

CONSILIUL JUDEȚEAN SIBIU  
COMPLEXUL NAȚIONAL MUZEAL ASTRA

# CIBINIUM

## 2012



Editura „ASTRA Museum”  
Sibiu, 2012

## CĂRUȚE TRADIȚIONALE DIN ȚARA OLTULUI

Valerie DELEANU

*This article is the sequel of the article published in Cibinium 2011 on the traditional means of transportation in Țara Oltului ethnographic area. In the second half of the 19th century and in the first half of the 20th, the wagon became the most commonly used transportation vehicle. It met the demands of the new village in terms of transportation: carrying both supplies and people, the orientation towards speed and voyages outside the premises of the village, including using the vehicle in the family related customs of the rural communities. They have spread due the large number of craft workshops emerging in rural areas, comparing with the previous period, when the workshops could be found mainly in towns. The wagon represented an addition to the basic usage of the traditional cart and was, in fact, an adaptation of other traditional vehicles used before for administrative, aulic or military purposes from the Middle Ages till the dawn of capitalism in Transylvania. Unlike the traditional cart, the wagon was smaller, driven by horses and had a significant amount of iron technical components. In the above mentioned area, there were 4 types of wagons used till the end of the 20th century: 1. wagons for work, manufactured in each homestead, driven either by cattle (cows, oxen, buffaloes) or by horses. They were used for carrying supplies, goods or people. They became an addition to the cart, with a lighter structure, used both for yoking cattle or for harnessing horses. 2. wagons manufactured by craftsmen either in urban workshops or in rural ones – often using older urban patterns reshaped according to the local taste and needs. According to the origin of the workshop there appeared several types of wagons: wagons of Brașov, of Săliște, of Făgăraș, of Târgu Mureș, of Sfântu Gheorghe, of Agnita, etc. They were used for transporting supplies (the surplus of agricultural products), people and, in a great extent, for social purposes, being considered "deluxe wagons" or "leisure wagons". 3. industrial wagons, before and after World War II, bought from industrial workshops, for individual use or for the use of the agricultural cooperatives. 4. Modernized wagons, with distinct usages, representing the last stage of evolution in which almost all wooden components were replaced by metallic ones, using tires instead of wooden wheels, being driven mostly by horses, seldom by yoked cattle. As a matter of fact, they represent the decadence of this type of vehicles in what concerns both their usage and their morphological structure by the end of the 20th century as a result of the restriction of their functions and of their manufacturing. Nowadays we witness a severe drop in the usage of such vehicles in the rural area, scarcely still kept in use for secondary agricultural activities. There are cases in which, after being transformed, they are driven by tractors, as trailers. At the end, in the annexes, there is a list of craftsmen (wheel makers, blacksmiths) from the villages in Țara Oltului and a list of wood essences that were used in manufacturing wagons.*

### Nevoia de căruțe în Țara Oltului

Spre deosebire de alte mijloace de transport, căruțele, în raport cu carele, pot fi considerate o clasă deosebită de vehicule atât din punct de vedere morfologic cât și

funcțional, ținând cont de condițiile spațiale și temporale în care au fost folosite precum și de cauzele care le-au favorizat dinamica de creștere sau de scădere a importanței lor în cadrul ocupațiilor, a gospodăriei rurale și a altor necesități comerciale sau de circulație.

Și în condițiile Țării Oltului, ca pretutindeni, generalizarea utilizării căruțelor pe fondul tradițional s-a produs dinspre spațiul urban, meșteșugăresc, aulic sau administrativ, spre spațiul rural, pe baza unor necesități noi apărute în raporturile dintre ele. Odată cu modificările economice și sociale care prin schimbări în ocupații au permis un posibil nivel ridicat de bunăstare materială, de emancipare gospodărească, de extindere a relațiilor de piață care au făcut necesare răspândirea unui asemenea mijloc de transport mai ales în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Din această epocă modificările structurale și funcționale ale gospodăriei tradiționale rurale au depășit caracterul arhaic și medieval al transporturilor spre creșterea capacităților de transport, modificarea tracțiunii animale, importanța vitezei și distanței de deplasare odată cu schimbarea calității poverii de la utilizarea ei în gospodărie spre relațiile de piață.

Până atunci, în limitele gospodăriei tradiționale, carele erau vehiculele care condiționau esențial funcționalitatea gospodăriei în limitele hotarului. Dar în cea de a doua jumătate a secolului al XIX-lea și continuând în prima jumătate a secolului al XX-lea, în Țara Oltului s-au generalizat căruțele, ca un nou vehicul de transport, devenind aproape obligatorie, alături de care pentru ca o gospodărie țărănească să își afirme întreaga sa capacitate funcțională. Răspândirea ei corespunde nu numai necesităților gospodărești, ci și capacității de confecționare meșteșugărească prin extinderea meșterilor rotari și fierari<sup>1</sup>.

### **Noile solicitări de transport în spațiul rural al Țării Oltului**

În zona Țării Oltului gospodăria rurală a răspuns la presiunile schimbărilor economice de după 1848 și în continuare după 1900, prin mai mulți vectori cuprinzând:

- eliberarea din condiția medievală, de subordonare a forței și a rezultatelor muncii în sens capitalist în primul rând ca răspuns la solicitările economiei de piață;
- schimbarea structurilor ocupaționale și a gospodăriei în sensul depășirii condiției autarhice și a dependenței de domeniile feudale ale zonei spre o gospodărie deschisă;
- orientarea producției gospodărești și spre necesitățile comerciale pe baza unui surplus de resurse transformate în mărfuri, ca povară pentru activitatea de transporturi;
- modernizarea treptată pătrunderea unor unelte și instalații moderne, inclusiv în cadrul transporturilor populare zonale;
- creșterea posibilității de deplasare dincolo de hotarul agricol și performanțele de viteză prin intermediul utilizării energiei animale la tracțiune, de la vite cornute la cabaline, de la transportul prin înjugare, la transportul prin înhămare;
- dezvoltarea meșteșugurilor de confecționare a vehiculelor ușoare și extinderea lor dinspre mediul urban spre cel rural;

<sup>1</sup> Lista acestora, în cea de a doua jumătate a secolului al XX-lea (rezultat al cercetărilor din Țara Oltului între anii 1973-1982) este prezentată în *Anexe*.

- utilizarea acestor vehicule ușoare în spațiul cultural tradițional, în obiceiurile locale, familiare sau calendaristice cum ar fi alaiurile de nuntă sau convoaiele de înmormântare.

### **Un studiu de caz în anii 1904-1905. Observațiile unui călător în Țara Oltului**

O imagine a felului în care se circula în Țara Oltului la începutul secolului al XX-lea apare în însemnările de călătorie a lui Nicolae Iorga<sup>1</sup>. Timp de câteva zile, el a parcurs aproape toate satele zonei. A folosit de obicei trăsura, pe drumuri relativ bune, dar „nespus de prăfoase”, uneori pline de lut și bolovani (Drăguș) dar observând și îngrijirea lor, apreciind plantațiile de arbori făcute pe marginea lor, impresionându-l plăcut de exemplu, drumul țării între Vlădeni și Perșani. Alte drumuri erau pietruite (Viștea de Sus) și având poduri bune construite din lemn. A fost atent la tot ce vedea pe drumuri, uneori trăsura abia se strecura printre căruțe mari „pline de saci de grâu, de unelte și de sipete”, care se îngrămădeau la trecerile cu poduri plutitoare peste Olt. Are pe drum chiar și ocazia să ducă la gară, la Viștea de Jos, o „nevestă voinică”, iar pe drumuri se încrucișează deseori cu cete de țigani, și ei în căruțe, cu ciobani coborând de la munte cu măgari ce duceau în spinare uneltele și „civoaiele” bacilor, cu cirezi de boi „cu coarne mari” și bivoli „văcsuiți”. Vede în bălciuri mulțimi de oameni. Trăsurile conduse de vizitii (mai ales din Galații Făgărașului), români sau secui, cu psihologii de angajați plătiți (uneori cu bani puțini). Admiră caii mari, voinici, „plini de foc” cu care „poți merge siguri oriunde”. La Avrig, când ia trenul spre Sibiu, acesta i se pare o mașinărie greoaie, cu miros de cărbune și „ferestruici chioare” simțindu-se în ele ca într-o temniță într-un mijloc de transport încă străin în peisaj.

Ceea ce redă în notele de călătorie este o imagine dinamică pe drumurile zonei așa cum erau în ochii unui călător venit din România de peste munți. Amestecul de tradiție și noutate, mulțimea de căruțe (nu pomenește de nici un car ci numai de căruțe) arăta o imagine înainte de primul război mondial în care Țara Oltului îi apărea prin schimbări de civilizație ce afecta și transportul tradițional. E drept că pentru un asemenea călător noile vehicule, căruțele, se pierdeau încă într-un peisaj în care circulația pe jos a oamenilor încă mai domina pe drumuri. Dar oricum aceste vehicule începuseră să apară mult mai numeroase decât de exemplu trăsurile care rămâneau cu funcții extra-gospodărești, îndeosebi pentru călătorii străini sau în orașe.

### **Funcțiile căruțelor. Care și căruțe**

Căruțele au funcționat în spațiul rural al Țării Oltului alături de care (fără a le înlocui) o bună durată de timp. Ele au pătruns în gospodărie din noile necesități economice, fie corespunzând unor funcții în plus sau preluând componentele funcțiilor de transport ale carelor: înspre sau din câmp în gospodărie, mai ales în ocupațiile agricole în fazele de recoltate și valorificare a produselor sau depășind cu acestea hotarul tradițional al satului (ceea ce carele de obicei, nu o făceau).

1. Creșterea capacității gospodăriei de a realiza produse agricole peste nevoile sale făcea ca surplusul să capete potențial de marfă. Deplasarea cu produse de vânzare la târguri, orașe, dincolo de hotarul propriu-zis al satului nu mai corespundea posibilităților funcționale ale carelor, mult prea adaptate transporturilor

<sup>1</sup> Nicolae Iorga, *Pagini alese din însemnările de călătorie din Ardeal și Banat*, vol. I., București, 1977, p. 34-78.

ocupaționale în limitele hotarului. În Țara Oltului târgurile se țineau în localitățile înșirate pe linia de intensă circulație a Oltului, îndeosebi târguri de vite, târguri tradiționale la care se adăuga o a doua zi de vânzare a produselor agricole și meșteșugărești. Obiceiul de participare la târg a crescut nu numai pentru gospodar ci și pentru familia sa (soție, copii, bătrâni), chiar și fără marfă, din nevoi sporite de manifestare socială. Carul, morfologic și funcțional, cu tracțiune pe vite cornute nu mai corespundea nici energetic, nici constructiv acestor noi posibilități sau cerințe de transport.

2. Transportul de persoane, încă puțin evoluat, solicitat de deplasarea locuitorilor satelor de munte spre șes și invers, spre axele de circulație zonală și extra-zonală (la gară, la festivități religioase, vizite, alaiuri în obiceiuri etc.) în care caz căruțele asigurau un transport mai confortabil decât carele, prin viteză și distanță, depășind necesitățile de circulație care altădată se limitau doar la transporturile în limitele hotarului sau parcursul distanțelor călare sau pe jos.
3. O deschidere specializată și intensificată a ocupațiilor din zonă spre căraușit, ca ocupație auxiliară, ce depășea de asemenea posibilitățile funcționale ale carelor propriu-zise. Vlădenii de exemplu erau renumiți în această meserie, favorizați de amplasarea localității între Făgăraș și Brașov. La fel și Avrigul situat între Făgăraș și Sibiu. Se făcea căraușit în zonă (la Făgăraș) sau înafara zonei spre cele mai apropiate zone unde erau Sibiul și Brașovul. Transportul se făcea cu marfă alcătuită din produse agricole (lapte pentru oraș), resurse naturale (lemn, fân, piatră), cu produse meșteșugărești sau ocazional transport de persoane (inclusiv cu trăsuri în cazul orașului Făgăraș). Căraușitul a favorizat circulația pe drumuri lungi, existenta hanurilor de popas și schimburi de mărfuri intra și extra zonal. Căraușitul a favorizat utilizarea căruțelor de dimensiuni mari, mai rezistente.

Este drept că utilizarea căraușitului exista încă din secolele anterioare, impus fie de obligațiile medievale (de pildă pentru cetatea Făgărașului) sau pentru transportul unor resurse în secolul al XVIII-lea, necesar pentru manufacturile din Țara Oltului (glăjării) dar abia din secolul al XIX-lea a devenit o ocupație specializată pentru multe dintre localitățile zonei, intersectându-se cu căruțele negustorilor din afara zonei.

4. Nevoia unor deplasări rapide, în viteză, adeseori dus-întors într-o singură zi a solicitat altă sursă animală de tracțiune decât cele utilizate în cazul carelor. Pentru căruțe, mult mai utilă era forța cailor, cu posibilitățile lor variate în deplasare (trap, galop, goană), aceasta solicitând o altă modalitate de legătură a energiei de tracțiune cu vehiculul, hamul cu flexibilitatea sa relațională între cele două componente ale transportului.
5. Utilizarea căruțelor a reprezentat și în Țara Oltului un nivel de imagine socială în comunitatea rurală, atât economic cât și cultural, posesorul unui asemenea vehicul având o altă poziție în cadrul comunității locale. De altfel acest fenomen se regăsește pe toate palierele de civilizație și cultură populară în Țara Oltului (arhitectura locuinței, interior, port popular, obiceiuri), în cazul transporturilor însă imaginea posesorului unui asemenea vehicul se exterioriza în afara gospodăriei și în afara localității.
6. Căruțele au modificat amploarea meșteșugurilor urbane și rurale. Întărirea economică a gospodăriei rural în Țara Oltului, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, începutul secolului al XX-lea făceau necesare creșterea comenzii acestor vehicule sau cumpărarea lor, căruțele neputând fi confecționate direct în

- gospodărie așa cum era cazul carelor în multe situații. Meșteșugarii realizează întregul vehicul în relația rotar-fierar. Căruțele au impus transformarea rotarilor și fierarilor adeseori în „căruțași”, termen sub care se înțelegea realizarea vehiculului în întregime de un meșteșugar, dar de cele mai multe ori în relația dintre rotar și fierar (fără ca aceștia să părăsească și confecționarea altor unelte sau instalații, potcovitul cailor, dar adevăratul „căruțaș” era cel care se specializa în confecționarea doar a vehiculelor de acest gen). Confecționarea căruțelor a făcut necesară pentru meșteșugari ca, alături de procurarea materialului lemnos, să devină obligatorie procurarea metalului pentru că un asemenea vehicul necesita din cauza funcțiilor sale o protecție și o durată mai lungă în utilizare (și mai scumpă la procurare) decât a carelor.
7. Căruțele au schimbat fundamental în peisajul rural din Țara Oltului transportul înlocuind resursele gospodărești cu valoare de întrebuințare spre transport de marfă și persoane. Este adevărat că acolo unde a fost necesar ele au preluat și funcțiile carului, în transportul unor cantități de furaje, lemn sau alte resurse necesare pentru gospodărie, fără ca povara să devină obiect de vânzare. Chiar și în cazul transportului lemnului din pădure, acesta nu mai era întreg, ca în cazul carelor, ci rezultat al prelucrării prin tăiere la fața locului, transportul lemnului secționat sau al crengilor, iar când era vorba de produse agricole, doar unele dintre ele care să corespundă dimensiunii căruțelor, care în schimb au fost mult mai avantajoase pentru transportul gunoiului de grajd pe hotar prin modificarea structurilor de cuprindere a poverii în funcții specifice căruțelor. Pentru cei mai mulți dintre locuitorii căruța reprezenta în gospodărie o compensație în transporturile locale, fie paralel cu carul, fie chiar înlocuindu-l, pe măsura modificărilor funcțiilor gospodăriei rurale în această perioadă de timp<sup>1</sup>.
  8. Dincolo de interpretarea de cauză sau efect a relației dintre creșterea circulației căruțelor și îmbunătățirea căilor de comunicație din țara Oltului trebuie recunoscut faptul că cele două fenomene se suprapun și corespunzător intensificării utilizării și confecționării căruțelor în aceeași măsură autoritățile locale din Țara Oltului în a doua jumătate a secolului al XIX – prima jumătate a secolului al XX-lea autoritățile administrative locale și comunitățile satelor se preocupă de îmbunătățirea situației drumurilor de pe hotar, mai ales a celor de legătură cu alte localități, iar autoritățile centrale de aspectul și întreținerea arterei principale de circulație Drumul Țării.

### **Caracteristici structurale proprii**

În primul rând trebuie menționat faptul că în Țara Oltului, spre deosebire de alte zone rurale ale țării, căruțele pot fi asociate cu caracterul tradițional al spațiului rural fără a deveni în acest peisaj așa-zisele „faițoane”, adică nivelul la care căruțele de tip urban au ajuns să fie structural și tehnic, însoțite de influențe ale claselor trăsurilor, adică dotarea loc cu arcuri sau cu jilțuri speciale pentru călători, ci au rămas, în primul rând, un mijloc tehnic de transport, cu structuri mai apropiate clasei carelor din necesitatea transportului poverilor tradiționale devenite mărfuri.

---

<sup>1</sup> „Căruța era precum mașina mică de astăzi”, apreciere care se regăsea la foarte mulți dintre locuitorii Țării Oltului în momentul cercetării (anii '70- '80 ai secolului al XX-lea) când căruțele încă mai erau folosite intens.

- Principala caracteristică structurală ține de modificarea relației vehiculului cu animalul de tracțiune de la utilizarea vitelor cornute la cai, de la înjugare la înhămare a 1-2 cai. Acest sistem de tracțiune a înlocuit jugul cu variantele de hamuri (jumătăți de ham, hamul întreg sau hamul dublu) corespunzător cu introducerea unei elasticități și articulații mai utile funcțiilor transportului cu căruța. Această modificare nu a exclus, la început, și în unele situații explicabile prin condiția practică a transporturilor în gospodărie, a utilizării boilor, vacilor sau bivolilor la tracțiunea căruțelor sau la modificarea lor în timp. Modificările principale s-au referit în acest fel la structurile C de relaționare a vehiculului cu sursa de energie: pe lângă hamuri oiștea a luat locul proțapului în forme simple sau mai evoluate (denumite „cu drug” sau în formă de T), precum și utilizarea ruditelor în cazul în care tracțiunea se făcea cu 1 cal. La aceasta se adaugă și utilizarea feleharțului (atunci când tracțiunea se făcea pe 2 cai) la care șleurile se prind de cruci.
- Înlocuirea osiei de lemn cu osii metalice: tranziția de la car la căruță și adaptarea la un alt animal de tracțiune a început cu utilizarea unei osii de lemn, dar care potrivit funcțiilor noi implicând viteza și distanța, a solicitat rezistența mai mare a osiei dincolo de protejarea acesteia cu benzi metalice ca în cazul carului. Această schimbare a dus și la modificarea dimensiunii roților și a creșterii rezistenței lor prin intermediul unui butuc mai solid, chiar de dimensiuni mai mici și a unui număr sporit de spițe.
- Modificarea structurilor A (de cuprindere a poverii) prin tendința spre realizarea unui spațiu semi-închis (coș) adaptat variabilității poverii transportate.
- Caracterul fix al articulațiilor coșului și a celorlalte articulații de la car, în mare măsură pasive, devin la căruțe foarte dinamice; articulațiile devin tot mai mobile asigurând și mobilitatea întregului vehicul.
- Introducerea elementelor de confort pentru conducătorul vehiculului (vizitiu) asemănătoare trăsurilor: jilțul și, uneori, structuri pentru transportul persoanelor cum ar fi scările laterale pentru căruțele meșteșugărești.
- Căruțele adaugă numeroase elemente de întărire, protejare, securizare a elementelor lemnoase prin intermediul benzilor metalice sau a elementelor metalice de legătură între piese.

