

**SISTEMUL MIJLOACELOR DE TRANSPORT
TRADIȚIONALE ÎNTR-O LOCALITATE
SĂTEASCĂ:
MOHU (JUDEȚUL SIBIU)**

Valerie Deleanu

1. În vara anului 1976, în localitatea Mohu (jud. Sibiu), s-au achiziționat, pentru Muzeul tehnicii populare, o serie de mijloace de trans-

**DAS SYSTEM DER IN EINER DORFSIEDLUNG:
MOHU (KREIS SIBIU)
BELEGTEN ÜBERLIEFERTEN
TRANSPORTMITTEL**

Valeriu Deleanu

1. Im Sommer des Jahres 1976 erwarb man in der Ortschaft Mohu (Kreis Sibiu) eine Reihe von Transportmitteln, die belegten, daß sich ledig-

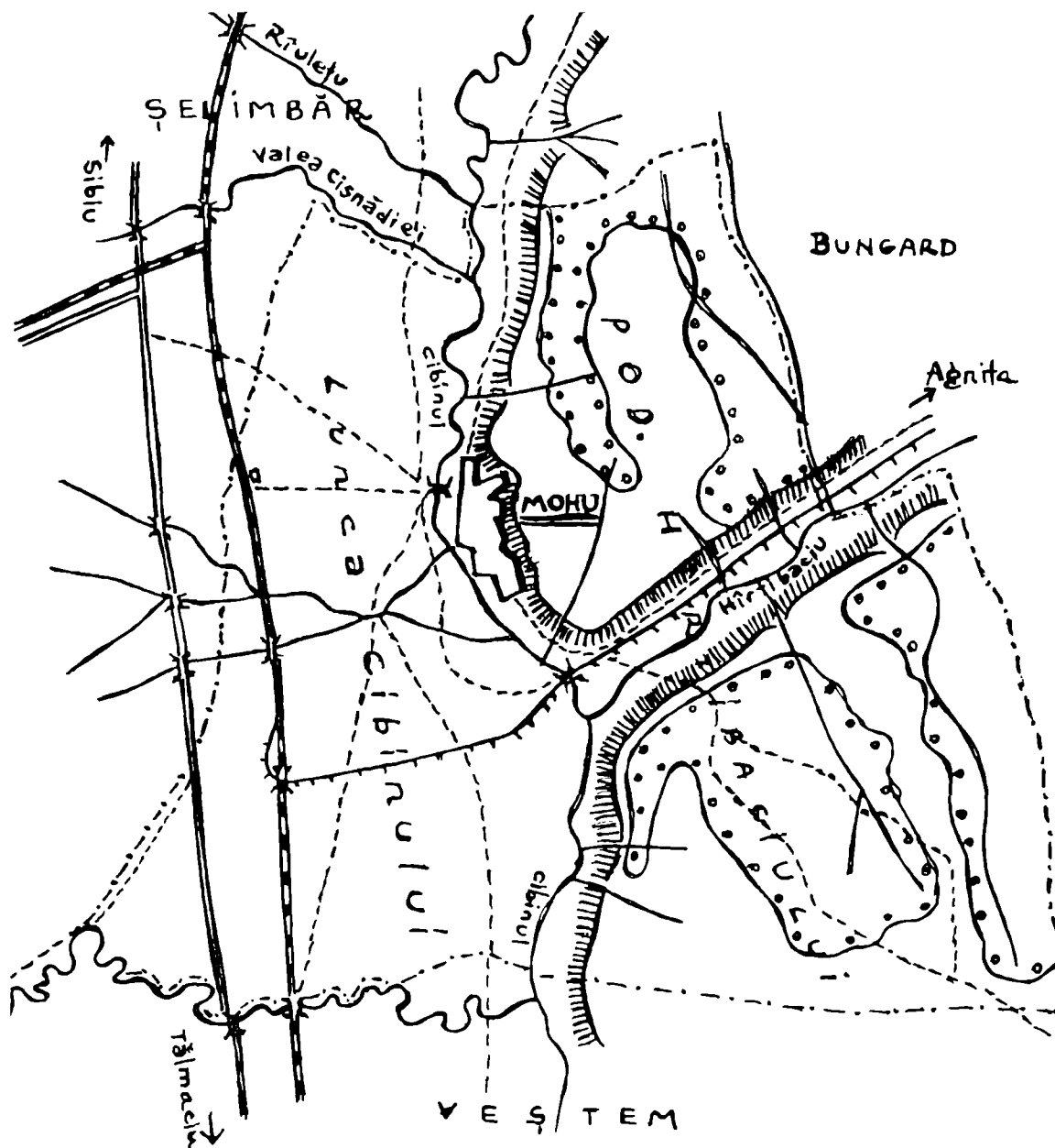


Fig. 1. Situația geografică a localității Mohu (jud. Sibiu)

Abb. 1. Geographische Lage der Ortschaft Mohu (Kreis Sibiu)

port, ce indicau păstrarea, la numai 8 km de o puternică concentrare urbană, a unor valori etnografice conservate, în mijlocul unor structuri agricole și astăzi continuate. În noiembrie 1976 — ianuarie 1977, s-a făcut o cercetare mai largă, pentru alcătuirea unei imagini asupra sistemului local a acestor mijloace. Metoda de lucru a constat în discuții cu informatorii și depistarea gamei de mijloace tehnice folosite în această localitate¹.

2. S-a pornit de la o ipoteză de lucru, bazată pe ideea de sistem a tuturor mijloacelor de transport populare, în care pot exista subsistemele: $A(x-xy-xz-yz-xw-yw-ys-yt)$ și $B(x-xz-xw-ys-yt)$, corespunzătoare la două situații de teren diferite, în zona de contact podiș-depresiune, cu o pondere specifică în structurile economice ale localităților, a relației cultivarea cîmpului — creșterea vitelor, în care: x = omul (subiectul) utilizînd mijloace pentru ușurarea mersului, y = animalul ca abstract al ușurării mersului, z = mijloace de dus povara direct de către om sau animal, w = povara specială tîrită, (fin, lemne), cu mijloace simple, s = sâni mari și mici, t = cărucioare și care, folosind deplasarea rulantă.

La Mohu, acest sistem tradițional suferă astăzi modificări sub presiunea mijloacelor de transport moderne, a industrializării, a transformărilor în agricultura socialistă.

3. Localitatea este tipică pentru așezările de sub podișul Hîrtibaciului, la contact cu depresiunea Sibiu. Intră în componența comunei Șelimbăr (3 km nord) și este situată la confluența Hîrtibaciului cu Cibinul, în imediata apropiere a orașului Sibiu, situație care a favorizat circulația naturală și economică pe axa NS și EV (astăzi pe ele sînt instalate c.f. Sibiu—Tâlmaci—Brașov, Sibiu—

lich 8 km von einem städtischen Ballungszentrum entfernt inmitten bis heute erhaltener Landwirtschaftsstrukturen zahlreiche Volkskundewerte bewahrt haben. Aus diesem Grund stellte man in den Jahren 1976—1977 umfassende Forschungen an, um ein Bild des einheimischen Transportmittelsystems zu erlangen. Als Arbeitsmethode bediente man sich dazu der Direktbefragung, begleitet von der Aufnahme einer möglichst umfassenden Skala in dieser Ortschaft¹ benutzter technischer Mittel.

