

2018 – DOSARELE PATRIMONIULUI (IX):

Gândesc sau vreau, deci exist? - La confluența între trecut și viitor, salvați tramvaiul rășinărenilor!-Filozofia, algebra istoriei? Ce e politica?

Dosarele patrimoniului (IX) UNESCO

Sibiu Agnita Volo ergo sum Sighișoara MOCĂNIȚA HĂRTIBACIULUI

tramvaiul monument istoric?

#rezist

filozofia = algebra istoriei

politica = arta de a obține bani de la bogați și voturi de la săraci

Dacă pe Valea Hârtibaciului contemporanii se cantonează în meandrele cugetării „Gândesc deci exist” – „Cogito ergo sum”, nereușind sau nedorind să facă pasul spre varianta militantă și mai firească „Vreau deci exist” - „Volo ergo sum”, sibienii și rășinărenii se confruntă cu problema „avem un tramvai, ce facem cu el?”. În timp ce hârtibăcenii caută moștenitorii peisajului cultural recunoscut public ca idilic și nealterat - bogat în biserici fortificate, între care românii au reușit cu greu să-și ridice câteva biserici ortodoxe -, în Mărginimea Sibiului supraviețuiește singurul tramvai care leagă un centru urban de o comună. Fără să-l cunoască pe cugetătorul Abu Tamman, mărginenii au infirmat spusele acestuia: „Așa cum nu ne putem îndrepta în același timp spre Occident și Orient, la fel nu putem avea și bani și glorie”. Urmărind drumurile oilor și ale transumanței, mărginenii și-n general vechii oieri români au demonstrat că se pot obține atât bani cât și glorie, cultivând atât vestul cât și estul Europei. Puține obstacole i-au oprit să-și continue truda zilnică în creșterea animalelor, singura lor șansă la o existență demnă și liberă.

Câți tineri rășinăreni mai știu că la 1860 Maniu Lungu fonda o fabrică de căruțe, vânzând „căruțe și care solide, practice la prețuri foarte moderate”, Rășinariul devenind o adevărată mândrie a sibienilor, pentru rotărit? Căruțele din Rășinari, făcute după modelul celor brașovenești (aispener) erau exportate în vechiul regat, multe ajungând chiar și în Grecia. Visul rășinărenilor de a înființa un „drum de fier de la Nagyszeben” (Sibiu – în maghiară) este atestat de hotărârea reprezentanței comunale din 1 decembrie 1910, primarul Iacob Ciucianu și notarul Mihai Jurcă obținând

aprobarea sumei de „1000 de coroane din fondul drumurilor comunale sau din alodiu” pentru demararea lucrărilor pregătitoare (*sursa*: Contantin Popa, Rășinari, 2007). Primul Război Mondial a făcut ca abia în 1927, Ministerul român al Comunicațiilor să anunțe că studiile privind construirea liniei de tramvai au fost făcute de Societatea de tramvaie electrice Sibiu. După încă opt ani, societatea finalizează două scenarii: în primul se transporta pe linia ferată și piatră (extrasă din cariera satului), iar în varianta a doua - linia transporta numai persoane. În 1938, o comisie prezidată de preotul Ioan Brote solicita construirea unei căi ferate normale, un memoriu fiind trimis la marele fiu al Rășinariului, prim-ministrul României Octavian Goga. Implicarea tuturor autorităților locale este consemnată în documente, Al Doilea Război Mondial întârziind din nou împlinirea visului rășinărenilor. La consfătuirea convocată de Prefectura Sibiu, din 30 mai 1945, au participat: «din partea județului - dr. Gh. Guiman, subprefect, dr. Irimie Milea, jurist consult și ing. Stanchievici; din partea municipiului: dr. Ioan Lupuțiu, Ernest Kirscher; din partea Societății de tramvaie: ing. Koloman Szekely; din partea Uzinei Electrice: ing. Vasile Melinte. Rășinariii au fost reprezentați de Bucur Băra, primar, Cornel Lupean, Valeriu Pria, Vasile Buzescu, Maniu Căpruță. A fost invitat și primarul comunei Poplaca. La această întrunire s-a analizat propunerea Primăriei Rășinari (...) care solicita Primăriei Sibiu, ca împreună cu Prefectura și Societatea tramvaielor să participe, ca asociat, la construirea liniei de tramvai Sibiu-Rășinari. (...) Consfătuirea a relevat interesul general al construirii liniei de tramvai și a hotărât ca aceasta să fie o prelungire (...) de la birtul Dumbrava până în comună. (...) S-a hotărât înființarea liniei care urma să fie exploatată de o societate pe acțiuni. Primăria Sibiu trebuia să cedeze terenul de pe traseul liniei (o fâșie de 6 metri lățime) și materialul lemnos de pe el, iar Ministerului Comunicațiilor i se solicita livrarea gratuită a șinelor.» Primăria Sibiu, declarându-se de acord cu „cedarea acelei fâșii”, solicita un „titlu de închiriere pe termen nelimitat, iar plata chiriei și a contravalorii materialului lemnos să se facă în acțiuni, fiind de acord și cu o participare la constituirea capitalului social”. Știați că Ion Gheorghe Maurer a fost în Rășinari să soluționeze problema liniei (la 12 iulie 1946), după vizita lui începând să sosească șinele de tramvai? Acestea au fost „plătite cu prețuri mai mici. Pentru finanțarea lucrărilor comuna a cerut un împrumut de 50.000.000 lei de la Creditul Județean și comunal”. Lucrările efective la linie au început în august 1946, fiind defrișați 1125 de arbori (cu scoaterea rădăcinilor), transportându-se 12.557 mc de pământ (așezat și bătut cu maiul), 7414 mc de piatră pentru terasamente, 10686 traverse, construindu-se 2 poduri de lemn și 5 de piatră și ciment, liniile de cale ferată însumând 9 km. Rășinărenii au prestat 5549 zile de muncă, din care 3147 zile cu brațele, 1734 cu un cal și 659 cu doi cai, ei muncind în contul obligațiilor pentru drumuri! Trebuie amintit că „muncitorii calificați au încasat salarii pentru 1745 zile, fiind plătiți cu făină de porumb sau cereale ...”. Alături de meșterii dulgheri și fierari ai satului a muncit și un detașament al Regimentului 3 Căi ferate. La **14 martie 1948** (după 38 de ani!) visul a devenit realitate, inaugurându-se linia în prezența unei mulțimi de invitați - inclusiv prefectul dr. Aurel Mocanu și primarul Sibiului, Vasile Hada –, fiind o mare sărbătoare în Rășinari. Chiar dacă ulterior primăria a dorit prelungirea liniei până în centru, 57 de locuitori s-au opus motivând pericolul de accidente datorat lățimii mici a străzii principale. Întreg patrimoniul aparținea Sfatului Popular Rășinari, exploatarea liniei făcându-se o perioadă în regie