Aceste modificări caracteristice pentru un nou vehicul în gospodărie a fost posibil prin intermediul meșteșugarilor care au folosit pe deplin tehnicile de confecționare și modelele preluate de la atelierele urbane, adaptându-le pentru funcții de gospodărie, dar și prin preluarea modelelor de vehicule utilitare din spațiul urban cu funcții administrative sau industriale (vehiculele de poștă, platformele hipo pentru mărfuri, căruțele militare) care s-au răspândit dinspre orașe spre sate în aceeași epocă cuprinsă între a doua jumătate a secolului al XX-lea.

### **Diferențe între care și căruțe în Țara Oltului<sup>1</sup>**

O cercetare zonală în Țara Oltului poate rezolva problemele puse de diferențierea și eficiența care explică de ce căruțele au ajuns să funcționeze paralel sau chiar să înlocuiască carele într-o zonă etnografică așa cum e cea a Făgărașului. Este o

<sup>1</sup> Lista informatorilor utilizată în cercetarea din Țara Oltului este prezentată în Cibinium 2011, în completarea articolului *Care tradiționale din Țara Oltului*, p. 167-169.

problemă care afectează nu doar gospodăria tradițională ci și cadrul meșteșugăresc, tehnic deoarece structurile de bază a acestor două clase de mijloace de transport sunt asemănătoare: ambele clase se bazează pe asocierea a două structuri principale denumite dricuri, prin cele 4 structuri generale (A, B, C, D) identice ca esență funcțională și morfologică, dar specific adaptate la condițiile unui vehicul cu dimensiuni și capacități specifice în raport cu clasele de vehicule asemănătoare cum ar fi carul sau teleaga.

Diferențele țin de corespondența structurilor la funcțiile specifice căruțelor:

- Structura A (de suport și cuprindere a poverii): un coș „fix”, demontabil prin separarea loitrelor de șeriglele din față și din spate, dar mergând până la rigidizarea suprafeței de cuprindere a poverii purtate printr-un coș sau ladă fixă, confecționată din scânduri sub formă de cutie. Etanșeizarea poverii poate fi amplificată până la izolarea de mediu, în cazul în care acesta afectează povara, prin intermediul coviltirului (*cobără, erneu*), dar provizoriu și printr-un coș de nuiete împletite așezat în interiorul coșului alcătuit din loitre și șerigle. Loitrele au speteze și numeroase cuie și legături metalice, inclusiv longitudinal prin intermediul contrafiselor metalice, de obicei plasate în diagonală. Spre deosebire de car, căruța nu are ceglău, înlocuit cu elemente de așezare a omului care conduce vehiculul (scânduri de șezut, jițuri). Această modificare corespunde trecerii de la poveri de dimensiuni mari (lemn, fân) prin poveri de dimensiuni mai mici sau prin transportul de persoane.
- Structuri B: cele patru roți ale vehiculului sunt în cupluri inegale (roțile dinapoi sunt mai mari pentru a favoriza creșterea vitezei prin rol de volant), deși multe dintre căruțe mai păstrează încă roțile egale. Chiar și în acest caz diferența se remarcă prin numărul crescut de spițe (10, 12) și poziționarea lor la contactul cu butucul în zigzag pentru a rezista creșterii de viteză. Obedele sunt mai înguste (3-4 cm) menținându-se însă confecționarea lor pe bucăți (în zonă obezi colaci, realizați prin încovoierea meșteșugărească a lemnului nu a fost folosită deși locuitorii știau de o asemenea posibilitate). Ultima înlocuire a structurilor de deplasare a avut loc de la mijlocul secolului al XX-lea prin roți de cauciuc preluate de la vehiculele moderne. Osia cuplului de roți înlocuiește materialul de confecționare ca și în cazul carelor cu osii de metal, de producție industrială, de obicei cumpărate din târg chiar de meșteșugari. În locul fierului care apăra de frecare vechile osii, aceste osii de metal depășesc obstacolele frecării prin intermediul unor piese metalice numite bușe așezate în interiorul butucului sau la capătul osiilor, sub formă de „pahare” și ulterior șuruburi cu piuliță în locul cuielor care altădată asigurau poziția fixă a butucului și roților. Butucii sunt mai rezistenți, deși mai mici decât la car, mult mai puternic legați prin cercuri sau bușii metalice.
- Structuri C: s-a mai pomenit de înlocuirea proțapului cu oiștea în procesul de înlocuire a legăturii de înjugare prin înhămare și larga utilizare a unui cal de tracțiune în comparație cu cuplul de boi solicitat de tracțiunea prin jug. Cele două rudițe au capacitate de articulare prin ridicare coborâre și la mijlocul secolului al XX-lea s-au introdus pentru buna lor mișcare arcurile metalice. În cazul căruțelor înlocuirea proțapului cu oiștea a modificat și partea din față a dricului dinainte care nu mai sunt ascuțiți („în pisc”) precum la care sau uneori la vechile căruțe de lemn, care într-o fază inițială foloseau proțapul, dricul are acum „craci retezați” între care se fixează articulația oiștii. De asemenea inima de legătură între dricuri, fixă în



cazul căruțelor, nu se mai lungeste precum la car în funcție de povara transportată (mai ales trunchiurile de lemn din pădure). La aceste modificări se adaugă, în cazul transportului cu 2 cai, cele două cruci la șleauri, fixate pe o piesă deosebită, legată de tracțiunea cailor, numită felehart și care este secondat de un al doilea felehart, fără cruci dar care plasat sub coș mărește rezistența acestuia chiar și la poveri grele dar de dimensiuni mici. Unele dintre căruțe, mai ales cele meșteșugărești, pentru a ușura răsucirea dricului dinainte la cotituri, mai ales în situații de viteză, au introdus la fel ca la trăsuri, sub fercheteu (vârtej) un cerc metalic care ușurează cârmirea micșorând forțele de frecare între piese.

- Structuri D, structuri auxiliare: pe lângă elementele de comoditate a conducătorului vehiculului interesat de poziționarea lui pe durată mai mare sau la viteză crescută (ținând cont și de starea drumurilor) și anume: jițurile după modelul trásurilor (în cazul căruțelor cel care conducea vehiculul nu conducea un asemenea mijloc de transport instalat în primul rând în el, ci pe lângă vechiul mânând animalele și lăsând cât mai mult spațiu a structurilor A să fie utilizate de povară nu de comoditatea personală în deplasare). La căruțe contează mult felul în care conducătorul vehiculului are condiții și protecție în deplasarea pe care o face. Pe lângă aceste elemente de confort se adaugă la căruțele meșteșugărești utilizate și în contextul vieții sociale capacitatea de a transporta persoane, de aceea aceste căruțe (reprezentative pentru posesorul lor) au scări cu aripi și sistem de protecție a roților printr-un sistem care asociază ambele funcții de-o parte și de alta a vehiculului, creșterea vitezei a impus utilizarea frânelor de mână plasate lângă vizitiu cu sabot la roata dinapoi și mai puțin utilizate sistemele de frânare tradiționale corespunzătoare carelor. Este drept că sistemul de sprijin în cazul urcușului care la carele mari folosea așa-zisa „mâță” a fost folosită intens și în cazul căruțelor. În afară de aceasta căruțele au introdus anexe în raport cu regulile de circulație pe drumuri și căraușitul: felinare de noapte, ochi de pisică, lădițe de scule și recipiente de păcură, lubrifianți pentru drum lung, plăci de înmatriculare cu numărul casei sau numele proprietarului.

În afară de aceste diferențe mai adăugăm:

- creșterea utilizării pieselor metalice ca piese de protecție a elementelor lemnoase sau chiar înlocuirea lor, utilizarea articulațiilor metalice (zbanțuri, belciuge, bride), toate ajungând până la înlocuirea lemnului pentru întreaga construcție tehnică care ajunge să fie complet metalizată cu excepția oiștei care rămâne lemnoasă (mesteacăn);
- leucile dispar sau se transformă în leuci metalice;
- mânușile care susțin coșul nu mai sunt mobile, ci devin rigide așa cum sunt și coșurile;
- căruțele se diferențiază de care și dimensional având un volum mult mai mic, dar fiind mai corespunzătoare cu necesitățile circulației pe drumuri mai lungi sau cu viteză mai mare.

Toate aceste modificări în comparație cu carul ne dau certitudinea că ele reprezintă o altă clasă de vehicule, cunoscută încă din antichitate, dar care au pătruns foarte târziu în gospodăria țărănească inclusiv în Țara Oltului doar atunci când gospodăria țărănească a ajuns să simtă necesitatea lor în funcționalitatea acesteia.

### Ogașia căruțelor

În concepția locuitorilor Țării Oltului căruțele nu au o ogașie anume așa cum se întâmplă la care, aceasta depinzând de standardele de confecționare meșteșugărești-industriale ale acestora. Și asta pentru că spre deosebire de celelalte vehicule utilizate în mediul rural, căruțele nu se mai folosesc pentru transporturi pe drumuri de obicei greu accesibile pentru transportul unor poveri, în primul rând necesare pentru gospodărie cum ar fi lemnul din pădure sau nutrețul pentru animale.

Locuitorii Țării Oltului preferau să asocieze lărgimea roților pe osie printr-o serie de termeni care ocoleau termenii de ogașie: căruța este „îngustă între roți” (Galați), este „sub ogașia de car” (Porumbacu de Jos), „e mai mică decât ogașia” (Porumbacu de Sus), e de „treisferturi” (Veneția de Jos, Lisa, Sâmbăta de Sus, Cincșor, Dejani, Berivoi), „mai îngustă cu o șchioapă” (Luța), „nu e de ogașie” (Racovița), „are ogașia proprie” (Ileni), „nu merge pe ogașie ci cu o roată deasupra” (Ucea de Sus).

Așa cum se știe lungimea osiei (Lo) reprezintă pentru orice utilizator al unui vehicul rural suma dintre „braț” („sânul”) plus lungimea fuselor (a capetelor osiei) separația dintre ele fiind „umărul osiei”, ceea ce nu corespunde cu ogașia care este lățimea socotită între roți. Și asta pentru că roțile sunt dispuse asimetric, pe butuc, într-un raport de o treime spre umăr. Aceasta face ca măsura ogășiei la un vehicul să fie realizată prin mărimea brațului (B) plus o treime din mărimea fusului (f), socotit de două ori.

$$Og = B + (1/3f \times 2)$$

La o căruță de lemn, adică folosind osia de lemn, dar chiar și la cele meșteșugărești, în Țara Oltului, mărimea denumită ogașie este variabilă după localități și tradiția meșteșugărească, dar cele mai multe dintre căruțe au lungimea osiei (Lo) egală cu 1,5 m (Porumbacu de Jos, Berivoi, Hălmeag, Copăcel, Șercăița, Perșani, Ucea de Sus, Hârșeni, Șona, Lisa, Sărata) în care caz  $B = 1$  m,  $f = 25$  cm x 2, totalul  $Lo = 1,50$  m.

În alte localități (Porumbacu de Jos, Mândra, Comana de Sus, Lupșa, Arpașu de Sus)  $Lo = 1,6$  m, în care  $B = 0,9 - 1,00$  m,  $f = 0,33$  m x 2.

În acest fel pentru un  $B = 0,90$  m,  $f = 0,25$  m x 2 = 1,60 m, reprezentând Lo. Astfel ogașia este de  $0,90 + 0,08 \times 2 = 1,06$  m.

În unele cazuri căruțele grele cu osie de lemn sau chiar de metal au osiile mai lungi ( $Lo = 1,70 - 1,80$  m), în care caz B și f variază în raport cu aceste dimensiuni. Se întâlnesc mai rar chiar și căruțe cu  $Lo = 0,90$  m, asemănător cu carul de ogașie.

Din această cauză, ogașia căruțelor care nu contează așa mult pentru utilizator era diferențiată în funcție de dimensiunile vehiculului, sursa de tracțiune animală sau cantitatea de povară transportată.

În cazul osiilor de fier (osii Winter sau Krupp – denumite de obicei „osii de Brașov”) în Țara Oltului erau cunoscute 3 feluri, care se deosebeau nu atât prin lungime, cât prin greutatea lor în kg (ele fiind considerate mult mai scumpe în comparație cu osiile de lemn):

- osii nr. 1 – pentru vehicule trase de 1 cal („aișpenăr”) de 28 – 36 kg;
- osii nr. 2 – pentru 2 cai, considerate osii mijlocii (nici grele, nici ușoare), dar utilizate pentru căruțe de povară cântărind între 42-43 până la 46 kg;

- osii nr. 3 – pentru 2 cai, la căruțele tip furgon, ajungând până la 56 kg.

În cazul căruțelor standard  $L_0 = 1,5, 1,6$  m cu  $B = 0,75$  până la  $0,80$  m, uneori și  $0,90$  m având ogașia între  $1,00 - 1,30$  m (Porumbacu de Sus). La tracțiune 1 cal, la dimensiunile ogașiei și a osiilor se pot adăuga și alte dimensiuni specifice căruțelor utilizate în zonă cum ar fi mărimea variată a roților dinainte și dinapoi de  $0,50 - 0,60$  m până la  $0,90 - 1,00$  m având rafurile de 4 cm mai înguste decât la car, iar loitrele (loitrițele) de obicei aveau lungimea de  $1,80$  m –  $2,50$  m, mai mici decât la car din cauza faptului că nu erau specializate în transportul fânului. În acest fel vehiculele considerate căruțe erau mult mai strâmte, nu erau folosite la transporturi în pădure sau pe loc accidentat, se răsturnau ușor și, de obicei, marea majoritate era tractată de 1 cal. Părerea caracteristică, de exemplu în Sâmbăta de Sus, este că o căruță nu merge pe ogașe ci „după nevoia omului”.

### Tipologia căruțelor

În Țara Oltului au fost răspândite numeroase căruțe a căror aspect morfologic și funcțional se situau între căruțele meșteșugărești și numeroase forme hibride adaptate nevoilor gospodăriei agricole, forme ce alcătuiau individualități marcante între car și căruța propriu-zisă, prin aspecte de tranziție, diferite de la sat la sat și chiar de la gospodărie la gospodărie, în timp ce carele erau mult mai puțin diferențiate funcțional și constructiv.

Carul era adaptat unor funcții agricole specifice, cele 10 tipuri structurale concentrându-se în zonă mai ales spre tipurile 9-10 (adaptate prin modificări structurale corespunzătoare specificului poverii transportate<sup>1</sup>). Căruțele cuprind o tipologie mult mai restrânsă, nu atât datorită sistemelor constructive ci a faptului că acestea corespund la funcții mult mai largi în ceea ce privește transportul poverii. Și căruțele se concentrează în spațiul tipologiei 9-10 ca și carele, dar au caracteristici tipologice proprii.

În utilizarea lor aproape pe parcursul unui secol și mai ales după 1900, tipurile de căruțe răspândite în Țara Oltului se pot grupa în felul următor:

- I. căruțe cu funcții agricole, gospodărești (transport de povară limitată la gospodărie) care înlocuiesc carul și care reprezintă căruța de lucru obișnuită;
- II. căruțele meșteșugărești produse în ateliere urbane utilizate și în transporturi gospodărești dar depășindu-le datorită corespondenței sistemului constructiv cu funcții depășind funcțiile gospodăriei;
- III. căruțele industriale realizate atât în ateliere rurale, cât și în fabrici specializate, majoritatea adaptate spre funcții agricole;
- IV. căruțele modernizate, extinse după cel de al doilea război mondial cu tendința înlocuirii materialului lemnos prin metale având numeroase forme și înlocuind de obicei, celelalte tipuri adeseori reprezentând nu un progres în evoluția acestor vehicule ci o adaptare la condițiile conjuncturale și la eventualele funcții gospodărești care mai păstrează legătura cu agricultura.

---

<sup>1</sup> Cibinium 2011, p. 158

## 1. Căruțele cu funcții agricole-gospodărești

Sunt acele vehicule ce preiau în gospodărie funcțiile de transport ale carelor utilizate cu scop de lucru și care reprezintă cele mai numeroase dintre căruțele utilizate.

### 1.1. Terminologie

- *subzona Avrig: căruță* (Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig), *căruț* (Sebeșu de Jos), *căruț de cai* (Avrig, Sebeșu de Jos), *căruț de lemn / fier* (Avrig), *aișpengăl* (Turnu Roșu);
- *subzona Gruiurilor: căruță* (Porumbacu de Sus, Corbi, Sâmbăta de Sus), *căruță cu osie de lemn / fier* (Ucea de Jos, Porumbacu de Sus, Arpașu de Sus, Arpașu de Jos, Cârța „mai rar”, Porumbacu de Sus, Viștea de Sus, Olteț), *căruță de fier* (Drăguș), *căruță de lemn* (Sâmbăta de Sus, Ucea de Sus, Viștea de Sus, Arpașu de Sus, Arpașu de Jos), *căruță de treisferturi* (Sâmbăta de Jos, Săsciori), *căruță ușoară* (Olteț), *căruță de drigane* (Drăguș), *căruță de cai* (Porumbacu de Jos, Arpașu de Sus, Drăguș), *căruț* (Sărata, Ucea de Sus), *căruț de cai* (Sâmbăta de Jos, „aispenăr s-a zis mai târziu”, Arpașu de Jos, Arpașu de Sus, Cârțișoara), *aișpenăr* (Sărata, săs. *Karuts* (Cârța));
- *subzona Câmpia Făgărașului: căruță* (Dridif, Șinca Veche, Voila, Săsciori), *căruță de lemn / fier* (Râușor, Mândra, Șercaia, Beclean, Vad, Pojorta, Ludișor, Gura Văii, Săvăstreni, Recea, Dejani, Berivoi, Copăcel Breaza), *căruță cu osie de lemn / fier* (Voila, Voivodeni, Breaza, Dridif, Ludișor, Vad), *căruță de gunoi* (Mărgineni), *căruță de fier* (Hurez, Gura Văii), *căruță treisferturi* (Dejani, Berivoi), *căruță de hotar* (Copăcel), *căruță scurtă* (Toderița), *căruță mică* (Șercăița), *căruță de cai* (Bucium, Ohaba), *căruță ușoară / grea* (Șinca Veche), *căruță de 1-2 cai* (Luța), *droagă* (Râușor);
- *subzona Perșani: căruță grea / ușoară* (Veneția de Jos, Veneția de Sus, Lupșa), *căruță de fier* (Perșani, Părău, Veneția de Sus, Poiana Mărului), *căruță de 1-2 cai* (Poiana Mărului), *căruț* (Grid, Veneția de Sus, Comana de Sus, Comana de Jos), *carul ăl mic* (Cuciulata);
- *subzona pe Ardeal: căruță* (Bradul, Cincșor), *căruță de cai* (Bratu), *căruță de 1 cal* (Nou Român), *căruță tip Lungu* (Glâmboc), *căruț* (Colun), *căruț de cai* (Săcădate), *căruț de lemn* (Poienița, Șona), *căruț cu osie de fier* (Șona), *aișpenăr* (Șona), magh. *gonizo sakir* (Hălmeag), săs. *huwistăn / lossăn karuts* (Bradul), *dăhuist kăruts* (Bradul), *einspener* (Bradul), *der karuts* (Cincșor).