2. Die Arbeitshypothese, von der man dabei ausging, fußte auf dem Gedanken, daß die bäuerlichen Transportmittel als Ganzes ein System ergeben, das sich seinerseits in Untersysteme aufspalten läßt: $A(x-xy-xz-yz-xw-yw-ys-yt)$ und $B(x-xz-xw-ys-yt)$, die zwei verschiedenen, auf dem Lande belegten, die Übergangszone von der Hoch- zur Tiefebene kennzeichnenden Situationen entsprechen, denen innerhalb der Wirtschaftsstrukturen der Ortschaften ein spezifisches Gewicht zufällt, d.h. dem zwischen Ackerbau und Viehzucht bestehenden Verhältnis, worin: x den Menschen (als Subjekt) bezeichnet, der sich zur Erleichterung der Fortbewegung verschiedener Behelfe bedient, y das Tier, als Unterschicht der Fortbewegungserleichterung, z von Mensch und Tier benutzte Mittel zur unmittelbaren Beförderung verschiedener Lasten, w die vor allem vermittle einfache Behelfe nachgeschleifte Last (Heu, Holz), s große und kleine Schlitten und t Karren und Wagen, d.h. Beförderungsmittel auf Rädern.

In Mohu erfährt dieses System unter dem Druck moderner Beförderungsmittel und der Auswirkungen der Industrialisierung und der innerhalb der sozialistischen Landwirtschaft stattfindenden Wandlungen, eine Reihe von Veränderungen.

3. Die Ortschaft Mohu bildet ein typisches Beispiel für die am Fuße des Hîrtibaciuplatteaus und am Berührungspunkt mit der Zibinsebene gelegenen Siedlungen. Sie gehört verwaltungsmäßig der Gemeinde Șelimbăr (3 km nordwärts) an und liegt an der Stelle, wo der Hîrtibaciubach in den Zibin mündet, bzw. in nächster Nähe der Stadt Sibiu, eine Lage, die die Entfaltung des natürlichen und ökonomischen Verkehrs sowohl entlang der Nord-Süd-, als auch der Ost-Westachsen begünstigte, denen heute die Eisenbahnstrecke Sibiu—Tâlmaci—Brașov und Sibiu—Mohu—Agnita, wie auch die Fernstraße DN 1 — E 15

¹ Lista informatorilor: Ion Simion, 88 ani, deced., dec. 1976, nr. 274 (I.S.); Ilie Dănilă, („Căciuliță“), 82 ani, agricultor, muncit. cf. nr. 239 (I.D.); Nicolae Nica, 78 ani, nr. 50, (N.N.); Ion Oancea, 75 ani, agric., nr. 56 (I.O.); Gheorghe Stoia, 75 ani, agric., nr. 271 (G.S.); Simion Nica, 77 ani, agric., nr. 237, (S.N.); Ilie Brana, 73 ani, agric., muncit., cf. nr. 62 (I.B.); Radu Nicolae, 73 ani, agric., nr. 55, (R.N.); Simion Brana („Bița“), 70 ani, rotar, nr. 269 (S.B.); Nicolae Iancu, 64 ani, agric., nr. 48, (I.N.); Aurel Dragomir („Cioruța“), 58 ani, agric., paznic MTP Sibiu, (A.D.); Ion Brana (ocazional); Nicolae Ivănuș, („Nicolai a lui Mihai“), nr. 273, (N.I.); Maria Dordea („Toderița“) 55 ani, agric., nr. 36, (M.D.); Ilie Iancu, 23 ani, muncit. Într. poligrafică Sibiu, nr. 48 (I.I.), — toți născuți în localitate. În continuare se vor folosi inițialele lor.

¹ Liste der Gewährleute: Ion Simion, 88 Jahre, verstorben im Dezember 1976, Hausnummer 274 (I.S.), Ilie Dănilă (Căciuliță), 82 Jahre, Landwirt, Eisenbahner, Nr. 239 (I.D.); Nicolae Nica, 78 Jahre, Nr. 50, (N.N.); Ion Oancea, 75 Jahre, Landwirt, Nr. 56 (I.O.); Gheorghe Stoia, 75 Jahre, Landwirt, Nr. 271 (G.S.); Simion Nica, 77 Jahre, Landwirt, Nr. 237 (S.N.); Ilie Brana, 73 Jahre, Landwirt, Eisenbahner, Nr. 62 (I.B.); Radu Nicolae, 73 Jahre, Landwirt, Nr. 55 (R.N.); Simion Brana („Bița“), 70 Jahre, Wagner, Nr. 269 (S.B.); Nicolae Iancu, 64 Jahre, Landwirt, Nr. 48, (I.N.); Aurel Dragomir, („Cioruța“), 58 Jahre, Landwirt, Nachtwächter Sibiu, (A.D.); Ion Brana (gelegentlich); Nicolae Ivănuș, („Nicolai a lui Mihai“), Nr. 273 (N.I.); Maria Dordea („Toderița“), 55 Jahre, Landwirtin, Nr. 36 (M.D.); Ilie Iancu, 23 Jahre, Arbeiter im poligraphischen Betrieb Sibiu, Nr. 48 (I.I.); alle im Ort geboren. Weiter benutzen wir ihre Initialen.

Tipul de acțiune mijloc sursă de energie	DEPLASARE AUXILIARIE ALE DEPLASĂRII	DUSUL, POVERII MIJLOACE PENTRU DUS POVERI (MICI)	TÎRIRE MIJLOACE DE TÎRIT POVERI PE SOL	ALUNECARE MIJLOACE DE TRANSPORT UTILIZÎND ALUNECAREA —SÂNII—	RULARE MIJLOACE DE TRANSPORT CU ROTI — CARE, CĂRUȚIOARE —
OMUL (direct)	x piceroange + paline lemn + băl cirjă bită	xz cu mina pășturi ● corfe fedeleș > bote > ● ulcioare ↓ căldări ploști > pe spate ● traiste „crosna” + ● desagi ● < saci pe umeri ● leagăn copil + pe brațe pe sold ● cholteu troci cîte doi ● targa	xw	xs ● cătîrğa + ● sâniuța <↓ sâinii de fier	xl cu o roată: < roaba ● cu două roți } < cărucior ● cu patru roți }
ANIMAL (condus de om)	xy pătură > șeauă(șa) + căpăstru	yz desagi burdufi > saci bote > ciubare > samare +	yw ● coghila +	ys ● sania de lemne > (de vite, de pădure) sania de plimbare > ● jug boi, bivolițe ● ham cai	yt ● caroaie + (cu rotilă) ● car de ogașie > ● car triisfirtaie ↓ ● căruță de Brașov (de Săliște) < căruță standard ↓ șareta ● jug + ham
Legendă: ● mijloace utilizate rar > mijloace utilizate în scădere + mijloace neutilizate în prezent		< mijloace utilizate în creștere ↓ tendință de înlocuire ● mijloace des utilizate		SISTEMUL TRANSPORTURILOR ÎN SATUL MOHU (jud. SIBIU)	

Mittel Energiequelle	FORTBEWEGUNG FORTBEWEGUNGS- BEHELFE	LASTENTRAGEN TRANSPORTMITTEL ZUM TRAGEN (LEICHTER) LASTEN	SCHLEIFEN AM BODEN SCHLEIFENDE (GEZOGENE) TRANSPORT- MITTEL	GLEITEN GLEITENDE TRANSPORTMITTEL — SCHLITTEN —	ROLLEN TRANSPORTMITTEL AUF RÄDERN — WAGEN, WÄGELCHEN —
MENSCH (unmittelbar)	x Stelzen + Holzschlittschuhe + Stock Krücken Hirtenstab	xz in der Hand Tücher Körbe ● Fässchen > Bütten > Tonkrüge ● Eimer ↓ Feldflaschen > am Rücken ● Beutel „crosna” + ● Zwertsack ● < Säcke auf den Schultern ● Wiege + im Arm auf der Hüfte ● Rundkorb, Tröge zu zweit ● Trage	xw	xs ● „cătîrğa” + ● kleiner Schlitten <↓ eiserne Schlitten	xl mit einem Rad < Schubkarre ● auf zwei Rädern } < Wägelchen ● auf vier Rädern }
Tier (vom Menschen geführt)	xy Decke > Sattel + Halfter	yz Zwertsäcke, Lederbeutel > Säcke, Bütten > Scheffel > Tragsattel +	yw ● „coghila” +	ys ● Holzschlitten > (Für Ochsen, im Wald verwendet) ● Schlitten für Personen- transport > ● Joch — Ochsen, Büffelkuh ● Zaumzeug — Pferde	yt ● Pflugkarren + (mit Pflugrädern) ● „Geleisewagen” > ● Dreiviertelwagen ↓ ● Brașov-wagen (Săliște-wagen) < Standardwagen ↓ ● zweirädriger Einspanner ● Joch, + Zaumzeug
Legende: ● selten verwendete Mittel > immer weniger verwendete Mittel + gegenwärtig nicht verwendete Mittel		< immer häufiger verwendete Mittel ↓ Tendenz zum Ersetzen ● häufig verwendete Mittel		DAS SYSTEM DER TRANSPORTMITTEL IM DORF MOHU (KREIS SIBIU)	

