmă, în majoritatea cazurilor, din lemn). Relația om animal este diferită în cazul în care calul

sau măgarul este condus din șa, călare, respectiv din mers alăturat. Desigur, șaaua, oricare ar fi ea, are și elemente adiționale, majoritatea din piele (Deleanu, 2011: 65-67).



Șa, structuri:

1. „fălcele” („tălpici”);
 2. „oblâncuri”;
 3. „ciochină”;
 4. întărituri metalice („potcoavă”);
 5. orificii pentru curele;
 6. scară („scăriță”);
 7. chingă;
 8. „pohil”
 9. șa de piele
(se așează deasupra celei de lemn)
- Terminologie din Mărginimea Sibiului.



Mijloace de transport prin rulare folosind tracțiunea animală

Această modalitate de transport cuprinde vehicule mari, tracțiunea acestora fiind făcută prin înjugare (doi boi, vaci ori bivoli) sau prin înhămare (unul sau doi cai, chiar și măgari) (Deleanu, 2011: 191).

Din categoria vehiculelor pe două roți amintim *carul cu două roți (teleaga, cotiga)*, care folosește tracțiunea cu doi boi sau cu unul-doi cai, pe distanțe ce depășesc rar hotarul satelor. Se transportau astfel produse agricole, saci pentru moară, în special primăvara și toamna, când drumurile erau greu practicabile (Deleanu, 2011: 197).

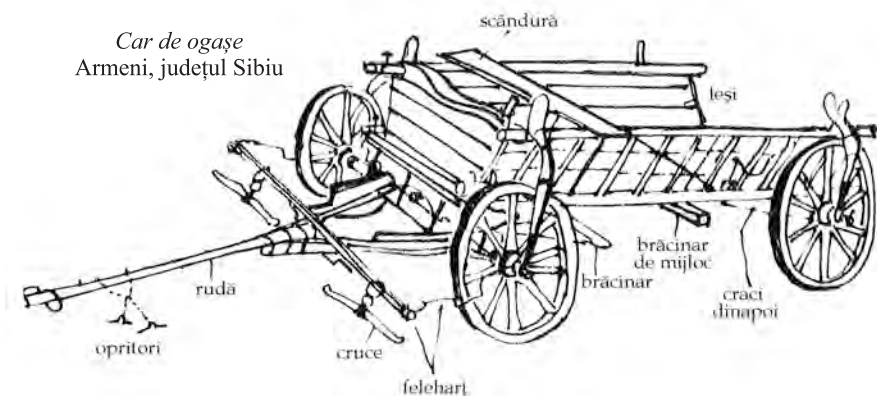


Teleagă
Foto: Muzeul ASTRA

Copyright Muzeul ASTRA

În schimb, *carul cu patru roți* a fost cel mai vechi vehicul tradițional utilizat în spațiul carpatic, atât de români, cât și de minoritățile naționale, acesta fiind folosit indiferent de condițiile de relief și absolut în toate localitățile rurale. În secolul al XX-lea a fost concurat de un vehicul mai ușor și adaptat transporturilor de marfă și persoane, căruța, dar carul a rămas principalul vehicul din gospodăria țărănească, deoarece corespundea cel mai bine ocupațiilor agricole tradiționale (Deleanu, 2011: 219). Ca forme zonale, întâlnim care de munte, cu dimensiuni, în general mai mici, folosite în zonele silvice montane pentru transportul lemnului, a fânului, mai rar a produselor agricole.

De asemenea, întâlnim subtipurile acestor care de munte, de genul *care de lemne*, *care de fân*, *care de bucate* sau *care de deal*, *care de șes* etc. (Deleanu, 2011: 221-224).



Căruța este un vehicul derivat din carul cu patru roți, dar mai mic decât acesta, fiind folosită, în general, la transportul poverilor pe distanțe mari și, ocazional, pentru transportul persoanelor. Tracțiunea este tot animală, doar că în locul boilor sunt puși caii. Pe lângă rolul amintit, căruța are și unul ceremonial, în cadrul obiceiurilor rurale (de exemplu, la nuntă). Principala calitate a căruțelor nu este cantitatea de povară, ci viteza de deplasare, datorită faptului că sunt trase de cai (Deleanu, 2011: 237-238).



Căruța de nuntă
Ludoș, județul Sibiu



Căruța poștalion
Rășinari, județul Sibiu

Imagini
din
Muzeul
ASTRA

Sania tradițională este un vehicul cu tracțiune umană sau animală, care are două tălpi, de obicei, de lemn, cu ajutorul cărora se deplasează prin alunecare pe zăpadă sau pe gheață. Dacă, astăzi, sania este folosită mai degrabă de copii, la începuturile sale ea a fost cunoscută din jurul anului 7000 î. Hr. a fost un mijloc de transport pentru vânătorii și pescarii Europei nordice, care, în acest fel, au transportat mai ușor diverse lucruri, împingându-le pe suprafețe alunecoase. Descoperirile arheologice au arătat că săniile vikinge au fost folosite nu numai pe zăpadă sau gheață, ci și în zonele mlăștinoase, precum și în cele cu belșug de iarbă (https://en.wikipedia.org/wiki/Sled#Historical_uses).

În zona județului nostru, *sania*, ca mijloc de transport, este larg răspândită, poverile transportate astfel fiind fân, lemn, produse agricole, mărfuri și persoane. Însă, în mediul rural, sania are și un rol ceremonial, fiind întâlnită la nunți și, în general, la obiceiuri sub formă de alai. Deși *săniile cu tălpi duble* sunt rare, acest gen a fost totuși atestat la Orlat (Deleanu, 2011: 152-153).



Foto: Muzeul ASTRA

Mijloace de transport acționate de energie mecanică și electrică

Tramvaiul de Rășinari

Mai înainte de a vorbi despre linia de tramvai electric Sibiu - Rășinari, va trebui să vorbim despre uzina electrică din oraș. În ziua de 12 martie 1893, Ministerul Economiei transmitea autorităților locale sibiene autorizația de construire a uzinei electrice și a unei linii de tramvai. Energia electrică trebuia să fie produsă de o hidrocentrală ce urma să fie construită în amonte de comuna Sadu, de unde curentul era transportat pe o distanță de 17 km. Proiectul prevedea alimentarea Sibiului și a localității Cisnădie, aflată pe traseul curentului (Stancu, 2014: 77).

Cât privește avantajele introducerii tramvaiului electric pe un traseu din afara Sibiului, economistul, jurnalistul și politicianul sas Carl Wolff (1849-1929), cu studii de Drept la Viena și Heidelberg, argumenta, în prelegerea *Tramvaiul electric*



Hermannstadt - Pădurea Dumbrava - Rășinari, în felul următor: *câte avantaje poate oferi tramvaiul! Înainte de toate este Pădurea Dumbrava, această minunată comoară pe care natura a oferit-o Sibiului și care n-ar putea fi pusă în valoare în toată splendoarea ei decât cu ajutorul tramvaiului electric. Mii de oameni s-ar putea relaxa la umbra stejarilor, în locuri retrase, pe cărări liniștite, după munca unei săptămâni sau a unei zile. [...]. Toate acestea ar atrage oaspeți de*

departe, nu doar de aici din țară, ci și din câmpia română, de unde fug de căldura de cuptor a verii, al căror acces va fi considerabil înlesnit după inaugurarea căii ferate de la Turnu Roșu. Aici vor găsi umbra răcoroasă a pădurii, prețuri mici și apropierea de un oraș confortabil, ce începe să semene tot mai mult cu cele din vest [...]. Tramvaiul electric din Sibiu trebuie să ajungă în locurile cele mai aglomerate ale orașului și să asigure legături spre locurile de interes turistic. [...]. Mă gândesc la următorul traseu: punct de plecare la gara centrală din Sibiu - cu o eventuală linie dublă spre Turnișor [...] dacă este posibil se va lua în considerare construirea unei șine cu ecartament normal, aceasta oferind avantajul inestimabilei oportunități de a cupla un vagon de tren la tramvai și a-l aduce direct în fața ușii comerciantului sau magazinului (Stancu, 2014: 79-80).