### 1.2. Subtipuri:

Căruța de lucru în evoluția sa în Țara Oltului, pornind de la structurile B și C cuprind următoarele subtipuri:

- a. căruța cu osie de lemn în variantele de tracțiune înjugare (vite cornute) și înhămare (cai) considerate ușoare („de plimbare”) și grele „de povară”;
- b. căruța cu osie de fier utilizată în aceleași variante de tracțiune.  
cu observația că numeroase căruțe se pot folosi înlocuind în cadrul aceluiași vehicul variantele de tracțiune în funcție de necesitățile gospodăriei.

Ele sunt utilizate la orice necesități de munci gospodărești, dar cu povară de volum restrâns sau cu cantități mici de lemn, fân, produse agricole. Cele mai multe în zonă au fost folosite căruțele cu osie de lemn, dar utilizând ambele sisteme de

tracțiune atât proțapul luat de la car și adaptat căruței sau proțapul în T prins cu drug de metal. Cele mai multe însă datorită tracțiunii cailor au folosit oiștea.

Căruțele cu osie de fier („căruțele de fier”) au același format și variante însă au greutate mai mare și erau folosite la transporturi de poveri mai grele în căraușie sau pe distanțe lungi, în primul rând însă pentru transportul de povară nu și de persoană.

Trebuie remarcat că spiritul practic al gospodarilor schimba structurile acestor vehicule în funcție de propriile lor necesități, solicitând pentru acest lucru fie aportul meșteșugarului din sat, fie intervenind după propriile lor experiențe.

### 1.3. Structuri caracteristice căruțelor comune (de lucru)

#### 1.3.1. Căruța cu tracțiune înjugată (căruța de lemn)

Structuri A<sup>1</sup>:

- Structura principală a căruței este realizată de un coș semi-rigidizat alcătuit din loitre mici (loitrițe) alcătuită din doi carâmbi lungi sus și jos uniți prin speteze late fără fuscei între ele; loitrele sunt completate cu lese (grătii) împletite din nuiete sau scânduri (denumite la fel lese) așezate de-o parte și de alta a coșului atunci când se transporta porumb; rare ori coșul este completat cu șerigle în față și în spate; uneori se păstrează și ceglăul în lipsa șeriglelor amplasat înainte și dinapoi și prins în cercuri metalice de carâmbii lotrelor. Tendința principală la această căruță a fost înlocuirea loitrelor obișnuite cu loitre din scânduri orizontale realizând în final un coș fix (ladă) în felul acesta devenind o măsură a capacității de povară. Pe carâmbi se aplică benzi metalice, iar carâmbul de jos are amplasat imediat după roțile din față o mică bandă metalică pentru a proteja carâmbul de roțile din față la cârmire (a evita astfel „gloditul carâmbilor”).
- Căruța utilizează spre deosebire de car mânuși lungi (înalte) fixate pe fercheteu și pe podul dinapoi pentru a întări și mai mult rigidizarea coșului. În timp această fixare a mânușilor a fost întărită cu colțari metalici și cu contrafise de sprijin la pod sau fercheteu;
- Se păstrează și leucile, 4 la fiecare căruță corespunzând cu fiecare roată fixate în osie cu ochi sau cercuri metalice și sus cu cercuri metalice (numite și „za, belciug umblător sau ochi”, la leucile din față care au o dinamică proprie la cârmire, iar leucile din spate fiind articulate cu verigi (belciuge fixe care nu sunt supuse câmirii vehiculului);
- Loitrele sunt completate mai ales cu șerigle mari în partea dinapoi fixate cu lanțuri și cârlige, și mai rar șerigle în față, mai mici având speteze orizontale și care sunt prinse de loitre doar cu cârlige (numite și găici sau brățări); șeriglele sunt protejate cu benzi metalice denumite și balot sau „bandaizel”;
- Podul de scânduri (fundul coșului) uneori demontabil dar în timp devenind corp comun cu lada (coșul căruței);

Structuri B:

- Osia de lemn este asemănătoare celei a carului, dar mai scurtă, întărită cu 2 benzi metalice (cea de jos cu denumirea de „bleav”, cea de sus „morcoașă”), în capul osiei se păstrează cuiele de fier ca la car, având o aripă (zise și „cuie vechi”), sau două aripi (zise „cuie noi”);

<sup>1</sup> Terminologia utilizată în text pentru structurile căruțelor este cea utilizată în zonă și comunicată de informatorii din fiecare localitate.

- Butucii roților sunt scurți, de dimensiuni mici față de car, având în interior bucele metalice pentru limitarea frecării (un asemenea butuc se numește „butuc bucit”), legat în cerc de fier atât la cap (față) cât și în spate spre spiță (la umăr); la capătul bucelor se utilizau și „plesnitori” metalice ca și la car atât la umăr cât și la capătul butucului, numite și „străgălii” sau „ristigoale”;
- Deasupra osiei de lemn structura căruței mai avea podul și fercheteul de asemenea mai mici decât la car, cu capete întărite metalic, având mânuși lungi sau la podul de dinapoi lipsind mânușile articulația cu loitrele făcându-se printr-un cui cu nearvă (cu numeroase denumiri locale: „daimăn”, „ochi cu șurub”, „ochi cu nearvă”, „retează”, „cârlig”, „bolți cu inel”); mai există un procedeu de fixare a loitrei de podul dinapoi prin intermediul unui „bleah” metalic trecut peste carâmbul de jos și fixat la cele două capete în pod;
- Dricurile alcătuite din osie și poduri sunt legate ca și la car cu brățări „hițuite” (denumite „bente” sau „pente”) și rareori cu brățări metalice prinse cu șuruburi („șiroafe”) denumite „țuguri” sau „țugplatân”.
- Roțile din față și din spate se mențin egale, foarte rar inegale, întărite cu raf (șină) subțire de 4 cm „hițuită”; obezile sunt prinse în cepi de lemn sau mai nou, cu mici triunghiuri metalice (platbenzi, fier, cepi de fier, bucățele, plasture, pene de fier, știft de fier); spițele sunt în număr de 10 + 10 la cele două roți, prinse în rând și rareori 10 + 12 spițe, în raport cu dimensiunile roților.

Structuri C:

- Structura principală de relaționare a vehiculului la sursa de energie rămâne și în acest caz proțapul, denumit uneori și „oiște crepată”, având pentru articularea cu dricul dinainte aripi (urechi) de lemn sau de fier (raf) aplicat la capătul proțapului; la capătul din față proțapul avea cătușă (hobot) de lemn sau de fier prevăzut cu picior exact ca la car. Proțapul are în continuare o articulație mobilă, este „umblător” și se ridică și coboară împreună cu jugul. După al doilea război mondial la acest tip de căruțe a început să se aplice și proțapul nou în formă de T. jugul este același ca și la car cu poliță în partea de jos, scândurele laterale, ceafa (leafa), dar întărită adeseori cu brățele de fier să nu crape și având la capetele exterioare răstele din lemn de corn sau, mai nou, din fier;
- Partea din față a dricului dinainte păstrează cracii sub formă de pisc ca și la car dar mai scurți; cracii dinapoi (furca) se păstrează ca și la car dintr-o bucată de lemn, fixată la inimă cu un cui metalic;
- Inima căruței poate fi și lungitoare, rareori fixă.  
Această variantă a vehiculului păstrează cele mai multe trăsături și structuri de la car reprezentând principala formă de tranziție.

### 1.3.2. Căruța cu tracțiune înhămată (căruța de fier)

În funcție de numărul animalelor de tracțiune ea avea variante de 1 cal sau de 2 cai.

Structuri A:

- Coșul căruței nu diferă foarte mult de căruța cu tracțiune înjugată având aceleași elemente și condiții de etanșizare și rigidizare asemănătoare; coșul adaugă mai mult scândura de șezut care aproape se generalizează și mai rar jițul; de asemenea sunt mult mai numeroase mânușile fixe lungi cu susținături metalice; leucile au aceleași mijloace de articulare la lotre sau la osie ca și în celălalt caz al căruțelor cu înjugare;
- Rare ori la drum lung se folosea și coviltirul, în caz de cărăușie.

#### Structuri B:

- Osiile de lemn se înlocuiesc cu osii Winter sau Standard, dreaptă, având la capete „pahară” de aceea osia se mai numește și „osie cu păhară” înlocuind cu ele din capul osiei, paharele fiind fixate în osia de fier cu cuie cu 2 aripi și un „platân” intermediar între ele și pahar (platânul fiind realizat dintr-o plăcuță metalică); rolul paharelor este de a împiedica pătrunderea impurităților între osie și butuc;
- Osia este prinsă de dric cu cercuri metalice hițuite sau cu 2-4 brățări metalice cu șirof („țuguri”);
- Butucul are aceleași dimensiuni ca la căruțele înjugate;
- Roțile au „raf de 4”, obezile prinse între ele cu știfturi metalice iar spițele sunt în număr de 10-12 sau chiar 12 + 12 fixate în butuc fie într-un rând sau în 2, fie în zigzag, ultimul procedeu fiind explicat ca un principiu meșteșugăresc de a atenua zdruncinăturile roților în deplasare;

#### Structuri C:

- Oiștea de cai este dreaptă având la un capăt o garnitură de fie cu 1 sau 2 cuie denumite ștecli sau unul dintre cuie fiind îndoit pentru a putea fixa opritorile hamurilor, iar celălalt capăt drept, fără aripi, era fixat într-o articulație rigidă în cracii căruței; pentru varianta de un cal se foloseau 2 rudițe (hulube) având la capătul din față 1-2 scobuțe (pentru a fixa hamul după mărimea calului), rudițele fiind fixate lateral cu străji metalice, denumite uneori și splinturi;
- Feleharțul este simplu sau întărit cu bandă de fier deasupra și dedesubt, având 2 cruci fixate pentru șleaurile celor 2 cai; în cazul rudițelor crucea este fixată în partea dinaintea cracilor de un cârlig metalic pe un *șteclu* de lemn fixat între cei doi craci;
- Dricurile au peste osia de metal un lemn intermediar denumit de obicei „podul de jos”; spre deosebire de „podul de sus”, acest pod de jos este cunoscut de locuitori sub denumirea meșteșugărească de „aștoc”, „auștoc”, „oștioc”, „abștoc” sau „haștioc”, însă există și termenul de „poduleț”, acesta fiind adeseori întărit cu fier, cele două poduri fiind întărite de osie prin brățări de tipul țugurilor, adică cu șiroafe;
- Fercheteul de la dricul din față poate avea mânuși scurte sau lungi;
- Podul dinapoi are de obicei, ca și la căruța de lemn, articulația de fixare a loitrelor prin cuie cu „nearvă”;
- Inima este tot asemănătoare însă uneori sunt cazuri când sunt alcătuite din 2 părți componente prinse unu în continuarea celeilalte;
- Partea din spate a cracilor dinainte este unită printr-un lemn sub inimă denumit brăcinar, pentru a asigura fixarea oiștei;
- La mijlocul carului, peste inimă, este din ce în ce mai mult folosit feleharțul de mijloc prins de loitre cu verigi peste carâmbul de jos;
- Cuiul de fixare a dricurilor este metalic, nediferențiat de cele de la care;
- La acest fel de vehicul fixarea feleharțului cu cruci se face și prin intermediul așa-zisului feleharț de fier care unește capătul feleharțului cu cruci de capetele osiei dinainte; el adeseori este folosit și pentru a pune piciorul pe el la urcarea proprietarului căruței sau a celui care o conduce pe scândura de șezut (și acest element este cunoscut cu diferite denumiri: „străji”, „tinsori”, „sprijin”, „șiștori cu ochi”, „primblă de călcâi”);

Structuri D:

- „Mâța” („răzmuș”) este aplicată și în cazul căruței trase de cai preluată de la car și fixată sub furca dinapoi (dacă este cazul de explicat utilizarea ei este sistemul de oprire a căruței pentru odihna cailor atunci când urcă pe pantă);
- Rar, la asemenea căruțe doar în cazul în care se folosesc și la transportul fânului este aplicat scripetul la dricul dinapoi pentru strângerea hurduzăului (pentru legat prăjina de fân);
- La căruță se utilizează aceeași piedecă cu lanț sau cu cârlig, ca și la care, de asemenea placa pusă sub roată.

## 2. Căruțe meșteșugărești

Acest tip de căruțe confecționate în atelierele meșteșugărești din mediul urban reprezintă forma cea mai dezvoltată pentru vehiculele utilizate în mediul rural din Țara Oltului, ele depășind funcțiile pur gospodărești, ci reprezentând tendințele caracteristice celei de a doua jumătate a secolului al XIX-lea de a fi reprezentative pentru nivelul social pe care locuitorii zonei au adoptat-o; aceste vehicule întrunesc din punct de vedere tehnic, soluții utilizate în ansamblul vehiculelor rurale cu multe elemente preluate de la clasa trăsurilor aulice sau urbane, modele lor pătrunzând și în atelierele rurale în care rotarii colaborau cu fierarii, multe dintre aceste vehicule fiind valoroase și din punct de vedere artistic, mai ales în feronerie.

### 2.1. Terminologie

Indiferent de structura lor tipologică ele au următoarea terminologie:

- Subzona Avrig: *căruță de Brașov* (Sebeșu de Sus, Avrig: „în Banat cocie”), *căruță de Săliște* (Sebeșu de Sus, Brișcă de Brașov (Turnu Roșu), *aișpenăr* (Avrig, Racovița „de lux”, Sebeșu de Jos, „așa le-am spus mai târziu la căruța de cai”), *așpenăr* (Avrig), *aișpengăl* (Turnu Roșu);
- Subzona Gruierilor: *căruță de Brașov* (Sărata, Cârța, Viștea de Sus, Viștea de Jos, Corbi, Olteț, Arpașu de Jos), *căruță brașovenească* (Porumbacu de Jos, Viștea de Jos), *căruță de Făgăraș* (Scorei, Cârțișoara, Arpașu de Jos, Corbi, Viștea de Jos, Sâmbăta de Jos), *căruță de Sibiu* (Cârțișoara, Arpașu de Jos), *căruță de fier* (Arpașu de Jos, Ucea de Sus, Ucea de Jos, Olteț, Viștea de Sus), *căruță cu osii de fier* (Corbi), *căruță cu rudițe* (Cârța, Olteț), *căruță ușoară* (Olteț), *aișpenăr* (Arpașu de Jos, Ucea de Jos, Sărata);
- Subzona Câmpia Făgărașului: *căruță de Brașov* (Voila, Luța, Dejani, Hurez, Săsciori, Iași, Săvăstreni, Vad, Mărgineni, Dejani, Recea, Șercaia, Dridif, Beclean), *căruță de Făgăraș* (Râușor, Mărgineni, Vad, Hârseni, Toderița), *căruță de Ardeal* (Mândra), *căruță de un cal* (Voivodeni, Gura Văii, Mândra „în Banat se numește cocie”), *căruță de plimbare* (Vad „se zice și aișpen”), *căruță de povară* (Copăcel), *căruță cu osie de fier* (Breaza „se făceau la Brașov”), *căruță Winter* (Iași), *căruță ușoară* (Voila), *căruță aișpenăr* (Săsciori, Iași, Recea, Berivoi, Copăcel „cu osii Winter”), *aișpen* (Mândra, Vad, Săsciori), *aișpanăn* (Luța), *aișpenăr* (Luța, Mărgineni, Toderița, Săsciori, Iași, Dejani, Ileni, Hârseni, Copăceni), *aișpener* (Săsciori);
- Subzona Perșani: *căruță de Brașov* (Poiana Mărului, Comana de Sus), *căruță de Sf. Gheorghe* (Părău), *căruță de Târgu Mureș* (Perșani), *căruță de plimbare* (Perșani), *aișpenăr* (Părău);
- Pe Ardeal: *căruță de Sibiu* (Nou Român „are nume de lux, frumoasă”), *căruță de Brașov* (Nou Român, Feldioara, Colun, Săcădate, Rucăr, Galați, Glâmbocă), *căruță*



*săliștenească* (Brad), *căruță mică de fier* (Cincșor), *căruță ainșpenăr* (Galați, Nou Român, Rucăr, Poienița, Bradu, Glâmboaca), *căruț de cai* (Săcădate).

Așa cum arată terminologia acest tip de căruțe sunt legate mai ales de principalele centre urbane unde au fost confecționate și de unde s-au răspândit: căruța de săliște pe o arie mai restrânsă, căruța brașovenească în cea mai mare parte a zonei, căruța de Făgăraș, asemănătoare celor cele din Sf. Gheorghe și Târgu Mureș, răspândite mai ales în partea centrală a Țării Oltului. De asemenea terminologia indică fie caracteristicile lor tehnice, a materialului folosit (mai ales a osiei) sau funcționale și foarte răspândit este termenul de origine germană prin intermediul meșteșugarilor sași mai ales la varianta de 1 cal, foarte interesant este că terminologia asemănătoare pentru varianta de 2 cai („zweispener”) aproape că nu este folosită spre deosebire de zona Sibiului și a Mărginimii și de Țara Bârsei.

### 3. Structuri tehnice

#### 3.1. Căruța de Brașov

Tradiția căruței de Brașov este mult mai veche, încă din evul mediu, legată atât de utilizarea carului brașovenesc, dar și a căruței de Brașov, folosită în diverse scopuri (poștă, comerț etc.), dar care în a doua jumătate a secolului al XIX-lea a început să pătrundă și în gospodăria rurală sub diferite forme și funcții, adaptându-se la condițiile evoluției gospodăriei în această perioadă. Diversele ei forme locale sunt caracterizate prin terminologia unor orașe de unde au iradiat forme locale meșteșugărești cu denumirile respective.

Acest tip de vehicul s-a răspândit îndeosebi în sudul Transilvaniei, inclusiv în Țara Oltului, sub mai multe forme cum ar fi căruța de Săliște sau de Sibiu, căruța de Făgăraș sau mai ales căruțele de Brașov, mai puțin cele de Sf. Gheorghe și de Târgu Mureș și sunt cunoscute sub două variante: cu 2 cai, mai grea, și 1 cal, mai ușoară. Cea de a doua este ai răspândită, în fiecare localitate și în multe gospodării din fiecare localitate, în timp ce prima aparține mai ales cărăușilor sau acelor care aveau posibilitatea de a face deplasări pe distanțe mai mari.