Mohu—Agnita precum și D.N. 1). Satul e mic, are 844 de locuitori (1977), iar structura hotarului este favorabilă cultivării cîmpului și creșterii vitelor mari. Mohu e menționat documentar din 1494 și a fost loc de adăpostire a negustorilor cu care, în drum spre Sibiu². Astăzi, majoritatea locuitorilor fac naveta la Sibiu, Tâlmăciu, Cîsnădie și Avrig. Există tradiții vechi, legate de agricultură³.

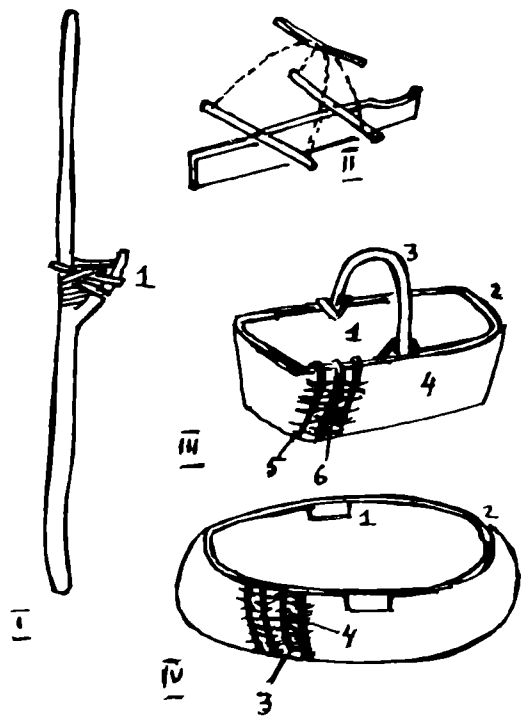


Fig. 3. Mijloace speciale pentru deplasare în spațiu și mijloace pentru purtat povara de către om

I - picioraște (reconstituite); II - patine de lemn; III - corfiță (1 - fund; 2 - băi; 3 - toartă; 4 - laturi; 5 - fâșii; 6 - șine); III a - modalitate de ducerea corfei și corfiței; IV - chelțeu (1 - ureche; 2 - bău chelțelui; 3 - șine; 4 - fâșii de alun); V - desagi; (1 - gură; 2 - gît; 3 - baieră (ață); 4 - fund); VI - traistă (1 - baieră cusută; 2 - gură; 3 - fund); VI a - modul de purtare a traistei; VI b - legarea traistei; VII - sac (1 - gură; 2 - fund; 3 - margini; 4 - ață)

4. Sistemul mijloacelor de transport

4.1. Mijloacele pentru ușurarea mersului

4.1.1. Mijloace folosite direct de om (x) pentru ușurarea deplasărilor în spațiu, cu sau fără povară.

² L. Badea, M. Caloianu, Gh. Dragu, *Județul Sibiu*, - monografie geografică, Buc. 1971, p. 25-38; C. Suciu, *Dicționar istoric al localităților din Transilvania*, Buc., 1966, vol. I, p. 105; A. Dumitrescu-Jippa, N. Nistor, *Sibiul și finutul în lumina istoriei*, Cluj, 1976, vol. I, p. 17, 135.

³ I. Ioniță, *Dealul Mohului*, Buc., 1913.

folgen. Die Siedlung selbst ist verhältnismäßig klein und zählt lediglich 844 Einwohner (1977), die Bodenformen ihrer Gemarkung dagegen eignen sich sowohl für Ackerbau als auch für Viehzucht. Erstmals findet das Dorf im Jahre 1494 urkundliche Erwähnung und bildete einen Rastplatz der mit ihren Wagen auf dem Wege nach Sibiu befindlichen Kaufleute². Heute arbeiten die meisten Dorfbewohner als Pendler in Sibiu, Tâlmăciu, Cîsnădie oder Avrig. Zur Ausübung der Landwirtschaft bestehen traditionsmäßige Bindungen³.

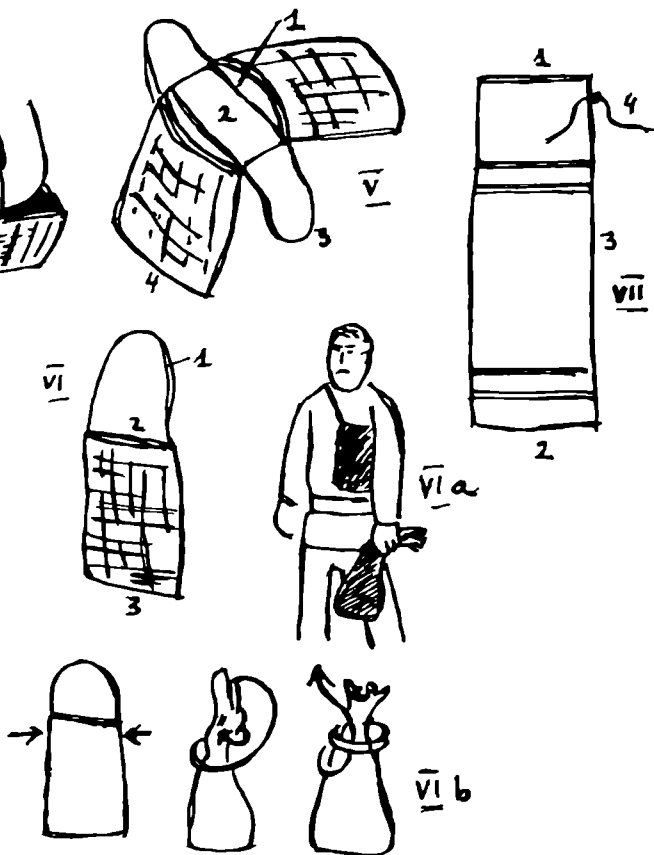


Abb. 3. Unmittelbar vom Menschen benutzte Fortbewegungs- und Lastenbeförderungsmittel

I - Stelzen (rekonstruiert); II - Holzschlittschuhe; III - Körbchen (1 - Boden; 2 - Stab; 3 - Henkel; 4 - Wände; 5 - „Schienen“; 6 - Bänder); III a - Tragweise des Korbes und Körbchens; IV - Rundkorb „chelțeu“ (1 - Henkel; 2 - Korbtab; 3 - Schienen; 4 - Haselbänder); V - Zwerchelsack (1 - Öffnung; 2 - Hals; 3 - Schnur; 4 - Boden); VI - Beutel (1 - angenähtes Band; 2 - Öffnung; 3 - Boden); VI a - Tragweise des Beutels; VI b - Zubinden des Beutels; VII - Sack (1 - Öffnung; 2 - Boden; 3 - Rand; 4 - Schnur).

4. Das System der Transportmittel

4.1. Fortbewegungsmittel

4.1.1. Unmittelbar vom Menschen (x), zum Erleichtern der Fortbewegung benutzte Behelfe:

² L. Badea, M. Caloianu, Gh. Dragu, *Județul Sibiu* - monografie geografică, Bukarest, 1971, S. 25-38; C. Suciu, *Dicționar istoric al localităților din Transilvania*, Bukarest, 1966, Bd. I, S. 105; A. Dumitrescu-Jippa, N. Nistor, *Sibiul și finutul în lumina istoriei*, Cluj, 1976, Bd. I, S. 17-135.