Încercările de a da în folosință o linie de tramvai Sibiu - Rășinari n-au dat roade de la bun început. Oficialitățile locale din Rășinari au decis, într-o ședință ținută la 1 decembrie 1910, înființarea unui drum de fier Sibiu - Rășinari, tot atunci hotărându-se ca localitatea să participe la spesele lucrărilor pregătitoare cu o mie de coroane din fondul drumurilor comunale, precum și din alte surse. Din păcate, hotărârea a rămas în arhiva locală, iar numai peste treizeci și cinci de ani, în vremea mandatului primarului Petru Vidrighin s-a reluat discuția pe această temă. După întâlniri între reprezentanții Primăriei Rășinari, cu cei ai Primăriei și Prefecturii Sibiu, precum și cu delegații Societății Tramvaielor Sibiu s-a anunțat hotărârea oficială a rășinarienilor de a înființa o societate pe acțiuni în scopul construirii liniei de tramvai, luându-se în discuție și problema terenului de șase metri lățime din pădure, aflat în proprietatea Sibiului, Primăria Rășinariului solicitând precizări privind condițiile de predare a respectivului teren. Ca răspuns, Primăria Sibiu a propus ca cedarea terenului să se facă cu titlul de chirie

pe termen îndelungat, iar în schimbul chiriei și valorii materialului lemnos, aceasta să primească numărul de acțiuni corespunzător.

Lucrările propriu-zise au demarat numai în 1948, primarul preot Brote obținând 9 km de șine și angajând 30-40 rășinăreni, plătiți de Primărie cu 1 kg de mălai pe zi în condițiile secetei din 1946-1947.

În această acțiune s-au implicat și soldații Regimentului 3 Căi Ferate, iar după o scurtă perioadă de timp, în duminica de 14 martie 1948, a avut loc solemnitatea inaugurării liniei de tramvai Sibiu-Rășinari, în entuziasmul unei imense mulțimi. Au fost arborate drapelul, iar casele au fost împodobite cu ramuri de brad, în vreme ce oaspeții au fost primiți cu fanfară. Această linie interurbană a funcționat la început fără fir aerian, printr-un sistem provizoriu format dintr-un motor Diesel de camion, ca generator electric, montat pe o remorcă. Linia respectivă a fost electrificată abia în anul 1951.

În anii '70 s-a renunțat la tramvai în municipiul Sibiu, păstrându-se doar linia Sibiu-Rășinari. Transportul de călători cu tramvaiul s-a păstrat, până în anul 2013, doar pe relația Sibiu (stația Cimitir) - Rășinari, în interiorul municipiului fiind înlocuit cu autobuze (https://ro.wikipedia.org/wiki/Tramvaiul_din_Sibiu).



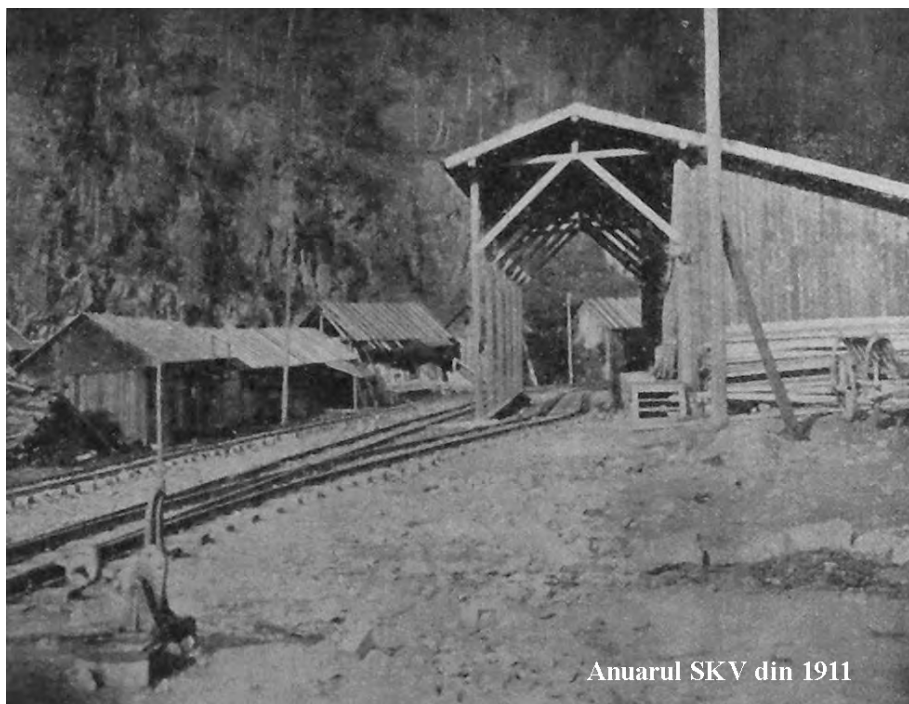
Funicularul



Istoria funicularului din Valea Sadului este strâns legată de desființarea Scaunului filial Tălmăciu (*Filialstuhl Talmesch*) în 1876, desființare care a dus la împărțirea patrimoniului scăunal între localitățile care făcuseră parte din respectiva unitate administrativă, adică între Tălmăciu, Tălmăcel, Boița, Turnu Roșu, Racovița, Sebeșul de Sus și Sebeșul de Jos. Rezultatul a fost predarea către comunele respective a 90.000 iugăre de păduri (1 iugăr = 0,5775 ha), contra despăgubiri, în timp ce 35.960 iugăre au rămas în proprietatea Adunării Naționale a Sașilor (Dumitrescu-Jipa, Nistor, 1976: 299). Adunarea și-a propus exploatarea pădurilor pe care le avea în posesie în zonă, iar după mai multe încercări nereușite, Cîsnădia vinde, în 1904, Fabricii de celuloză din Turda dreptul de exploatare a pădurilor pe care le deținea pe

Valea Sadului. Un an mai târziu, Adunarea Națională a Sașilor vinde firmei italo-maghiară Feltrinelli dreptul de exploatare a lemnului tot de pe Valea Sadului, contractul de vânzare-cumpărare fiind semnat la 17 decembrie 1906. Firma va cumpăra ulterior același drept de exploatare de la Tălmăcel, Sadu, Boița, Căineni, Malaia, Brezoi, Vaideeni, plus de la încă un număr de sate, acțiunea fiind una dintre cele mai îndrăznețe investiții din această parte de lume.

Locația firmei, stabilită la 3 km nord de Tălmăciu, cuprindea o suprafață de 22 iugăre, dezvoltându-se un vast șantier de exploatare a lemnului, din câmpul Tălmăciului până la Valea lui Ivan, adică aproximativ 30 km în amonte. La Valea lui Ivan, firma a pus în funcțiune un imens funicular, adus din Germania, care avea rolul de a scoate lemnul de pe valea superioară a Lotrului, precum și din masivele montane mai îndepărtate. Funicularul transporta zilnic 1.000 m³ de



material lemnos, iar de la Valea lui Ivan și până la Tălmaciu, materialul respectiv urma să fie transportat cu trenul, distanța estimată fiind de 35 km. Calea ferată îngustă, construită de firma Feltrinelli, parcurgea malul drept al râului Sadu, iar pe la barajul cascadei, îl traversa, oprindu-se în curtea fabricii. Trenul circula zilnic, dimineața vagoanele goale se deplasau în sus pentru încărcare, iar după-amiaza, vagoanele duse cu o zi înainte și încărcate, parcurgeau traseul invers, spre fabrică, în vederea prelucrării lemnului. Sfârșitul s-a produs la finele lui septembrie 1944, adică după întoarcerea armelor împotriva Germaniei, când zona Tălmaciu a fost puternic bombardată de aviația germană.