Menționăm că în afara acestor căruțe alte tipuri cum ar fi *căruțele de Brăila* sau *căruțele moldovenești*, *căruțele de Banat* erau prea puțin cunoscute. Locuitorii Țării Oltului apreciau mult varianta cu 1 cal datorită calităților ei (era mai ușoară, era „cinașă”, adică subțire și grijuliu construită folosită pentru nunți, „de plimbare”, „de oraș”, „fină”, frumos lucrate și care s-au răspândit în preajma anului 1900 și până către anii 70 ai secolului XX-lea când au fost înlocuite rapid în primul rând cu autoturisme în funcțiile neeconomice sau cu căruțele modernizate, metalice, utilizate în locul lor; ieșirea lor din funcție a fost accelerată de dispariția generației de meșteșugari care știa să le confecționeze și de lipsa comenzilor. Căruțele de Brașov au următoarele structuri principale:

Structuri A:

- Un coș semirigid alcătuit din loitre mici cu trei rânduri de caromi și cu speteze de lemn, cu fuscei metalici („șiștori”) intercalați între ele. Carâmbii de sus și de jos sunt protejați cu benzi metalice și adeseori întreaga suprafață a loitrelor este alcătuită din ornamente metalice denumite „flori” sau „frunze” și întărite în diagonală cu o legătură metalică care asigură și mai puternic soliditatea loitrelor și a coșului.
- La capetele coșului sunt șeriglele, mai mare în spate, mai mici în față, întărite și ele cu benzi metalice și alcătuite ca și loitrele din speteze și fuscei metalici, șeriglele din spate fiind prinse cu lanțuri de loitre, iar șerigla din față cu cârlige metalice.

- Coșul căruței este dublat de un coș de nuiete împletite din răchită, alcătuit fie dintr-o singură bucată sau două (numită și „lese”).
- Partea de jos a coșului, numit „podeală” sau „fund”, alcătuit din scânduri de brad.
- Coșul este articulată și întărit de 4 leuci („lioci”, „liocuțe”, „lioiuțe”), având și ele întărituri metalice pe toată suprafața, fixate jos printr-un „oichi” pe capul osiei și sus fie cu inel sau „oichi de cotit” în raport cu dricul la care se atașează, ținând cont că leucile dinainte sunt cele care cotesc, iar cele din spate sunt fixe.
- În mod deosebit, la căruțele de Brașov cu 1 cal se adaugă și: scările din mijloc, fixate de o parte și de alta a loitrelor, sprijinite pe 2 feleharturi de mijloc și care au la mijloc o talpă de scară pentru urcare direct în coș a persoanelor și aripi de placaj deasupra celor 2 roți, de asemenea de o parte și de alta a vehiculului (la Ucea de Jos li se spune chiar „căruțe frumos aripate”). Deasupra coșului, în partea din față căruța are un jîț cu spetează și uneori cu lădiță sub ele.

#### Structuri B:

- Osii de metal, de obicei curbate, având la capete pahare cu cui aripat și plăcuță.
- Butuci mici cu diametru de 14-16 cm, în interior cu bucușe metalice contra-frecării (butucul este denumit de obicei „butuc bucit”).
- Roțile au obezi prinse între ele cu plăcuță triunghiulară metalică („piaptăn”), dar și cepi de lemn; spițele sunt în număr de 10 + 12 sau 12 + 12, în funcție de mărimea roților, fiind fixate în butuc, în rând drept sau în zigzag („pe două rânduri”, „încolo-încoace”), „să nu intre sub căruța și să ție povara” (Săvăstreni).
- Deasupra osiei este amplasat un lemn denumit „abștoc” (sau „pod pe osie”, „podul de jos”), având deasupra lui un alt pod de lemn, denumit și „abștocul de sus”. Ele sunt întărite la capete cu elemente metalice și sunt legate între ele și de osia metalică de obicei cu 6 brățări.
- Deasupra podurilor la dricul din față se află vârtejul sau fercheteul care spre deosebire de poduri se mișcă împreună cu coșul, toate aceste elemente fiind prinse cu cuiul prin dric sau în partea din spate a căruței, prin furcă.

#### Structuri C:

- Principala piesă de articulație la sursa de energie animală este oiștea de cai, denumită aici rudă, prăjină dreaptă fără urechi laterale intrând direct în articulație cu cracii dinainte și care sunt fixați în partea dinapoi cu un brăcinat, în așa fel încât oiștea să nu aibă joc care să deranjeze caii, pentru varianta de un cal sunt utilizate două rudițe cu 1-2 scobuțe în partea din față și prinse de felehart, cu brățări metalice; ulterior, pentru jocul lor (ridicare când animalele sunt deshămate s-au adaptat arcuri metalice și contrafise metalice de o parte și de alta).
- Fehhartul, piesa de legătură a șleurilor la 2 cruci, în cazul variantei de 2 cai sau lipsa lui, în cazul variantei cu 1 cal la care șleururile sunt prinse de o singură cruce, de partea dinaintea cracilor cu broaște metalice sau „zale mincinoase”; adeseori între capetele osiei și capetele feleharuțului se află piese metalice de sprijin pe care căruțașul poate urca punând piciorul ca să se instaleze pe jîț; felehartul de mijloc, plasat peste inimă pentru a sprijini coșul căruței sau scara de urcare în coș.
- Căruța de Brașov nu are pisc la cracii dinainte care sunt „retezați” în așa fel încât să se poată articula cu oiștea direct, prinsă în belciuge metalice.
- Furca dinapoi este alcătuită din 2 piese fixate pe inimă.
- Mănușile de pe vârtej și podul dinapoi sunt scurte și articulate pe partea de jos a loitrelor.

Structuri D:

- Frâna de mână cu mâner și sabot la roata dinapoi (mai ales la modelele de Săliște).  
În Țara Oltului nu se folosea coviltirul decât numai la deplasările foarte lungi ale cărușilor.
- 3.2. Căruța de Făgăraș (variantă de un cal)  
Acest model care imită căruța de Brașov are aceleași elemente la structurile A, B, C, dar cu unele diferențe:
- În locul scărilor laterale și aripilor are doar felehartul de mijloc plasat sub coș, peste inimă, cu o sprijinitoare de fier, uneori împodobită și răsucită estetic denumită „floare”.
- 3.3. Căruța de Sfântu Gheorghe (variantă de un cal)  
Acest model are un coș cu mânuși fixe („ciocârlău cu colțari”), osii metalice cu piulițe la capăt în loc de pahare, felehart de mijloc cu sprijinitoare ca la modelul de Făgăraș, roți cu 10 + 12 spițe și cu rudițe și cruce prinsă de vârful cracilor.
- 3.4. Căruța de Rășinari (căruțe de tip Lungu)  
Și acest model de căruță, provenit din atelierul fraților Lungu din Rășinari, poate fi considerat tot o căruță meșteșugărească și care s-a răspândit după 1900 în partea de vest a Țării Oltului, inclusiv în satele de pe Ardeal. Spre deosebire de celelalte căruțe funcțiile sale și structura sa era mai ales adaptată muncilor agricole, transportului de poveri și, uneori, în transport de marfă. Majoritatea erau cu tracțiune 1 cal, rar 2 cai, cu loitre mici, cu 2-3 carâmbi, cu înflorituri metalice „ca în Moldova și Banat”, ornamente pe loitre (frunze de stejar, cap de șarpe, pe carâmbi și pe brățări). Uneori era considerată, în lipsa căruțelor de Brașov, „căruță de lux”, cu roți cu 12 spițe, cunoscută și ca „de lux, de tip Rășinari și Sibiu” (Racovița, Porumbacu de Jos).
- 3.5. Căruța de Săliște  
Cunoscută și aceasta în partea de vest a Țării Oltului, până la Arpașu de Jos. Are aceleași structuri ca și căruța de Brașov, dar este mai mică, mai ușoară, de obiceiul de 1 cal, vehiculul provenind din atelierele din Săliște.
4. *Căruțe industriale*  
Aceste vehicule sunt produse în fabrici specializate și s-au răspândit în timpul și după cel de al doilea război mondial până în jurul anilor 90, multe dintre ele fiind de proveniență militară, pătrunse prin intermediul despăgubirilor de după război sau vehiculate de refugiați în zonă și în apropierea zonei au existat ateliere pe lângă fabrici (de exemplu la Uzinele Mârșa) sau ateliere cooperatiste (la Rășinari în zona Sibiu sau în zona Codlea care au confecționat căruțe după modele preluate din industrie.
- 4.1. *Terminologie*
- Subzona Avrig: *căruță arsenal* (Sebeșu de Sus), *căruță standard* (Sebeș de sus, Avrig), *căruță militară* (Turnu Roșu, Avrig);
  - Subzona Gruiurilor: *căruță standard* (Ucea de Jos, Drăguș, Sâmbăta de Sus „de la refugiații din Moldova”), *căruță militară* (Sărata „după război”, Drăguș), *voagăn* (Viștea de Jos);
  - Subzona Câmpia Făgărașului: *căruță standard* (Râușor), *căruță militară* (Breaza), *cazoane* (Mândra), *furgon* (Ileni, Pojorta, Săsciori, Voila, Berivoi, Dridif, Ludișor, Luța);
  - Subzona Perșani: *căruță de fier* (Veneția de Sus „de la basarabeni”);

- Pe Ardeal: *căruță arsenal* (Feldioara), *căruță standard* (Săcădate, Bradu, Colun, Feldioara, Galați), *căruță militară* (Noul Român), *căruță cătănească* (Bradu), *căruță Lungu* (Glâmboaca, Poienița „de cărăușie, le comandam la Rășinari”), *furgon* (Galați, Rucăr); uneori apreciate în loc de termen prin calificative: „căruță grea de câmp” (Bradu), „căruțe de la ruși” (Glâmboaca), iar în alte subzone: „erau furgoane, de la război, de la răniți, sunau din bucele” (Lisa), „erau căruțe de tip militar, căruțe de la armată” (Porumbacu de Jos), „cu osie standard, aduse din Făgăraș și Sibiu” (Pojorta), „aveau coș fix și mânuși și feleharț” (Nou Român), „au fost mai înainte, furgoane, azi nu mai sunt” (Dridif), „erau ca furgoanele” (Galați).

#### 4.2. *Caracteristici*

Dăm spre exemplificare o căruță de tip arsenal din Sebeșu de Sus, pe tracțiune 1-2 cai aparținând lui Dumitru Ritivoi (50 de ani în 1977, nr. 246, agricultor).

Structuri A:

- coș confecționat din scânduri, bătute în cuie, fixat între mânuși nedetașabile, prinse cu colțari de fercheteu și pod, fără leuci (coșul putând fi schimbat la nevoie cu loitre scurte, prevăzute cu fuscei metalici);

Structuri B:

- osie metalică, cu pahare la capete, butuc mic cu cercuri și bucele în interior, deasupra osiei cu „apștoc” (podul de jos), prins cu brățări de podul de sus, întărit metalic;
- obezi la roate prinse cu plăcuțe de fier;

Structuri C:

- cracii „desfăcuți” prinși cu un „fier pe craci”, cu brăcinar cu întăritură metalică;
- feleharț metalic pentru 2 cai prevăzut cu cruci fixate prin broaște, verigi mincinoase la care se adaugă hulubele (rudițe cu scoabe și arcuri pentru schimbarea aceluiași vehicul la un car);

Structuri D:

- frână de mână.

Menționăm că acest tip de căruță are din ce în ce mai mult piese metalice pentru asigurarea duratei de funcționare a elementelor de lemn, mulți dintre meșteșugarii locali preluând elemente ale căruțelor industriale pentru confecționarea propriilor lor vehicule în felul acesta căruțele industriale au influențat foarte mult modalitățile de modernizare ale căruțelor în perioada de sfârșit a secolului al XX-lea.

#### 5. *Căruțe actuale (modernizate)*

Aceste vehicule, care au înlocuit aproape total carele în funcțiile gospodărești sau răspândit în epoca cooperativizării agriculturii, produse de diverse ateliere din cadrul CAP-urilor sau a micilor întreprinderi cooperatiste în tendința generală de a combina toate posibilitățile celorlalte modele de vehicul și care mai ales odată cu procurarea mai ușoară a materiei prime metalice a tins spre înlocuirea, din ce în ce mai mult, a structurilor lemnoase, cu structuri în întregime metalice.

##### 5.1. *Terminologie*

- Subzona Avrig: *căruțe standard* (Racovița, Sebeșu de Jos, Avrig)
- Subzona Gruiurilor: *căruțe standard* (Drăguș, Sâmbăta de Jos, Ucea de Jos, Viștea de Jos), *căruțe de cauciuc* (Arpașu de Jos „azi se fac fel de fel”), *camion* (Lisa, Ileni, Recea, Voila, Voivodeni, Ludișor), cu varianta *cameon* (Dridif), *furgon* (Viștea de Jos), *motoară* (Sâmbăta de Jos „de vreo 15-20 de ani în loc de termen „căruță de fier cu osie standard” (Pojorta);

- Subzona Câmpia Făgăraşului: *căruță treisferturi* (Berivoi), *forgon* (Săsciori, Iași), *droagă* (Râuşor „cu cauciucuri”);
- Subzona Perşani: *camion* (Perşani, Veneția de Jos);
- Subzona pe Ardeal: *căruțe standard* (Săcădate, Colun „după război”, Feldioara „de la CAP”), *căruță de cauciuc* (Glâmboaca), *căruț furgon* (Rucăr „de la CAP”).

#### 5.2. *Caracteristici morfo-funcționale*

Aceste vehicule sunt utilizate în gospodărie pentru transporturi de povară cu tracțiune îndeosebi pe cai (1-2 cai), răspândite astăzi în toate localitățile, având osii de fier și care înlocuiesc, din ce în ce mai mult, lemnul cu metalul, limitându-se însă la circulație pe localități pe drumuri comunale și foarte rar, dincolo de limitele zonei.

Foarte rar în lipsa cailor ele pot fi și înjugate, dar numai cu un singur animal, folosind jugul de 1 vită (vacii sau bivoli).

În ceea ce privește structurile componente ele reprezintă un mixtaj de căruțe tradiționale meșteșugărești și industriale, cu coș fix, fără leuci, osii metalice cu piulițe la capătul lor, un număr de spițe de 10 + 10, dar de cele mai multe ori înlocuite cu roți de cauciuc procurate din industrie având ogașia, în general, de 1,20 m. mânușile de cuprindere a coșurilor sunt fixe, iar oiștea este în T, prinse de feleharț cu drugi de fier „crucea proțapului”), folosind feleharțul obișnuit sau rudițele atunci când este vorba de 1 cal.

#### **Materiale de confecționare a căruțelor în Țara Oltului**

În ceea ce privește materialul lemnos, principalul material pentru confecționarea uneltelor și mijloacelor de transport agricole, Țara Oltului a asigurat și mai asigură, prin resursele sale vegetale, principala materie pentru confecționarea carelor și căruțelor. Aceste resurse sunt asigurate prin accesul tuturor localităților la cele trei forme de relief, câmpie, deal, munte, cu specificul lor în ceea ce privește vegetația, fie prin hotar continuu sau prin enclave în zonele de deal și munte.

În zona de munte pădurile asigură lemnul provenit de la fag (*Fagus sylvestri* L), brad (*Abies alba* Mill), molid (*Licea abies* L), Karst și mai rar paltin (*Acer Pseudoplatanus* L)<sup>1</sup>.

Pădurile din zona de deal asigură pentru confecționarea vehiculelor următoarele esențe lemnoase: frasin (*Fraxinus excelsior* L), carpen (*Carpinus betulus* L), ulm (*Ulmus minor* Mill), mesteacăn (*Betula pendula* Roth) și mai rar arțarul (*Acer platanoides* L), denumit popular, în zonă, „alțar”<sup>2</sup>.

În zona câmpiei depresionare, în trecut, creștea și stejarul (*Quercus robur* L), acesta păstrându-se însă, în prezent, mai mult „pe Ardeal” unde i se spune *tufan*<sup>3</sup>.

Tot în câmpie erau folosite pentru confecționarea materialelor lemnoase următoarele esențe: salcâm (*Robinia pseudoacacia* L) denumit popular „acăț” și arinele (*Alnus glutinosa* L Gaertn), rar plopul (*Populus alba* L), mai rar nucul (*Juglans regians* L) și măruț sălbatic (*Malva silvestris* L Mill), iar pentru elementele

<sup>1</sup> Constantin Drăgulescu, *Botanica populară în Țara Oltului*, Sibiu, 1995, p. 24-25, 26, 71-72, 113-114. Autorul menționează utilizarea fagului pentru confecționarea tălpicilor de sanie, obezi și faptul că în trecut „căruța se făcea din fag, acum din frasin” – Toderița, p. 71-72

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 26, 43, 51, 73, 149. Autorul menționează confecționarea obezilor din frasin, inima căruței din carpen, oiștea, roțile, butucii din mesteacăn.

<sup>3</sup> *Ibidem*. Din jugastru se confecționau roți, spițe, butuci, autorul observând că locuitorii din Țara Oltului nu cunosc speciile de stejar, lucru firesc datorită faptului că defrișările au eliminat această specie din șesul oltean cu excepția celor două păduri de la Olteț și Vadu (denumite Dumbravă).

mărunte din componența carelor și căruțelor arbuștii de alun (*Corylus avellana* L), răchita (*Salix caprea* L) și măcăcinele denumire populară sub care se cunosc mai mulți arbuști cum ar fi păducelul (*Crataegus monogyna* Jaq), porumbelul (*Prunus spinosa* L) și măceșul (*Rosa canina* L)<sup>1</sup>.

Printre calitățile materialului lemnos conta duritatea sau moliciunea în raport cu solicitarea în uz a pieselor vehiculelor, indicate după dimensiunea inelelor și desimea lor, după creșterea lui la dos sau față, la vârf sau la poale, în loc mlăștinos (glodos) sau după timpul de topire al zăpezii în locul respectiv.

Nu totdeauna materialul lemnos putea fi procurat din pădurile sau locurile cu vegetație de pe teritoriul hotarului. Locuitorii din Țara Oltului procurau, uneori, lemn de stejar de „pe Ardeal”, în schimbul vânzării de carpen, frasin sau fag, așa cum se întâmpla între Arpașu de Jos și Sus cu Nou Român sau Feldioara. De asemenea, unele localități cumpărau frasin sau ulm și chiar arine „de mlaștină” care nu se găsea pe toate hotarele localității cum se întâmpla la Pojorta, care le procura din Sâmbăta de Sus. Și în alte localități se petrecea un schimb asemănător.

În ceea ce privește materialul metalic, mai ales pentru căruțe, el era procurat de fierari sub formă de bare sau tablă din comerț și de obicei nu cel care comanda, ci fierarul, le procura. Aceasta cu excepția cazurilor în care gospodarul comandatar cumpăra roți de-a gata sau osii metalice din orașe sau târguri. Problema procurării metalului era încă dificilă până în epoca dintre cele două războaie mondiale. După cel de al doilea război mondial fierarii sau gospodarii își procurau piesele metalice din industrie, în Țara Oltului, la fiecare 25 km existând o întreprindere sau un combinat industrial. Detaliile procurării acestora precum și rețeaua de magazine și de târguri din care ele se puteau procura este o problemă care depășește economia materialului de față solicitând o cercetare specializată.

### **Modalități de procurare a căruțelor**

Forma cea mai răspândită de intrare a căruțelor în gospodăria din Țara Oltului a fost cea prin transformarea unora dintre care în căruțe, odată cu modificarea funcțiilor gospodărești prin care capacitatea sau energia utilizată pentru tracțiune s-a adaptat schimbărilor generale din agricultură, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Acest lucru a fost făcut în primul rând prin schimbarea osiilor (din cele de lemn în cele metalice), reducerea dimensiunilor și modificarea atelajului la sursa de energie, rezultând în general căruțele de povară obișnuite care, fie au înlocuit carul, fie au găsit funcții complementare.