³ I. Ioniță, *Dealul Mohului*, Bukarest, 1913.

a) *picioraște* din mestecă, alcătuite din două *călăliști cu cîrlig (creangă)* îngrădit cu împletitură de salcie subțire, acolo unde se pune piciorul. Utilizate mai mult la joaca copiilor, există însă amintirea folosirii lor, la trecut Hirtibaciul, înainte de 1914, cînd încă nu era punte, și la „mers la glod“. Nu se țineau în gospodărie, erau aruncate pe marginea riului și se foloseau toți de ele. (N.I., N.N., și I.D.).

b) *patine de lemn* din mestecă, formate din două scîndurele legate la talpă cu ață și curele, pentru joacă și mers pe gheața riului, pînă la Veștem sau pe Hirtibaci. Foarte răspindite în trecut, astăzi dispărute (I.D., N.N., N.I.).

c) *mîle* cunoscute, dar nefolosite (N.I., N.N.)⁴.

d) *bețe, cîrje, bile* „cu bobile“, la cap, utilizate ocazional (N.N., N.I., I.B., I.D.).

4.1.2. *Mijloace pentru mers călare* (xy), folosite foarte rar la Mohu; singurul animal utilizat este *calul*, mult mai puțin răspîndit în trecut. La trecerea peste apă se mai foloseau și alte vite. Mijloacele pentru ajutorarea mersului călare sînt următoarele:

a) *pătura*, care înlocuia șaua la mersul departe. Des întrebuițată (N.I.)⁵.

b) *șa (sauă)*, folosită „ca să nu te glodești“ (N.I.). Tipologic existau: *șei de lemn*⁶, cu cioc învelit în piele și „*șei de piele*“, apărute după 1918. De obicei cumpărate la Sibiu, apoi, după război, de la militari. Puțin răspîndite; cele de piele mai mult la călărașii de nuntă. De obicei, se călărea fără șa, pe distanțe mici. Le aveau cei înstăriți și le împrumutau pe 5 crețari, deoarece folosirea lor era legată nu numai de deplasări, dar și la arat și mașinit porumbul: „caii la plug nu se mînau fără șa, copilul stătea pe șa, călare, și-i conducea“ (I.D., I.B., N.N.).

c) *căpăstru* din ață de cînepă împletită la mașină, în Sibiu, sau de către oameni și compus din *ața căpăstrului* și *bill* — nod de strîns și lărgit ața. ■

⁴ M. B o c ș e, *Sisteme de transport și comunicație în Munții Trascăului (Valea Mogoșului)* în „AMET“, 1971—73, Cluj, 1973, p. 387—88; I. V l ă d u ț i u, în „Etnografia văii Bistriței“, Piatra Neamț, 1973, fig. 121.

⁵ P. I d u, în „Țara Birsei“, (Sub. red. N. Dunăre), vol. I, Buc. 1973, denumește *poghir*, — pătura pusă sub șa să nu se glodească calul, p. 373—74.

⁶ V. P ă c a l ă, O menționează în „Monografia satului Rășinariu“, Sibiu, 1915, p. 456.

a) *Stelzen* aus Birkholz, bestehend aus mit Haken (Verästelung) versehenen Stelzen, deren Tritt von einem Weidenrutengeflecht umschlossen ist. Gegenwärtig dienen sie lediglich als Kinderspielzeug, doch erinnert man sich im Dorf, sie vor 1914 zum Durchwaten des Hirtibaciubachs benutzt zu haben, als es noch keine Brücke gab. Desgleichen fanden sie auch bei tiefem Morast Verwendung. Dabei wurden sie nicht im Gehöft verwahrt, sondern blieben einfach am Bachufer liegen, wo jeder sich nach Bedarf ihrer bediente. (N.I., N.N., I.D.).

b) *Birkenholzschlittschuhe*, aus zwei vermittelst Schnur oder Riemen an der Schuhsohle festgebundenen Bretchen bestehend. Benutzt wurden sie als Spielzeug und zum Zurücklegen größerer Strecken auf dem zugefrorenen Hirtibaciulauf und zwar bis nach Veștem. Einst überaus verbreitet, heute verschwunden. (I.D., N.N., N.I.).

c) „*mîle*“ (*Katzen*) *genannte Steigeisen*, bekannt aber nicht benutzt. (N.I., N.N.)⁴.

d) *Stecken, Krücken, mit einem Knauf versehene Stöcke*, werden gelegentlich benutzt. (N.N., N.I., I.B., I.D.).

4.1.2. *Reitbehelfe* (xy), in Mohu überaus selten. Als einziges Reittier diente das früher weniger verbreitete *Pferd*. Zum Durchqueren großer Wasserläufe verwendete man auch anderes Großvieh. Als Reitbehelfe bediente man sich folgender Gegenstände:

a) *der Reitdecke*, die auf größeren Strecken den Sattel ersetzte und häufig benutzt wurde. (N.I.)⁵.

b) *des Reitsattels*, dessen man sich bediente, um eine unmittlbare Berührung mit dem schwitzenden Pferdeleib zu umgehen „să nu te glodești“ (N.I.). Typologisch unterscheidet man: den *Holzattel*⁶ mit lederüberzogenem Sattelknopf und nach 1918 aufgetretene *Ledersättel*. Üblicherweise erwarb man Letztere in Sibiu, nach dem Krieg dagegen von Militärangehörigen. Allgemein wenig verbreitet; Ledersättel vor allem bei den Hochzeitsbeireitern. Üblicherweise legt man kurze Reitstrecken ohne Sattel zurück. Gab es welche, so fanden sich diese vor allem im Besitze Wohlhabender, die sie gegen ein Entgelt von 5 Kreuzern ausliehen, bediente man sich ihrer doch nicht so sehr zum Reisen, als vielmehr beim Pflügen und Maishacken: d.h. die vorgespannten Pferde wurden von einem Kind angetrieben, das auf einem derselben als Beireiter ritt und es lenkte. (I.D., I.B., N.N.).

c) *der Halfter bezw. Zäume*, in Sibiu maschinell oder vom Bauern selbst aus Hanfgarn angefertigt, besteht aus dem „*Halftergarn* und dem „*bill*“, einem zum Verengen oder Erweitern des Halfters dienenden Knoten.

⁴ M. B o c ș e, *Sisteme de transport și comunicație în Munții Trascăului (Valea Mogoșului)* în „AMET“, 1971—1973, Cluj, 1973, S. 387—388; I. V l ă d u ț i u, în „Etnografia văii Bistriței“, Piatra Neamț, 1973, Abb. 121.

⁵ P. I d u, in „Țara Birsei“, (unter der Aufsicht von N. Dunăre), Band I, Buk., 1973, nennt *poghir* die Satteldecke „pătura pusă sub șa, să nu se glodească calul“, S. 373—374.

⁶ V. P ă c a l ă, Erwähnt sie in „*Monografia satului Rășinariu*“, Sibiu, 1915, S. 456.

d) alte mijloace auxiliare utilizate pentru ajutorarea mersului cailor: *potcoave*, *chédecă* (din ață împletită), apoi *lanțul de chédecă* făcut de fierari, sau la Sibiu, *traista de cai cu barieră* și mijloace pentru condus: *pinteni*, folosiți de călărași și *bețe lungi*, pentru mînat, utilizate după 1918, după ce s-a părăsit călăritul pe șa, la arat (N.N., N.I.).

4.2. *Mijloace pentru dus povara* — cel mai complex subsistem utilizînd variate materii prime pentru confecționare, corespunzător multor acțiuni care solicită părți diverse ale corpului.