Ca urmare a bombardamentelor, fabrica a ars în întregime timp de două luni fără ca să se poată interveni în vederea stingerii focului (Stroia, ș. a.: 13).

Dar, din fabrica de la Tălmaciu mai ieșea o altă cale ferată, spre est, pe care circulau vagoanele încărcate cu material lemnos spre gara Veștem (Stroia, s. a.: 3). Cea de-a doua mare fabrică de prelucrare a lemnului a fost investiția Fabricii de celuloză din Turda, construcția fiind ridicată pe malul râului Sadu. Fabrica avea propria sa cale ferată, construită în paralel și la mică distanță de cea a firmei Feltrinelli până la Valea lui Ivan, după care străbătea un traseu care urma Sădurelul, afluentul din stânga al Sadului, din Munții Cibinului, acolo unde se aflau proprietățile forestiere ale orașului Cisnădie. Perioada de avânt economic a Societății a fost între 1905-1906, adică din anii de început ai investiției și până în 1935, când activitatea ajunge să fie drastic diminuată. Spre deosebire de firma Feltrinelli, care folosea și gara Veștem, Societatea trimitea lemnul prelucrat, se pare, numai fag la destinație numai prin gara Tălmaciu (Stroia, s. a.: 4).

Căile ferate

Atunci când vorbim despre căi ferate, se cuvine să amintim gara din Sibiu, care a fost dată în folosință la 11 octombrie 1872, gară localizată în Piața 1 Decembrie 1918, aceasta fiind cea mai veche și cea mai importantă gară din oraș. Sub raport istoric, menționăm că în a doua jumătate a secolului al XIX-lea s-au întocmit memorii prin care se solicita construirea unei căi ferate care să lege Budapesta de sudul Ardealului. Amintim aici doar pe cel redactat în 1855 de Camera de Comerț și Industrie din Brașov, de care, în acel moment, aparținea și Sibiu, precum și memoriul din 1867, al Comunității și Scaunului Sibiului, adresate Ministerului Comunicațiilor din Imperiul Habsburgic, ambele anterioare instaurării Dualismului Austro-Ungar din 1867. În acest sens, cancelarul aulic Dimitrie Moldovan afirmase, la un moment dat: *până când Transilvaniei îi vor lipsi mijloacele de transport moderne, locuitorii ei continuă să se considere tot atât de îndepărtați de Viena ca și de țărmurile Atlanticului* (Vulea, 2002: 269). Este posibil ca memoriul din 1855, amintit aici, să se fi făcut datorită faptului că la 20 august 1854 s-a inaugurat linia ferată Oravița-Baziaș, în lungime de 62,5 km, la început numai pentru transportul cărbunelui (*Kohlenbahn*), aceasta fiind *prima cale ferată construită pe teritoriul de astăzi al României*. Preluată la 12 ianuarie 1855 de către *Societatea Cezaro-Crăiască Privilegiată a Căilor Ferate Austriece* (St.E.G.), după unele îmbunătățiri, de la 1 noiembrie 1856 linia a fost deschisă și pentru transportul călătorilor (Brașcanu, 2012: 13).

În cazul Transilvaniei, conform planurilor elaborate la Viena și a rapoartelor întocmite de contele Toldalagi, care era președintele Comitetului nobiliar de cale ferată din Cluj, primele două proiecte urmau

să aibă următoarele trasee:

a) Arad – Simeria – Alba-Iulia – Sibiu – Turnu Roșu, cu joncțiune spre România;

b) Oradea – Cluj – Brașov – Pasul Buzău, cu joncțiune spre România (Brașcanu, 2012: 13–14).

Construcția căii ferate dintre Arad și Szolnok, inaugurată la 25 octombrie 1858, s-a făcut după un plan de dezvoltare a rețelei de căi ferate din estul Câmpiei Panonice; conform planului respectiv, linia aceasta trebuia să fie ulterioară punerii în funcțiune a căii ferate Budapesta – Szolnok, întâmplată la 1847, respectiv Szolnok–Debretin, inaugurată în 1857. După Unirea din 1918, partea aflată pe teritoriul României a fost preluată de compania română de stat CFR, iar gările de la Lökösháza și Curtici au devenit stații de frontieră. În zilele noastre, traseul în discuție este inclus în Coridorul IV Pan-European (https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83Szolnok%E2%80%93Arad).

A urmat construirea traseului feroviar Arad – Alba Iulia, care se dorea a fi prima cale ferată din Transilvania, inaugurarea având loc la 22 decembrie 1868, cu o întârziere de câțiva ani față de planul inițial din cauza dificultăților financiare. Până la finalizarea întregii lucrări, în iarna anului respectiv, asistăm la o premieră de parcurs, căci în dimineața zilei de 21 august 1868, la ora 9.00, din bătrâna cetate a Aradului a pornit spre Deva primul tren, remorcat de locomotiva cu numărul 17 și numele de *Maros–Porta*. O lună mai târziu, pe măsură ce lucrările au avansat, pe liniile stației Simeria și-a făcut apariția prima locomotivă cu abur. Însă data de 22 decembrie 1868 va rămâne definitiv înscrisă în istoria căilor ferate de la noi din țară, drept ziua nașterii primei căi ferate din Transilvania și momentul în care trenul său inaugural, remorcat de locomotiva ce purta numărul 8 și numele *Radna*, a parcurs integral toți

cei 211 kilometri care separau orașele Arad și Alba Iulia. (http://www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/cum-ap-rut-simeria-hart).

Intenția Ministerului austro-ungar al Comunicațiilor din ultimele decenii ale secolului al XIX-lea a fost de a realiza o legătură feroviară între Sibiu și calea ferată Arad - Alba Iulia, pe ruta Copșa Mică - Sibiu, lucru ce s-a finalizat prin punerea în funcțiune a acestei rute la 11 octombrie 1872, tot atunci fiind terminată și clădirea gării din Sibiu (https://ro.wikipedia.org/wiki/Gara_Sibiu).

Drumul din Sibiu spre Budapesta era destul de greoi, motiv pentru care autoritățile au decis să construiască o linie de cale ferată care să pornească din Vințul de Jos, de pe linia Arad-Alba Iulia prin Sebeș, direct spre Sibiu. Inaugurată la 25 noiembrie 1897, linia respectivă scurta distanța dintre Vințul de Jos și Sibiu de la 119 la 83 km (https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Sibiu%E2%80%933Vin%C8%9Bu_de_Jos).

O altă legătură importantă a fost cea între Sibiu și Avrig, finalizată la 13 septembrie 1892. Construcția respectivă a fost efectuată de compania privată *Aktiengesellschaft der Hermannstadt-Frecker Eisenbahn/ Societatea pe Acțiuni Calea Ferată Sibiu-Avrig* (Sigerus, 1930: 55). Tronsonul acesta a fost condiția pentru construirea căilor ferate spre Făgăraș, ulterior spre Brașov, precum și spre sudul transilvan, prin Pasul Turnu Roșu, spre granița dintre Imperiul Austro-Ungar și Regatul României.