Alte vehicule de acest tip, mai ales cele cu tracțiune de un cal, pentru poveri și persoane se comandau îndeosebi la Făgăraș, „la Füllop pe ulița sașilor”, sau cumpărând osii și roți așa cum se proceda și în cazul carelor din târguri, mai ales după primul război mondial.

Treptat, ele au început să fie făcute și în atelierele locale.

În ceea ce privește căruțele meșteșugărești, ele au aproape în întregime proveniență în atelierele urbane, uneori însă au fost făcute și de meșteșugari locali, care au învățat ucenicie mai ales la meșteri din orașe. Căruțele de Brașov sau de Făgăraș s-au confecționat mai ales în Făgăraș („la Füllop”, „Gunnesh”), la Sibiu („doi frați pe strada Ocnei, unul rotar și unu fierar”), Brașov sau în mici fabrici de căruțe cum sunt cele din Săliște și Codlea sau chiar la Agnita și Marpod. Uneori chiar și la

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 32, 60-61, 87, 99, 118, 121-122, 125-126, 129, 130.

distanțe mai mari din ținuturile secuiești. Extinderea acestui tip de vehicul s-a făcut mai ales după 1910 și după primul război, meșteșugarii lucrând intens până prin 1964, după încheierea cooperativizării agriculturii. Rare ori au mai fost confecționate și după această dată ajungând ca după 1990 să nu se mai confecționeze, ba chiar să iese din uz.

În timpul celui de al doilea război mondial s-au răspândit și căruțele de tip militar, provenite din restituirile de la rechiziții, date la veterani sau invalizi și uneori, au apărut și căruțele de tip basarabean prin intermediul refugiaților. O vreme, până în anii 60, s-au confecționat și la Uzinele Mârșa, la comandă, pentru CAP-uri.

Începând din anii 50 confecționarea și răspândirea căruțelor în satele Țării Oltului a depășit raportul de confecționare a carelor. Cam în același timp cu modernizarea carelor prin materiale noi și elemente adaptate noilor condiții s-a început și modernizarea căruțelor cam în același sens.

### **Utilizarea căruțelor în Țara Oltului**

După aprecierea locuitorilor Țării Oltului, capacitatea căruțelor de povară, în funcție de tipuri, era de 250 până la 600 kg la cele meșteșugărești, iar la cele de povară 1.000 până la 1.800 kg, doar căruțele grele de Brașov, cu osie de metal, ajungeau până la aproape 3.000 kg, depășind chiar, în unele privințe capacitatea unui car. Din această pricină utilizarea lor a rămas tot în primul rând, cea de transport a poverilor agricole, mai ales căruțele care păstrau tracțiunea prin înjugare sau cea cu 2 cai, folosindu-se calitatea lor de a fi mai ușor conduse decât carul, la aceleași poveri. Totuși, căruțele fiind mai mici ca volum, nu în greutate, erau „ușoare să umble mai mult” (Poiana Mărului), „merg mai ușor decât carul” (Părău). Indiferent de animalul de tracțiune puteau fi folosite și în unele munci de hotar, mai rar, la muncile de primăvară sau toamnă, pentru transportat unelte merinde, transport bălegar, uneori cu inimă lungitoare. Se foloseau și la transportul recoltelor, la cereale, cartofi, porumb, fasole (căptușite cu lese), deși continuau și ele să meargă dificil atunci când terenul era neamenajat, „lăsau a doua ogașie pe hotar”, dar erau mult mai utile la transportul pietrișului, nisip, piatră sau la pădure cu lemne tăiate scurt, foarte rar însă la fân. În unele localități se transportau saci la moară (până la 30 de saci), boți și butoaie la cârciumi sau lemne, în cărașie, la Sibiu, Făgăraș, Brașov, până la introducerea gazului metan în aceste orașe. Cei de pe linia Oltului (de la Arpaș până la Șercaia), inclusiv dincolo de Olt (Galați, Cincșor, Șona), făceau cărașie cu ceapă la Făgăraș, iar cei dinspre Drăguș ajungeau până la târguri la Sibiu, cu cartofi. Se făceau transporturi de poveri intens la târguri sau în satele vecine.

În schimb, funcțiile căruțelor meșteșugărești, deși se puteau utiliza și la transporturi din câmp, mai rar la pădure (cele grele cu doi cai), majoritatea erau însă scutite de asemenea transporturi și, uneori, existau complementar cu carele sau căruțele de muncă, în multe din gospodăriile din Țara Oltului. Aceste căruțe erau considerate „de lux”, „de plimbare”, „scumpe”, „frumoase”, „gingașe” și reprezentau imaginea de gospodărie înstărită prin utilizarea ei la târguri sau la deplasări prin orașe cu 3-5 persoane, la transportul la gară sau în ocazii (transport turiști, călători, transport ocazional de mărfuri).

Pentru drumurile mai lungi se utilizau căruțele de povară, de obicei cu doi cai.

1. Rotari și fierari în Țara Oltului în anii '70 ai secolului al XX-lea<sup>1</sup>

1.1. Rotari

**Turnu Roșu** (Porcești) - 1977: *Nicolae Costei* (55), rotar din 1939, ucenic a lui *Costea Gheorghe* din Sebeșu de Jos, din 1949 meșter la Uzinele Mârșa;

**Sebeșu de Jos** - 1977: *Costea Gheorghe* (decedat) și fiul său *Gheorghe Costea jr.*;

**Sebeșu de Sus** – 1977: *Nicolae Banciu* (zis Nicolae Rotaru, 73), nr. 152, a învățat meserie înainte de 1914 de la *Costea Gheorghe* din Sebeșu de Jos (tatăl rotarului de astăzi, „acolo unde, fiind boștinari, se lucrau bine și căruțele, se ucenicea trei, trei și jumătate ani”); a lucrat și la Arsenalul din Sibiu și la Mârșa căruțe, a fost și tâmplar;

**Racovița** – 1977: *Gheorghe Iancu*, fiul lui *Ioan Iancu*, rotar și el, care a lucrat înainte de al doilea război mondial; a mai fost rotar *Gheorghe Fogoroș* (decedat); au mai lucrat în acei ani *Ioan Malea* (decedat), precum și *Vasile Vasu*; mai făceau și alții rotărie, dar „nu erau dibaci”;

**Avrig** – 1977: *Jugărean Ilie* (77), Str. Cioplea nr. 17, *Ion Luculeț* de pe Prund, *Rech Heinrich* (decedat) și *Rech Ilie* care locuiau lângă școala nouă;

**Brad** – 1977: *Ștefan Dancu* (80), nr. 267, a învățat meserie ca ucenic și calfă la Rășinari, la Ioan Lungu, a făcut primul război mondial, a revenit în 1921 la Rășinari, chemat de proprietar pentru că „nu biruia singur”, ulterior retras la Bradu; după aprecierea lui a făcut cam 50 de care și a reparat sute; între 1932-1936 nu a mai lucrat pentru că s-a judecat pentru o rămășiță de impozit de 12.000 lei; după 1940 a fost concentrat și a mai lucrat rar ulterior; au mai fost rotari în sat: *Ioan Bivolar*, *Ștefan Danc*, *Liviu Balteș*, „cum se pricepea fiecare, singuri învățați, făceau tot afară de dricuri și roată, în rest făceau tot carul”;

**Săcădate** – 1977: *Toma Hainaczky* (62), nr. 140, lucra ca rotar la CAP; a învățat meseria de la învățătorul Sumea și a rotărit de la 14 ani, lucra mai ales căruțe *aișpenăr*;

**Glâmboc** – 1977: *Ioan Ciocan* (54), nr. 71, era în 1977 paznic la o întreprindere sibiană; a învățat la un meșter sas din Sibiu, *Messer*, de pe str. Măsarilor un an și jumătate, apoi în armată și din 1945 la o fabrică de mobilă din București, un an și jumătate, la un unchi *Barbu Mănescu*; a fost fierar și rotar la CAP;

**Porumbacu de Jos** – 1978: *Nicolae Bărtaș* (78), nr. 231, a învățat de la rotarul Gheorghe Banciu, apoi în armată, în 1921; originar din Porumbacu de Sus, dar căsătorit aici; au mai fost rotari înaintea lui *Dionisie Glăjari*, *Gavrilă Suma*, *Simion Marcu*; un al doilea rotar în localitate era *Ilie Marcu* (52), nr. 351, care a învățat meserie de la tatăl lui, care „știa ciopli”, apoi și singur, înainte de a face armata;

**Porumbacu de Sus** – 1978: erau rotari *Vacă Constantin* și *Constantin Lăzărici*, zis *Costi* precum și niște țigani care lucrau lemnărit și reparau care;

**Sărata** – 1978: *Gheorghe Calefar* nr. 122, autodidact, era și tâmplar „toți oamenii se pricep să lucreze la care și căruțe, nici unu nu era de meserie, ne-am învățat unii pe alții”;

**Scorei** – 1977: existau niște rotari țigani înainte de *Nicolae Hampu*, zis *Nicolae a lu Roșu* (76), nr. 278 și *Morar Dumitru* „de pe pârâu” care lucrau cu materialul clientului, dar și cu material procurat;

<sup>1</sup> Informatorii sunt tot cei menționați în Cibinium 2011, p. 167-169.



**Poienița** (Găinari) – 1978: nu au fost rotari în acest sat „de pe Ardeal”, oamenii apelau la rotarii din Cârța și Nou Român, totuși cu rotăritul se mai ocupa *Ioan Comșa, zis Ionu lu Mărie*;

**Cârța** – 1978: *Michael Schenker*, care făcea care, tatăl președintelui CAP din ani 1970; alt meșter rotar sas era *Ioan „Roșu”* care a moștenit și el meseria tatălui; mai erau *Iohann Guist* „rotar de duminică” și *Iohann Walter* care lucra la atelierele CAP;

**Cârțișoara** – 1977: *Ioan N. Blendea* (53), nr. 190, în Streza; mai era un dulgher de care își amintesc localnicii, *Pavel Bucurenci* „specialist în acoperișuri când nu era țiglă, până la arsu satului” care lucra și care, *Isac Bucurenci*, nr. 189, *Aurel Blendea*;

**Nou Român** – 1978: *Ioan G. Stanbeca* (77), nr. 145, a învățat de la tatăl său care era rotar și dulgher și de la un rotar cu atelier în Făgăraș; a lucrat până la vârsta de 77 ani; *Ioan Coșa* și fiul lui; *Ioniță G. Filip* (84), zis *Ionul Dinului*;

**Arpașu de Jos** – 1978: *Gheorghe Rotaru* și *Vasile Bârsan* (84), nr. 88, agricultori, dar care se pricepeau și la rotărit; în trecut au mai fost rotari *Gheorghe Sălăghe, zis Sălăguț, Neculaie Zevas*;

**Arpașu de Sus** – 1978: erau rotari *Timofei Filimon* (70) și *Ioan al Șchioapi* din Prund, precum și un rotar *Bândea* și *David Ioan*; oamenii își mai amintesc de rotarul *Ionu Sandii*, decedat înainte de al doilea război mondial; *Filimon Țiței* (72), nr. 287, deși nu a fost rotar propriu-zis făcea piesele carului pentru el;

**Ucea de Jos** – 1978: în trecut au existat 2-3 rotari, mai târziu *Ioan Vlad*, născut 1904, de la nr. 247, ce lucra rotărie de la 18 ani, a învățat meseria de la *Ion Maxim* din Sâmbăta de Jos;

**Ucea de Sus** – 1977: lucrau rotărit *Emilian Ghindea*, născut 1901, nr. 2, care a învățat meseria de la tatăl său *Teodosie Ghindea* (1871-1948) și acesta de la bunicul său *Zosim Ghindea* (1830-1910); *Emilian Ghindea* lucra de la 20 de ani rotărie;

**Feldioara** – 1978: *Nicolae Băcilă* (74), nr. 79, autodidact a făcut căruțe și în armată, la școala de infanterie din București;

**Viștea de Jos** – 1978: *Liviu Borzea* (decedat la 83 de ani), *Moise Cârje* și *Aurel Sandu* care fiind angajați la combinatul Victoria, „lucrau pe apucate”;

**Olteț** – 1978: *Vlase Bolovan* (70), nr. 27, a lucrat inițial la un atelier al unor români din Făgăraș;

**Drăguș** – 1978: rotarii care „lucrau care din bardă” au fost *Gheorghe Rogozea* (zis *Bacioc*), înainte de al doilea război mondial, unchiul său *Adam Rogozea* și un rotar bătrân, *Teodor Fogoroș*;

**Rucăr** – 1978: erau rotari cunoscuți *Toma Costea*, care a învățat meserie la Făgăraș, *Ion Nicoară* (65), nr. 166, „beteag” nu mai lucra, dar învățase meserie de la meșterul *Fekete* din Făgăraș, și a făcut 5 ani la școala de arte și meserii din Viștea de Jos; a reparat trăsuri și care pentru herghelia de la Sâmbăta; restul erau considerați „cârpaci” și oamenii apelau la rotari din Olteț și „Histi” (Viștea de Jos și Sus);

**Sâmbăta de Jos** – 1978: exista „un rotar din Regat” – *Măcariu*, la atelierele CAP;

**Sâmbăta de Sus** -1978: *Filimon Pantelimon, zis Moșu lu Pătruc* (71), nr. 221, care a învățat singur meseria de la 20 de ani;

**Lisa** – 1978: *Gheorghe Văcar* (87), nr. 306, care nu mai lucrează și fratele lui *Ioan Văcar*;

**Voila** – 1978: *Valeri Șerban* (decedat), *Dobrin Gheorghe, Ioan Șerbănuț*;

**Voievodeni** – 1978: în sat se lucra puțină rotărie, oamenii apelau la *Aldea Fekete* care pe lângă unelte făcea și roate;

**Pojorta** – 1978: *Gheorghe Săvoiu*, precum și *Moise* și *Mihai Gușeilă*, ziși ai lui *Săcă*;

**Breaza** – 1978: în trecut erau rotari *Gheorghe Sâmea*, *Ion Năftănăilă*, *Ioan Pripon*, *Hașu Gheroghe*, în 1978 mai lucra *Gheorghe Laghea*;

**Luța** – 1978: *Gheorghe Stan* (77), nr. 47, care a învățat meseria la *Sauer Fritz*, în Făgăraș;

**Ludișor** - 1978: în trecut lucrau rotărie *Augustin Drăghici* și *Emilian Mailat*;

**Beclean** – 1978: *Nicolae Copacea*, *Ioan Fekete*, *Bobeș* din Recea, „toți aveau de lucru pentru cărăuși”;

**Hurez** – 1978: *Florea Pătru*, nr. 50, *Ianu Rotaru*, nr. 12;

**Gura Văii** (Netotu) – 1978: *Ciocan Nicolae* (57), nr. 87, care a învățat meserie de la tatăl său, *Gh. Ciocan*, care era și fierar, meseria învățată „de când m-am ridicat” spunea el;

**Săsciori** – 1978: *Ioan Motoc* (decedat de 10 ani); mai era un rotar *Aldea*; oamenii se duceau în alte sate pentru rotărit;

**Săvăstreni** – 1978: *Victor Aldea* (73), nr. 55, venit în sat în 1925 din Berivoi, unde a învățat meserie la *Ioan Kerekes zis Ianoș Rotaru*; mai înainte au fost rotari *Gh. Hangu* și *Ioan Hangu* care au lucrat după primul război mondial, precum și *Comșa zis Morarul*;

**Recea** – 1978: *Ioan Bobeș* (70), nr. 44, ce lucrează care din 1925, după ce a învățat la Făgăraș, la un sas, *Riss Johann*, mort în 1929;

**Dejani** – 1978: *Victor Solomon* (82), nr. 137, autodidact, *Gh. Zăgan* (72), nr. 75, care a învățat meserie de la *Visalom Leabu*, rotar în Dejani, dar provenit din Breaza; a făcut care și căruțe de fier după ce a devenit și fierar, cum se exprima: „am descoperit fierăria”;

**Berivoi** – 1979: rotari de care pomenesc locuitorii sunt *Ioan Muntean* și *Solomon Schitea*; mai lucrează *Ion Fratu* (57), nr. 197, care a moștenit meseria de la tatăl său *Ioan Fratu sen.*, mort în 1978;

**Copăcel** – 1979: *Isidor Babeș* (74), nr. 116, a învățat meseria de la *Ioan Riss*, în atelierul acestuia de pe Calea Hurezului, Făgăraș; rotarul *Năftănăilă* care confecționa căruțe de lemn și fier, sănii, „orice”; locuitorii consideră însă că erau rari rotarii și fierarii buni, „roți fac mulți cărpaci”, printre cei care au făcut roți apreciate era și rotarul *Babeș Isidor*, cel menționat mai sus, fost printre altele și primar în Berivoi, 1945;

**Ileni** – 1979: locuitorii își amintesc că rotarii erau puțini fără a le mai reține numele;

**Hârșeni** – 1980: *Ilarie Bălan* (73), nr. 59, era și dogar, meseria a învățat-o de la tatăl său, *Ioan Bălan*, mort în 1928;

**Mărgineni** – 1979: *Ioan Pandrea* (75), nr. 210, a învățat meserie în Sebeș la *Isidor Popa*;

**Mândra** – 1979: *Victor Butu* (65), nr. 105, rotar de la 12 ani, a învățat meseria la Făgăraș, la *Vass Domokos*, dar a lucrat și la alți rotari din Făgăraș; mai existase un rotar *Ianoș*, mort după cel de al doilea război mondial; „fiecare rotar își avea atelierul său și nu făcea altă muncă”;

**Toderița** – 1979: *Ioan Zbârnciu*, decedat, continuat de fiul său *Emilian Zbârnciu* (57), nr. 202, pensionar după ce a lucrat la atelierele CAP, spunea despre tatăl lui „că era născut cu barda în mână”;

**Șinca Veche** – 1979: *Aurel Bălan*, care a învățat meseria de la *Rosin* din Făgăraș, atât fierăria cât și rotăria; mai erau rotari *Nicolae Șerban zis Laie Semii*, *Dumitru Mohan*, *Pamfil Bucur*, *Valeri Moldovan*, toți decedați;

**Bucium** – 1979: *Ilie Ghircoiaș* (72), nr. 24, a învățat rotăria la *Ion Colceru* în Făgăraș, în 1919-1921; mai lucrau care și căruțe, sănii și *David Dobrin*, decedat în anii 60, *Ioan Ghircoiaș*, decedat și el, *Gheorghe Neacșu* care lucra loitre și proțapuri; tot aici în anii 70 mai lucrau și *Gheorghe Ghircoiaș* și *Gheorghe Broj*;

**Ohaba** – 1980: în trecut rotar era *Vichente Moldovan* provenit din Șinca Veche, precum și *Roșată „ăl bătrân”* din familia *Boier* și *Gheorghe Gașpar*, care a lucrat și hamuri la Șercaia; mai erau rotari și „hierari” pe vale, *Liță* și *Nicolae Boier*;

**Grid** - 1980: erau în trecut 7 rotari, au mai rămas 4 în anii 70;

**Veneția de Jos** – 1980: din 7 rotari în trecut au mai rămas 2;

**Veneția de Sus** – 1980: în trecut erau 2-3 rotari;

**Cuculata** – 1982: *Iacob Herbea* (77), nr. 324, *Ioan Comșa* (53), nr. 354, erau lemnari și agricultori care lucrau și piese de care și căruțe și reparau și lemnăria la case.