4.2.1. *Mijloace utilizate direct de om* (xz)

La Mohu nu se folosesc transporturi în doi cu prăjina, decît ocazional, lipsește cobilița sau cum-păna, de asemenea transportul pe cap, dar e foarte răspîndit cel pe umeri, spate și mai ales cu mîna. Deși sistematizarea lor poate fi făcută pe variate criterii, preferăm cel al materialului de confecționare.

a) *din nuiele*: *corfe* — confecționate de băieși, în sat, sau de cei din Cașolt, Roșia și Sibiu. În gospodăria fiecărui mohan există toate tipurile, chiar în cîteva exemplare. Au dimensiuni mici și duc poveri de obicei agricole. Durabilitatea lor e în funcție de folosire. *Părți*: *fund*, *laturi*, *băț*, *șine* (*fășii mari*), *nuiele împletite* (*fășii mici*) pe fund, ca șini împletite, fără nuiele. Tipologice: *corfișe* (corfă mică), rotunde sau pătrate, cu mîner împletit la mijloc, un băț, 28 șine de alun. Utilizare: cules în pădure ciuciuleți și bureți, fructe, transport fasole, ouă; *corfe rotunde*, capacitate 15—20 kg, cu toartă, de asemeni rotundă, pentru scos crumpene, dus ouăle la Sibiu etc. Au dimensiuni mai mari și rînduri de 36 de șine cu nuiele; *corfe pătrate*, pentru dus mîncarea la cîmp; *corfe lunguieșe*, pentru zarzavat și dus alimente la Sibiu. (S.N., N.I., N.N., I.B.).

— *Chelteu* — dus de doi oameni, dar la povară mare pus numai în car și căruță. La Mohu sînt mai mici ca cele din Bungard, unde se folosesc la dus castraveții, la Sibiu. Capacitatea 30 kg, pentru cartofi, porumb, sau chiar lemne. Făcute din alun de către băieși, de multe ori la comandă. Forma e rotundă, cu diametrul gurii mai îngust decît partea

d) anderer zur Fortbewegungserleichterung der Pferde dienender Nebenbehelfe: *Hufeisen*, *Pferdefessel* (Fußschellen) aus Hanfgeflecht und später vom Dorfschmied oder in Sibiu als Kette angefertigt. Dazu der mit einem Band versehene „*Pferdebeutel*“ und *Lenkbehelfe*: von den Hochzeits- oder anderen Reitern benutzte *Sporen* und als Zügel, bzw. nach 1918, nach Auflassen des beim Pflügen verwendeten Beireiters, benutzte „*bețe lungi*“ (wörtlich lange Stangen). (N.N., N.I.).

4.2. *Lastenbeförderungsbehelfe*, *Tragbehelfe* — das komplexeste Untersystem, wobei zur Anfertigung der verschiedenen Tragbehelfe verschiedenartigste Rohstoffe Verwendung fanden, die sich nach der Handhabung und den dabei beteiligten Körperteilen richteten.

4.2.1. *unmittelbar vom Menschen benutzte Behelfe* (xz)

In Mohu trägt man Lasten nur fallweise zu zweit, vermittels einer Stange, desgleichen fehlt die Dracht (Schulterjoch), sowie das Lastentragen auf dem Kopf. Umso verbreiteter ist die Lastenbeförderung auf der Schulter, dem Rücken und vor allem mit der Hand. Obgleich sich die obengenannten Behelfe nach verschiedenen Gesichtspunkten gliedern lassen, ziehen wir es vor, dabei vom zu ihrer Anfertigung dienenden Rohstoff auszugehen. So unterscheiden wir etwa:

a) aus Rutengeflecht angefertigte *Körbe* „*corfe*“ — die von im Ort selbst oder in Roșia, Cașolt bzw. Sibiu wohnhaften „Băieși“ (Korbflechtern) hergestellt werden. Derartige Körbe sind in den Bauerngehöften häufig in verschiedenen Varianten und Gattungen und gleich in mehreren Exemplaren belegt. Sie sind von kleineren Ausmaßen und dienen zum Befördern landwirtschaftlicher Lasten. Ihre Dauerhaftigkeit hängt von der Benutzung und Abnutzung ab. Teile: *Boden*, *Seitenteile*, *Schienen* (Breitbänder), *Flechtruten* (Schmalbänder), der Boden lediglich aus Schienen bestehend, ohne Ruten. Typologie: *Körbchen* „*corfișe*“, rund oder quadratisch mit geflochtenem Mittelhenkel, einem Stab und 28 Haselschienen. Verwendung: Sammeln von Waldfrüchten und Pilzen, Befördern von Bohnen und Eiern; *Rundkörbe* „*corfe rotunde*“, Fassungsraum 15—20 Liter. Ebenfalls bogenförmiger Henkel. Benutzt bei der Kartoffelernte, zum Befördern von Eiern auf den Markt von Sibiu usw. Sie sind größer und weisen 36 mit Ruten verflochtene Schienenreihen auf. *Quadratkörbe* dienen zum Mitnehmen von Proviant aufs Feld. *Längliche Körbe* werden zum Befördern von Gemüse und Lebensmitteln nach Sibiu benutzt. (S.N., N.I., N.N., I.B.).

— *Tragkörbe* „*chelteu*“ werden von zwei Personen gehandhabt, bei größeren Lasten jedoch bloß mit dem Ochsen- oder Pferdewagen befördert. Die in Mohu verwendeten Exemplare sind kleiner als die in Bungard zum Gurkentransport auf den Markt von Sibiu benutzten, und fassen rund 30 Liter (Kartoffeln, Mais oder Brennholz). Sie werden von den Băieși, häufig auf Bestellung, angefertigt. Der aus Haselruten erzeugte Korb ist kreisförmig und sein Oberrand kleiner als der

ecuatorială. Părțile sale sînt: *bălu*, *șine*, *fășii de alun*, *urechi* sau *toarte* (*colacu*). Tipologie: *mari* (2—3 ferdele pentru boabe de cucuruz), *mijlocii* (2 ferdele), *mici* (pînă la o ferdelă) (N.N., I.N.).

— *Coșuri mari*, apărute după război; formă rotundă, cu două toarte, fund mai îngust decît gura; pentru scos cartofi (N.N.).

b) *din lemn*: mult mai rare, folosite ocazional, în gospodării și, în gamă restrînsă, în ocupații pastorale. Meșteșugul vaselor de lemn nu este cunoscut, ele se procură de la dogarii din Maramureș, în trecere prin sat. Printre acestea sînt: *bote*, *troci*, *fedeșuri*⁷, pentru transportat apa în casă și în cîmp, *ciubare de haine*, *hurdoaie* pentru lapte acru, *ploști*, procurate de la Sibiu sau de la Rîmnicu Vilcea (N.I., I.D., N.N.).

c) *din pămînt*: ulcioare și oale pentru transportat apă și mîncare, procurate de la negustorii din Turda sau Tîrgu-Mureș, veniți cu căruța. Astăzi în scădere (N.I., I.D.).

d) *din metal*: *ulcioare de blehi* pentru lapte, de obicei duse cu carul la Sibiu. Capacitate: 15—30 kg, astăzi înlocuite de *căldări* (N.I., I.D.).

e) *din textile*, avînd la bază cînepa și folosite la deplasările mici, în afara hotarului:

— *pășturi*, pentru dus mîncarea în cîmp (I.D.);

— *traistă*, de dimensiuni mici, mijlocii, mari, transportînd produse alimentare (la cîmp) sau manufacturiere (de la Sibiu spre sat). Capacitate: 4—5 kg (la cîmp) și mai mult (la Sibiu). Folosirea: prinse pe după umăr și gît cam la mijlocul pieptului, nu pe șold, sau duse în mînă. Produse de femei, într-o jumătate de zi una sau cu „flori“, în două zile (N.N., I.D., N.I.).