(https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Sibiu%E2%80%933Avrig).

Calea ferată Sibiu-Făgăraș a fost inaugurată la 22 noiembrie 1892, iar Făgăraș-Brașov la 6 noiembrie 1908. Din cauza faptului că Guvernul de la Budapesta a refuzat orice sprijin financiar, sumele pentru

investiție - aproximativ 4 milioane de florini - au fost asigurate în mare parte de românii și sașii din comitatele Sibiului, Făgărașului și Brașovului. Despre făgărășeni aflăm că 64 de localități din comitatul omonim s-au îndatorat la bănci pe cincizeci de ani pentru a putea obține un credit de un milion de florini. Nu este de mirare că în acel 22 noiembrie 1892 a fost bucurie mare în toată zona, când primul tren de călători, frumos împodobit, a intrat în Gara Făgăraș.

(http://www.monitorfg.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=902:fgrenii-au-pltit-&catid=52:reportaje&Itemid=73).





Mocănița

Pe căi ferate înguste circulau odinioară multe trenuri cunoscute în România sub numele de Mocănița. În Maramureș, în Apuseni, între Sibiu, Agnita și Sighișoara, de la Castelul Corvinilor până la Ținutul Pădurenilor. Mocănițele erau parte din inima locului.

(<http://salveazamonumentul.blogspot.ro/2011/07/mocanita-linii-furate-cantoane.html>)

La sfârșitul secolului al XIX-lea, după trasarea liniilor principale de cale ferată din Ardeal, autoritățile cezaro-crăiești și-au propus să încurajeze inițiativele private locale în vederea construirii unor linii secundare, scopul fiind dezvoltarea zonelor rurale prin activarea transportului de produse agricole, forestiere și de călători. Astfel, cu sprijin financiar budapestan, baronul Apor, din Sighișoara, intenționează să construiască o astfel de cale ferată care să unească Podișul Târnavelor de Podișul Hârtibaciului. S-a ajuns, în final, la o linie cu ecartament îngust de 760 mm, standardizat în Imperiu, din cauza dificultăților de pe traseu, în special în zona Sighișoara-Brădeni. Mocănița era cunoscută în mediul săsesc sub numele Wusch sau Kaffeemühle ('Râșnița de cafea').

([https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita\(%E2%80%93Sighi%C8%99oara\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita(%E2%80%93Sighi%C8%99oara)))



Anul 1895 este cel în care *Societatea Căilor Ferate Locale Sighișoara-Sibiu* începe, la Sighișoara, construcția liniei de 48 de km până la Agnita și pe care o finalizează la

sfârșitul lui 1898, în ciuda întârzierilor cauzate de inundații. În 1910, calea ferată este prelungită cu încă 62 de km, pe ruta Agnita-Sibiu. Mocănița va traversa Agnita pe strada principală, împărțind-o cu autovehicule, trăsuri și pietoni. Atunci a fost dat în folosință și sectorul Cornățel-Vurpăr, de 13 km, iar astfel s-a ajuns la un traseu în lungime de 123 km. După Unire, operarea mocăniței va fi preluată de CFR (Kurt Breckner, l, c.). *Cu Mocănița au mers oamenii la oraș, cu Mocănița se făcea transportul, cu Mocănița mergeau copii în alte localități să învețe carte*

(<http://salveazamonumentul.blogspot.ro/2011/07/mocanita-linii-furate-cantoane.htm>).

Calea ferată este clasată ca monument istoric, sub codul SBIIa-B20923 în județul Sibiu, pentru secțiunea Sibiu-Brădeni, și MSIIaB20924 în județul Mureș, în secțiunea Brădeni-Sighișoara. *1 septembrie 2001 marchează încetarea a 91 de ani de mocăniță pe Valea Hârtibaciului, singura pereche de trenuri mixte pe zi fiind retrasă datorită [din cauza n. n.] lipsei fondurilor pentru întreținerea locomotivelor. A fost ultima cale ferată îngustă operată de CFR.* ([https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita\(%E2%80%93Sighi%C8%99oara\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita(%E2%80%93Sighi%C8%99oara))).

În prezent, asociația de voluntari din România *Prietenii Mocăniței*, împreună cu *Grupul Suporterilor din Marea Britanie a Căii Ferate Sibiu-Agnita (SARUK)* își propun promovarea proiectului *Mocănița* și revitalizarea traseului, de preferință în scopuri turistice și mai puțin utilitare (<http://www.sibiuagnitarailway.com/>)



Mijloace de transport acționate de energie hidraulică

Mijloacele acționate cu energie hidraulică se diferențiază de cele acționate cu energie umană, animală sau mecanică sub mai multe aspecte. Pe de-o parte, *solul* este un suport tare, dur, rigid, pe care mijloacele de transport se deplasează ușor. Relativa nemișcare a solului nu împiedică, dar nici nu ajută transportul, ceea ce face ca eficiența acestuia să depindă de mijloacele de profil acționate cu una dintre cele trei energii menționate mai sus. În raport cu mijloacele de transport, solul, ca pistă de deplasare, rămâne pasiv în activitatea de transport. În schimb, *apa*, care poate fi stătătoare sau curgătoare, influențează atât mijlocul, cât și modalitățile de transport (Vulcănescu, 1966: 6566).

Plutirea liberă (naturală) sau *plutirea sălbatică* este una neorganizată, însă nu întâmplătoare, ci intențională, condiționată de existența posibilităților de transport pe apă, mai precis pe apă curgătoare. Procedeele au fost folosite de la sfârșitul secolului al XVIII-lea până la mijlocul secolului al XX-lea pe râuri precum Mureș, Olt, inclusiv în Mărginimea Sibiului sau Țara Oltului pentru transportul lemnului tăiat în păduri sub formă de plute.

Plutele sunt semi-ambarcațiuni care folosesc curgerea apelor pe pantă, pe distanțe lungi (zeci, sute de kilometri), pe râuri cu debit mare și constant, folosind superior experiența plutirii libere, dar solicitând efort fizic și experiență umană specializată (plutași) pentru dirijare. Întotdeauna a existat o deosebire între plutele mici și cele mari.

Plutele mici alcătuite din bușteni sunt mijloace de transport improvizate sau realizate intențional pentru distanțe scurte și pentru poveri mici, inclusiv pentru traversarea unor ape puțin adânci. Dirijarea se face manual, folosind prăjini sau pari prin împingerea pe fundul apei.

Plutele mari, realizate, de asemenea, din bușteni, presupuneau existența unui plutărit organizat, cu scopul de a transporta materialul lemnos rezultat din exploatarea forestieră. Singure sau în convoi, plutele mari erau conduse/dirijate de personal specializat (plutași), care aveau la dispoziție instalații simple de conducere/cârmire la unul sau la ambele capete. Ambarcațiunile acestea aveau și condiții de asigurare a vieții echipei de plutași pentru timpul de plutire, de obicei, de câteva zile. *Convoaiele mici* constau, în general, din trei plute mari ordonate una după cealaltă, în timp ce *convoaiele mari* cuprindeau până la douăsprezece astfel de semi-ambarcațiuni (Deleanu, 2011: 266-270).

Podul plutitor face parte din categoria mijloacelor de traversare a cursurilor de apă. Era format din două vase (ambarcațiuni) simetrice, unite printr-o podină, putând transporta vehicule de povară cu animelele de tracțiune respective, plus persoane. Zona de amplasare este un anumit loc, de obicei un vad cu adâncime mică, debit constant al apei, viteză de curgere mijlocie, maluri favorabile îmbarcării și debarcării poverii, apropiere de localități și căi de comunicație. Podul plutitor este util în special în locurile în care este dificilă sau imposibilă amplasarea unui pod fix (Deleanu, 2011: 274).