În **Făgăraș** deși nu s-a făcut o cercetare anume locuitorii își aminteau de rotarii de aici (în Copăcel era în memoria locuitorilor un sas rotar *Zander*, 2 rotari români *Visa* și *Pop*, pe Calea Hurezului, și *Nicoliță* pe Ulița Galaților; pe str. Hurezului era și *Füllop Elek* cu fiul care a avut și el atelier pe Calea Becleanului).

## 1.2. Fierari

**Turnu Roșu** (Porcești) – 1977: *Ioan Veștemean* (70), nr. 46, lucrează de la 17 ani cu meseria învățată de la un „maistru vechi” *Adam Antonie*, decedat de 30 de ani;

**Racovița** – 1977: erau 2-3 țigani fierari, oamenii își amintesc de *Ioan Dobrin* și *Aurel Dobrin*, mai lucra *Ioan Mordoșan* (67), nr. 480; a învățat meseria de la tatăl lui, la 20 de ani;

**Avrig** – 1977: au existat mulți fierari români și țigani: *Gheorghe* și *Nicolae Marpozan*, *Nicolae Diplăș*, *Ioan Giurca*, *Vasile Ranga*, *Gheorghe Oprenea*, *Gheorghe Aldea*, *Benki Iosif*, *Henning zis Sepp de la Morminte*, *Ioan Aldea*, *Ioan Coțofană* care lucrau cu materialul clientului orice lucrare la care și căruțe îndeosebi legătura metalică; cel mai cunoscut era *Vasile Urzică* (53), str. Cioplea nr. 23, care a lucrat fierărie între 1941-1957, dar a intrat muncitor la Tâlmăciu, meseria a învățat-o de la *Marpozan*;

**Bradul** – 1977: erau fierar *Gavrilă Maier*, *Stan Nicolae*, *Mihuț Nicolae*, *Susan Mihai* (din Rășinari), *Mila Lendea*;

**Săcădate** – 1976: fierar *Toma Pavel* (63), nr. 117;

**Porumbacu de Jos** – 1977: *Iosif Dan* originar din Sibiu și țiganul *Ion Titirigă* (60), acesta împreună cu fiul său;

**Porumbacu de Sus** – 1977: rotarul și fierarul *Titiligă*, decedat și cel care mai trăia era *David Lăzărici*;

**Scorei** – 1977: „fauri” erau *Victor Hampu*, care era și angajat la DGRS Porumbacu; înaintea lui fierari erau țigani;

**Sărata** – 1977: *Ionică Ilie* și feciorul lui se ocupau cu fierăritul, înaintea lor fiind fierari țigani, *Boca*, *Bartuș*, însă predomină fierari români printre care și *Gheorghe Grancea* și fiul său;

**Poienița** (Găinari) – 1978: nu existau fierari în localitate, „se tocmeau din altă parte, veneau ei, tocmiți de primărie și adunau satul pentru potcovit, rotărit, erau veniți din Nou Român, Marpod, Cârțișoara”;

**Cârța** – 1978: lucrau bătrânul fierar *Simon Andrei*, *Ioan Schnaider* și un fierar angajat la CAP, *Victor Opriș*;

**Cârțișoara** – 1978: *Constantin (Dinu) Muntean, Andrei Blendea, Gheorghe Budac*, mai lucrează *Victor Grovu și Nicolae Stoica*;

**Arpașu de Jos** – 1978: „covacii” *Vasile Dobrin și Gheorghe Scurtu*; mai lucrează și un fierar din Ucea de Sus la atelierele CAP;

**Arpașu de Sus** – 1978: *Nicolae Natu și Liță Ucuț*, locuind lângă pod către Cârțișoara;

**Ucea de Jos** – 1978: *Tincu Vasile* din Drăguș, căsătorit în sat și *Cojocaru Olimpiu* din Șomărtin, și el căsătorit aici;

**Viștea de Jos** – 1978: *Vasile Opreș, Gheorghe Scutea (62), Nicolaie Vitan*;

**Olteț** – 1978: Fieraru *Greco* și un țigan *Aurel Țintea*;

**Drăguș** – 1978: a fost fierar un țigan, *Gheorghe Vălean*, mort înainte de primul război mondial, mai exista unul, *Tincu Vasile*, care lucra la Ucea;

**Rucăr** – 1978: „hierari țigani”: *Ilarion Cristea* (decedat), țiganii *Liță și Ghea Mili*, precum și un ungar poreclit *Mureșan*;

**Sâmbăta de Jos** – 1978: *Ioan Prundean* (decedat în 1977), au mai venit și fierari din Viștea de Jos ca să lucreze la herghelie; mai era și *Nicolae Opreș*, nr. 181, originar din Viștea de Jos, în localitate din 1943;

**Lisa** – 1978: *Traian Greavu zis Popa Traian (65)*, nr. 299, a învățat meseria la 17 ani la Făgăraș; mai lucrează și *Gheorghe Văcar zis Gheorghe a Tănicii*;

**Cincșor** – 1978: *Anton Alexandru (66)*, nr. 167, născut în Grid, a învățat meseria de la 12 ani la Sâmbăta de Jos, în localitate de 25 de ani, a mai lucrat și la Sâmbăta de Jos și Ludișor;

**Voila** – 1978: *Ioan Roman, Vasile Marin*, și în prezent *Gheorghe Rusalin*;

**Pojorta** – 1978: existau câțiva fierari țigani care lucrau fierărie și *Nicolae Floare*, decedat;

**Breaza** – 1978: fierarii țigani *Gheorghe și Pătru Tincu* lucrau în anii 70; în trecut au mai fost *Traian Bărtuș și fierarul Relu*;

**Luța** – 1978: lucrează fierarul țigan *Ilie Maita*;

**Ludișor** – 1978: „covaciul” *Ioan Ludu (74)*, nr. 65, fierar din 1919, a lucrat ca ucenic la *Doba Ianoș* în Făgăraș, care era fierar provenit din Secuime (*Halomseg*); *Ioan Ludu* născut la Luța, dar a venit în Ludișor din 1930; a lucrat și la Rășinari, la Fabrica Lungu și Bucur și la Brașov;

**Beclean** – 1978: localnicii își mai amintesc de foștii fierari *Victor Țeț, Gheorghe Grancea, Anton Grancea*, mai lucrează *Nicolae Gâscă*;

**Hurez** – 1978: fierarii erau cu toții țigani;

**Gura Văii (Netotu)** – 1978: lucra în sat fierarul pe nume *Gălățean*;

**Galați** – 1978: erau „coaci” *Ion Raita*, de lângă pod, str. Gh. Doja nr. 72, din Șona, care nu mai lucra, dar era fierar de la 14 ani; a lucrat la un atelier de fierărit și reparat auto, la Brașov și în Făgăraș până în 1946 la *Fillop Elek* care a murit prin 1948-50; în afară de el mai lucra fierărit și *Stroia Gavrilă (50)* de pe str. Ana Ipătescu;

**Șona** – 1978: *Ioan Stânga (76)* nr. 83, a învățat meserie la Brașov, la *Ioan Crăciun*, în Stupini;

**Săsciori** – 1978: „coaci” au fost *Iosif Motoc* și un țigan *Bărtuș*, care nu mai trăiau;

**Săvăstreni** – 1978: pe timpuri exista fierarul *Gheorghe Man* și un țigan *Mitucă*, „astăzi face fierărie oricine se pricepe”;

**Recea** – 1978: un țigan *Gheorghe Comisa (37)*, nr. 288;

**Berivoi** – 1979: țiganul *Petre Bărtuș (65)*, nr. 288, tot un țigan *Gheorghe Bărtuș și Ion Fratu*;

- Copăcel** – 1979: tot un țigan *Ion Năftănăilă zis a lui Bucurel* (68), nr. 122, care a învățat meserie de la tatăl său;
- Ileni** – 1979: în trecut au lucrat 3 țigani fierari;
- Mândra** – 1979: era cunoscută în localitate familia de fierari Stânga: *Ion Stânga zis Seppi*, astăzi *Nicolae Stânga* (75), nr. 282, a învățat meseria de la 8 ani, de la tatăl său *Ioan Stânga*, frații săi *Nicolae* și *Gheorghe Stânga* sunt și ei fierari;
- Vad** – 1979: *Gheorghe Perșinaru* (70), nr. 251, lucra în acord cu un rotar;
- Șinca Nouă** – 1979: „coacii” erau țigani, cel mai cunoscut *Gheorghe Pădure*, „azi nu mai lucrează decât câte un raf”;
- Ohaba** – 1979: *Vichente Ghircoiaș*, născut în 1911, nr. 19, lucrează din 1930 după ce a fost ucenic la un meșter sas din Banat „dar fără să învăț germana”; *Pătru Trifan* (51), nr. 47, a învățat meserie de la 14 ani de la tatăl său *Damaschin Trifan* și lucrează la UPRUC Făgăraș; a mai exista un rotar țigan *Glogiu*; mai lucrează și astăzi încă, 2-3 fierari țigani, *Gheorghe Nemeș* (la Șinca Veche), *Gheorghe Iepure* (la Șercăița), „lucrăm la UPRUC, da ne mai ocupăm cu potcovitul”;
- Bucium** – 1976: *Gheorghe* și *Vichente Ghircoiaș*; mai exista și un fierar țigan;
- Șinca Veche** – 1976: *Aurel Bălan*, a învățat meseria de la un sas din Făgăraș pe nume *Rosen*; *Roman Goilă*, în trecut, astăzi decedat, precum și țiganul *Nicolae Culică* și el decedat, mai trăiește fierarul *Ioan Florea zis Dinu*;
- Perșani** – 1978: *Gheorghe Roman* (66), nr. 141, a învățat fierăria la un meșter român din Țânțari (Dumbrăvița);
- Poiana Mărului** – 1979: *Gheorghe Titilincă*, născut în 1923, a învățat și a lucrat meseria 3 ani la Zărnești, la fierarul *Ioan Cotleanu* de la 14 ani; acum lucrează și la Zărnești;
- Părău** – 1979: *Ioan Oană* (72), nr. 247, ucenic la 16 ani la *Danil Sebes*, sas din Șercaia, în 1926-28 a lucrat și la Lungu la Rășinari;
- Grid** – 1979: în trecut un fierar, acum mai lucrează tot unul;
- Veneția de Jos** – 1979: în trecut erau 7 fierari, acum sunt 2 dintre care cel mai cunoscut este *Valeri Loafi* (65), nr. 192, care a învățat de la 16 ani la atelierul lui *Dobai*, Făgăraș, în 1928-30;
- Veneția de Sus** – 1979: *Gheorghe Stelian* (56), nr. 153, a învățat meseria de la tatăl său la 15 ani, apoi a lucrat și în armată și la Grid, la *Pătru Ștefan*;
- Comana de Jos** – 1979: fierarul *Gheorghe Costea zis Ștefănuță* (83), nr. 52, a învățat meseria la Rupea la *Fritz Bretz*;
- Comana de Sus** – 1979: *Iosif Comșa* (73), nr. 66, din 1928 a învățat fierăria și mecanica la Veneția de Jos, la *Fazekas Gabor*.
- La Făgăraș cei mai cunoscuți fierari printre locuitorii din Țara Oltului (exemplificare din Mândra): *Dobai* de la bariera Hurezului, *Filip Mihai* la bariera Becleanului, erau cunoscuți 6-7 fierari în total majoritatea sași sau maghiari și 2 fierari români *Ioan Vlad* și *Ioan Ciopașu* „acum pensionari” (în 1979).

## Anexa II

Materialul lemnos utilizat de rotari în Țara Oltului pentru confecționarea carelor și căruțelor (pe structuri)

### Structuri A

#### *Loitre: carâmbi*

- *Mesteacăn*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Lisa, Luța, Hurez, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Iași, Berivoi, Recea, Copăcel, Râușor („loitre lungi”) Toderița, Perșani, Comana de Jos, Cuciulata, Bradu, Săcădate („e ușor”), Glâmboaca, Cincșor;
- *Fag*: Avrig, Râușor („loitre scurte”) Nou Român, Feldioara, Comana de Jos;
- *Frasin*: Avrig, Arpașu de Sus, Olteț, Voila, Pojorta, Lisa, Luța, Hurez, Gura Văii, Berivoi, Recea
- *Ulm*: Avrig, Feldioara, Brad
- *Brad*: Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi, Sâmbăta de Sus, Lisa, Recea, Dejani
- *Carpen*: Nou Român

#### *Loitre: speteze*

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Cârța, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Sâmbăta de Sus, Breaza, Ludișor, Săsciori, Iași, Berivoi, Copăcel, Râușor, Dejani, Mărgineni, Toderița, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu, Săcădate, Nou Român, Feldioara, Glâmboaca, Cincșor
- *Frasin*: Sebeșu de Sus, Avrig, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Olteț, Voila, Pojorta, Breaza, Luța, Gura Văii, Ludișor, Berivoi, Copăcel, Râușor, Mărgineni, Comana de Sus
- *Mesteacăn*: Avrig, Recea, Toderița, Perșani, Cuciulata, Săcădate, Nou Român
- *Salcâm*: Ucea de Sus, Feldioara
- *Arțar*: Sâmbăta de Sus, Gura Văii

#### *Loitre: fuscei*

- *Alun*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Cârța, Arpașu de Sus, Corbi, Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Breaza, Luța, Gura Văii, Ludișor, Bradu
- *Fag*: Cuciulata, Cincșor
- *Sânger*: Cârța, Feldioara
- *Frasin*: Voila, Pojorta, Luța, Cincșor
- *Mărăcine*: Săcădate

#### *Șerigle:*

- *Fag*: Turnu Roșu, Cârța, Sâmbăta de Sus („strâmbătură”), Breaza, Gura Văii, Ludișor, Berivoi („lemn strâmb”), Recea („strâmb, crescut în pădure”), Copăcel, Râușor, Mărgineni, Toderița („strâmb”), Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata („strâmb”), Glâmboaca
- *Frasin*: Turnu Roșu, Voila, Pojorta, Breaza (strâmbătură), Hurez, Ludișor, Berivoi, Copăcel
- *Mesteacăn*: Voila, Pojorta, Hurez, Ludișor, Berivoi, Perșani
- *Stejar*: Turnu Roșu
- *Arine*: Gura Văii

- *Lemn câinesc*: Săcădate  
**Lese (scânduri de lături):**
- *Brad*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Cârțișoara, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi, Iași, Berivoi, Recea, Copăcel, Dejani, Râușor, Bradu, Glâmboaca, Săcădate
- *Fag*: Sărata, Bradu, Cuciulata  
**Coș de nuiele:**
- *Alun*: Porumbacu de Jos
- *Răchită*: Cârța, Copăcel („făcute întregi de cortorari pentru aișpenăr”)
- **Podelele coșului:**
- *Brad*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Ucea de Sus, Iași, Berivoi, Recea, Copăcel, Dejani, Mărgineni, Râușor, Toderița, Perșani, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Luța („e ușor”), Hurez, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Voila, Glâmboaca, Nou Român, Feldioara, Cincșor
- *Fag*: Sărata, Scorei, Comana de Jos
- *Stejar*: Cincșor („ce ai”)  
**Roscolul (ceglăul):**
- *Fag*: Sebeșu de Sus, Racovița, Porumbacu de Jos, Cârța, Ucea de Jos, Corbi, Copăcel, Dejani, Râușor, Mărgineni, Sâmbăta de Sus („orice lemn”), Lisa, Breaza, Luța, Perșani, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu („orice”)
- *Mesteacăn*: Sebeșu de Sus, Iași („orice lemn”), Ludișor („e lemn ușor”), Săsciori („sau orice”), Săcădate („lemn ușor”), Glâmboaca („e ușor”)
- *Frasin*: Dejani („orice lemn”), Voila, Pojorta, Breaza, Luța, Gura Văii („orice lemn ai”)
- *Brad*: Racovița, Avrig, Ucea de Jos
- *Ulm*: Sebeșu de Jos, Avrig  
Notă: Turnu Roșu („se fac la Racovița”)  
**Leuci:**
- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus („lemn strâmb”), Racovița, Porumbacu de Jos, Scorei, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos („lemn strâmb”), Corbi, Olteț, Iași, Berivoi, Recea, Copăcel, Dejani, Sâmbăta de Sus („orice lemn”), Voila, Lisa, Breaza, Luța, Hurez, Gura Văii, Ludișor, Comana de Jos, Cuciulata, Bradu, Săcădate, Glâmboaca, Nou Român, Feldioara, Cincșor
- *Mesteacăn*: Scorei, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Corbi, Berivoi („lemn Strâmb”), Recea, Copăcel, Dejani, Pojorta, Breaza, Hurez, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Perșani, Feldioara
- *Frasin*: Turnu Roșu, Olteț („lemn tare”), Breaza, Luța, Hurez
- *Salcâm*: Turnu Roșu, Racovița, Ucea de Jos, Bradu („orice lemn”)
- *Carpen*: Porumbacu de Jos („strâmbătură”), Comana de Jos
- *Arțar*: Perșani („dacă este strâmb”)
- *Stejar* („tufan”): Săcădate („lemn strâmb de pe coastă”), Glâmboaca („lemn strâmb de coastă”)
- *Mărăcine*: Cârța („e mai moale”)  
Notă: „orice lemn, nu brad și salcâm, care se crapă ușor” (Avrig), „orice strâmbătură carpen, stejar, nu frasin” (Cârțișoara) și „strâmbătură, orice găsești” (Toderița).