— *desaga* (*desagi*), de formă dreptunghiulară sau pătrată, realizată din două traiste prinse la gît. În trecut făcute din cînepă, azi, din lînă și bumbac. Capacitate: 20—30 kg, femeile duc pînă la 25 kg pe umăr, împărțite pe ambele părți sau cu greutatea mai mare înapoi. Povară: produse alimentare duse la Sibiu, iar de acolo încărcate cu zahăr, ulei și alte mărfuri ce nu se găsesc în sat. Toți oamenii aveau și trăiști și desagi; ele nu s-au

Hauptdurchmesser. Er besteht aus: *Schienen*, *Stab*, *Haselbändern*, *Henkeln* („toarte, colacu“). Typologie: *große Körbe* (2—3 „Viertel“, in Transsilvanien benutztes Hohlmaß, rumänisch „felderă“ „ferdelă“ das 20—25 l faßt) für Maiskörner; *mittelgroße* (2 „felder“); *kleine* (bis zu 1 „felderă“). (N.N., I.N.).

— *Große Körbe*, nach dem Krieg aufgekommen; rund, zweihenklig, nach unten hin konisch verjüngt; dienen als Behälter bei der Kartoffelernte (N.N.).

b) *aus Holz hergestellte Tragbehelfe*: wesentlich seltener, werden innerhalb der Bauernwirtschaft und in beschränktem Maße im Rahmen des Hirtenwesens benutzt. Das Böttchergewerbe ist im Ort unbekannt und die Gefäße werden von aus der Maramureș stammenden Wanderböttchern erworben. Unter anderen gehören dazu: *Eimer*, *Tröge* *Behälter* zum Wassertransport ins Haus und aufs Feld „fedeșuri“⁷, *Waschzuber*, *Sauermilchbütten*, aus Sibiu oder Rîmnicu Vilcea beschaffte *Bocksbeutelflaschen* „ploști“. (N.I., I.D., N.N.).

c) *aus Ton angefertigte* Krüge und Töpfe, die zum Befördern von Wasser und Speisen dienen, und von mit dem Wagen durchziehenden Töpfern aus Turda oder Tîrgu Mureș erworben wurden. Heute im Abnehmen begriffen. (N.I., I.D.).

d) *Metallbehälter*: Milchkannen aus Walzblech, die üblicherweise mit dem Pferdewagen nach Sibiu zum Markt befördert wurden. Inhalt 15—30 l. Heute durch *Eimer* verdrängt. (N.I., I.D.).

e) *Textilien*, vor allem aus Hanf gewebt, die bei kurzen Wegstrecken außerhalb der Gemarkung benutzt werden.

— *Brottlücher* „pășturi“ zum Befördern von Proviant aufs Feld (I.D.).

— *Beutel* „traista“, von kleinen, mittleren oder großen Ausmaßen, dienen zum Befördern von Nahrungsmitteln (aufs Feld) oder von Manufakturzeugnissen (aus der Stadt Sibiu ins Dorf). Fassungsraum: 4—5 kg (aufs Feld) und mehr (in die Stadt). Man trägt sie an einem quer über Brust und Hals verlaufenden Band, auf der Brust oder in der Hand. Sie werden von den Bäuerinnen im Laufe eines, halben Arbeitstages, oder wenn sie „geblümt“ also durch Wirkarbeit verziert sind, dagegen im Laufe zweier Tage hergestellt. (N.N., I.D., N.I.).

— der *Zwerchsack* „desagă“, von rechteckiger oder quadratischer Form, besteht aus zwei am Oberrand zusammengefügten Beuteln und wurde früher aus Hanf, heute dagegen aus Baumwolle angefertigt. Fassungsraum: 20—30 kg. Frauen tragen darin bis zu 25 kg und zwar vorne und rückwärts gleichmäßig oder so verteilt, daß das Übergewicht nach rückwärts fällt. Man befördert damit vor allem Lebensmittel zum Markt nach Sibiu und brachte darin früher allerlei Waren, vor allem solche, die im Dorfladen fehlten. Derartige Zwerchsäcke oder die vorgenannten Beutel besaß jeder Haushalt. Im Laufe der Zeit erlebten sie

⁷ Menționate și de M. Bocșe „fedeș din lemn de brad pentru apă“, op. cit. p. 378; I. Vlăduțiu, op. cit. p. 345—371.

⁷ Erwähnt auch von M. Bocșe „fedeș din lemn de brad pentru apă“, op. cit., S. 378; I. Vlăduțiu, op. cit., S. 345—371.

modificat, au durabilitate mare și sînt foarte comode, în orice transport. Tipologie: *desagi de Sibiu*, *desagi de purlat* (în vatră și în hotar).

— *saci de cînepă*, țesuți în casă, de către femei, cam două ceasuri o bucată, apoi cusuți doi cîte doi. Se ducea orice povară în spinare, dacă era vorba de moară, dar mai mult în căruțe. Tipologie: *saci largi* (pentru bucate procurate din comerț), *saci de o măsură* (5 ferdele, mai înguști și mai înalți), (I.D., I.B., N.I.).

f) pentru poveri de tip special:

— *crosna*: mijloc folosit foarte rar, doar pentru lemne, în trecut de către bătrîni sau săraci; transport alcătuit dintr-un mănunchi de lemne, prins cu două funii, în spinare: „pînă la războiul ălăalt, în 18, de atunci am primit pădure și pășune... pe spate; ie cum dŕeci ranița, umbla lume multă înainte; încingeai lemne de 1 m și le legaî cu ață, sfoară de cînepă și le puneai pe umăr. A murit acum ultima bătrînă care știa să facă“ (S.N.), „cu spinarea în războiul din 1916, făcea ața și încrosna ca geamantanul în spinare, după aceea nu s-a mai folosit. Atunci pentru că n-a mai fost cai și care, numai muierile. Aduceau din pădurea Șelimbărilor, nu de pe deal“ (I.D.).

— *leagănul portativ*: cînd era mic (N.I.) își amintește că femeile duceau la sapă copilul cu leagănul sub braț („la subțuori“) prins cu funia, în spate;

— materiale de construcție: *targa* pentru beton, piatră, rar gunoi, folosită pe distanțe scurte, de obicei în construcții, de către doi oameni (I.D.).

4.2.2. *Mijloace pentru transportat povara pe animale*. Aceste mijloace sînt folosite rar, sistemul aproape că nu este cunoscut, cel mult utilizat pe cal, nu pe alte animale, și a fost eliminat prin lipsa muntelui, a pădurii — cel mult păstrat pentru mutatul tirla pe hotar sau dus la moară, „nu se duce povară pe animale, nu se folosește, nu-i sat de munte, povara se duce numai cu căruțele, nici cărucioare de mină nu aveam. Nu se duceau saci pe boi și nici alte obiecte“ (S.N.). Folosit foarte rar, *samarul*, doar pentru măgar, „pentru cal doar la munte în Mărginime“ (I.B.), cu povară cumpănită, nelegată, alcătuită fie din *burdufi de brînză* procurați din Sadu, Rîu Sadului, Tălmăcel, desagi și saci, chiar mai mulți; pe un cal se putea încărcă pînă la 250 de kg, *buși* și *ciubare* numai la mutatul tirliei (I.B.).

keinerlei Wandlungen und sind überaus dauerhaft, bzw. zu jeder Art Transport geeignet. Typologie: *Stadtzwerchsäcke* und *Alltagszwerchsäcke*, (die im Dorf und auf der Gemarkung benutzt werden).

