

I. DIMENSIUNEA ISTORICĂ A TRANSPORTURILOR

Istoria este percepția noastră despre succesiunea unor procese generale sau sectoriale, intersectate de evenimente, în decursul unui timp obiectiv, dar trecut; un ansamblu de fapte în continuu și discontinuu. Dacă ne referim la o anumită zonă, istoria sa este sinteza energiilor umane „interioare” și a influențelor „exterioare” spațiului, considerat model cultural și în civilizație, mereu amplificate de reacția comună la legile termodinamicii, în entropie și în efortul anti-entropic al dezvoltării, opus legilor naturii, dar încercând să le înțeleagă și să le folosească, respectând mereu echilibrele naturii în folosul propriu.

În cazul abordării mini-sectoriale a transporturilor, ca parte a acțiunii umane generale asupra mediului locuit, istoricul transporturilor ia în considerare acțiunea fenomenologică și tehnologică a raportului mediu natural/tehnică, în primul rând asupra mijloacelor de realizare a transporturilor, dar și a componentelor colaterale (povara, infrastructura, organizarea și rezultanta sa ca sistem, răspuns la condiția unei epoci).

În general, etnologia se raportează la aspectele arhaice, tradiționale și actuale ale unui asemenea proces în care, în abordarea demersului transportului, factorul tehnic are rol principal.

Transportul implică o deplasare spațială a resurselor materiale, dar și a persoanelor. Spre deosebire de alte ființe, transportul realizat de om are un început în măsura în care acesta este o activitate conștientă, supusă unui proiect prealabil, iar formele sale continuă transportul instinctual din lumea animală, de asigurare a hranei și adăpostului, dar superior acestora prin tehnologie în dezvoltare.

Dimensiunea mitologică

Prima reprezentare trans-istorică a transporturilor în plan antropologic pe reperi arhaice și transcendentale este dimensiunea mitologică a acestora. Energia zeilor și eroilor se modelează mereu în mișcarea și utilizarea principalelor categorii și tehnici de transport: sania, carul, nava cu performanțe extraordinare în privința vitezei, a modului de deplasare și a aspectului artistic luxuriant, în ample mișcări cosmice combinate cu obișnuințe laice-cotidiene, dar considerate privilegiate și incitante semiotic.

Epoca preistorică

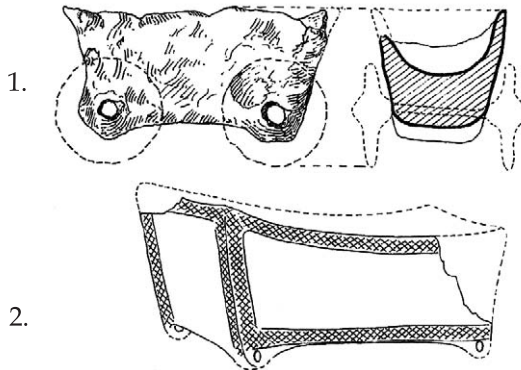
Existența umană, atât cât ne este posibilă ca abordare, în paleolitic și neolitic, în plan arheologic sau etno-istoric, arată că majoritatea mijloacelor de transport simple erau cunoscute de multă vreme. În procesul de antropogeneză deplasarea și mișcarea corpurilor materiale au dat posibilitate omului să cunoască efectele energiei gravitaționale, ca prima lege a naturii, însușită empiric, și a legilor simple ale mecanicii, pârgă, suspendarea și purtarea poverilor pe propriul corp. Este vorba de utilizarea bătei cu funcțiile sale polivalente, a purtării poverii pe corp,

umeri, spate, brațe, târâțul poverilor, folosirea deplasării prin plutire primitivă cu ajutorul unor obiecte flotante și înotul instinctual și învățat, iar din neolitic utilizarea forței animalelor în transport și mai ales a recipientelor din lemn și ceramică, a sistemelor de suspendare. Este posibil ca, în afară de semi-vehiculele târâte, neoliticul să fi cunoscut (cel puțin în aria de cultură Cucuteni) și sania târâtă pe sol.

Deplasarea omului paleolitic și neolitic s-a realizat în condițiile naturale oferite de cursul unor văi în zonele de munte, a potecilor în zonele mlăștinoase, a cărărilor prin pădure, preluând din lumea animală bătătorirea potecilor utilizate periodic sau permanent pentru adăpat, transportat resurse de hrană sau migrații pendulatorii în spațiu.

O adevărată revoluție în transporturi are loc odată cu perioada de trecere la epoca bronzului, legată, în spațiul carpatic, de mișcarea migratoare indo-europeană din pragul mileniului al II-lea î.Hr. Prezența principalului vehicul, *carul cu roți* (roata fiind elementul principal al acestei revoluții), probabil adus din Asia de această migrațiune, este cert dovedită de descoperirea modelelor de lut, reprezentând care ale zeităților solare sacre. Atestate în cultura Otomani din Transilvania (cel mai vechi fiind cel de la Cuciulata, județul Brașov, iar cel mai frumos fiind cel de la Bujoru, județul Teleorman), aceste modele erau „tractate” de ființe animale fantastice, de obicei zburătoare, prezente în structura modelelor sub formă de protome¹.

Domesticirea animalelor, mai ales a acelor ce permiteau o formă dublă, animal de tracțiune și animal de călărit, în spațiul carpatic, este dovedită prin existența unui patrimoniu arheologic numeros de piese de harnașament: zăbale, pinteni, castroane de metal (din bronz și ulterior din fier).



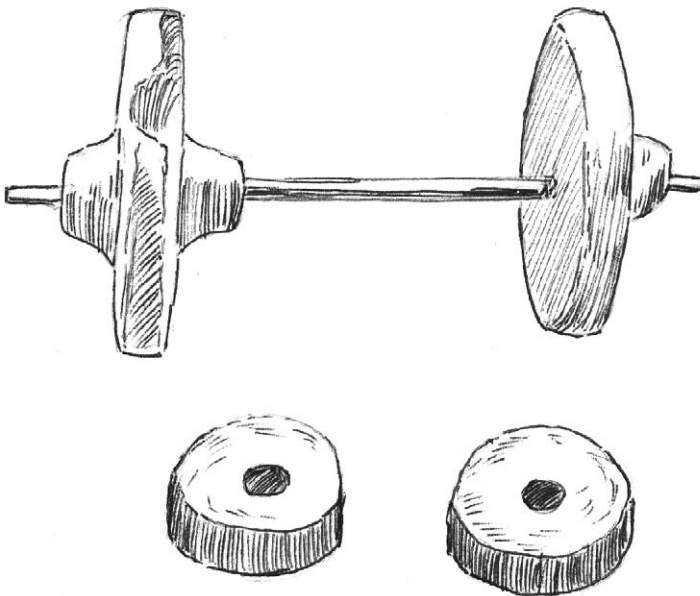
Miniaturi de care din lut din mileniul II î.Hr.:
1. Cuciulata (județul Brașov); 2. Gherla (județul Cluj)
(Enciclopedie, 1994, p. 251)

¹ Modele asemănătoare au fost realizate din lut reprezentând bărci cu fund plat descoperite încă din cultura neolitică Vinča - Turdaș (Ghermiș, 2009, p. 11-14).

*Car solar
de bronz și fier
Bujoru,
județul Teleorman*

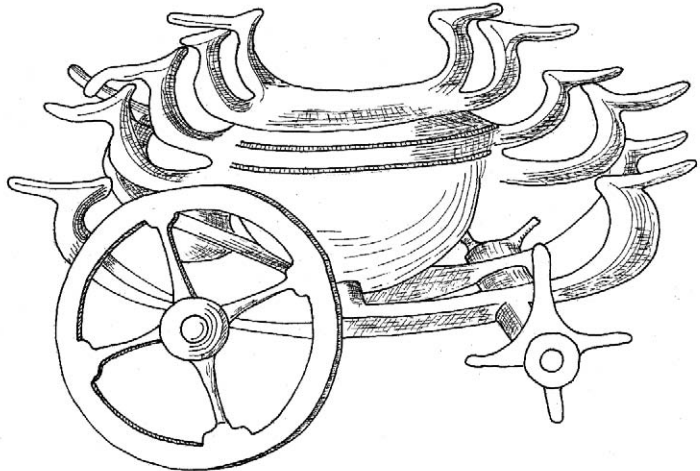
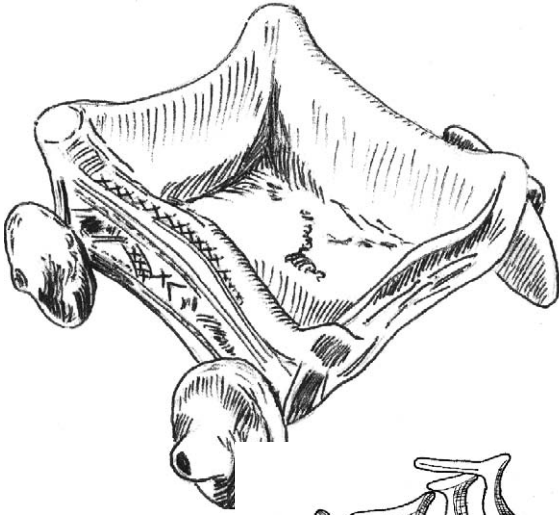


Prima mențiune scrisă a întrebuințării unor mijloace de transport plutitoare o avem din epoca tracică (335 î.Hr.), datorită lui Arian care, descriind campania lui Alexandru Macedon la Dunăre, menționează monoxilele utilizate de localnici pentru pescuit, pentru traversat dar și pentru deplasare, de la un loc la altul al fluviului, chiar și pentru negoț.