## **Structuri B**

### ***Osia:***

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus („e lemn frumos”), Racovița („din rădăcină uscată”), Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Cârțișoara, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Sâmbăta de Sus, Voila („de rădăcină2), Lisa („de rădăcină”), Breaza, Luța, Hurez, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Iași, Berivoi („lemn tânăr”), Recea, Copăcel („rotund”), Dejani, Râușor, Mărgineni, Perșani, Cuciulata, Bradu, Săcădate, Glâmbocă, Cincșor
- *Stejar*: Toderița, Cuciulata, Glâmbocă („tufan”)
- *Ulm*: Cârțișoara
- *Salcâm*: Cincșor

### ***Butuc:***

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Sâmbăta de Sus, Voila, Gura Văii („pe vremuri se folosea arine”), Copăcel, Râușor, Mărgineni, Toderița, Hurez („se folosește azi”), Ludișor, Berivoi, Dejani, Cuciulata, Comana de Sus, Bradu, Săcădate, Glâmbocă, Feldioara, Cincșor
- *Frasin*: Sebeșu de Sus, Racovița, Arpașu de Sus, Olteț, Pojorta, Lisa, Breaza, Luța („să fie tânăr, crăpat în 4 și să nu aibă inima”), Râușor, Hurez („tăiat sfântar”), Ludișor, Iași, Berivoi, Dejani, Mărgineni, Perșani, Comana de Sus, Săcădate, Glâmbocă
- *Mesteacăn*: Sebeșu de Sus, Avrig, Scorei, Arpașu de Sus, Olteț, Breaza, Hurez („se folosește azi”), Săsciori, Berivoi, Copăcel, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu
- *Ulm*: Turnu Roșu, Racovița, Avrig („lemn moale”), Sărata, Scorei, Cârțișoara, Ucea de Jos, Corbi, Olteț, Breza
- *Arine*: Avrig, Cârțișoara, Sâmbăta de Sus („de roghină, nu se rupe, nu se înmoaie, poți bate cuiul în el”), Lisa, Breaza, Luța, Hurez („se folosește azi”), Râușor, Comana de Sus
- *Salcâm*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Avrig, Dejani („astăzi”)
- *Plop*: Voila
- „*Cerăș*” (cireș sălbatic): Sâmbăta de Sus

### ***Spițe:***

- *Frasin*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Sărata, Ucea de Jos, Olteț, Voila, Lisa, Luța, Hurez, Ludișor, Săsciori, Iași, Berivoi, Copăcel, Dejani, Toderița, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu, Feldioara
- *Stejar*: Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Sărata, Scorei, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Olteț, Sâmbăta de Sus, Pojorta, Breaza, Ludișor, Berivoi, Copăcel, Dejani, Râușor, Perșani, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu, Feldioara, Cincșor
- *Salcâm*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Breaza, Berivoi, Copăcel, Dejani, Râușor, Perșani, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu, Feldioara, Cincșor
- *Arțar* („alțar”): Sâmbăta de Sus
- *Fag*: Voila
- *Mestecăm*: Toderița („la căruțe”)



### **Obezi:**

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Cârțișoara, Arpașu de Sus, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Sâmbăta de Sus, Voila, Săsciori, Berivoi, Copăcel, Dejani, Râușor, Ludișor, Hurez, Gura Văii, Toderița, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu, Săcădate, Glâmboaca, Feldioara
- *Frasin*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Scorei, Cârțișoara, Olteț, Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Lisa, Hurez, Luța, Gura Văii, Ludișor, Iași, Berivoi, Copăcel, Dejani, Mărgineni, Toderița, Comana de Sus, Cuciulata, Săcădate, Feldioara, Cincșor
- *Mesteacăn*: Scorei, Cârțișoara, Olteț, Ludișor, Berivoi, Dejani, Râușor, Cuciulata, Glâmboaca („rar”), Feldioara
- *Salcâm*: Perșani („se lucră greu, da e tare”)

### **Structuri C**

#### **Jug:**

##### **Ceafa jugului:**

- *Mesteacăn*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Avrig, Iași, Berivoi, Bradu, Feldioara („moale pentru gâtul vitelor, lemn moale”)
- *Ulm*: Berivoi, Bradu
- *Stejar* (jugastru): Râușor, Toderița, Comana de Jos, Cuciulata
- *Plop*: Toderița, Cuciulata
- *Salcie*: Toderița, Cuciulata
- *Fag*: Cincșor

##### **Scândurele:**

- *Fag*: Avrig, Berivoi, Cuciulata, Bradu
- *Frasin*: Avrig, Berivoi

##### **Polița:**

- *Mesteacăn*: Bradu

##### **Resteu:**

- *Mărcine*: Berivoi,
- *lemn tare*: Bradu

##### **Proțap:**

- *Mesteacăn*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Cârța, Cârțișoara, Arpașu de Sus, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Lisa, Breaza, Luța, Hurez, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Iași, Berivoi, Copăcel, Recea, Dejani, Râușor, Mărgineni, Toderița, Perșani, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu, Săcădate, Glâmboaca, Noul Român, Feldioara
- *Fag*: Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei („mai rar”), Ucea de Jos, Ucea de Sus
- *Frasin*: Pojorta
- *Carpen*: Perșani

##### **Oiște (rudă):**

- *Mesteacăn*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Cârțișoara, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Sâmbăta de Sus („nu se rupe”), Luța, Pojorta, Breaza, Lisa, Voila, Hurez, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Iași, Berivoi (e lemn ușor), Recea, Copăcel, Dejani, Râușor, Mărgineni, Toderița, Perșani, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Bradu, Săcădate, Glâmboaca, Nou Român, Feldioara („e lemn ușor și grunjos”), Cincșor

- *Fag*: Arpașu de Sus, Ucea de Sus, Comana de Jos
- *Frasin*: Pojorta („ruditele se fac din mesteacăn”)
- *Carpen*: Perșani

***Felehart*:**

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Sus, Sărata, Cârța („azi țevă de metal”), Arpașu de Sus („orice lemn”), Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi („crepat în două”), Sâmbăta de Sus, Voila, Lisa, Luța, Iași, Berivoi, Recea, Copăcel, Toderița, Perșani, Comana de Jos, Glâmbocă, Feldioara, Cincșor
- *Frasin*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Ucea de Sus, Ucea de Jos, Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Lisa, Breaza, Luța, Hurez, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Iași, Berivoi, Copăcel, Dejani, Râușor („e mai scump”), Mărgineni, Toderița, Bradu, Feldioara
- *Salcâm*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Avrig, Ucea de Jos, Toderița („e lemn tare”)
- *Stejar*: Breaza, Glâmbocă („tufan”), Cincșor
- *Ulm*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Avrig
- *Mesteacăn*: doar Recea

Notă: „trebuie să fie lemn tare pentru că caii trag de el” (Olteț)

***Cruci*:**

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Porumbacu de Sus, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Corbi, Voila, Lisa, Breaza, Gura Văii, Ludișor, Recea Copăcel, Dejani, Toderița, Perșani
- *Frasin*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Avrig, Cârțișoara, Ucea de Jos, Corbi, Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Lisa, Breaza, Luța, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Iași, Berivoi, Copăcel, Dejani („se poate orice lemn”), Mărgineni, Comana de Jos
- *Salcâm*: Turnu Roșu, Avrig, Cârța, Sâmbăta de Sus, Gura Văii („trebuie lemn tare”), Toderița, Comana de Jos
- *Mesteacăn*: Cârțișoara, Ucea de Jos, Luța, Hurezu, Recea, Comana de Jos
- *Ulm*: Turnu Roșu, Avrig, Cârțișoara

***Craci*:**

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Olteț, Voila, Cârța, Mărgineni, Perșani, Glâmbocă, Feldioara, Cincșor
- *Mesteacăn*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Cârțișoara, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Olteț, Sâmbăta de Sus, Luța („dar și din frasin, carpen și salcâm”), Hurez, Iași, Berivoi, Recea, Copăcel, Toderița („lemn rotund”), Comana de Jos, Cuciulata, Bradu, Nou Român
- *Frasin*: Racovița, Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Lisa, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Copăcel, Dejani, Râușor, Toderița („la căruțe”)
- *Ulm*: Toderița („la căruțe”)
- *Salcâm*: Bradu, Glâmbocă
- *Carpen*: Perșani, Comana de Jos
- *Stejar*: Copăcel, Cincșor
- *Brad*: Cârțișoara

***Furca*:**

- *Frasin*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Avrig, Cârțișoara, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Olteț, Voila, Pojorta, Lisa, Breaza, Luța, Hurez („lemn rotund, crăpat și desfăcut”), Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Dejani, Râușor, Cincșor, Feldioara

- *Fag*: Turnu Roșu, Avrig, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Sâmbăta de Sus, Voila, Lisa, Iași, Recea, Dejani, Mărgineni, Glâmbocă, Nou Român, Comana de Jos
- *Stejar*: Scorei, Sărata, Cârțișoara, Cârța, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Sâmbăta de Sus, Pojorta, Berivoi („lemn strâmb și înghinat”), Recea, Toderița, Feldioara, Cuciulata
- *Ulm*: Sebeșu de Sus, Avrig
- *Mesteacăn*: Olteț, Toderița
- *Carpen*: Perșani
- *Măr*: Feldioara („rar”)

***Inima:***

- *Fag*: Turnu Roșu, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Cârțișoara, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi („orice lemn afară de brad”), Olteț („orice lemn afară de brad”), Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Lisa, Hurez, Săsciori, Iași, Berivoi, Recea, Mărgineni, Toderița, Comana de Jos, Comana de Sus, Săcădate, Nou Român, Cincșor
- *Frasin*: Sebeșu de Sus, Breaza, Luța, Gura Văii, Ludișor, Copăceni, Dejani, Râușor
- *Mesteacăn*: Turnu Roșu, Recea, Copăcel, Mărgineni, Glâmbocă
- *Carpen*: Cârțișoara, Cârța, Luța, Perșani, Săcădate, Nou Român
- *Ulm*: Sebeșu de Sus
- *Salcâm*: Sebeșu de Sus
- *Arine*: Gura văii
- *Stejar*: Copăcel

***Podul de jos*** („abștoc”), mai ales la căruțe:

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Lisa, Mărgineni, Comana de Jos
- *Frasin*: Pojorta

***Podul de sus:***

- *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Porumbacu de Jos, Sărata, Scorei, Cârțișoara, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Voila, Lisa, Breaza, Luța, Hurez, Gura Văii, Săsciori, Iași, Berivoi, Recea, Copăcel, Dejani, Râușor, Mărgineni, Toderița, Perșani, Comana de Jos, Cuciulata, Bradu, Glâmbocă („crăpat în patru”), Nou Român, Feldioara
- *Frasin*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Ucea de Sus, Olteț („lemn tare”), Lisa, Breaza, Luța, Gura Văii, Ludișor, Recea, Copăcel, Săcădate
- *Ulm*: Sebeșu de Sus, Avrig, Ucea de Jos („se despică ușor”)
- *Arine*: Gura Văii („la căruță”)
- *Salcâm*: Toderița,
- *Mesteacăn*: Comana de Jos, Bradu
- *Brad*: Comana de Sus

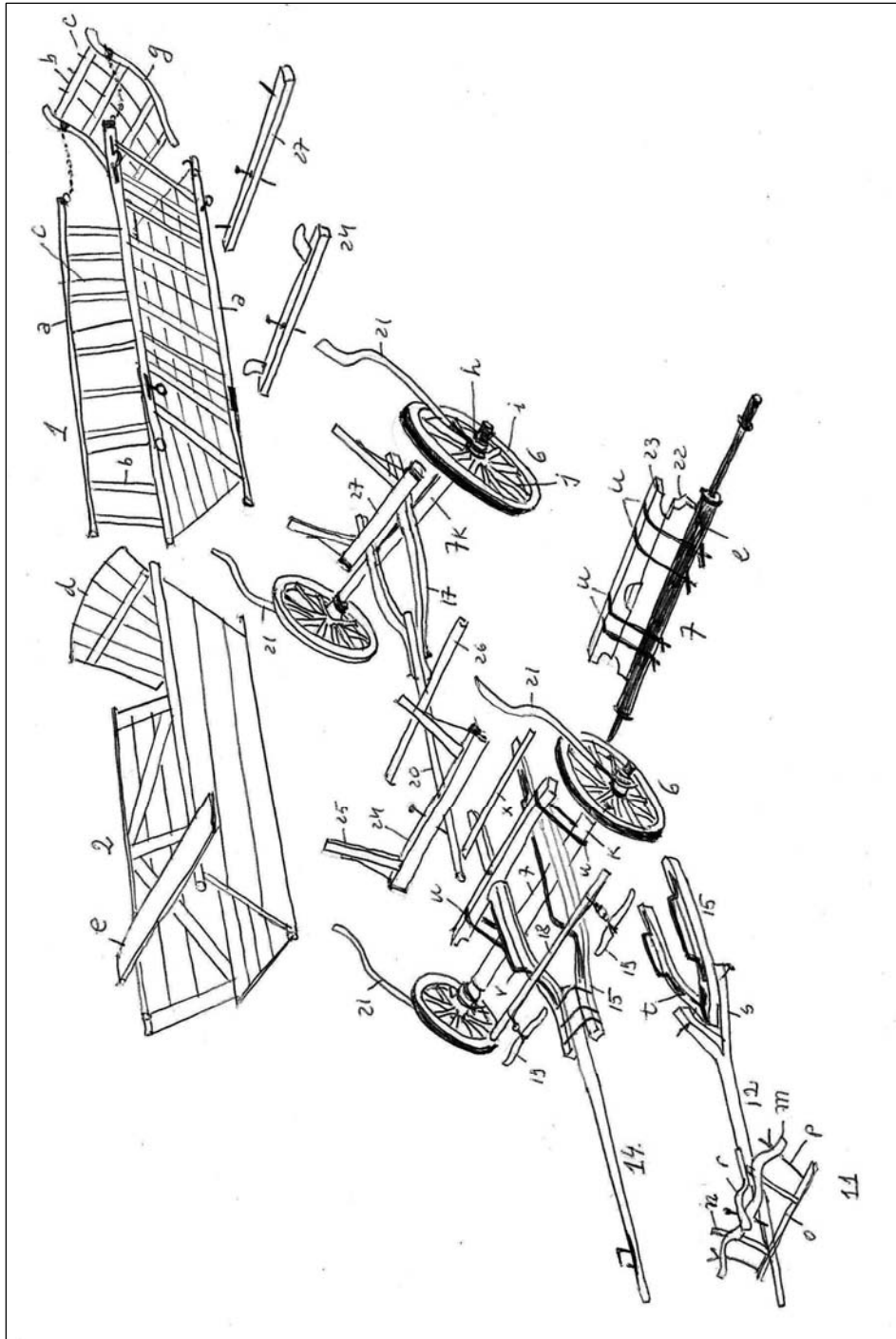
***Fercheteu:***

- *Fag*: Sărata, Scorei, Cârțișoara, Cârța, Arpașu de Sus, Ucea de Jos, Ucea de Sus, Corbi, Olteț, Sâmbăta de Sus, Voila, Pojorta, Lisa, Breaza, Gura Văii, Iași, Berivoi, Recea, Copăcel, Toderița, Perșani, Comana de Jos, Comana de Sus, Cuciulata, Săcădate („lemn rotund, mai tare e cel de la pământ”), Glâmbocă („tăiat de sfert, rotund, mai tare e la pământ”), Nou Român, Feldioara, Cincșor
- *Frasin*: Cârțișoara, Pojorta, Lisa, Breaza, Hurez, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Recea, Copăcel, Bradu („lemn tare”), Feldioara
- *Ulm*: Turnu Roșu, Cârțișoara, Hurez, Ludișor, Nou Român

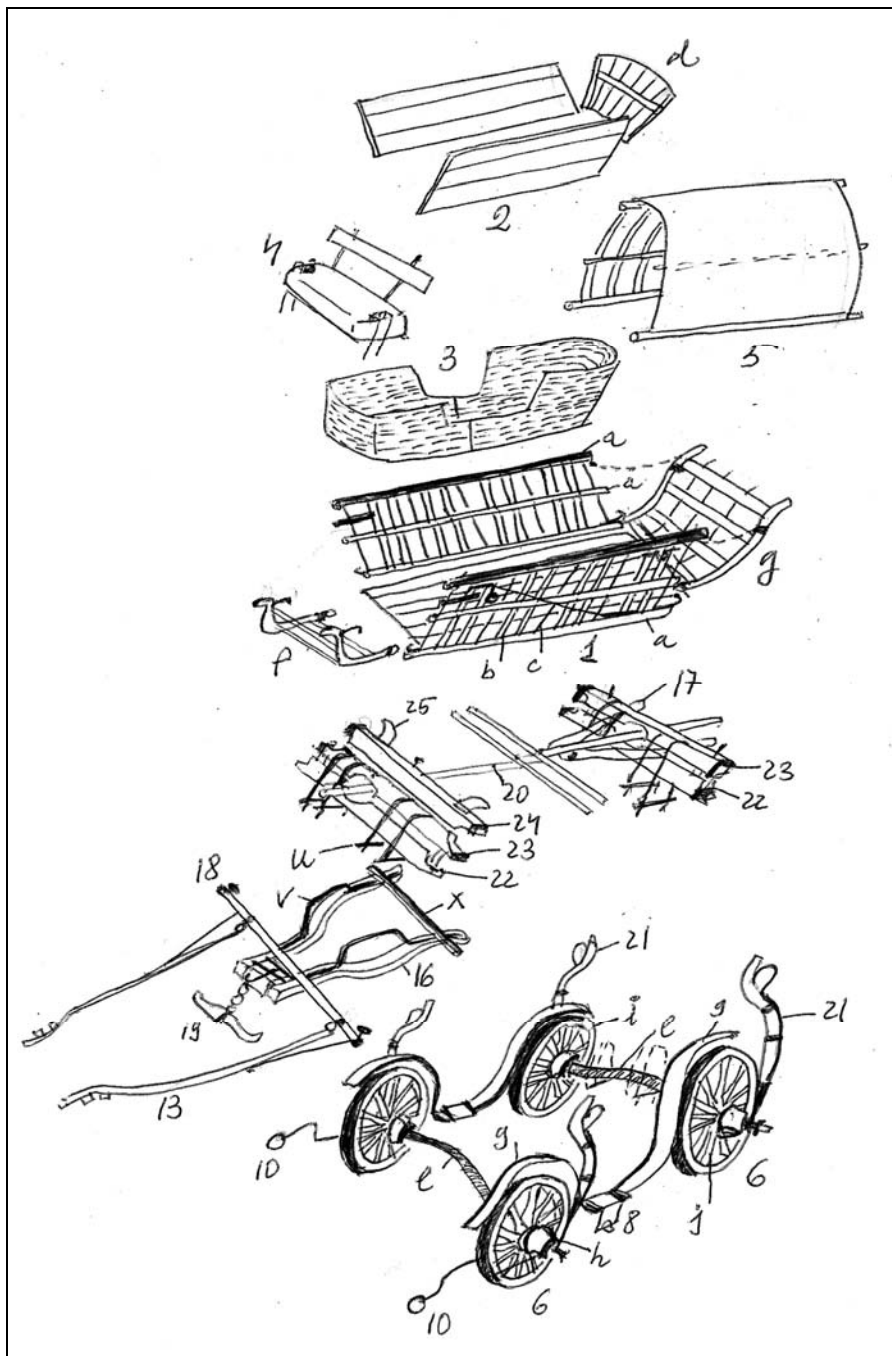
- *Mesteacăn*: Turnu Roșu, Bradu
  - *Salcâm*: Gura văii, Toderița, Perșani
  - *Stejar*: Cincșor
  - **Mănuși:**
  - *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Cârța, Arpașu de Sus, Breaza, Luța, Gura Văii, Ludișor, Săsciori, Copăcel, Dejani, Perșani, Comana de Sus, Comana de Jos
  - *Frasin*: Racovița, Avrig, Breaza, Luța, Gura Văii, Ludișor, Iași, Copăcel
  - *Carpen*: Corbi
  - **Brăcinar:**
  - *Fag*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig
- Structuri D**
- Prăjina de fân:**
- *Brad*: Turnu Roșu, Sebeșu de Sus, Racovița, Avrig, Iași, Recea, Mărgineni
  - *Plop*: Racovița, Avrig, Dejani, Mărgineni, Comana de Jos, Comana de Sus

