

**2018 – DOSARELE PATRIMONIULUI (VII): Cel mai lung monument istoric sibian a fost salvat? – Nu putem înțelege trecutul decât arătând ... !
- Despre „simbioza dintre români și sași”!**

**Dosarele
patrimoniului (VII)
UNESCO**

Anul european al patrimoniului
2018

Romanian Villages
Explore a village and discover centuries old architecture and traditional ways of life

**MOCĂNIȚA
HÂRTIBACIULUI**

Sibiu

Agnita

Sighișoara

**monumentul
care
unește**

**Nu putem înțelege trecutul decât arătând
ceea ce este viu din el în vremea noastră!**

În lucrarea „Convorbiri în agora sibiană. Șapte interviuri cu sașii”, prof. Gerhard Konnerth, semnând prefața și amintind celebra cugetare: „Viața care nu este pusă la încercare nu merită să fie trăită”, prezenta și episodul prea puțin cunoscut din istoria culturii în care filozoful Socrate a fost acuzat de cetățenii Atenei că exercită o influență nefastă asupra tineretului, fiind obligat să bea cupa de otravă. Autorul, tânărul publicist și teolog Dragoș Cojocariu, motivându-și demersul, concluziona: «petrecerea sașilor pe coama meleagurilor românești, transilvane, mai bine de opt secole, a fost una definitorie, formatoare, în privința bunului simț și a educației generatoare de valori». Din interviurile realizate, am selectat un pasaj din dialogul Dragoș Cojocariu – acad. Paul Niedermayer: «D.C. În întreaga curgere a Evului Mediu Sibiul a rămas un oraș tradiționalist, închis, un centru al cugetului german și al protestantismului din Sud-Estul Europei. Singura confesiune recunoscută, care își putea ridica biserici în interiorul cetății, era cea evanghelică

luterană. Existau așa numitele Nachbarschaften – vecinătăți, ale căror starosti aveau datoria de a-i opri pe cei din exterior (sârbi, români, unguri, croați, spanioli, polonezi) să cumpere case în cetate. Care au fost relațiile românilor cu sașii în această perioadă?

P.N. Relațiile dintre români și sași le-aș numi de simbioză. Am amintit de o anumită împărțire a muncii, de comerțul reciproc avantajos, de repercusiunile situației unora asupra celorlalți. „Simbioză” înseamnă că o parte nu a putut exista fără cealaltă. Evul Mediu pe teritoriul României nu este de imaginat fără această conlucrare. (...) În funcție de situația politică, în perioade tulburi, voievozii, respectiv principii români au căutat și au găsit „azil” în orașele fortificate din Transilvania, iar armata din țara Românească și Moldova a luptat, în bună măsură, cu arme fabricate la Sibiu, Brașov sau Sighișoara. „Simbioză” nu înseamnă o identitate generală. A existat, fără discuție, o închistare a majorității comunităților, o delimitare față de alte comunități. Ea a izvorât din statutul diferit pe care l-au avut colectivitățile în decursul Evului Mediu. În acest context mai ales delimitarea față de „unguri”, de nobili, era prioritară. Unde nu s-a putut menține această separare, de exemplu la Cluj, Turda sau la Dej, au avut loc transformări majore în cadrul orașelor».

Nietzsche scria: «**Nu putem înțelege trecutul decât arătând ceea ce este viu din el în vremea noastră**». În secolul XIX, Transilvania a cunoscut “debutul” revoluției industriale, o etapă crucială în evoluția civilizației, în care civilizația agrară cunoaște o confruntare inegală cu forțele militante ale progresului tehnologic. Deși începută în Anglia, britanicii au luptat împotriva revoluției industriale, aceasta extinzându-se treptat în toată lumea civilizată și contribuind la urbanizarea societăților, la transformarea tuturor activităților și nu în ultimul rând, la schimbarea calității vieții. Mâncarea, îmbrăcămintea și mobilierul - inițial erau artizanale - au început să fie produse în serie, cuvântul de ordine devenind eficiența economică. “**Cetatea roșie**” a **Sibiului**, apărută din 39 de turnuri (28 întreținute de bresle și 11 de administrație), a cunoscut o serie de transformări, care - din fericire - nu i-au alterat farmecul. Emil Sigerus, nepotul lui Martin Hochmeister și marele cronicar al Sibiului, consemnează toate etapele demolărilor construcțiilor care îngreădeau circulația în zilele de târg: turnul țesătorilor de pe Soldisch (demolat în 1807), bastionul din fața Porții Turnului (1852), resturile zidului cetății din Orașul de Jos (1872), turnul aurarilor de pe Soldisch (1881); turnul Sării (1890); turnul preotului și capela lui Iacob din Piața Huet (1898), zidul cetății de pe Soldisch de-a lungul parcului orașului (1903). În 1873, comunitatea sibiană hotăra să conserve turnurile de

apărare încă existente, înțelegând importanța lor pentru dezvoltarea urbei. Mulți sibieni recunoșteau atunci că bătrânele ziduri nu mai făceau față evoluției tehnicii militare, trebuind modificate strategiile apărării. De altfel, încă de la 1751 s-a decis secarea lacurilor obstacole naturale în calea invadatorilor, singurele care au mai supraviețuit (un timp) fiind lacul blănarilor (în est) și croitorilor (în sud). Curentul înnoirii cetății, a fost dictat și de ruina a 8 turnuri (în pericol de prăbușire), porțile Sibiului căzând pe rând pradă târnăcopului, pentru ușurarea transportului persoanelor și mărfurilor.