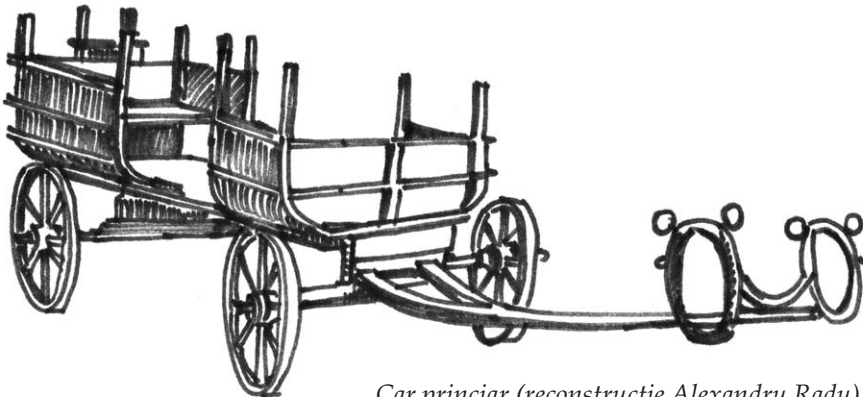


*Roți de teracotă de la un model de car
Cultura Glina, Schnekenberg (epoca bronzului)*

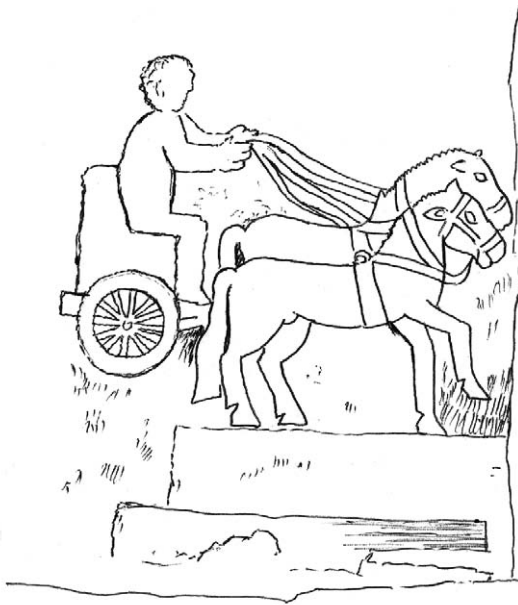
Model de car, Cultura Otomani,
Tileagd, județul Bihor



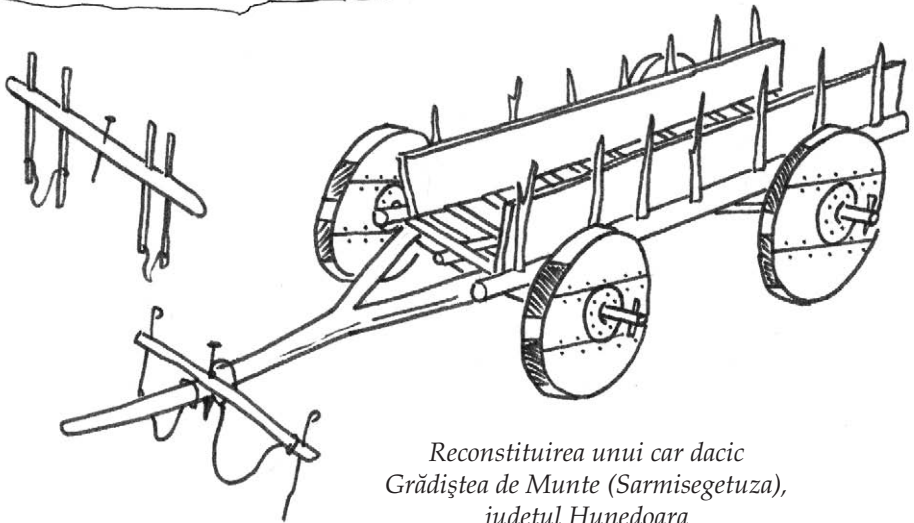
Miniatură de car solar geto dac, secolul I î.Hr.
Orăștie, județul Hunedoara



Car princiar (reconstrucție Alexandru Radu)
Cugir, județul Alba



*Căruță cu două roți.
Stelă funerară romană
Gherla, județul Cluj
Muzeul de Istorie
Cluj-Napoca, județul Cluj
(Lascu, 1986)*



*Reconstituirea unui car dacic
Grădiștea de Munte (Sarmisegetuza),
județul Hunedoara*

Epoca daco-romană

Dezvoltarea societății clasice, exemplu de sinteză a tradiției locale de-a lungul mileniului al II-lea î.Hr. prin asimilarea influențelor de civilizație scitică (estică spațiului carpatic), a celților (vestică) sau a grecilor (sudică), la Pontul Euxin, Dobrogea și Dunărea Inferioară, se manifestă și în transporturi. Utilizarea potecilor pe văi, dar mai ales a plaiului montan (poteci pe pisc și coama muntelui) și a numeroaselor înșeuări carpatice, folosirea calului pentru călărit și tracțiune, folosirea vehiculelor cu roți

confectionate în ateliere (chiar la Sarmisegetuza dacică), din care au rămas până în zilele noastre părțile lor metalice (vehicule cu 2 și 4 roți, trase de mână sau de animale). Funcțiile lor depășesc cele pur economice, prezente și în atribuții social-politice, cum ar fi carele de luptă sau carele princiare de la Cugir și Mangalia. Cele mai importante imagini ale vehiculelor cu 2 și 4 roți sunt cele de pe Columna lui Traian, dar mai ales cele de pe metopele de la Adamclisi, unde reprezentarea carului folosit în secolele I î.Hr. - I d.Hr. este realist și amănunțit redată: carul cu 4 roți, cu 8 spițe, cu suprastructură realizată dintr-o platformă-suport.



*Imagini de care antice pe metopele monumentului
de la Adamclisi, județul Constanța*

Sunt numeroase înfățișările unor personaje călărind, cu elemente de harnașament, prezențe mitologic-religioase ale „cavalerilor danubieni” sau ale „cavalerului trac”, dar și cele de pe monedele în circulație, originale sau imitate, realizate naturalist sau stilizat.

Fără îndoială coloniștii greci au ajuns în Pontul Euxin cu galerele lor, iar acestea au pătruns pe Dunăre, până în Deltă și în zona Dunării maritime.

Cucerirea romană a adus progrese în transporturile din Dacia. În primul rând este vorba de rețeaua de drumuri, legând așezările, pe care se desfășoară o intensă circulație, călare sau în vehicule, cu scopuri comerciale, militare, administrative, politice, religioase. Preocuparea pentru durata de funcționare, rezistență, confort, dotări laterale, locuri de



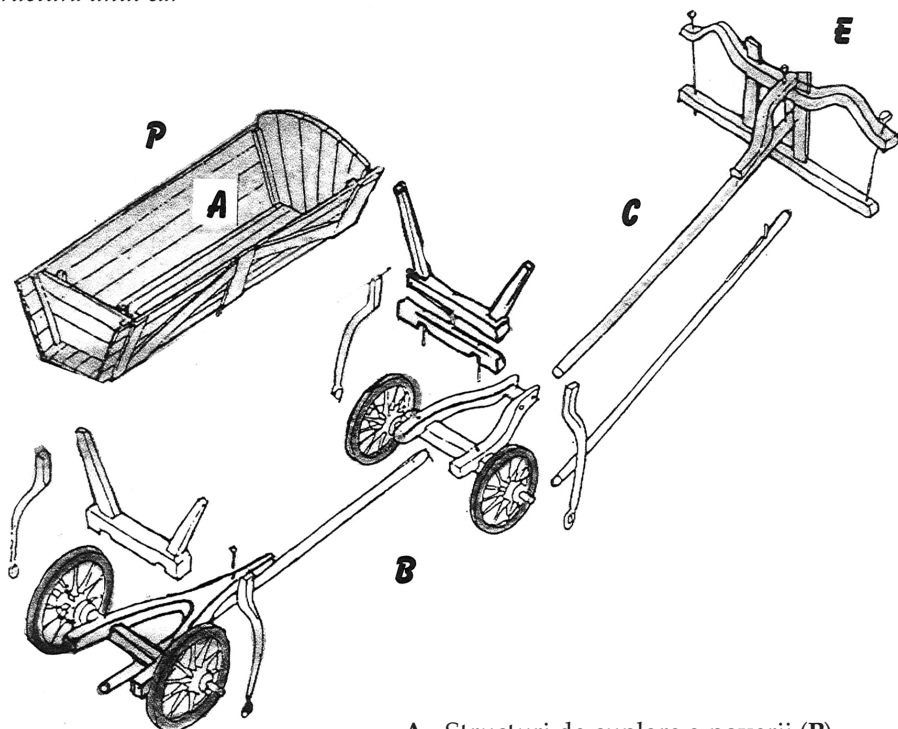
reprezintă, mai simplu sau mai complex, unitatea acestor patru tipuri de structuri. Importanța lor pe planul cercetării și al patrimoniului muzeal este faptul că, pe baza lor se poate face tipologia dispozitivelor tehnice, denumite mijloace de transport. Tipologia pe care o propunem este cea a tipurilor (*structuri A*), a subtipurilor (*structuri B*), a variantelor (*structuri C*) și a subvariantelor (*structuri D*). Pentru înțelegerea acestei tipologii dăm exemplu clasei *care*, vehicule rulate cu tracțiune animală în mediu rural:

- tipurile: car de lemne, car de fân, car de povară (mărfuri etc.) în raport cu structurile *A*;

- subtipuri: car de ogașie, car de treisferturi, car cu osie fixă sau cu osie mobilă;

- variante: car cu tracțiune cu boi, car cu tracțiune cu cai etc., car utilizând leuci, frână de mână sau alte dispozitive auxiliare reprezentând subvariante ale aceleiași clase denumite *car*.

Structura unui car



A - Structuri de cuplare a poverii (P)

B - Structuri de deplasare (roți, tălpi etc.)

C - Structuri energetice și de transmisie (E)



Meșteșugurile rurale, dezvoltate mai ales în secolul al XIX-lea, au produs recipiente de transport și depozitare, din lemn monoxil, doage (dogărit), din lut (olărit), din metal (vase de metal), sisteme de înhamat (hamuri) sau șei (pielărit, curelărit, șelărit), producerea substanțelor necesare funcționării osiilor și roților (dohotăritul, produsul uleiului de mesteacăn). Cele mai mari ateliere, cele de rotărit și fierărit, au produs numeroase vehicule folosind multe din experiențele și modelele atelierelor urbane – unele dintre produsele acestora putând pătrunde și în spațiul rural. În sate s-au realizat și luntrile monoxile, iar pe țărmul Dunării, în Deltă, luntri și lotci, dar și nave de lemn de dimensiuni mai mari. Experiența utilizării plutelor, moștenită din tată în fiu, a fost folosită în plutăritul medieval sau cel modern (secolele XIX-XX).