— *Hanfleinensäcke*, von den Frauen im Laufe von rund 2 Stunden pro Stück angefertigt und hernach paarweise zusammengenäht. Damit beförderte man allerlei Lasten auf dem Rücken, vor allem wenn es sich um Mahlgut handelte, häufiger jedoch mit dem Wagen. Typologie: *weite Säcke* (für Getreide, aus dem Handel erworben), *Ein-Maßsäcke* (d.h. 5 Viertel „ferdele“, enger und höher) (I.D., I.B., N.I.).

f) für besondere Lasten:

— der Hucklepack „crosna“, heute überaus selten, früher lediglich von Alten und Armen zum Reisigtransport benutzt; es handelt sich um ein vermittels zweier Seile auf dem Rücken getragenes Holzbündel. „Bis zum vorigen Krieg, im Achtzehner bekamen wir Wald und Weiden...; auf dem Rücken, wie einen Ranzen — früher benutzten es viele; man legte Meterscheite aufeinander und band sie mit Hanfschnur zusammen, worauf man sie auf die Schulter hob. Die letzte Frau, die sie anzufertigen verstand ist jüngst verstorben“ (S.N.). „Auf dem Rücken, während des Krieges aus 1916. Man drehte einen Strick und band es sich wie einen Koffer auf den Rücken. Später benutzte man es nicht mehr. Damals jedoch, weil es weder Pferde noch Wagen gab, aber die Frauen, die holten Holz aus dem Wald von Șelimbăr, nicht von den Bergen“ (I.D.).

— *Kindertragvorrichtungen*: während seiner Kindheit, erinnert sich N.I., trugen die Frauen die Kleinkinder in einer Wiege unter dem Arm, vermittels eines um den Nacken gelegten Seils.

— *Baustoffe*: die *Trage* (mit zwei Griffpaaren versehene Plattform) wurde von zwei Männern, vor allem über geringe Strecken, d.h. auf dem Bauplatz zum Befördern von Stein, Beton, seltener Stallmist benutzt (I.D.).

4.2.2. *Behelfe zur Lastenbeförderung vermittels Tragtieren*. Derartige Behelfe werden selten benutzt, sind als System kaum bekannt und höchstens als Packpferde belegt. Andere Tragtiere fanden keine Verwendung und selbst das Packpferd wurde allmählich aufgelassen, da es hier weder Gebirge noch Wald gab. Die einzige Form, in der es noch benutzt wird, ist beim Verlegen des Schafpferchs innerhalb der Gemarkung oder bei Mahlguttransporten zur Mühle hin und zurück. „Lasten werden hier nicht auf Tragtieren befördert. Es ist kein Gebirgsdorf. Lasten führt man hier mit dem Wagen. Nicht einmal Handwagen gibt es. Und weder Säcke, noch andere Gegenstände wurden etwa Ochsen aufgepackt.“ (S.N.). Seltener benutzt wurde der *Packsattel* „samarul“, jedoch bloß auf Eseln „für Pferde nur im Gebirge, in der Mărginime“ (I.B.) mit ausgeglichener Last, *Kăselaibe* aus Sadu, Rîul Sadului oder Tălmăcel oder Zwerchsäcke, bzw. Säcke, ja gleich mehrere. Ein Pferd konnte bis zu 250 kg, *Bütten* und *Zuber* beim Verlegen der Sennhütte, befördern (I.B.).

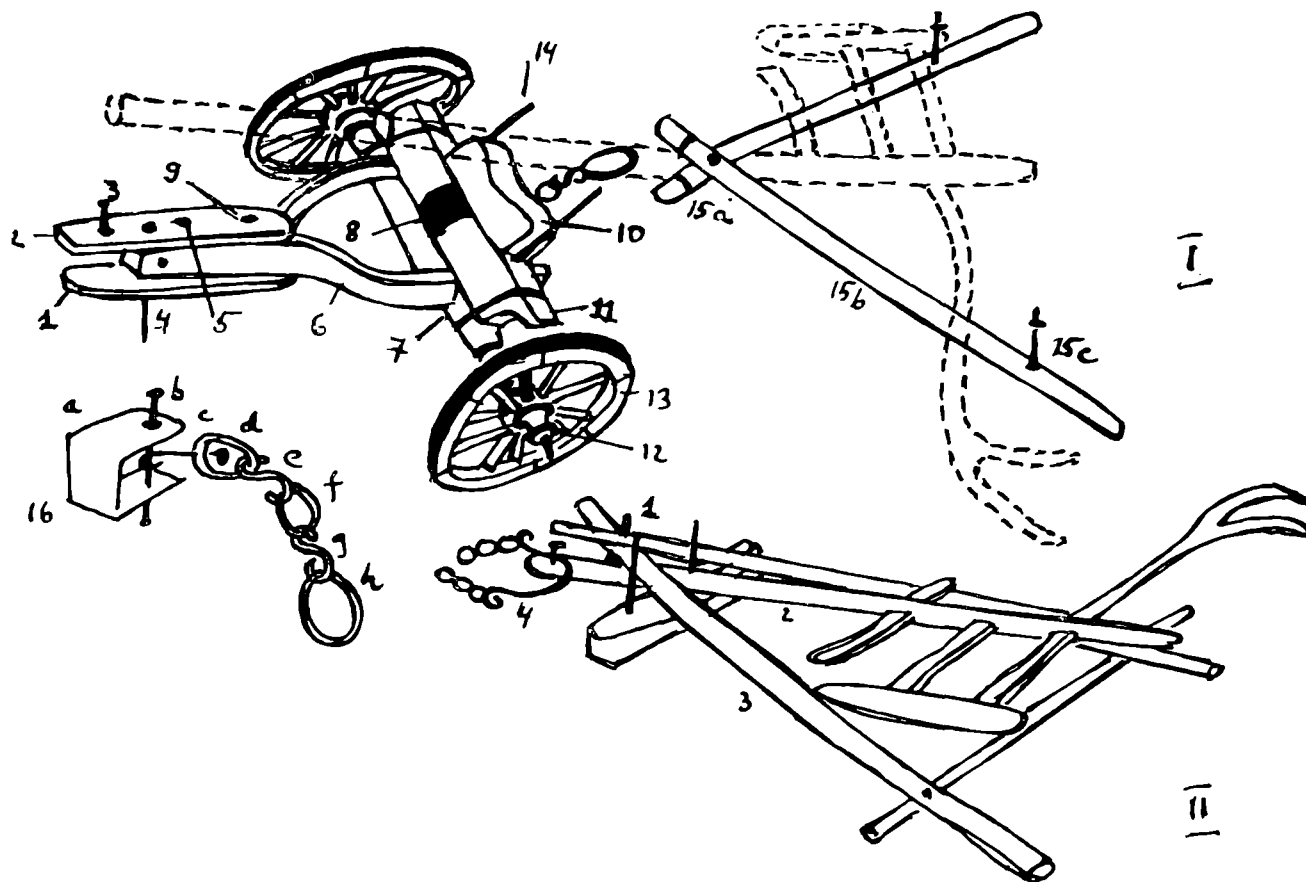


Fig. 1. Cobila

1 - prinsă de grindei; 2 - falcea de jos; 3 - cui din falcele; 4 - cui schimbător; 5 - gaură de schimbat; 6 - craci; 7 - osie; 8 - fier de încins potingiu; 9 - cui din craci; 10 - căpătiu la roțile; 11 - podu; 12 - butuc; 13 - roată cu raf; 14 - fiare de grindei; 15 a - cui; b - picioru coghilii; c - șirof; 16 - potingiu; a - fier de încins potingiu; b - cui; c - cui strîmb; d - veriga din cap; e - legătură; f - veriga de mijloc; g - legătură; h - veriga mare; 11 - prinsă pe căpătiu; 1 - cui de lemn sau sirmă; 2 - grindeiu; 3 - coghilă

Abb. 1. Pflugschlitten „cobilă“

1 - an der Deichsel befestigt; 2 - untere Backe; 3 - obere Backe; 4 - Backennagel; 5 - versetzbarer Stift; 6 - Versetzloch; 7 - Schere; 8 - Achse; 9 - Eisen zum Befestigen der Koppelkette „potingiu“; 10 - Scherenstift; 11 - Plugkarren-Achsschere; 12 - Brücke; 13 - Nabe; 14 - mit Reifen versehenes Rad; 15 a - Deichselkatze; 15 b - „coghilă“-Fuß; c - Schraube; 16 - Koppelkette; a - Ring; b - Stift; c - Krummstift; d - Kopfriegel; e - Bindeglied; f - Mittelglied; g - Bindeglied; h - Großglied; 11 - an der Achsschere befestigt; 1 - Holzstift oder Draht; 2 - Deichsel; 3 - „coghilă“.