Pod plutitor pe cablu
Turnu Roșu, județul Sibiu
Imagini din Muzeul ASTRA

Agrement și turism

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, un nou curent, o nouă modă, străbate Europa Centrală: *turismul montan*. Începutul îl fac excentricii britanici, care înființează *Clubul Alpin Englez* la 1857, ca mai târziu, în 1862, să ia naștere *Asociația Alpină Austriacă*, organizație care se transformă în 1874, prin fuziune, în *Asociația Alpină Germană și Austriacă*. Indiscutabil, aceasta din urmă a constituit exemplul de urmat pentru ardeleni, în speță pentru sașii din sudul Transilvaniei. Dacă prima lor încercare, din 1873, nu a avut succes, în schimb, anul 1880 a fost martorul fondării *Asociației Carpatine Transilvane* sau, cu numele inițial, *Siebenbürgischer Karpathen Verein* (S.K.V.). Desigur, a existat un grup de fondatori, dar două au fost personalitățile care au ieșit în evidență în demararea acțiunii: Carl Wolff, proaspăt doctor în drept al Universității din Viena și, în același timp, director al ziarului *Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt*, respectiv avocatul dr. Carl Conrad. Ședința de constituire s-a ținut în sala arhiplină a Primăriei din Sibiu, duminică 28 noiembrie 1880, prezenți fiind un procent ridicat dintre membrii fondatori ai Asociației, 480 de bărbați și 18 femei, majoritatea sași, cărora li s-au alăturat intelectuali români ardeleni. Încă din anul înființării, S.K.V. avea cotizanți din zonele extracarpatiche, precum București sau Giurgiu, dar și din Viena, Frankfurt/Main ori Londra. De la bun început, *Asociația Carpatină* și-a propus, în programul său, canalizarea activităților pe trei direcții principale: construirea de cabane și drumuri de acces, editarea unor publicații de profil, respectiv organizarea unui serviciu de ghizi montani. În plus, statutul amintit cuprindea un paragraf în care se stipula *evitarea oricărui amestec în chestiuni de ordin politic*.

(http://www.actrus.ro/reviste/1_2002/art10.pdf).

Cea mai importantă realizare S.K.V. în actualul județ Sibiu este fondarea, în 1894, a stațiunii Păltiniș (Hohe Rinne), din Munții Cindrelului. Primul care a lansat ideea înființării unui *loc de tratament, unde atât persoanele suferinde, cât și turiștii iubitori de munte să-și poată căuta liniștea și sănătatea* a fost medicul militar Julius Pildner von Steinburg (Părean, 2002: 65). După tatonări și evaluări succesive - Valea Bâlea, unde posesorii de terenuri avuseseră pretenții financiare inacceptabile, Suru, Crinț, Prejba, Șanta și alte câteva localități - s-a hotărât, în 1890, ca propunerea făcută de pădurarul-șef de circumscripție din Cristian, Gustav Conrad, întemeietor S.K.V. și, din 1880, membru al comitetului de conducere, să fie acceptată: actualul Păltiniș, o zonă împădurită de pe versantul nord-estic al Munților Cindrel, care ținea administrativ de comuna Cristian (Grossau). Inițial, stațiunea a purtat numele *Kurhaus auf der Hohen Rinne* ('Casa de cură de la Șipotul înalt'), numele venindu-i de la un izvor din apropiere (un șipot), cu scocul/ cu jgheabul de colectat apă înalt, ulterior fiind cunoscută doar ca *Hohe Rinne* (Dragoteanu, 2014: 11-13).

Lucrările au început în primăvara lui 1892, cabanele fiind executate cu echipe de meșteri din Mărginimea Sibiului, iar inaugurarea stațiunii Păltiniș a avut loc în dimineața zilei de duminică 10 iunie 1894. Datorită legăturilor *Asociației* cu turismul occidental, cel austro-german, în particular, arhitectura primelor clădiri avea elemente specifice cabanelor alpine tiroleze. Anul 1896 a fost cel în care Păltinișului i s-a recunoscut statutul oficial de stațiune montană de odihnă și tratament (Părean, 2002: 66-67).

Inițial, accesul se făcea pe traseul Sibiu-Cristian-Păltiniș, iar în 1897 s-a demarat construcția unui nou drum, după proiectul inginerului din Tirolul de Sud, Christian Gasperi, drum care pornea din Sibiu prin Rășinari spre Păltiniș, și care a fost finalizat în 1902.

Însă, până în 1901 se urca numai pe un drum de căruțe ce pleca din Cristian. Regulamentul pentru transportul între Sibiu și Păltiniș via Cristian, editat de S.K.V. la 1 iulie 1894 era foarte strict, prevăzându-se că *diligența trebuie menținută într-o stare bună. Pentru transportul de marfă trebuie să fie prevăzută cu obloane laterale și în spate. Pentru transportul de călători, trebuie prevăzută cu scaune/băncuțe suspendate tapițate, de două sau patru persoane [...] Fiecare diligență trebuie prevăzută cu frâne la roți, spre a fi folosite când se merge la vale* (pct. 1); *Aceste diligențe trebuie să aibă patru cai [iar] harnașamentul trebuie să fie bine întreținut* (pct. 2); *Birjarul trebuie să fie politicos cu pasagerii, să aibă răbdare și să ajute când este rugat. El nu are voie să fumeze dacă pasagerii nu sunt de acord cu asta* (pct. 7). Existența acestor instrucțiuni arată că accesul se făcea numai de către trăsurori ori căruțe special echipate pentru un astfel de drum.

Aflăm că, în 1899, *de la Sibiu la Păltiniș sunt necesare 5-6 ore, accesul făcându-se prin Cristian, unde se află o stație de cale ferată și una de poștă. Din Cristian în stațiune se ajunge în patru ore sau patru ore și jumătate. Drumul de la Sibiu la Cristian este practicabil pentru trăsurori cu arcuri până la piciorul muntelui (circa două ore), iar de acolo se recomandă [...] să se utilizeze căruțe, ușor de obținut în Cristian* (Dragoteanu, 2014: 70-71).

După deschiderea drumului prin Rășinari, în 1902, s-au putut utiliza landouri moderne cu arcuri, evident mai confortabile decât vechile trăsurori ori căruțe țărănești. Noile mijloace de transport s-au numit *omnibuze*, fiind inițial destinate exclusiv transportului de persoane, iar, după 1908, și pentru trimiteri poștale. De altfel, din 1908, accesul în stațiune s-a făcut cu două omnibuze, de șase ori pe săptămână.

Cursele acestea au fost funcționale până în vara lui 1914, cu alte cuvinte, până la izbucnirea Primului Război Mondial, când omnibuzele

au fost rechiziționate de către armată, reintrând apoi în uz după încheierea ostilităților, desigur, sub administrație românească (Dragoteanu, 2014: 72, 146).