*Căruță de Săliște, piuarul Ion Cuteanu din Rod, în târg la Poiana Sibiului
Muzeul ASTRA, arhiva foto, nr. inv. 932*

Palierul funcțional

Transportul, mai ales al resurselor, se regăsește în toate activitățile ocupaționale din mediul rural. Aceasta pentru că partea cea mai mare a acestor resurse se află în vatra localităților, în hotarul agricol sau în cel pastoral, ceea ce implică utilizarea uneltelor și vehiculelor tradiționale și a animalelor de povară. Deplasarea la arat, prășit, recoltat bucate sau fân la distanță, într-un dus-întors zilnic, pendularea turmelor sau deplasările la stâne și colibe, exploatarea lemnului și transportul lui în gospodărie solicitau vehicule mari, specializate. Chiar și activitățile ocupaționale secundare, cum ar fi pescuitul (cu ambarcațiuni) sau culesul în natură (cu recipiente specializate), solicită activități de transport. De asemenea, vânătoria a răspândit mult deplasarea cu vârzobi sau cu alte dispozitive asemănătoare.

Tip: 3 mâțe (patine) meșteșugărești (din lemn cu șine metalice):

Subtipuri: 1. *mâțe (patine) fără cioc* // late sau înguste

2. *mâțe (patine) cu cioc* // late sau înguste

Tip: 4 patine industriale (modele urbane), confecționate industrial sau imitații meșteșugărești rurale, unele grosolan executate, toate metalice, actuale:

Subtipuri: 1. *patine meșteșugărești* (confecționate de fierari rurali);

2. *patine „de fabrică”*.

La tipurile 1-3 variantele pe baza legăturilor C la tălpi:

a. cu opleni și legături (la traverse);

b. legate cu cuie („siroafe”);

c. legate direct cu ațe, sfori, ganj, curele³⁴.

Patinele utilizate în mediul rural, în prezent patine moderne metalice, au fost cunoscute în întreaga țară, de la modelele arhaice (tip 1), la cele de tranziție, tradiționale (tip 2, 3) și cele moderne, patinele „de fabrică”.

☞ **Clasa x₄ SCHIURI („TĂLPII”)**

Tălpii (actual *schiori*) sunt schiori primitive, de lemn, sub formă de suporturi atașate la talpa piciorului, asemănătoare cu tălpile folosite la alunecarea vehiculelor (șaniilor), rar utilizate, confecționate după modelele urbane.

Sunt folosite pentru deplasări ocazionale pe sol cu zăpadă, legate de cele două tălpi, mai mult cu scop de divertisment, joaca tinerilor și copiilor, rar în deplasări la ocupațiile secundare; multe forme meșteșugărești, rar cu valoare estetică.

Terminologie=*tălpii*, la pl. (magh. - *tálp*), actual *schiori* (fr.).

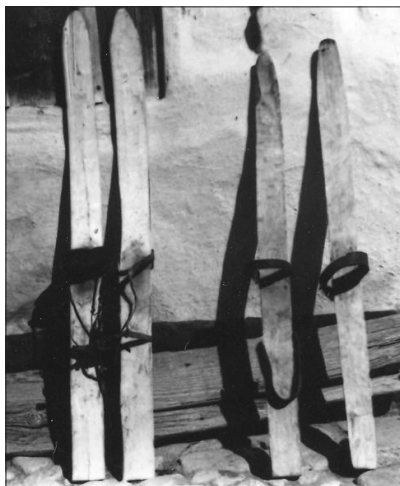
Tipologia după structuri A=B talpa lungă; C variante după legătura la picior; D-bețe de sprijin, pentru impulsul mișcării.

Tip 1: tălpi simple,
cioplite (cu „cioc”);

Variante:

a. cu sfori;

b. cu curele³⁵.



*Schiori, Chicea Ion
Fântânele, județul Sibiu
Muzeul ASTRA, arhiva foto,
nr. inv. 7250*

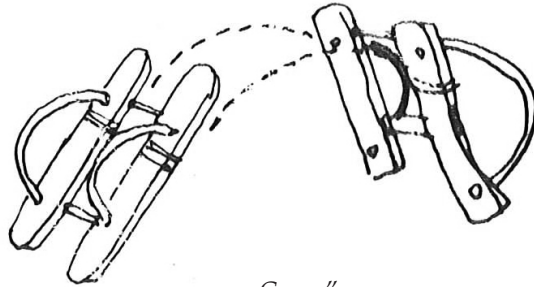
³⁴ În patrimoniul Muzeului ASTRA, nr. inv. AL-1747 „patine de lemn”; nr. inv. AL 1745-1746 „patine de os” sub denumirea „konki”.

³⁵ Rar utilizate în mediul rural, pătrunse după anul 1950, dar rare și astăzi; Bocșe, 1973, p. 388; Bocșe, 1977, p. 277; Caraion, 1970, p. 37-40.

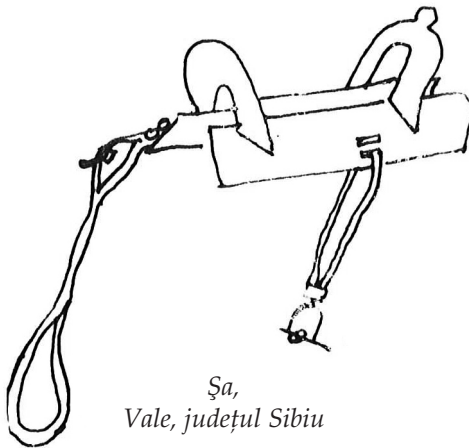
Complet o șa are și structuri *D* (subvariante):

e. bănci, țoluri, covoare (în raport cu tipul)⁴⁴.

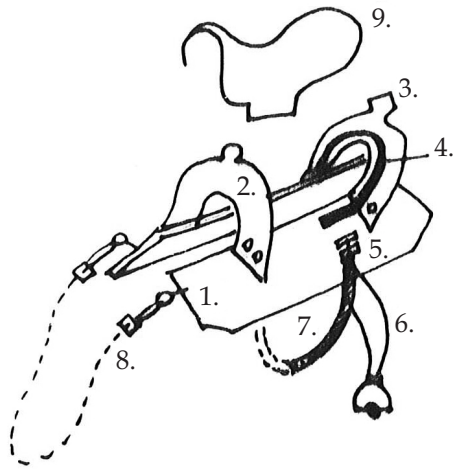
Pentru zy șaua „de povară” = Tip: 1 (subtip: 1 / subtip: 2) cu variante a; b; c; fără elemente *D* (cu excepția unor textile de protejare a spinării animalului) rar Tip: 2; Tip: 3 (folosind ca mijloace de transport pe animale traiste, desagi, saci, vase de lemn pentru produse animale, agricole, meșteșugărești sau pentru transportul fânului).



„Capra”
(Kos Karoly, 1972, p. 59)



Șa,
Vale, județul Sibiu



Șa, structuri:

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

⁴⁴ Utilizate local: Valea Jiului, 1963, p. 556-558, 560, vezi și 239, 242; Sofronie, 1985, p. 287-288; AER II, p. 279.

*Povară pe cal,
Șugag, județul Alba
Muzeul ASTRA,
arhiva foto,
nr. inv. 884 și 46708*



*Desași pe cal,
Gura Râului, județul Sibiu
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 2356*



*Povară pe cai,
Muntele Dosu Leului,
Boița, județul Sibiu
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 5185*



1.4.1 Categoriile cu mijloace de transport având ca suport corpul uman

♠ Clasa z_1 OBLANIC

Singurul mod de purtare cu un suport povară pe cap este **oblanicul** (suport toroidal – „colac”, realizat din textile răsucite) ce asigură o poziționare mai bună și echilibru pentru povară, adeseori sprijinit cu mâna. Răspândit în unele regiuni carpatice și pericarpatiche (Oltenia, Zarand, asociate de Simion Mehedinți cu influența stăpânirii romane pe teritoriul Daciei), până la țărmul mării, ca influență mediteraneană și tradițional, atât modalitatea purtării pe cap, cât și suportul z_1 (oblanic), reprezintă un caz de purtare specific unor culturi tradiționale însoțit de acte rituale și datini străvechi.

Terminologie=*oblanic*; *oglavnic* (scr.); *colac* (sl.); *pernă* (scr.); *inel* (lat.)⁴⁸.



*Banițe purtate pe cap,
Oltenia
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 46781*

*Rufe purtate pe cap, Oltenia
Muzeul ASTRA, arhiva foto, nr. inv. 46777*



⁴⁷ Stroia, 1970, p. 295; Bratiloveanu-Popilian, 1981, p. 247-253; Bocșe, 1975, p. 587; Dunăre, 1973, p. 629; Ghinoiu, 1981, p. 12-13; Chelcea, 1980, p. 679-684, AER II, p. 273.

1.4.7. Leagăne transportabile

⇨ **Clasa z₁₄ LEAGĂN** (de asemenea confecționat din nuiele („coș”), coaja arborilor, scândurele; „leagănul” popular nu este considerat vas, ci coș // cutie // după materialul din care este confecționat.

Tip: 1-3 (după material); forme: oval; dreptunghiular;

Variante: a. de spate (umăr, spinare), suspendat pe curele, sfori;
b. cu toarte:
b.1. transversală (o toartă);
b.2. laterale (două toarte).

Practic, în timpul muncilor agricole, în trecut, leagănul era utilizat în repaus și „pe crăcane”⁸⁴.

*Leagăn pe spate, Ravensca,
județul Caraș Severin
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 46755)*



Recipiente cu funcții de transport

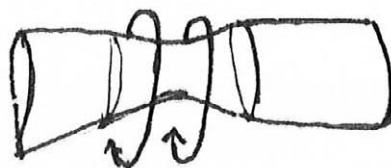
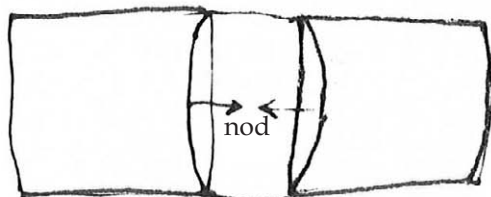
1.4.8. Recipiente din material textil și piele

⇨ **Clasa z₁₅ Semi-recipiente din fibre textile**

Suprafețele confecționate din fibre textile au proprietăți elastic-flexibile putând alcătui structuri de transport de la suport pentru povară la recipiente și semi-recipiente deschise / închise de „înfașurare” a poverilor.