**Lista de informatori:**

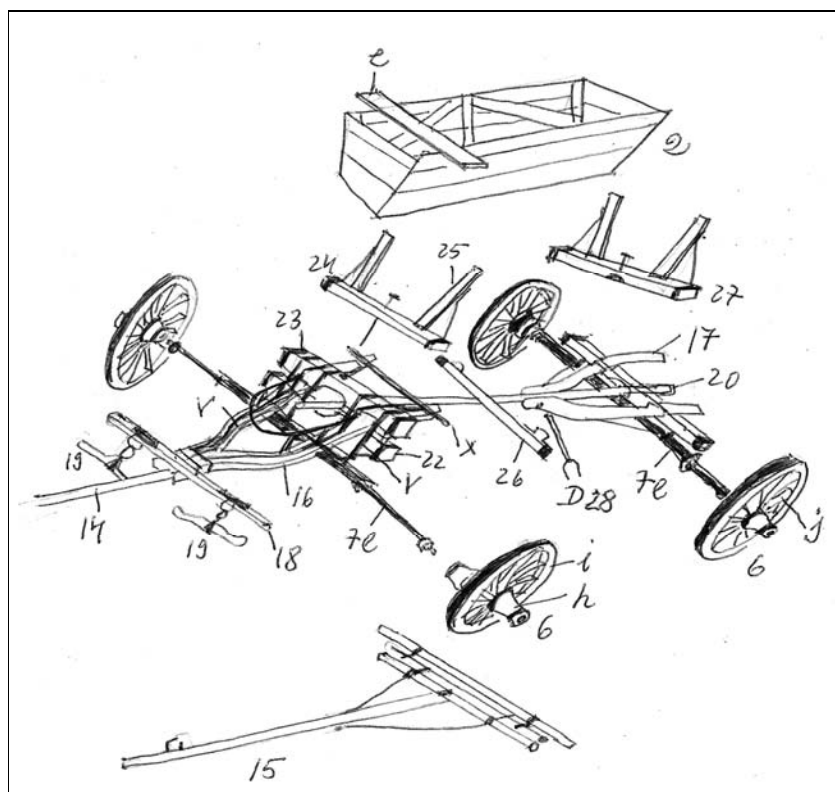
**Turnu Roșu** – 1977: *Nicolae Costei* (55), **Sebeșu de Sus** – 1977: *Nicolae Bănceu* (73), **Racovița** – 1977: *Ion Mordeșan* (67), **Avrig** – 1977: *Ilie Jugărean* (77), **Porumbacu de Jos** – 1978: *Nicolae Bărtaș* (78), **Sărata** – 1978: *Gheorghe M. Calefar* (61), **Scorei** – 1978: *Nicolae Hamzu* (70), **Cârțișoara** – 1977: *Ion N. Blendea* (53), **Cârța** – 1978: *Emilian Matei* (65), **Arpașu de Sus** – 1978: *Filimon Țiței* (73), **Ucea de Jos** – 1978: *Nicolae Bădilă* (65), **Ucea de Sus** – 1978: *Emilian Ghindea* (77), **Corbi** – 1978: *Iovu Cristian* (74), **Oltet** – 1978: *Vlase Bolovan* (70), **Sâmbăta de Sus** – 1978: *Filimon Pantelimon* (71), **Voila** – 1978: *Alexandru Marcu* (82), **Pojorta** – 1978: *Gheorghe Ilea* (82), **Lisa** – 1978: *Traian Popa* (65), **Breaza** – 1978: *Gheorghe Balea zis Boier* (70), **Luța** – 1978: *Gheorghe Stan* (77), **Hurez** – 1978: *Nicolae Sasu* (65), **Gura Văii** – 1978: *Nicolae Ciocan* (57), **Ludișor** – 1978: *Ioan Ludu* (74), **Săsciori** – 1978: *Gheorghe Peptea* (80), **Berivoi** – 1979: *Ion Fratu* (57), **Recea** – 1979: *Ioan Bobeș* (70), **Copăcel** – 1979: *Ion Naftanailă zis Bucurel* (68), **Dejani** – 1979: *Nicolae Zăgan* (72), **Râușor** – 1977: *Toader Roșca* (72), **Mărgineni** – 1979: *Ioan Pandrea* (75), **Toderița** – 1979: *Emilian Zbârnci* (57), **Perșani** – 1979: *Ion Aronescu* (82), **Comana de Jos** – 1979: *Gheorghe Costea zis Ștefănică* (83), **Comana de Sus** – 1980: *Iosif Comșa* (73), **Cuciulata** – 1982: *Ion Comșa* (53).



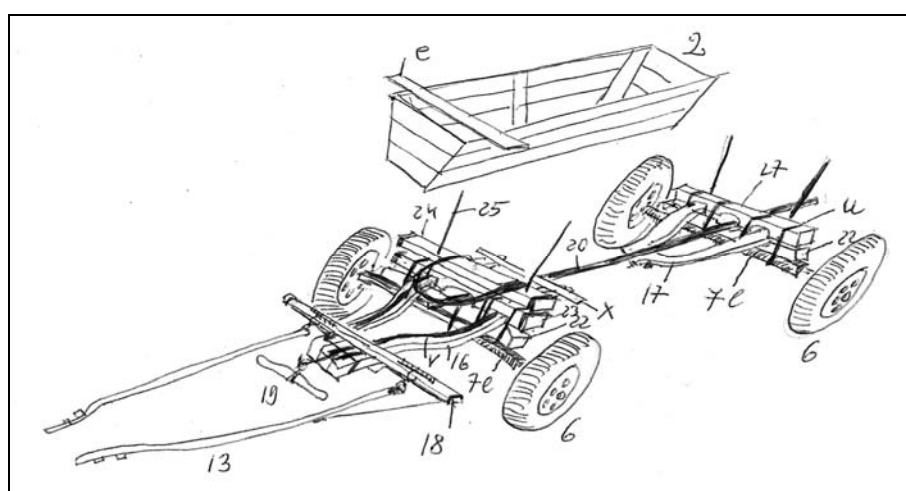
Căruță de povară cu tracțiune mixtă



Căruță meșteșugărească - Căruță de Braşov



Căruță industrială



Căruță modernizată

*Structuri A:*

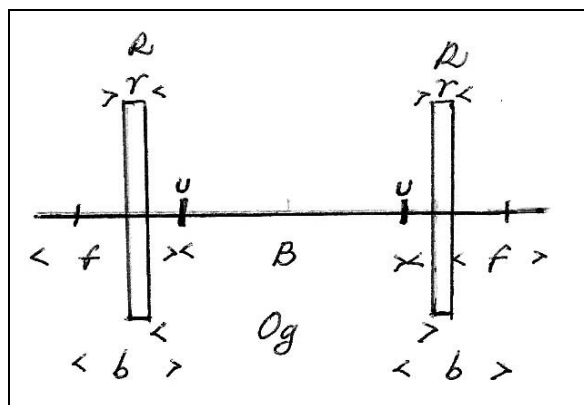
1. coș din loitre
  - a. carâmbi
  - b. speteze
  - c. șîștori
  - d. fund
  - e. scândura de șezut
  - f. șerigle din față
  - g. șerigle din spate
2. coș din lese
3. coș împletit
4. jilț
5. coviltir (cobără)

*Structuri B:*

6. roata
  - h. butuc
  - i. obede
  - j. spițe
7. osie
  - k. osie de lemn
  - l. osie de fier
8. scară
9. aripile scării
10. feleharț de fier

*Structuri C:*

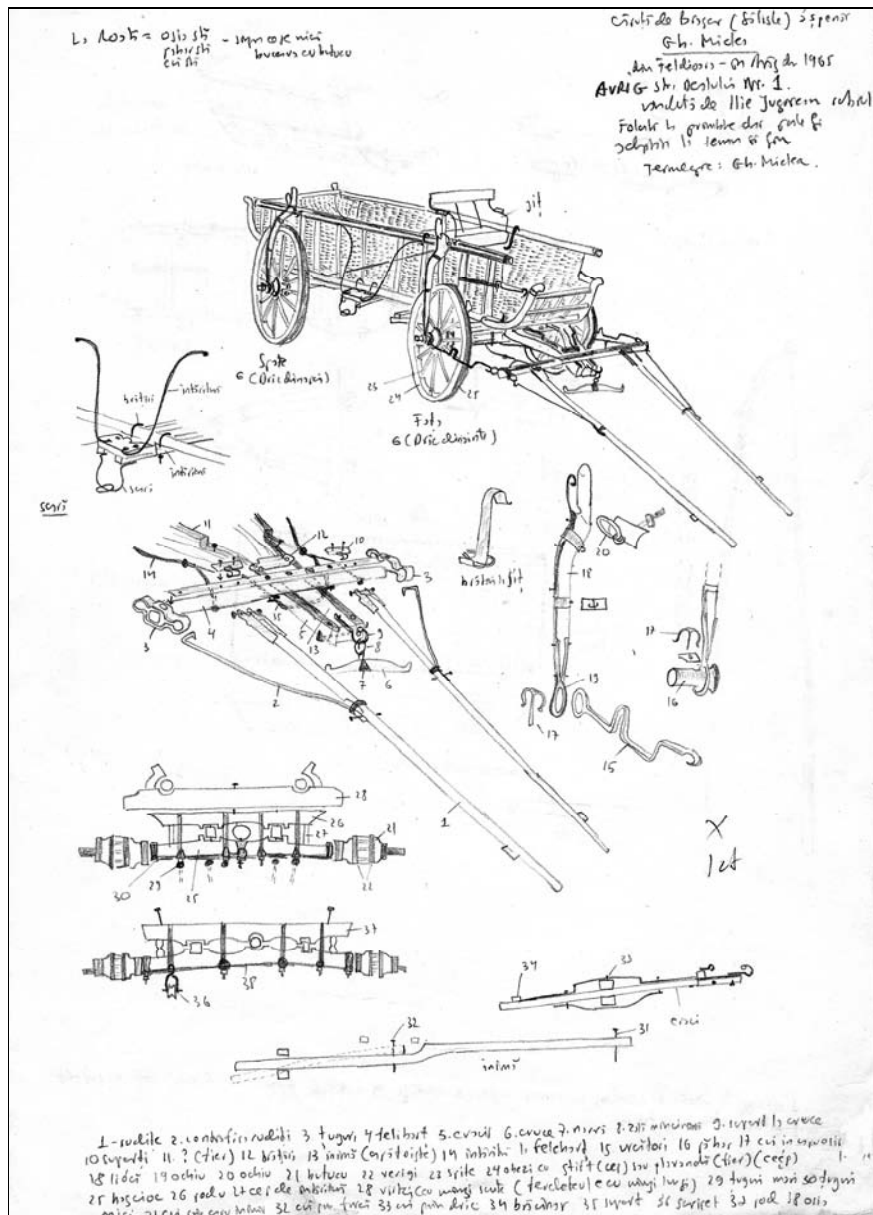
11. jug
  - m. ceafă
  - n. scândurele
  - o. poliță
  - p. resteie
12. proțap
  - r. cătușă
  - s. aripi
13. rudă
14. rudiță
15. proțap în T
16. craci
  - t. pisc
  - u. brățări
  - v. fier pe craci
  - w. brăcinar
17. furcă
18. feleharț
19. cruci
20. inimă
21. leuci
22. podul de jos (*abștoc*)
23. podul de sus
24. fercheteu
25. mănuși
26. feleharț de mijloc
27. podul dinapoi



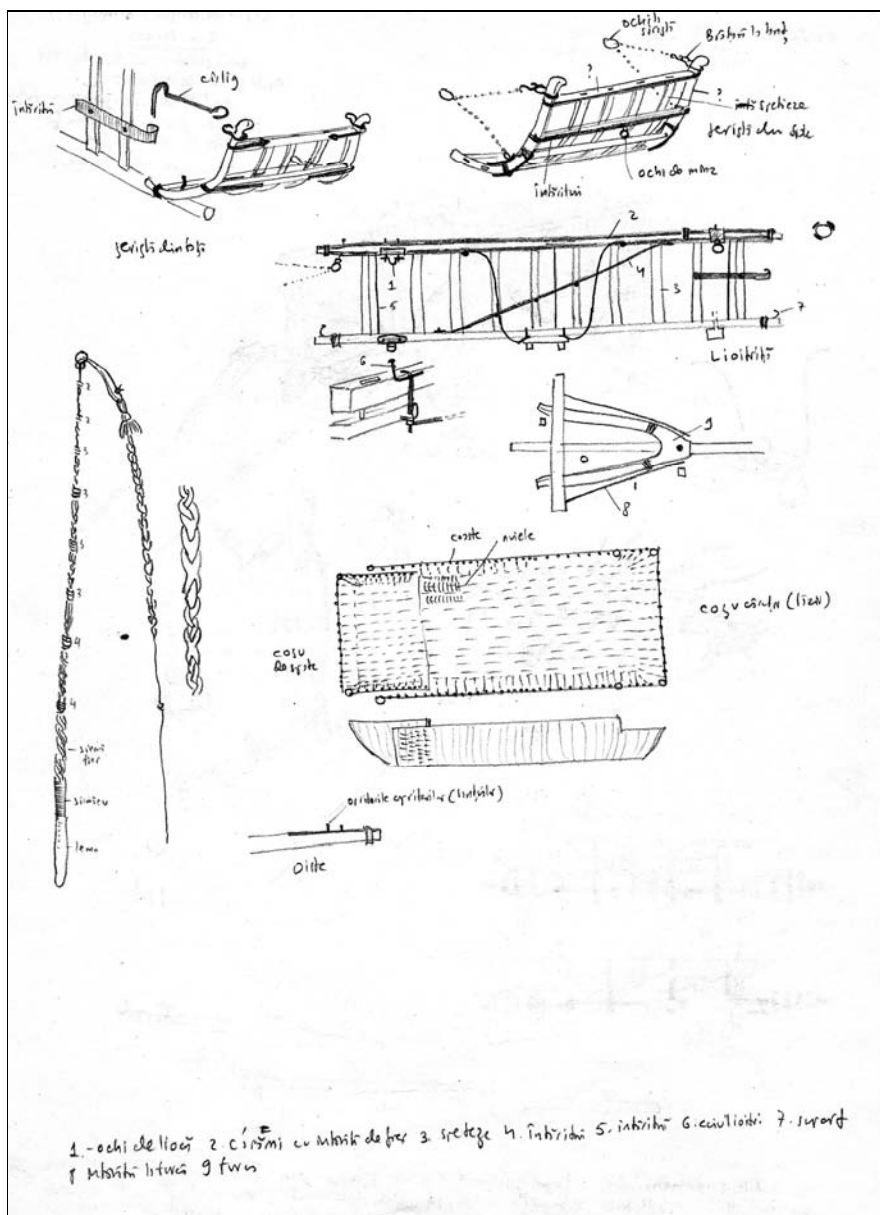
Dimensiuni ale căruței pe osie:

- B - „braț” („sân”);
- B - butucul; f. fusul;
- R - lățimea rafului;
- Og - „ogașia”;
- U - „umerii osiei”;
- R - roțile osiei





Căruța de Brașov



Piese componente – Căruță de Braşov





Muzeul în aer liber – Pavilionul de prezentare a mijloacelor de transport

## CUPRINS

### CULTURĂ MATERIALĂ

<b>Maria BOZAN, Gabriela CĂLIN-MIHĂLȚIAN, Marius SUCIU, Simona MORONI, Benedetta ORLANDO</b> DIGITIZAREA ÎN SLUJBA PATRIMONIULUI MUZEAL. BAZA DE DATE ONLINE A COLECȚIILOR MUZEULUI DE ETNOGRAFIE UNIVERSALĂ „FRANZ BINDER” DIN SIBIU	7
<b>Marius SUCIU</b> MUZEUL PRIN FEREASTRA CALCULATORULUI	21
<b>Olimpia COMAN-SIPEANU</b> CENTRUL DE PICTURĂ PE STICLĂ ȘCHEII BRAȘOVULUI ILUSTRAT ÎN COLECȚIA MUZEULUI ASTRA, SIBIU	26
<b>Valerie DELEANU</b> CĂRUȚE TRADIȚIONALE DIN ȚARA OLTULUI	44
<b>Lucian Nicolae ROBU</b> ASPECTE DE MORBIDITATE, PROFILAXIE MEDICALĂ ȘI MORTALITATE ÎN TRANSILVANIA RURALĂ INTERBELICĂ. STUDIU DE CAZ ASUPRA PUBLICAȚIILOR MEDICALE ALE ASTREI	87
<b>Dorel MARC</b> FOLCLOR IDENTITAR ÎN CULTURA CARPATICĂ. CULEGERI DIN SATUL VIDACUT (JUDEȚUL HARGHITA). RESTITUIRI DIN ARHIVE	105
<b>Carmina MAIOR</b> STĂNA. REVISTA „UNIUNII OIERILOR” DIN ROMÂNIA	113
<b>Oana Mirela BURCEA</b> DIN ISTORIA ȘI TRADIȚIILE CORTORARILOR DIN SUDUL TRANSILVANIEI	138
<b>Alexandra GRUIAN</b> FRUMOASA LUMII, VITEAZA LUMII SAU TĂRĂMUL DE DINCOLO DE NORI	148
<b>Raluca ILIUȚ</b> BISERICI DE LEMN DIN JUDEȚUL SIBIU. MĂRTURII ALE CIVILIZAȚIEI LEMNULUI. CIRCUIT TURISTIC RELIGIOS	155

<b>Mihai GEORGITĂ</b> CONTRIBUȚII LA ISTORIA CONSTRUCȚIEI BISERICILOR DIN TURNU ROȘU (PORCEȘTI) ȘI BOIȚA	175
<b>Lucian Emil ROȘCA</b> NOTAȚIA TRADIȚIONALĂ A MUZICII FOLCLORICE DIN PERSPECTIVA ISTORICĂ	184
<b>Liliana OPRESCU, Raluca ANDREI</b> UN PROGRAM INTERNAȚIONAL ÎN COMPLEXUL NAȚIONAL MUZEAL ASTRA. NOAPTEA EUROPEANĂ A MUZEELOR 2012. MUZEELE ÎNTR-O LUME ÎN MIȘCARE. PROVOCĂRI NOI. INSPIRAȚII NOI	190

## **RESTAURAREA PATRIMONIULUI NAȚIONAL**

<b>Adrian RAUCA</b> RUINA BISERICII EVANGHELICE DIN JELNA. PROBLEME DE PREZENTARE ESTETICĂ ALE UNOR FRAGMENTE DE PICTURĂ <i>AFFRESCO</i>	203
<b>Ana-Irina MOTRONEA</b> DEGRADĂRI ALE OPERELOR DE ARTĂ CAUZATE DE FACTORUL UMAN. ICOANA ÎMPĂRĂTEASCĂ PE SUPPORT DE LEMN <i>SFÂNTUL IOAN BOTEZĂTORUL</i>	210
<b>Dana LĂZUREANU</b> STUDIUL TEHNICII ȘI MATERIALELOR CONSTITUTIVE ALE ICOANELOR PE STICLĂ ȘI LEMN DIN COLECȚIA COMPLEXULUI NAȚIONAL MUZEAL ASTRA	218
<b>Vasilica IZDRAILĂ, Cornelia KERTESZ, Iulia TEODORESCU, Daniela LĂZUREANU, Ileana CHIRTEA</b> INVESTIGAREA ȘI RESTAURAREA UNUI VEȘMÂNT PREOȚESC	228
<b>Gabriela NEGOESCU</b> SIMBOLISTICA ORNAMENTICI MOBILIERULUI PICTAT DIN SPAȚIUL TRANSILVĂNEAN	240
<b>Anca PRIPON</b> RESTAURAREA LĂZII DE ZESTRE DIN COLECȚIA COMPLEXULUI NAȚIONAL MUZEAL ASTRA SIBIU. PROBLEMATICA REPICTĂRILOR	250
<b>Florența MOGA</b> METODE ȘI TEHNICI DE RESTAURARE A UNUI CHIMIR	260