Deoarece nu puțini dintre sutele de oaspeți ai Păltinișului stăteau acolo chiar și trei-patru săptămâni, s-a pus problema existenței unui oficiu poștal local, a unui curier local, mai ales că oficiile poștei din satele învecinate, Cristian, Orlat, Rășinari, se aflau la cel puțin 20 km depărtare, pe drumuri greu accesibile. Modalitățile practice care au asigurat transportul corespondenței și al coletelor mici spre/dinspre Păltiniș s-au modificat de-a lungul anilor, „însoțind” evoluția stațiunii și modificarea căilor de acces. Într-o primă fază, Cristianul a fost preferat ca ultima poștă, deoarece se afla pe traseul căii ferate Sibiu-Sebeș. Numai astfel putem înțelege astăzi pentru ce nu a fost preferat oficiul poștal din Rășinari, înființat încă din 1878, situat mai aproape de stațiune în raport cu satul Cristian (Dragoteanu, 2014: 141-142). Aflăm că, în 1899, *între Sibiu și Păltiniș circulă cu regularitate, de două ori pe săptămână, trăsura poștală a Secțiunii* [a secțiunii S.K.V. n. n.], *care transportă provizii, precum și persoane. Această trăsură pleacă în fiecare marți și vineri înainte de masă din fața debitului de tutun al doamnei Louise Knopp din Sibiu, Reispergasse 6* [str. Avram Iancu n. n.], *în timp ce întoarcerea de la Sanatoriu la Cristian și, dacă este nevoie până la Sibiu, are loc în seara aceleiași zile. Dacă este dorită de pasageri (care trebuie să achite împreună un florin în acest caz), întoarcerea poate fi amânată pe a doua zi dimineața, dar nu mai târziu de ora 7. La doamna Knopp se pot prelua și trimiterile (pachete, scrisori ș.a.m.d.) ale căror taxe de transmitere vor fi plătite la Sanatoriu de către destinatari* (Dragoteanu, 2014: 142-143).

În 1903, *pe durata sezonului există zilnic o legătură poștală prin curier călare cu cea mai apropiată stație de poștă și telegraf [...]*

Un curier poștal mijlocește pe fiecare zi legătura cu oficiul poștal din Cristian, iar cu un omnibus confortabil, care pleacă de la Sibiu de trei ori pe săptămână, se face transportul de persoane în sus și la vale. De reținut că introducerea în 1908 a unei curse proprii zilnice de transport [...], devenită posibilă prin procurarea unui al doilea omnibus, s-a dovedit binevenită (Dragoteanu, 2014: 145-147).

În iarna anilor 1915/1916, pentru prima dată, stațiunea a fost folosită pentru schi, în sensul că militari din armata austro-ungară au urmat cursuri intensive de schi, pregătindu-se pentru luptele din zonele montane, împădurite și aflate în condiții de iarnă. După războiul care a devastat teribil Păltinișul, s-a trecut la refacerea stațiunii, astfel că, la 19 august 1919, are loc prima adunare generală postbelică S.K.V., votându-se, printre altele și pentru reluarea activităților turistice în Păltiniș. Modernizat continuu pe întreaga perioadă interbelică, spre locul acesta de agrement aflat la o altitudine de 1442 m, s-a putut ajunge cu autobuzele, apoi chiar și cu autoturismele. La 17 iulie 1927, s-a renunțat la iluminarea cabanelor cu petrol, în favoarea becurilor electrice, tot în acel an Păltinișul fiind racordat la rețeaua națională de telefonie; de fapt, o linie telefonică locală, între cabanele principale, exista încă din 1897, iar primele legături telefonice cu Sibiu s-au făcut în 1904. După instalarea regimului comunist, *Asociația Carpatină Transilvană/Siebenbürgischer Karpathen Verein* a fost desființată, iar cabanele au fost preluate de stat (Părean, 2002: 67-69).

Velodromul din Mediaș

Pasionații din domeniu afirmă că anul 1880 poate fi luat ca reper al popularității la care a ajuns ciclismul în Europa. Numai că bicicletele cu roata mare, cunoscute ca *velocipede* (singular *velociped*) au speriat locuitorii mai multor orașe, motiv pentru care practicarea acestui sport a fost interzisă în nu puține zone urbane. Apariția primului club ciclist din Mediaș, în anul 1894, este legată de personalitatea lui Adolf Haltrich. În calitate de calfă, acesta a pornit într-un periplu european. Se întâmpla la începutul lui 1890, prin Viena, Berlin și Stettin (azi Szczecin în Polonia), călătoria trezindu-i gustul pentru ciclism. Participă la diverse concursuri, pe unele le câștigă, iar în 1893, medieșeanul părăsește Stettinul pentru orașul natal, parcurgând cei 2000 km pe velociped. La Mediaș, nu numai că devine fondatorul clubului de profil, ci face lobby pe lângă autoritățile locale să construiască un velodrom în orașul de pe Târnavă Mare (Drotloff, 2007). Personalitate plurivalentă, Haltrich a fost nu numai promotorul sportului, ci și a teatrului medieșean, el devenind chiar membru fondator al grupului vocal *Octet*, în 1896 (Hodârneau, 2012).



Colecția personală Hansotto Drotloff

Tipuri

ale mijloacelor de transport tradiționale

Corfă
 Transilvania



Desagi
 Annay



ACTIONATE DE ENERGIE UMANĂ



Traistă
 Patama Sibiuului



Căncee
 Hip Chișr



Ploscă
 Transilvania



ACTIONATE DE ENERGIE ANIMALĂ

Căruță poștalion
 Bașaroi



Căruță de nuntă
 Luduș

ACTIONATE DE ENERGIE HIDRAULICĂ

Sanie



Șa
 Sibiu



Pod plutitor
 Tarnu Roșu



ACTIONATE DE ENERGIE MECANICĂ

Biblioteca pe roți

http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/

Imaginile aparțin Complexului Național Muzeal ASTRA
 Copyright: Muzeul ASTRA

Bibliografie selectivă

- Dicționar de Filozofie*, București, Editura Politică, 1978.
- O invenție pe zi: sania*. În „Agerpres”, Agenția Națională de Știri, joi, 11 decembrie 2014.
- Pamfile, Teodor, *Industria casnică la români. Trecutul și starea ei de astăzi. Considerațiuni de artă și tehnică populară*, București, 1910.
- Brașcanu, Paul. *Drum de fier prin praf de pușcă*, Iași, Editura Ștef, 2012.
- Dachler, Sigmund. *Entstehung u. Entwicklung der Hermannstädter elektrischen Stadtbahn 1893-1947*, Sibiu, Tipografia Mecur, 1947.
- Deleanu, Valer. *Colecția de mijloace de transport și reprezentarea acesteia într-un pavilion specializat din Muzeul în Aer Liber "Astra"*. În: „Cibinium 2001-2005”, Sibiu, Editura ASTRA MUSEUM, 2006.
- Deleanu, Valerie. *Mijloace de transport populare din România*. Sibiu, Editura ASTRA Museum, 2011.
- Dragoteanu, Mircea. *A fost odată Hohe Rinne*. Cluj-Napoca, Editura Alma Mater, 2014.
- Drotloff, Hansotto. *Wien-Berlin-Stettin-Mediasch. Eine Zeitreise nicht nur mit dem Fahrrad. Spurensuche nach dem Mediascher Fahrradpionier Adolf Haltrich*. În: „Infoblatt”, 02. 02. 2007.
- Dumitrescu-Jippa, Aurel; Nistor, Nicolae. *Sibiul și ținutul în lumina istoriei*. Cluj-Napoca, Dacia, vol. I, 1976.
- Ghinoiu, Ion (ed.). *Atlasul Etnografic Român*. București, Editura Academiei Române, vol II, 2005.
- Ittu, Constantin. *Consiliul Dirigent și mărginenii Sibiului din Crimeea*. În: „Studii și Comunicări de Etnologie”, vol. XIX, 2015.