Tip: 1 piese textile (cu poli-funcționalități și în afara transportului; una dintre funcții – purtarea P):

⁸⁴ *Atlas Porțile de Fier*, 1972, p. 235-236; Capesius, 1974, p. 105; Bocșe, 1975, p. 590; Bocșe, 1977, p. 264; Iordache, 1996, IV, p. 140, 183, 184, passim; pentru aria de răspândire a leagănelor, inclusiv portabile, AER 2003, I, p. 247.



*Desagi - modalitate de strângere la gură,
Glogovăț, județul Alba*



*Desagi de spate, Tilișca, județul Sibiu
Muzeul ASTRA, arhiva foto,
nr. inv. 7697*



*Desagi de cal, Tilișca, județul Sibiu
Muzeul ASTRA, arhiva foto,
nr. inv. 7698*



*Desagi „mijlocii”, Sibiel, județul Sibiu
Muzeul ASTRA, arhiva foto, nr. inv. 8001*

Tip: 2 găleata de muls (folosită la transportul poverii = lapte); transport pe distanțe scurte; formă specifică, mai ales la gură; cupa interioară legată de „urechi”; dimensiuni funcționale; toarta de sfoară / metal (sârmă); relație: mână⁹⁸.



*Transport lapte la stână, Munții Cibinului
Muzeul ASTRA, nr. inv. 46915*

♣ **Clasa z₂₆ PÂLNIA (din doage)**

cu toartă laterală; forme cilindrice, tronconice (vezi z₁₁ Tip: 4).

♣ **Clasa z₂₇ „NĂSILCĂ” DE SPATE**

Povară = struguri (la cules); relație: spinare;

Terminologie = *năsilcă* (sl.); (vezi z₁₂ II₍₄₎₃); model confecționat din doage (structuri A + C = tip + variante)⁹⁹.

♣ **Clasa z₂₈ PUTINA**

Vas confecționat din doage, pentru transportat și depozitat produse alimentare; relația portantă: umeri, spinare, mână; vehicule sănii, care;

Terminologie = *putină* (lat.); *șteand* (germ.); *ghiob* (magh.); *tebeleu* (magh.); *boclă* (et. nec.); *cașie* (et. nec.); *căpăcel*, *căpăcică* (tc.); *brădoaică* (cf. alb.); *dejă* (magh.); *închegătoare* (lat.); *fucie* (et. nec.); *trușie* (et. nec.); *șofei* (et. nec.); *dobă* (magh.); *budău* (magh.); formă înaltă: *berbântă*, *berbință* (magh.); forma închisă și *butoi*, *butoaie* (lat.);

Tipologie după A (și funcții):

Tip: 1 putină mică;

⁹⁸ Iordache, 1996, IV, p. 267.

⁹⁹ „Năsâlca”, utilizată în zonele viticole din Moldova.

- structuri de înhămare la 1-2 cai, mai rar măgari.

Pe lângă aceste structuri active povara este „ambalată” pe târgi sau târșuri, prin legături pasive, alcătuite din:

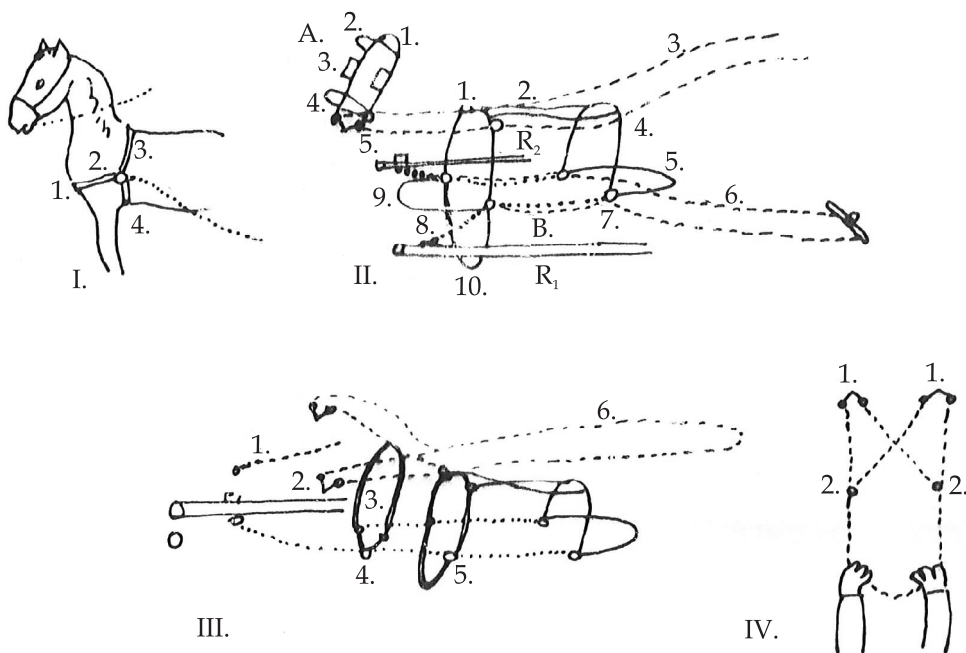
- a. = legătură nuiete (gânj);
- b. = legătură de fibre textile (vegetale): sfoară, funie, ștreang;
- c. = legătură de fibră animală (curele);
- d. = legătură prin cablu;
- e. = legătură prin lanț metalic.

În acest fel formula modalității de transport este:

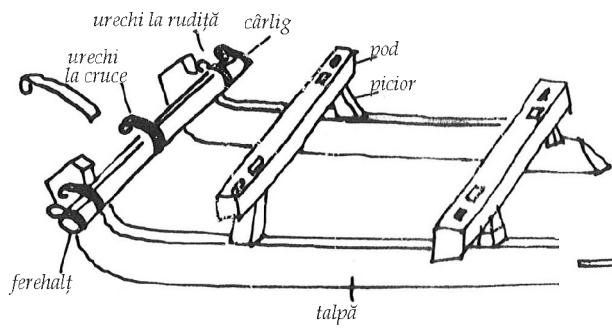
$E_2 - w (wy) - P$

în care P = fân, lemne tăiate.

Hamuri: Porumbacu de Jos, județul Sibiu

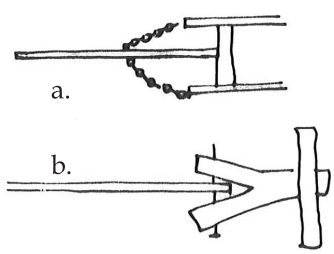


- I. Gură de ham: 1. pieptar; 2. verigă; 3. greabăn; 4. curea sub burtă; 5. ștreang;
- II. Ham de un cal (de „eișpen”); A. Căpățan: 1. căpățan; 2. fruntar; 3. ochelari; 4. zăbăluță; 5. curea sub bărbie; B. R₁, R₂ rudițe; 1. greabăn; 2. curele spătare; 3. hețe; 4. podu forhamului; 5. forhamul calului; 6. ștreanguri, 7. verigă; 8. lanț sau curea („opritoare scurtă”); 9. piept; 10. curea sub burtă;
- III. Ham de doi cai; 1. opritoare; 2. zăbăluțe; 3. gâtar; 4. găici; 5. verigă; 6. hețe;
- IV. Hețe; („hețe încrucișate pentru doi cai”): 1. zăbăluțe; 2. verigi.

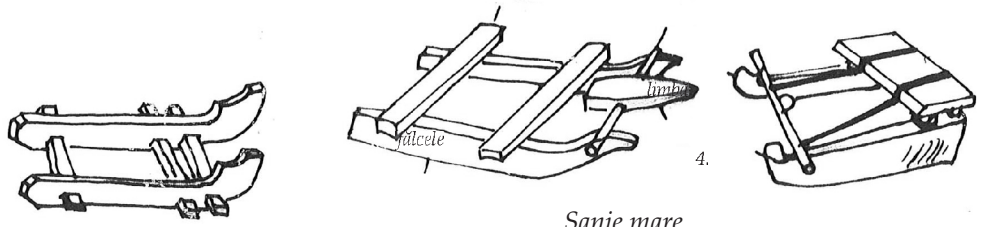


Sanie „de iarnă”,
Bungard, județul Sibiu;

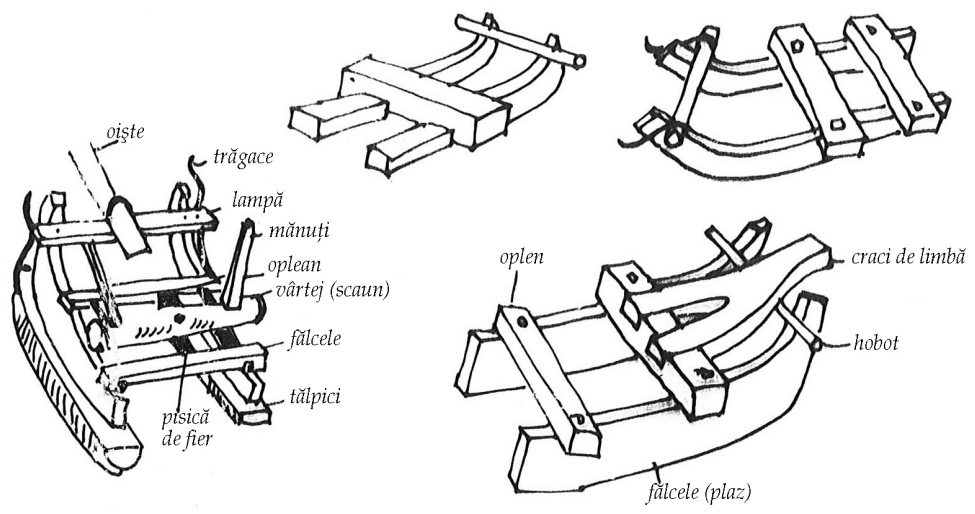
Sisteme de legătură sanie-rudă:
a. ruda intrată în oplean și lanțuri laterale;
b. Ruda intrată în limbă și prinsă cu un cui
metalic, Hamba, județul Sibiu;



oplean
hobot



Sanie mare
(Bocșe, 1973, fig. 2), Munții Apuseni (tip III B2);