Revoluția mondială a transporturilor a fost asigurată de apariția motorului cu aburi, transportul terestru descoperind - în locomotiva echipată cu invenția secolului - soluția ideală. Și Transilvania a îmbrățișat noile cuceriri științifice, inaugurarea noilor magistrale de căi ferate Oradea -Teiuș - Brașov (18 iulie 1872), Copșa Mică – Sibiu (11.10.1872), Vânători – Odorhei (15.03.1888), Blaj – Praid (2.03.1906) generând o puternică dezvoltare a industriei și agriculturii, în localitățile unite de infrastructura feroviară. În urmă cu 126 de ani (în 1892), comitatele Sibiului și al Târnavei Mari au decis să-și lege destinele și au definit construirea unei căi ferate care să unească Sighișoara cu Agnita și Sibiu, traseul pe Valea Hârtibaciului permițând un ecartament îngust (de 760 mm), lipsa resurselor și ținutul deluros creând o serie de dificultăți inițiatorilor. Istoricul construcției acestei linii ferate este lung, problemele întâmpinate fiind multiple. Construcția liniei ferate înguste a unit reprezentanții puterii din cele două comitate, primarii comunelor, negustorii și proprietarii de păduri și fabrici cu oamenii de finanțe, toți analizând cu maximă atenție problemele și soluțiile pentru realizarea acestei investiții. În 1895 a luat ființă Societatea Căilor Ferate Locale Sibiu – Sighișoara, aceasta primind concesiunea construcției căii ferate. La 17 noiembrie 1898 s-au finalizat lucrările la linia Sighișoara – Agnita (48 km), pentru ca abia la 27 septembrie 1910 să se termine și tronsonul Agnita – Sibiu (62 km) și ramificația linia vânătorilor Cornățel – Vurpăr (13 km).

Cine mai știe unde sunt astăzi planurile liniei ferate înguste construite dar și proiectul extinderii acestora de la Agnita spre taberele militare austro-ungare de la Cincu și în continuare până la Sâmbăta de Jos?

Efortul financiar a fost considerabil pentru acele vremuri, fiind necesară chiar impunerea unui impozit special de 5% pe seama întregii populații locale. Puține documente și informații, toate datorate ing. Radu Bellu, un adevărat specialist al domeniului care va rămâne în istorie prin „*Mica Monografie a Căilor Ferate din România*” (1995). Reperele istorice ale acestei linii ferate sunt puține. Inițial linia

care lega localitățile din valea Târnavei Mari și a râului Saeși, cu cele ale Hârtibaciului și Oltului, a fost exploatată de Căile Ferate Ungare de Stat – MAV, după Marea Unire acestea trecând în exploatarea Căilor Ferate Române; în 1948 linia a fost naționalizată, ulterior Societatea Căilor Ferate Locale Sighișoara - Sibiu desființându-se. La 1 iunie 1965 este desființată linia Sighișoara – Agnita, traficul de marfă și călători fiind preluat de transportul auto; a rămas doar linia Agnita – Sibiu (58 km) și linia vânătorilor, pe care regimul comunist nu au îndrăznit să le lichideze. **Prin Ordinul nr. 2015 din 14 ianuarie 2008 al ministrului Culturii și Cultelor, Adrian Iorgulescu, Linia ferată Sibiu-Agnita-Sighișoara, cu ramificația Cornățel-Vurpăr, a fost clasată monument istoric, categoria B, împreună cu componentele sale existente (din 2008): cantoane, turnuri de apă, halte, gări, depouri, remiza de locomotive și material rulant, poduri, podețe, rețele electrice, telefonice, ș.a.** Astfel, lista monumentelor istorice din județul Sibiu s-a îmbogățit cu 74 de monumente istorice și cel mai lung monument din județ.

(va urma)

Marius HALMAGHI

Sursa online:

<http://www.tribuna.ro/stiri/cultura/dosarele-patrimoniului-vii-cel-mai-lung-monument-istoric-sibian-a-fost-salvat-nu-putem-intelegere-trecutul-decat-aratand--despre-simbioza-dintre-romani-si-sasi-137298.html>. În: *Tribuna*, 09 august 2018



The screenshot shows a web browser window with the URL www.tribuna.ro/stiri/cultura/dosarele-patrimoniului-vii-cel-mai-lung-monument-istoric-sibian-a-fost-salvat-nu-putem-intelegere-trecutul-decat-aratand--despre-simbioza-dintre-romani-si-sasi-137298.html. The page features the Tribuna.ro logo with the tagline "Dintotdeauna pentru totdeauna!". A navigation bar includes categories like Eveniment, Actualitate, Stiri de pe strada mea, Sport, Cultura, Sanatate, Timp liber, Tribuna femeilor, and Descopera lumea. The main article title is "Dosarele patrimoniului (VII): Cel mai lung monument istoric sibian a fost salvat? - Nu putem înțelege trecutul decât arătând ... ! - Despre „simbioza dintre români și sași”!". It shows 1 share, a search bar, and metadata: author Marius HALMAGHI, date 09.08.2018 22:53, 174 views, and 0 comments.