- Klein, Konrad. *Grüße aus dem Bärenland. Siebenbürgen in alten Ansichtskarten*. München, Verlag Südostdeutsches Kulturwerk, 1998.
- Părean, Ioan. *Asociația Carpatină Transilvană (S.K.V.) și rolul ei în întemeierea stațiunii Păltiniș*. În: „Revista Academiei Forțelor Terestre”, anul VII, nr. 1 (25), trimestrul I, 2002.
- Sigerus, Emil. *Chronik der Stadt Hermannstadt 1100-1929*, Hermannstadt-Sibiu, Honterus Buchdruckerei, 1930.
- Sofronie, Mihai. *Mijloace de transport*. În: C. Irimie, N. Dunăre, P. Petrescu (eds.), *Mărginenii Sibiului. Civilizație și cultură populară românească*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1985.
- Stancu, Marcel. *Sibiul și electrificarea României. Cronică ilustrată 1891-2014*. Sibiu, Editura Honterus, 2014.
- Vulcănescu, Romulus. *Etnografia, știința culturii populare*, București, 1966.
- Vulea, Camelia. *Din activitatea lui Dimitrie Moldovan după 1963. Dieta de la Sibiu*. În: „Revista Bistriței”, XVI, 2002.
- Wollmann, Volker. *Patrimoniu preindustrial și industrial în România*. Sibiu, Editura Honterus, volumul II, IV, 2011, 2014.
- *
- Breckner, Kurt. Die „Wusch”, ein Stück Agnetheln. În: „Siebenbuerger.de” (<http://www.siebenbuerger.de/ortschaften/agnetheln/erzaehlung/7741-die-wusch-ein-stueck.html>)
- Hodârnău, Mircea. Haltrich și Folberth comemorați la Mediaș. În: „MediașNews”, accesat 4 septembrie 2012. (<http://www.mirceahodarnau.ro/haltrich-si-folberth-comemorati-la-medias/>, accesat 31. 10. 2016).

Stroia, Gabriel, *Tălmăciu între mitul istoriei și realitățile contemporane. Exploatarea lemnului* (www.primaria-talmaciu.ro/documente/REPERE_ISTORICE, accesat 23. 10. 2016)

http://www.actrus.ro/reviste/1_2002/art10.pdf accesat 27. 10. 2016

http://www.monitorfg.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=902:fgrenii-au-pltit-&catid=52:reportaje&Itemid=73, accesat 26. 10. 2016

<http://www.sibiuagnitarailway.com/>, accesat 29. 10. 2016

https://en.wikipedia.org/wiki/Sled#Historical_uses, accesat 22.10. 2016

[https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita\(%E2%80%93Sighi%C8%99oara\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita(%E2%80%93Sighi%C8%99oara)), accesat 29. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Sibiu%E2%80%933Avrig, accesat 26. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Sibiu%E2%80%933Vin%C8%9Bu_de_Jos, accesat 26. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Szolnok%E2%80%93Arad, accesat 25. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Gara_Sibiu accesat 26. 10. 2016

<http://salveazamonumentul.blogspot.ro/2011/07/mocanita-linii-furate-cantoane.html>, accesat 31. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Tramvaiul_din_Sibiu, accesat 31.10.2016

Simion Cojocaru

meșter constructor - mijloace de transport populare (miniaturi)

Simion Cojocaru stăpânește un meșteșug special, pe care l-a descoperit din dorința de a făuri obiecte care să-i bucure pe oameni. În atelierul său mic și primitor din Ocna Sibiului, el creează miniaturi ale mijloacelor de transport – care, căruțe și ale unor utilaje tradiționale – războaie de țesut, semănătoare, torcătoare, teascuri, pluguri.

Primul obiect meșterit de mâinile sale pricepute a fost o roată, apoi au prins formă alte lucruri minunate, după șabloane create din imaginația sa.

Câteva reperi din povestea lui, într-un interviu realizat în octombrie 2016, în cele ce urmează.

Rep.: Când ați început să faceți primele obiecte?

S.C.: În 1970 am început, am lucrat la fabrica de cuțite ca șofer, când m-a văzut un sas cu o căruță la care lucram și-mi spune ca fratele lui, care locuia în Germania, ar vrea ceva deosebit, să fac cât mai multe.

Rep: Aveți un ucenic, ați încercat să formați pe cineva să ducă mai departe meșteșugul dvs.?

S.C.: Au încercat câțiva și după trei zile mi-au zis, „eu dacă mai vin înnebunesc”, trebuie ambiție mare, până faci... cum zic... toate hodooroagele astea pe aici.

Rep: Unde ați mai dus obiecte?

S.C.: La Muzeul ASTRA, nu răzbesc să duc; foarte mulți vor. Fac și obiecte decorative – roți, care, găleți pentru fântâni sau filigorii. În jur de două săptămâni îmi ia să fac un car.

Rep.: Singur le faceți, nu vă ajută nimeni?

S.C.: Absolut nimeni. Am băieți, dar n-au răbdare deloc. Probabil e un dar de la Dumnezeu să ai răbdare, să poți să vezi.

Rep.: Mai faceți și alte obiecte?

S.C.: Mai fac și cozi de securi, mai vin oamenii cu lopeți, cu sape. Nu mai sunt meseriași, nu mai sunt...

Rep.: Vă cunosc bine oamenii din Ocna?

S.C.: Mă cunosc... Și de pe sate vin, vin că nu mai sunt meseriași. Pe vremuri am fost foarte muți meseriași în Ocna care făceam lucrurile astea... da' acum s-a terminat ... și eu sunt cam pe terminate (zâmbește privind în gol). Și tata lucra la fabrica de cuțite, fixa mânere. De la el am „furat” meserie. Uite asta e din frasin, foarte tare, foarte bun, da' mai greu de lucrat... ce să facem... Știți acuma cum e? De exemplu chemi un zidar și-ți pune un metru de faianță sau de ceva și zice: „cinci milioane”. Și apoi sigur că eu lucrez două săptămâni și dacă-i cer patru milioane, adică patru sute de lei ce zice „apoi e scump”. Păi la căruța asta mică lucrez o săptămână. Și apoi cât cer? Un milion, o sută de lei. Asta nu-i preț, asta-i batjocură. Da cum zic, îți dă de lucru mult, dar le fac cu plăcere, văd că lumea se bucură de ele. Când le-am dus la muzeu prima dată a spus directorul: „Domnule, am umblat în treisprezece țări din lume, dar lucrări de felul ăsta n-am întâlnit nicăieri”.

Și am zis că până pot, fac. Cu toate că am cam depășit termenul de garanție... Să-i mulțumim lui Dumnezeu... Mă simt foarte bine, foarte liniștit, asta contează. Mă bucur că se bucură lumea de lucrurile astea. Cum zic, nu face așa ceva oricine.



Simion Cojocaru

Oena Sibiului, județul Sibiu



Colecția Etnografică „Anuța și Aurel Achim”

Ocna Sibiului, județul Sibiu

Muzeul găzduit într-o casă de secol XIX din localitatea sibiană cuprinde peste 5.000 de obiecte, colecționate pe parcursul a nouă ani de soții Achim. Alături de piesele etnografice, în special textile, pot fi admirate uniforme școlare sau militare, pălării și căști din timpul războiului, ceasuri, drapele, radiouri, televizoare, pick-upuri și discuri de vinil, aparate de fotografiat, bancnote, bijuterii, instrumente muzicale, ceramică.

În curte, mașinării: o motocicletă cu ataș din 1949, o pompă de pompieri manuală, o vânturătoare de grâu, râșniță de porumb, grape, plug, o șaretă de poștă, o roată de olar, o mașină de modelat rame de tablouri, mașină de confecționat funii, un banc de tâmplărie - o „colecție universală”, gata să surprindă evoluția tuturor aspectelor unei civilizații dintr-o perioadă lungă de timp.