Sânii („bocânte”) din Țara Bârsei
(Idu; Țara Bârsei, fig. 118, p. 366)



Cărucean, Gura Râului, județul Sibiu
Muzeul ASTRA, arhiva foto, nr. inv. 40847



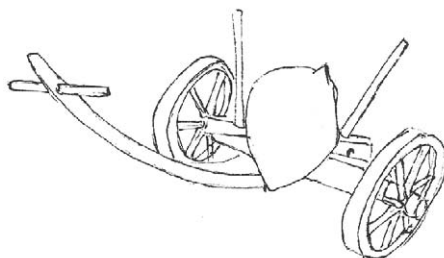
Cărucior de mână, Cârlibaba, județul Suceava
Muzeul ASTRA, arhiva foto, nr. inv. 36791



Cărucior de mână, la moară, Valea Drăganului, județul Cluj
Muzeul ASTRA, arhiva foto,
nr. inv. 35791



Cărucior de mână, Iaslovăț, județul Suceava
Muzeul ASTRA, arhiva foto,
nr. inv. 22705 și 46746



*Cărucior de piață,
Sibiu (Turnișor),
județul Sibiu*
Foto: Landermuseum
Bad Goise, Austria

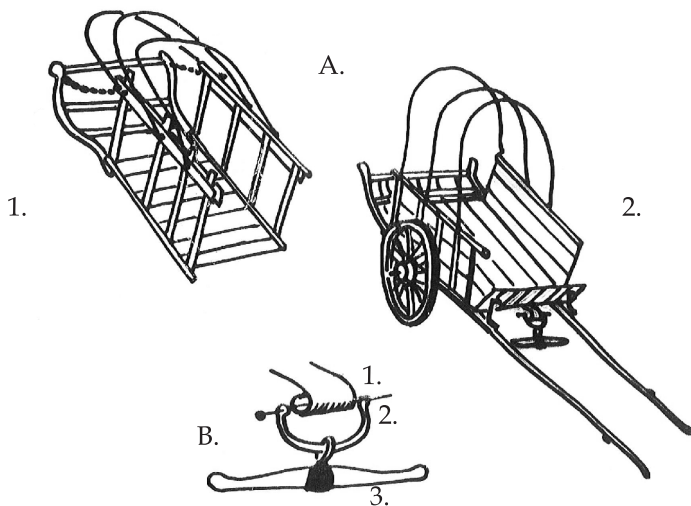


*Cărucior, Sibiu (Turnișor),
județul Sibiu*
Foto: Muzeul Landlerilor,
Turnișor, Sibiu



*Căruț,
Bratei, județul Sibiu*
Muzeul ASTRA,
nr. inv. AL-16970

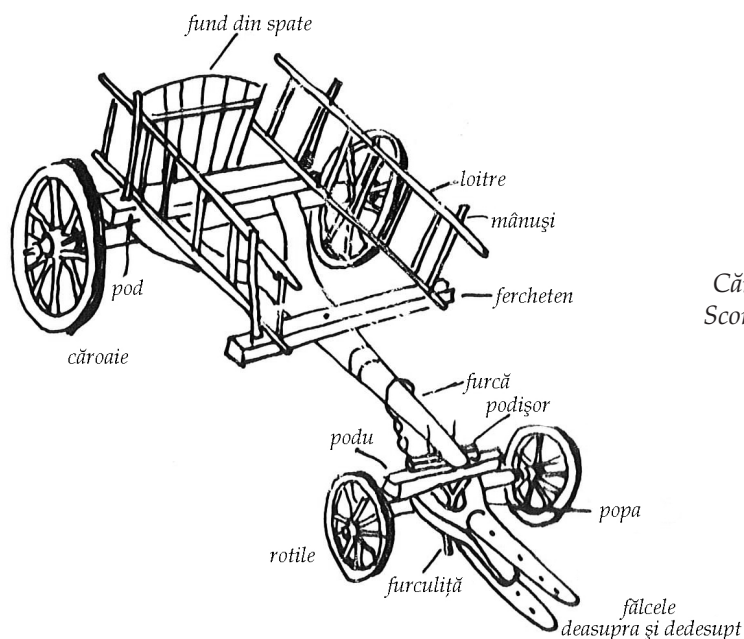
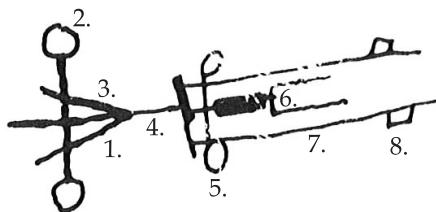




„Șaretă” de boștinar, Sebeșu de Jos, județul Sibiu
 A. 1. pod de șaretă; 2. șaretă; B. 1. cârcee; 2. broască; 3. cruce.

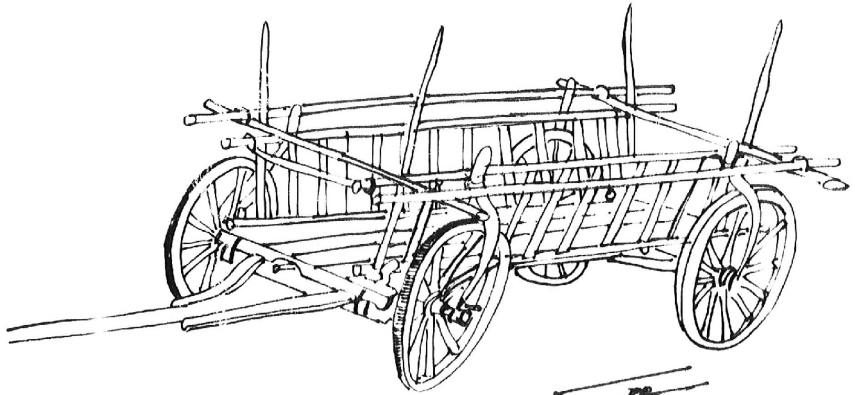
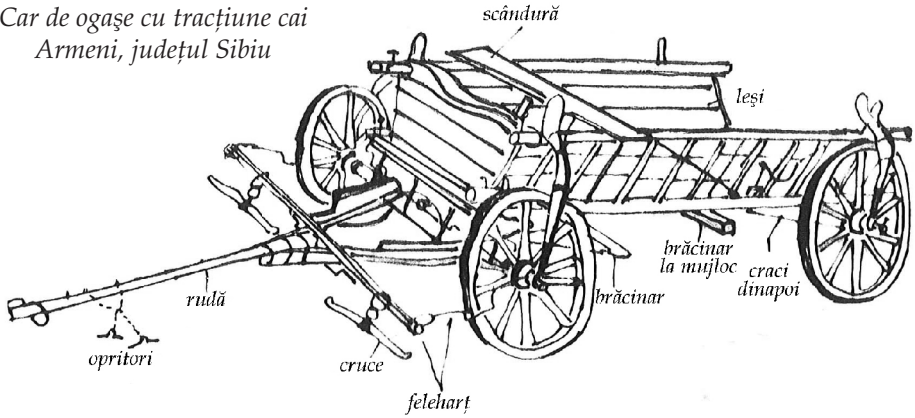
Căroaie

desen făcut din memorie de Toma Bărdaș,
 73 de ani, 1976, Scorei, județul Sibiu,
 1. furcă; 2. roată; 3. dric; 4. oiște; 5. rotilă;
 6. cruce; 7. rudite; 8. scobițe

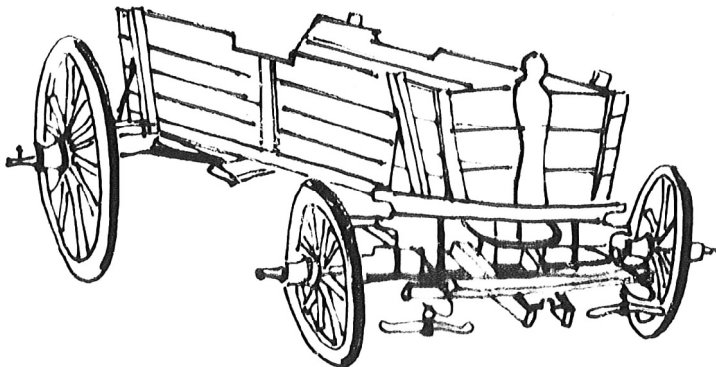
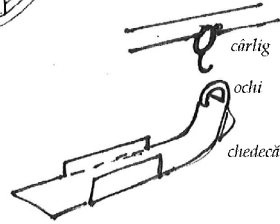


Cărucior (teleagă),
 Scorei, județul Sibiu
 Ion Vulcu

Car de ogaşe cu tracţiune cai
Armeni, judeţul Sibiu



Car de ogaşe (pregătit pentru fân),
Cut, judeţul Alba



Car de treisferturi pentru cai, Armeni, judeţul Sibiu

1.8.4 Vehicule cu patru roți

☞ **Clasa ty_5 CARUL** – cel mai vechi vehicul tradițional utilizat în spațiul carpatic și pericarpatic de români și de alte minorități naționale pentru transporturi, folosit în orice fel de condiții de relief și absolut în toate localitățile rurale. În secolul al XX-lea a fost concurat de un vehicul mai ușor și adaptat transporturilor de marfă și persoane – căruța ty_4 , dar carul a rămas principalul vehicul din gospodăria țărănească deoarece corespundea cel mai bine ocupațiilor agricole tradiționale, existau numeroase centre meșteșugărești, dar uneori se confecționau și în gospodărie, cumpărând doar roțile din târguri; a început să fie înlocuit cu căruțele în Muntenia, Oltenia și Moldova, pornind de la câmpie spre podiș și munte; în Ardeal s-a păstrat mai mult timp.