proprie (1948-1950), iar ulterior administrarea fiind cedată la întreprinderile comunale/ municipale Sibiu, primăria păstrându-și dreptul de proprietate.

Vizitând Bretania, francezii ne spuneau că după demolarea unei linii ferate înguste în anii 1970 (din motive economico-politice), toți au regretat. Specialiștii francezi în patrimoniu, văzând pe Hârtibaci linia ferată îngustă, ne-au spus emoționați: “aveți grijă de ea, aceasta este șansa turismului pe această vale ... odată desființată linia nu o mai puteți reface niciodată. Noi încercăm de peste patru decenii și nu reușim!”.

Sloganul “Anului European al patrimoniului 2018” a fost ales inspirat: “**Patrimoniul nostru: la confluența dintre trecut și viitor**”. Astăzi știm că “**filozofia nu este o iluzie, fiind algebra istoriei**”, presa consemnând demolarea rapidă, -pe tronsoane - a vechii linii de tramvai, fără să existe mobilizări de #rezist sibiene. În 1966 s-a desființat linia Turnișor – Piața Cibin, iar în 1967 cea care lega piața de gara Sibiu. Între 1969-1972 s-au demontat liniile gară – fabrica de confecții și fabrica de confecții – cimitir. Linia de la cimitir - Grădina zoologică – Rășinari a funcționat până în 2011, iar prin demolarea tronsonului cimitir – zoo, din 2013 n-au mai fost organizate decât deplasări și probe ocazionale.

Linia de tramvai este patrimoniu sibian și rășinărean! Este meritul primarului Rășinariului, Bucur Bogdan, că astăzi tramvaiul circulă de câte ori trebuie, în lipsa unui proiect de anvergură care să-l pună în valoare la adevăratul potențial!

Nu cumva a venit vremea clasării liniei de tramvai ca monument istoric, pentru a fi salvată de capriciile destinului? Experții în politică ne învață că aceasta este “arta de a obține bani de la bogați și voturi de la săraci, sub pretextul de a-i proteja pe unii împotriva celorlalți”. Din experiența trecutului, constatăm că bătăliile au fost pierdute de toți (și de bogați și de săraci), generațiile viitoare moștenind doar elementele de patrimoniu pe care noi le putem aprecia și conserva, pentru a le putea transmite urmașilor.

(va urma)

Marius HALMAGHI

Sursa online:

<http://www.tribuna.ro/stiri/cultura/dosarele-patrimoniului-ix-gandesc-sau-vreau-deci-exist-la-confluenta-intre-trecut-si-viitor-salvati-tramvaiul-rasinarenilor-filozofia-algebra-istoriei-ce-e-politica-137917.html>

The screenshot shows a web browser displaying a news article on the website Tribuna.ro. The URL in the address bar is www.tribuna.ro/stiri/cultura/dosarele-patrimoniului-ix-gandesc-sau-vreau-deci-exist-la-confluenta-intre-trecut-si-viitor-salvati-tramvaiul-rasinarenilor-filozofia-algebra-istoriei-ce-e-politica-137917.html. The page features the Tribuna logo with the tagline "Dintotdeauna pentru totdeauna!". Below the logo are logos for sponsors: Organizator (Municipalitatea Sibiu), Producător (Măscăruț Sibiu), Partener Strategic (Municipalitatea Sibiu), and Partener Principal (Continental). A red navigation bar contains categories: Eveniment, Actualitate, Stiri de pe strada mea, Sport, Cultura, Sanatate, Timp liber, Tribuna femeilor, and Descopera lumea. The article title is "Dosarele patrimoniului (IX): Gândesc sau vreau, deci exist? - La confluența între trecut și viitor, salvați tramvaiul rășinărenilor! - Filozofia, algebra istoriei? Ce e politica?". The author is Marius HALMAGHI, dated 06.09.2018 at 22:35. It has 464 views and 1 comment. There are social media share buttons for Facebook, Twitter, and Pinterest, and a search bar.

În: Tribuna, 06 septembrie 2018