Cititorii sunt invitați să vizualizeze rezultatele proiectului pe site-ul dedicat

http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/
respectiv pe Biblioteca Digitală a ULBS

<http://digital-library.ulbsibiu.ro/dspace/community-list>



← bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/

Proiect cultural inițiat de către:  **ULBS** Universitatea "Lucian Blaga" din Sibiu

asistență prin:  **Biblioteca ULBS**

Acțiune susținută de:  **Consiliul Județean Sibiu** Agenția culturală 2016

Partener:  **ȘCOALA POPULARĂ DE ARTE ȘI MESERII "ILIE MICLEU" SIBIU**

Prezervarea și valorificarea patrimoniului: istoria mijloacelor de transport din județul Sibiu reflectată într-o „Biblioteca pe roți”
Universitatea "Lucian Blaga" din Sibiu - Biblioteca Centrală

Titlu proiectului cultural
Prezervarea și valorificarea patrimoniului: Istoria mijloacelor de transport din județul Sibiu reflectată într-o „Biblioteca pe roți” - platformă digitală dedicată și expoziție itinerantă

Proiect susținut de către Consiliul Județean Sibiu

Biblioteca ULBS participă la acțiunile culturale din anul 2016 coordonate de Consiliul Județean Sibiu cu un proiect digital despre mijloacele de transport.

Obiectivul următor este să se realizeze a unor proiecte de prezentare, **prezervare și valorificare a patrimoniului cultural** referitor la mijloace de transport utilizate în județul Sibiu.

Sunt prevăzute atât dezvoltarea unui site web dedicat - Biblioteca digitală disponibilă pe internet cât și realizarea unei expoziții itinerante cu materialele digitale, fotografii realizate în cadrul proiectului, precum și a unui studiu prezentare care urmărește evoluția, istoricul și diversitatea mijloacelor de transport, începând cu preistoria epocii din Sibiu trecută și ajungând la mijloace de transport și comunicații din Europa epoci moderne reflectate în publicații.

Site web dedicat prezentării și disseminării: http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/ (acest site)

Depozitul digital: <http://digital-library.ulbsibiu.ro/dspace/>

Structura proiectului cuprinde două secțiuni, două colecții digitale:

I. **"Biblioteca pe roți" (imagini)**

1. Mijloace de transport acționate de energie umană
2. Mijloace de transport acționate de energie animală
3. Mijloace de transport acționate de energie mecanică
4. Mestieri, meșteșuguri și ateliere
5. Mijloace de transport acționate de energie hidroelectrică

II. **Surse documentare privind transportul în Județul Sibiu**

1. Monografii
2. Periodice
3. Bibliografie - resurse web

Noiembrie 2016



← digital-library.ulbsibiu.ro/dspace/community-list

 **ULBS Biblioteca Digitală**
Universitatea "Lucian Blaga" din Sibiu

Digital Library of the ULBS >

Communities and Collections

Shown below is a list of communities and the collections and sub-communities within them. Click on a name to view that community or collection home page

- **Prezervarea și valorificarea patrimoniului - istoria mijloacelor de transport din județul Sibiu**
 - **"Biblioteca pe roți" (imagini)**
 - [Mestieri, meșteșuguri și ateliere](#)
 - [Mijloace de transport acționate de energie animală](#)
 - [Mijloace de transport acționate de energie hidroelectrică](#)
 - [Mijloace de transport acționate de energie mecanică](#)
 - [Mijloace de transport acționate de energie umană](#)
 - **Surse documentare privind transportul în județul Sibiu**
 - [Bibliografie - resurse web](#)
 - [Publicații monografice](#)
 - [Publicații periodice](#)

Search DSpace
Advanced Search

Browse
Communities & Collections
Issue Date
Author
Title
Subject

Sign on to:
Recently added
My DSpace
authorized users
Ask a friend
Help
About DSpace

**Mulțumim pe această cale tuturor celor care,
persoane fizice sau instituții, au avut amabilitatea și disponibilitatea
de a ne pune la dispoziție informații și material ilustrativ**

Complexul Național Muzeal ASTRA din Sibiu
Asociația Prietenii Mocăniței
Colecția personală dr. Mircea Dragoteanu
Colecția personală Hansotto Drotloff
Colecția personală Helmut Wolff
Colecția personală Ovidiu Reu
Colecția personală Sorin Dan Volosciuc
Muzeul de Istorie Sighișoara
Muzeul Național Brukenthal - Casa Altemberger: Muzeul de Istorie
Serviciul Județean al Arhivelor Naționale
Nicușor Dănuț Ivănuș
Dr. Volker Wollmann

Macheta proiectului a fost realizată de către Ileana Sădean

Echipa de implementare a proiectului:

Coordonator proiect:	dr. Rodica Maria VOLOVICI
Cercetare documentară:	dr. Gudrun-Liane ITTU Liliana OPRESCU dr. Constantin ITTU
Coordonator IT:	ing. Ioan Irinel VIȘA
Prelucrare metadate:	Liliana OPRESCU Camelia VOLOSCIUC
Prelucrare informatizată:	Liliana OPRESCU
Promovare proiect:	drd. Cristina Maria PÂRVU
Creare site dedicat:	ing. Ioan Irinel VIȘA (http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/)
Text broșură:	dr. Constantin ITTU dr. Gudrun-Liane ITTU
Reporter:	drd. Cristina Maria PÂRVU
Layout :	Liliana OPRESCU



HOME

CURSURI DE ARTE SI MESERII TRADITIONALE

- > CULTURĂ SI CIVILIZAȚIE
- > CURS DE ACORDEON - ORGA
- > CURS DE ARTA DRAMATICA
- > CURS DE CANTO POPULAR
- > CURS DE CANTO MUZICA USOARA
- > CURS DE CHITARA
- > CURS DE INSTRUMENTE DE SUFLAT
- > CURS DE PICTURA SI GRAFICA
- > CURS DE TEORIE - SOLFEGII
- > CURSURI TRADITIONALE EXTERNE

CURSURI MODULARE SI PIRAMIDALE

- > MODUL ACTORIE (COPII SI TINERI)
- > MODUL PICTURA (COPII)

ADMITERE

CONTACT

Școala Populară de Arte și Meserii "Ilie Micu" Sibiu

Școala Populară de Arte și Meserii "Ilie Micu", Sibiu ofera programe de tip nonformal în domeniul educației permanente, al culturii tradiționale și al creației populare.

Am gândit pentru iubitorii de artă programe și cursuri care îi pot iniția în studiul artelor vizuale, studiul instrumentelor muzicale, al folclorului românesc precum și al tradițiilor populare. Prin cursurile de canto popular, teorie muzicală, instrumente muzicale dorim să facilităm o formare cât mai amplă a iubitorilor de muzică și folclor.

Programe precum cursul de cultură și civilizație tradițională românească, cursul de olărit și de țesut tradițional vă pot ghida în descoperirea atât teoretică cât și practică a meseriilor și meșteșugurilor tradiționale românești.

Iubitorii artei contemporane pot experimenta în cadrul atelierelor de pictură și grafică tehnici noi de lucru și pot afla detalii importante din istoria recentă a artelor vizuale prin cursul modular de istorie a artei sec.XX.

Sperăm ca prin cursurile oferite de școala noastră să descoperiți resursele imense ale culturii și tradiției populare și să vă îmbogățiți talentul și cunoștințele personale.

CONSILIUL
JUDEȚEAN
SIBIU



ȘCOALA POPULARĂ DE ARTE ȘI MESERII "ILIE MICU" SIBIU

artesibiu.ro