Din punct de vedere meșteșugăresc, structural, carul este realizat pe structura $D_f - i - D_s$ (două dricuri) și foarte rar $D_f - D_s$ confundându-se în zonele silvice și montane cu telegile duble $ty_{2,3}$; pot fi confecționate în două serii tipologice, în raport cu inima i : care cu inima fixă // care cu inima schimbătoare (inima lungă / inima scurtă), ultimele corespunzând mai bine zonelor muntoase și deluroase silvice, primele condițiilor de șes, unde povara nu are dimensiuni mari pe lungime ci doar pe lățime și înălțime (la structura A - coș / la structura B - „ogașie” (distanța între roți). Carele cu inima lungitoare pot fi utilizate cu eficiență în ocupațiile rurale ce solicită transport de lemne (volum mare longitudinal) și fân (volum mare lateral și în înălțime), de asemenea gunoi de grajd, bucate agricole din câmp în sat, materiale de construcție (piatră, nisip etc.) și uneori și mărfuri. În condițiile câmpului de civilizație românesc carele nu au semnificații rituale și de ceremonial, ci doar economic; semnificația socială se adaugă celei economice. Din punct de vedere al sistemului tehnic cele două serii diferă puțin doar în ceea ce privește posibilitatea modificării volumetrice a vehiculului, acolo unde funcțiile sale se pretează unor poveri variate (dimensional; greutate)²⁰⁰.

Structuri tipologice ale carelor din clasa ty_5 :

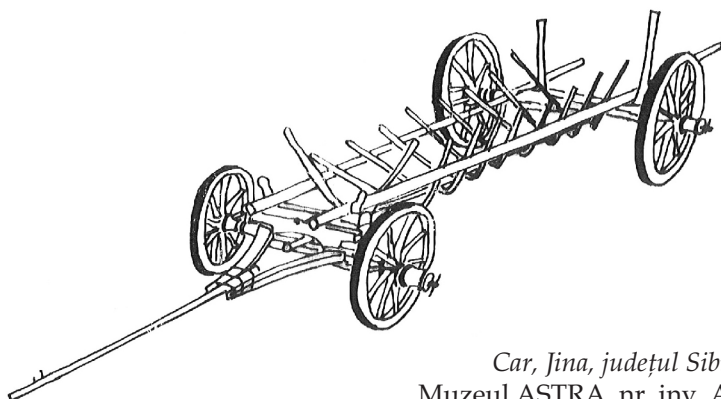
$A / B D_f$ - dric de cârmire prin intermediul podului (fercheteului) mobil pe cuiul de dric: acesta poate avea mânuși lungi sau scurte în raport cu povara. D_f are o osie (la care de obicei de lemn) fixă, cu un cuplu de roți la capăt, introduse în butuci rezistenți, roți egale în diametru cu cele de la D_s ; gemănarea este introdusă între osie și pod; fercheteul se mișcă peste pod;

D_s - are același cuplu de osie - roți cu pod și gemănare mai mică (furcă);

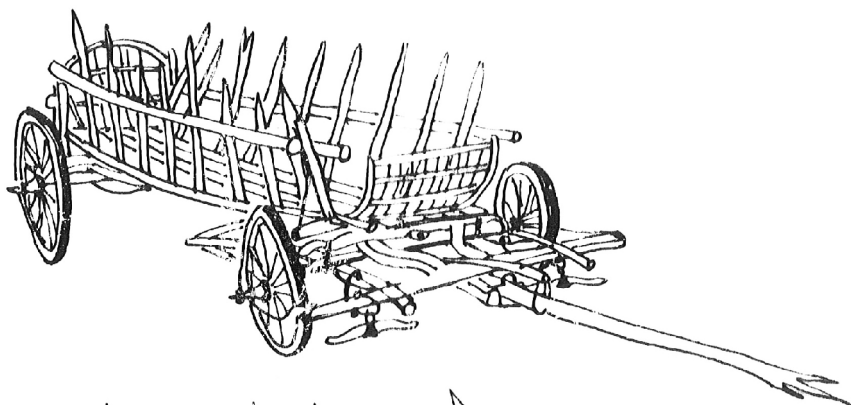
$C = i$ - inima, face legătura între D_f ; D_s ;

A - deasupra D_f ; D_s ; o suprastructură în tipurile 1-10 detașabilă la o serie tipologică, fixă la cealaltă: de obicei se tinde la realizarea unui „țarc” (cutie / coș) demontabil alcătuit din lese sau loitre longitudinale și uneori codârle

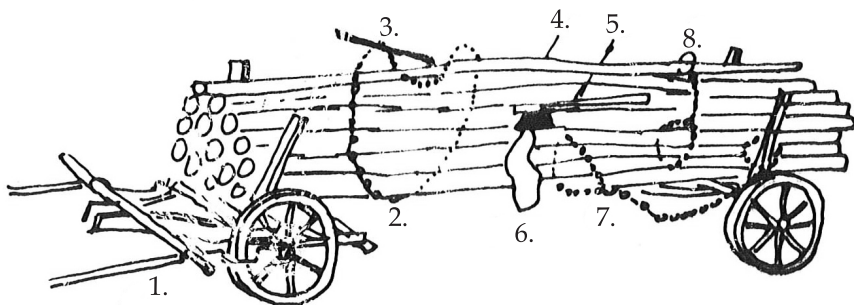
²⁰⁰ Vulcănescu, 1966, p. 66-67; Valea Bistriței, 1973, p. 590; Bocșe, 1975, 181-187; Dunăre, 1973, p. 620-630; Idu, 1972, I, p. 373; Cărăbiș, 1973, p. 94-117; Conea, 1940 I, p. 154; Bocșe, 1973, p. 283; 1975, p. 597-598; 1977, p. 272, Ghinoiu, 1981, p. 21-23, 48, 96-100; Iordache, 1996, IV, p. 280 și urm. 287-293, Monografia Teleorman, 1980, p. 42 (Carul de la Boian).



*Car, Jina, județul Sibiu
Muzeul ASTRA, nr. inv. AL-10327*



Car, Stolojani, județul Gorj



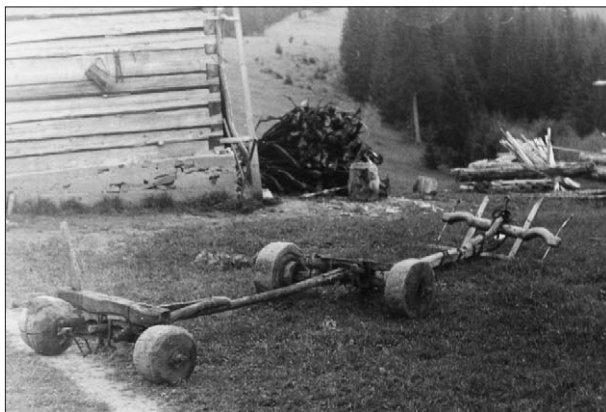
*Car încărcat cu lemne, Cârțișoara, județul Sibiu;
1. rudiță; 2. lanț de față (de pădure); 3. vârtej; 4. par de legat;
5. topor; 6. straiță; 7. lanț de împiedecat; 8. lanț de par.*



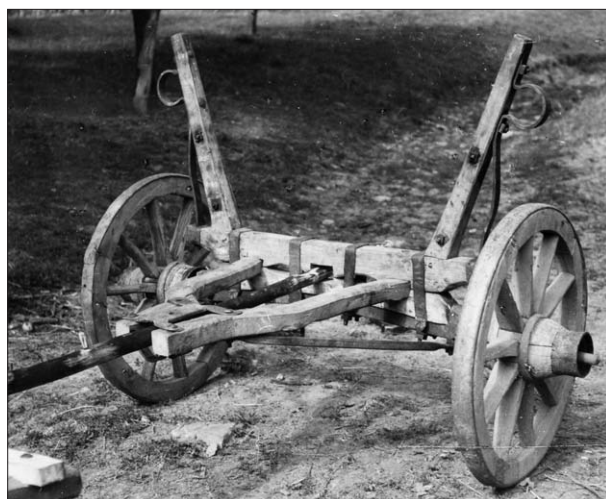
*Car de ogașe,
Mândra, județul Sibiu
Muzeul ASTRA,
nr. inv. AL-19694*



*Car de munte,
Izvoarele Sucevei,
județul Suceava
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 36786*



*Dric dinainte,
Podul Ciocăanii - Lăicăi,
județul Dâmbovița
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 24112*





*Căruță cu coș de scânduri,
Săliște, județul Sibiu
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 40856*



*„Pătașcă” pentru stuf,
(Marin Severin),
Murighiol, județul Tulcea
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 37565*



*Căruță „aișpenăr”,
Gura Râului, județul Sibiu
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 25669*

2. Transportul pe apă Mijloace de transport pe apă

Diferențieri:

În raport cu transporturile pe sol, transporturile pe apă au o serie de diferențe, în primul rând în ceea ce privește substratul pe care se realizează activitatea de transport:

Solul este un suport tare, dur, rigid, pe care mijloacele de transport pot să se deplaseze ușor, cu excepția obstacolelor, decurgând din calitățile sale, diferențierile pe verticală (panta, unghiul de pantă, ruptura de pantă, relieful pistei de deplasare a mijlocului de transport), condițiile climatice ce pot afecta pista de deplasare, obstacolele constând din cursuri de apă, mlaștini, teren pietros și stâncos, vegetație deasă etc. În același timp, relativa nemișcare a solului nu împiedică, dar nici nu ajută transportul, ceea ce face ca eficiența lui să depindă de mărimea E_1 ; E_2 utilizată pentru deplasarea diverselor poveri pe diverse distanțe, raportul între aceste trei mărimi reprezentând o variabilă de timp și nivel de civilizație a colectivității transportatoare. În raport cu mijloacele de transport, solul, ca pistă de deplasare, rămâne pasiv în activitatea de transport.

Apa este un suport pentru transport, un mediu dinamic orientat în sensul scurgerii lichidelor sau imobil, dar fluid în cazul apelor stătătoare, are o altă stare de agregare, lichidă, ceea ce impune caracteristici diferite ale mijlocului de transport și transportului și, evident, alte sisteme tehnice. În același timp apa se comportă contradictoriu din punct de vedere natural față de activitatea transportului: are calitatea de a fi stătătoare sau curgătoare (cu o direcție și un sens spațial) ceea ce influențează atât mijlocul de transport, cât și modalitățile de transport: mijloacele de transport pot utiliza direcția și sensul curgerii (și mai puțin contracurgerii) economisind sau dimpotrivă cerând E în plus pentru transport. Apa stătătoare cere condiții de flotabilitate dar și E_1 ; E_2 (mai rar), ea însăși nefiind decât un substrat aparte al transportului; creșterea posibilităților de deplasare a poverii în mijloc de transport plutitor depinzând și de E_1 și de E_4 ceea ce poate fi captat cu structuri anume (vele); în schimb apele curgătoare constituie pentru aceste mijloace de transport o sursă energetică E_3 în funcție de căderea de pantă a curgerii și de volumul scurgerii lichide: cu potențial de transport mic (în cazul pâraurilor), mijlociu (râuri), mare (fluvii). Toate aceste curgeri de apă se află în spațiul carpatic și pericarpatic. Condiția maritimă (lagunară) a transporturilor pune probleme deosebite la mijlocul de transport și povară fără a modifica prea mult (decât ca mărime de aplicare) forțele E_1 sau E_4 în caz de transport²⁶⁴.

²⁶⁴ Vulcănescu, 1966, p. 65-66; Ghinoiu, 1981, p. 59.



*Transport pământ cu lotca,
Delta Dunării
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 46743*



*Transport persoane,
Delta Dunării
Muzeul ASTRA,
arhiva foto, nr. inv. 46759*



*„Corabie” (pod plutitor),
Cârța, județul Sibiu
Muzeul ASTRA,
arhiva foto,
nr. inv. 16218 și 46765*



Bibliografie

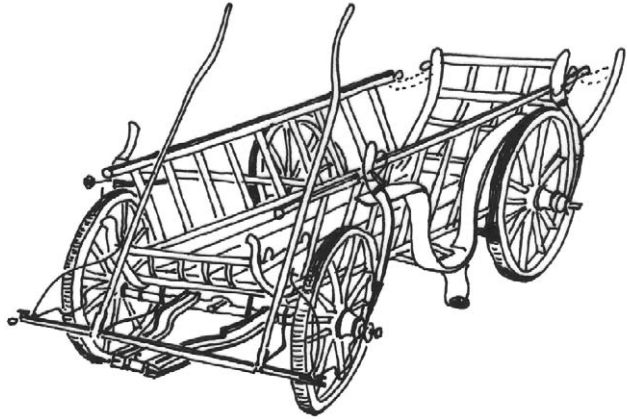
- AERI - ***, *Atlasul Etnografic Român* (sub red. Ion Ghinoiu), vol. 1, București, 2003.
- AER II - ***, *Atlasul Etnografic Român* (sub red. Ion Ghinoiu), vol. 2, *Ocupațiile*, București, 2005.
- Atlasul Porțile de Fier*, 1972 - ***, *Atlasul Complex al Porților de Fier* (sub red. Șt. Milcu, C.S. Nicolăescu-Plopșor, R. Vulcănescu), București, 1972.
- Albu, V. Pamfilu, 1972 - Albu V. Pamfilu, *Sisteme și mijloace de transport oglindite în expoziția de bază a Muzeului de etnografie Lupșa*, în „Sesiunea de cercetări științifice a muzeelor etnografice și de artă populară”, 1966, București, 1972, p. 495-499.
- Antipa, 1916 - Antipa, Grigore, *Pescăriile și pescuitul în România*, București, Viena, Lipsca, 1916.
- Arvinte, 1957 - Arvinte, I., *Terminologia exploatării lemnului și plutăritului*, în „Studii și cercetări științifice”, 1957, tom VIII.
- Bădăuță, 1940 - Bădăuță, A., *România la lucru. Fotografii*, București, 1940, p. 139)
- Bănățeanu, 1969 - Bănățeanu, Tancred, *Arta populară în nordul Transilvaniei*, f.l., 1969.
- Bistrița Năsăud*, 1977 - ***, *Bistrița Năsăud. Studii și cercetări de etnografie* (sub red. N. Dunăre), Bistrița, 1977.
- Bocșe, 1973 - Bocșe, Maria, *Sisteme de transport și comunicație în Munții Trascăului (Valea Mogoșului)*, în AMET pe anii 1971-1973, 1973, Cluj-Napoca, p. 373-389.
- Bocșe, 1975 - Bocșe, Maria, *Sisteme tradiționale de transport în Munții Apuseni*, în „Apulum”, XCXLXXV, 1975, XIII, p. 581-603.
- Bocșe, 1977 - Bocșe, Maria, *Sisteme tradiționale de transport*, în „Bistrița-Năsăud. Studii și cercetări etnografice” (sub red. N. Dunăre), Bistrița, 1977, p. 259-279.
- Bodor, 1970 - Bodor, Gh., Pavel Em., Scondac, C., *Plutăritul pe Bistrița*, în „Revista Muzeelor”, 1970, nr. 2, p. 151-1545.
- Bratiloveanu-Popilian, 1974 - Bratiloveanu-Popilian, Marcela, *Transporturi tradiționale în zona Porților de Fier*, în „Historica”, Craiova, 1974, III, p. 295-312.
- Bratiloveanu-Popilian, 1976 - Bratiloveanu-Popilian, Marcela, *Transporturi tradiționale în zona de nord a Mehedinților*, în Revista de Etnografie și Folclor, nr. 2, 1976, tom 21, p. 195-212.
- Bratiloveanu-Popilian, 1981 - Bratiloveanu-Popilian, Marcela, *Mijloace de transport în județul Alba*, în „Studii și comunicări de istorie a civilizației tradiționale din România”, Sibiu, II, 1981, p. 247-253.
- Bratu, 1975 - Bratu, Delia, *Șimbări de cadru cultural și mentalități în igiena populară din Țara Oașului*, în AMET 1974-1975, Cluj-Napoca, 1975, p. 171-194.
- Bucur, 1974 - Bucur, Corneliu, *Cu privire la metodologia cercetării și identificării monumentelor de cultură populară tradițională transferate în Muzeul Tehnici Populare*, în „Cibinium 1969-1973”, Sibiu, 1974, p. 99-126.

- Butură, 1978 - Butură, Valer, *Etnografia poporului român*, Cluj-Napoca, 1978.
- Capesius, 1974 - Capesius Roswita, *Mobilierul țărănesc românesc*, Cluj-Napoca, 1974.
- Caraion, 1970 - Caraion, Pompiliu, *Descoperiri și invenții ale omului preistoric*, în „Almanahul Civilizației”, 1970, p. 37-40.
- Cărăbiș, 1973 - Cărăbiș, Vasile, *Circulația sării în Oltenia în secolul al XIX-lea*, în „Historica”, 1973, III, p. 139-147.
- Cebuc, Mocanu, 1967 - Cebuc, Alexandru, Mocanu Constantin, *Din istoricul transporturilor de călători din România*, București, 1967.
- Chelcea, 1966 - Chelcea Ion, *Cercetări etnografice în bazinul Zlatna și Valea Ampoiului. Mocanii*, în „Apulum”, 1966, nr. 5, p. 451-480.
- Chelcea, 1968 - Chelcea Ion, *Luntrii monoxile la noi*, în „Revista Muzeelor”, V, 1968, nr. 4, pp. 362-366.
- Chelcea, 1972 - Chelcea, Ioan, *Cramba. Structură și funcție, contribuții la cunoașterea culturii noastre agrare în „Apulum” MXMLXXII*, 1972, X, pp. 817-834.
- Chelcea, 1973 - Chelcea, Ion, *Rotăritul, fierăritul*, în „Etnografia Văii Bistriței”, Piatra Neamț, 1973.
- Chelcea, 1974 - Chelcea, Ion, *Meșteșugul rotăritului în unele sate de pe valea Dunării (între cursul inferior al Oltului și Moștiștea)*, în „Cibinium 1969-1973”, Sibiu, 1974, pp. 233-251.
- Chelcea, 1974 - Chelcea, Ion, *Prelucrarea papurei în bunuri de utilitate practică în unele sate de pe Valea Dunării, între cursul superior al Oltului și Moștiștei*, în „Cibinium 1969-1973”, Sibiu, 1974, p. 197-206.
- Chelcea, 1980 - Chelcea, Ion, *Purtatul greutăților pe cap (între clasic și obscur în tratarea problemei)*, în „Museum”, Golești, 1980, p. 679-684.
- Ciucă, 1977 - Ciucă, Răzvan, *Considerații etnologice privind păstoritul în estul Câmpiei Române*, în „Ialomița. Studii și cercetări”, Slobozia, 1977, p. 145-170.
- Conea, 1940 - Conea, Ion, *Clopotiva, un sat din Țara Hațegului*, I-II, București, 1940.
- Dancu, 1975 - Dancu, Iuliana, Fabrițius și Dancu, Dumitru, *Pictura populară pe sticlă din România*, București, 1975, p. 49-51.
- Damé, 1898 - Damé, Frederic, *Încercare de terminologie poporană românească*, București, 1898.
- Dinuță, 1970 - Dinuță, Gh., *Ocupațiile poporului român oglindite în colecțiile de unelte și obiecte al Muzeului Satului*, în „Studii și cercetări. Muzeul Satului”, București, 1970, p. 267-294.
- Drăgoiescu, 1979 - Drăgoiescu, I. Ion, *Unelte și instalații folosite în construirea de atelaje la începutul secolului al XX-lea*, în AER, 1979, nr. 6, p. 232-243.
- Dunăre, 1956 - Dunăre, Nicolae, *Specificul etnografic al Câmpiei Ardealului*, Sibiu, Muzeul Brukenthal, 1956.
- Dunăre, 1972 - Dunăre, Nicolae, *Pădurăritul tradițional în subzonele nord-estice ale Munților Apuseni*, în „Apulum”, 1972, tom X, p. 605-636.
- Dunăre, 1973 - Dunăre, Nicolae, *Mijloace tradiționale în agricultura Munților Apuseni, în prima jumătate a secolului XX*, în „Apulum”, 1973, XI, p. 497-526.
- Dunăre, 1974 - Dunăre, Nicolae (sub red.), *Țara Bârsei*, vol. II, București, 1974.
- Enciclopedie, 1994 - *Enciclopedia arheologiei și istoriei vechi a României*, București, 1994.

- Focșa, 1975 - Focșa, Gheorghe, *Țara Oașului. Studiu etnografic. Cultura material*, Vol. II, București, 1975.
- Ghergariu, 1972 - Ghergariu, Leonte, *Satele românești din Sălaj specializate în meșteșuguri*, în „Sesiunea de comunicări de etnografie”, 1972, p. 160-170.
- Ghermiș, 2009 - Ghermiș, Călin, *Modelul de barcă neolitică de la Șuncuiuș - Peștera Unguru Mare*, în „Acta musei Sabesiensis, Terra Sebsv”, nr. 1, Sebeș, 2009.
- Ghinoiu, 1981 - Ghinoiu, Ion, *Popasuri etnografice românești*, București, 1981.
- Herseni, 1941 - Herseni, Traian, *Probleme de sociologie pastorală*, București, 1941.
- Hoffmann, 1971 - Hoffmann, Herbert, *O soluție superioară în evoluția instalațiilor de prelucrat semințele cerealiere: moara plutitoare*, în „Terra Nostra”, București, 1971, II, p. 253-256.
- Iana, Liuba, 1985 - Iana, Aurelia, Liuba, Sofronie, *Topografia satului și hotarului Maidan*, Caransebeș, 1895.
- Idu, 1972, I - Idu, Petru, *Capitolul Transporturi*, în „Țara Bârsei”, I (sub red. N. Dunăre), București, 1972, p. 359-374.
- Ioan, 1974 - Iosif, Ioan, Mateiaș, *Vatră de cultură*, Brașov, 1974, p. 87-113.
- Ionescu de la Brad, 1850 - Ionescu de la Brad, Ion, *Excursiune agricolă în Dobrogea*, apud Lăpușan, Aurelian; Lăpușan, Ștefan, *Medgidia Carasu*, Constanța, 1996, p. 53-60.
- Iordache, 1996, IV - Iordache, Gh., *Ocupații tradiționale pe teritoriul României*, vol. IV, Craiova, 1996.
- Iurașciuc, 1967 - Iurașciuc, I., *O monoxilă neobișnuită*, în „Revista Muzeelor, IV, 1967, nr. 1, p. 57-58.
- Kós, 1964 - Kós, Karoly, *Mobile cioplite din zona Lăpuș*, în AMET pe anii 1962-1964, Cluj-Napoca, 1964, p. 179-224.
- Kós, 1972 - Kos, Karoly, *Nepelet es nephagvomanv*, 1972, p. 59.
- Kós, 1975 - Kós, Karoly, *Contribuții la cercetarea etnografică a creșterii bivoliilor*, în „AMET pe anii 1974-1975”, Cluj, 1975, p. 121-136.
- Lascu, 1986 - Lascu, Nicolae, *Călători și exploratori în antichitate*, București, 1986
- Lungescu, 1971 - Lungescu, Olivia, *Țesăturile populare din bazinul Crișului Alb. Contribuții la cunoașterea etnografiei din Țara Crișurilor*, Oradea, 1971, p. 99-110.
- Lungu, 2004 - Ioan Maniu Lungu, *Figuri din Rășinarul de altădată*, Rășinari, 2004 (Lucrare consacrată Fabricii de căruțe a fraților Lungu).
- MALR II - ***, *Micul Atlas Lingvistic Român (ALR)*, București, 1956-1972, I-VII.
- Maier, 1969 - Maier, Radu, *Contribuții etnografice asupra prelucrării lemnului în Munții Apuseni*, în „Apulum”, 1969, nr. 2, p. 551-576.
- Mehedinți, 1930 - Mehedinți, Simion, *Coordonate etnografice. Civilizația și cultura*, București, 1930.
- Mehedinți, 1930 - Mehedinți, Simion, *România*, București, 1931.
- Mihăilescu, 1979 - Mihăilescu, Radu, *Catalogul colecțiilor de etnografie și artă populară*, Muzeul Brăila, București, 1979.
- Moise, 1990 - Moise, Ilie, *Cutul - eșantion de cultură și civilizație populară*, în „Studii și cercetări de etnografie”, Sibiu, 1990, p. 299-398.
- Mosoiu, 1930 - Mosoiu, Ion, *Branul și cetatea Branului*, București, 1930.

- Mozes, 1971 - Mozes, Tereza, *Împletitul - îndeletnicire casnică specializată în Valea Erului*, în „Contribuții la cunoașterea etnografiei din Țara Crișurilor”, Oradea, 1971, tom 10, p.51-80.
- Mureșan, 1966 - Mureșan, Pompei, *Aspecte etnografice din exploatarea sării în trecut la Ocna Dej*, în *Analele Muzeului Etnografic al Transilvaniei (AMET)*, 1962-1964, Cluj, 1966, p. 387-419.
- Nistoroaia, 1981 - Nistoroaia, Gh., *Contribuții la studiul traistelor*, în „Studii și Comunicări. Muzeul Satului”, 1981, p.293-309.
- Pamfile, 1910 - Pamfile, Teodor, *Industria casnică la români. Trecutul și starea ei de astăzi. Considerațiuni de artă și tehnică populară*, București, 1910.
- Păcală, 1915 - Păcală, Victor, *Monografia Comunei Rășinariu*, Sibiu, 1915.
- Petrescu, Mironescu, 1969 - Petrescu Paul, Mironescu, N., Al., *Construcții viticole în Gorj. Contribuții la studiul etnografic al viticulturii*, în „Cibinium 1967-1968”, Sibiu, 1969, p. 281-325.
- Popescu, 1982 - Popescu, Iulian, *Mecanisme ingenioase folosite de-a lungul timpului în tehnica populară tradițională*, București, 1982.
- Răuțescu, 1937 - Răuțescu, Ioan, *Dragoslavele, Câmpulung Muscel*, 1937.
- Sântimbrean, 1989 - Sântimbrean, Aurel, *Muzeul mineritului din Roșia Montana*, București, 1989.
- Semendeaev, Ostap, 1972 - Semendeaev, Victoria, Ostap, Melania, *Despre meșteșugul butnăritului în zona Iașului*, în „Sesiunea de comunicări de etnografie, 1966”, București, 1972, p. 259-268.
- Sofronie, 1985 - Sofronie, Mihai, *capitolul Mijloace de transport*, în *Mărginenii Sibiului. Civilizație și cultură populară românească* (sub red. C. Irimie, N. Dunăre, P. Petrescu), București, 1985.
- Spengler, 1996 - Spengler Oswald, *Omul și tehnica. Contribuție la o filozofie a vieții*, Oradea, 1996.
- Stahl, 1958 - Stahl, Henri, H., *Contribuții la studiul satelor devălmașe românești*, București, 1958 (I), 1964 (II), 1965 (III).
- Stroia, 1970 - Stroia, Marian, *Unele observații cu privire la mijloacele de transport din județele Vâlcea și Mehedinți*, în „Muzeul Satului. Studii și cercetări”, 1970, p. 295-302.
- Țara Bârsei, 1972, I - ***, *Țara Bârsei* (sub red. N. Dunăre), vol. I, București, 1972.
- Țara Bârsei, 1972, II - ***, *Țara Bârsei* (sub red. N. Dunăre), vol. II, București, 1974.
- Țăranu, 1972 - Țăranu, Nicolae, *Ambarcațiuni de lemn pe râul Bega*, în „Tibiscum”, 1972, II, p. 233-239.
- Tomegea, 2008 - George, Tomegea, *Bătele ciobănești din Colecția Muzeului ASTRA*, în „Cibinium 2006-2008”, partea I, 2009, p. 297-299.
- Valea Bistriței, 1973 - ***, *Etnografia Văii Bistriței* (sub red. Șt Milcu), Piatra Neamț, 1973, *capitolul Meșteșuguri tradiționale*, autor Radu Maier
- Valea Bistriței, 1973 - ***, *Etnografia Văii Bistriței* (sub red. Șt Milcu), Piatra Neamț, 1973, *capitolele Transporturi tradiționale, Lucrul la pădure și Plutăritul*, autor Ion Vlăduțiu.
- Valea Jiului, 1963 - ***, *Arta populară în Valea Jiului* (sub red. N. Dunăre, C. Irimie, I. Frunzetti), București, 1963.
- Vulcănescu, 1966 - Vulcănescu, R., *Etnografia, știința culturii populare*, București, 1966.

AL-17003 *car de ogășii*, Ocna Sibiului, județul Sibiu. Provenit de la un meșter din Șeica Mare, confecționat în 1921. Tracțiune boi sau vaci. Utilizat la transportul lemnului, fânului, produselor agricole în zone de deal. Alcătuit din două dricuri și inimă, patru roți, oiște și rudă de boi/cai. Ofertant Nicolae Bogorin, Ocna Sibiului. Achiziție Valerie Deleanu (2001).



Clasa căruțe

AL-4486 *căruță de Săliște*, Sibiel, județul Sibiu, secolul al XX-lea, meșter Oprea Costandel din Sibiel. Tracțiune cu un cal. Utilizat la transportul produselor agricole, mărfuri, persoane, sau la alaiuri de nuntă. Confecționată după modelul căruțelor de Săliște și în afara localității de obârșie a modelului. Alcătuit din două dricuri, coș din loitre și șerigle, osii de metal, 4 roți, scară de urcare și rudițe. Ofertant Oprea Costandel. Achiziție Mihai Sofronie (1972).



AL-12595 *căruță „aișpenăr”*, Sibiel, județul Sibiu, secolul al XX-lea (1955), meșter Ioan Troancă. Tracțiune cu un cal. Utilizat la deplasarea la târguri, transport până la gară și transport marfă. Vehicul alcătuit din două dricuri, inimă, coș din loitre, osii de fier, patru roți, rudițe, tot după model săliștenesc. Ofertant Ioan Troancă. Achiziție Valerie Deleanu (1995).



Desagi, Sibiu
Muzeul ASTRA, nr. inv. 7909-T

*Mijloace de transport
confectionate din textile*



Desagi, Amnaș, județul Sibiu
Muzeul ASTRA, nr. inv. 8605-T



Desagi, Sibiu
Muzeul ASTRA, nr. inv. 7915-T



Desagi, Amnaș, județul Sibiu
Muzeul ASTRA, nr. inv. 8920-T



Desagi, Sibiu
Muzeul ASTRA, nr. inv. 7913-T



Desagi, Sibiu
Muzeul ASTRA, nr. inv. 7911-T