4.3. *Mijloace pentru tirul povara: (xw, yw)* sînt mijloacele tirate direct, pe sol, în modul cel mai simplu. La Mohu, acest sistem lipsește, relieful și ocupațiile agricole l-au înlocuit în favoarea mijloacelor de transport dezvoltate. Singurul mijloc tirat, adaptat unor munci agricole, la arat și mașinit, este *cobila* (*cubila* sau *coghila*). Introdusă în cadrul sistemului mai complex animal — tînjală — rotilă — cobilă, trasă mai ales de cai, boi și vaci învățate cu lucrul. Ea este alcătuită din două lemne (*cobile*), lungi de 1,5 m și distanța între capetele care se tirăse de 0,75 m, prinse una în alta printr-un orificiu pe care se pune plugul într-o parte, cu coarnele prinse într-un cui de lemn, înlocuit după 1920, cu unul de metal. Cobila era răspîndită aproape la toți oamenii. În deplasare, pe ea se putea pune grapa, plugul, unelte sau sacii cu sîmînță; era condusă dinapoia rotilor cu hețele. Avantajul ei consta în ușurința cu care se confecționa și se deplasa, înlocuind căroaia mai

4.3. *Behelfe zum Nachschleifen von Lasten* (xw, yw) sind Behelfe, die einfach auf dem Boden nachgeschleift werden. In Mohu fehlt dieses Beförderungssystem. Von den Bodenformen und landwirtschaftlichen Beschäftigungen ausgehend wurden derartige Mittel durch entwickeltere ersetzt. Der einzige den landwirtschaftlichen Arbeiten angepaßte Schleifbehelf ist der beim Pflügen und Hacken benutzte Pflugschlitten (*cobilă* oder *coghilă*). Es handelt sich um eine Art aus zwei 1,5 m langen, an einem Ende untereinander verbundenen und am anderen etwa 0,75 m voneinander entfernten Stangen („*cobile*“) gebildete Nachschleifvorrichtung, die dem komplexeren System: Zugtier — Deichsel — Plugkarren — *cobilă* eingegliedert wurde und vor allem von ans Ziehen gewöhnten Pferden, Ochsen oder Kühen fortbewegt wird. Darauf wurde der Holzplug verladen, indem man seine Sterze an einem Holznagel befestigte, der nach 1920 durch einen eiseren ersetzt wurde. Der Pflugschlitten fand sich in fast allen Gehöften. Darauf ließ sich allerlei befördern, und zwar die Egge, der Pflug, Arbeitsgerät und Sämereien. Gelenkt wird er vermittels Leitleinen, wobei man hinterher geht. Der Vor-

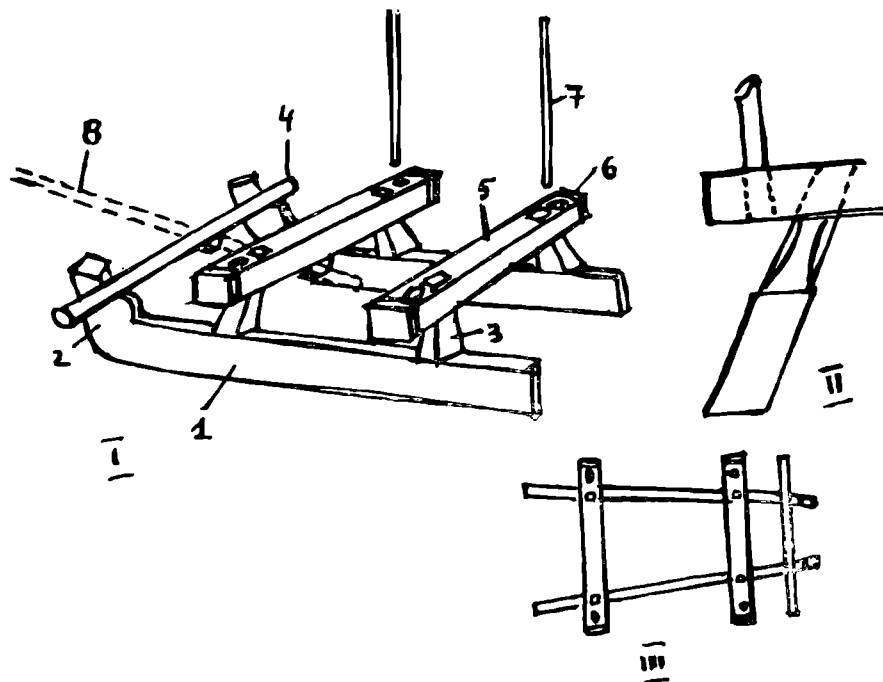


Fig. 5. Sanie de vite (Ion Brana)

I - 1 - talpă; 2 - curbă; 3 - picior; 4 - sferă-halt; 5 - podu; 6 - brătară; 7 - mănășă; 8 - rudă de cai; II - detaliu picior și talpă; III - văzută de sus

Abb. 5. Ochsen Schlitten (Ion Brana)

I - 1 - Kufe; 2 - Horn; 3 - Stelze; 4 - Stehwage; 5 - Brücke; 6 - Beschlag; 7 - Ringe; 8 - Pferdedeichsel; II - Detail Stelze und Kufe; III - von oben gesehen.

ales la deal; însă nu ținea mult, se rodea și de aceea nu era folosită decât în puține împrejurări, doar pe hotar. A dispărut după cooperativizarea agriculturii. La Mohu nu a fost interzisă folosirea ei pentru că nu era întrebuințată pe șosele (I.D., I.O., N.I., S.N.).

4.4. Mijloace complexe pentru transport

4.4.1. Mijloacele de transport prin alunecare

4.4.1.1. Utilizate direct de om (xs) cu direcția de aplicare a forței înainte (tras):

a) *cățirga*⁸ este tipul vechi de sanie, pentru lemne, mai largă decât săniuțele de azi. Dimensiuni: L = 1 m, l = 0,8 m. Cuiele de fier și șinele apărute prin 1934—1940. Confectionată în gospodăria fiecăruia sau de către rotari. Folosire: iarna la dus saci la moară, lemne (de către cei care nu aveau vite), grâu, porumb, ovăz sau mers la teren cu povară mică. Astăzi doar pentru joacă. Capacitate: 3 saci (300 kg). În trecut foarte răspândită, azi dispare. Pe teren ajungea pînă la 3—4 km distanță de sat (I.D., I.O., N.I., S.N.).

b) *săniuța* (sania mică, sania de lemn) înlocuiește astăzi cățirga, în cadrul aceluiași utilizări (I.O., I.D.).

c) *săniile de model nou* (din metal) apărute după război (I.O.).

teil seiner Benutzung besteht darin, daß er sich leicht herstellen und fortbewegen läßt und vor allem bergan den Karren ersetzt. Da er sich aber als wenig dauerhaft erwies, verwendete man ihn selten und lediglich auf dem Acker. Nach der Vergenossenschaftung der Landwirtschaft verschwand der Pflugschlitten völlig. In Mohu war seine Benutzung nicht untersagt, da man ihn nicht auf der Straße verwandte. (I.D., I.O., N.I., S.N.).

4.4. Komplexe Beförderungsmittel

4.4.1. Gleitbeförderungsmittel

4.4.1.1. Unmittelbar vom Menschen (xs), unter Anwendung der Zugkraft gehandhabt:

a) *der Holzschlitten*⁸ bildet den alten, für Holztransporte benutzten Schlittentypus, der breiter war als die heutigen Schlitten. Abmessungen: L=1 m, B=0,8 m. Er wird im Gehöft oder vom Stellmacher angefertigt und lediglich nach 1934—1940 benutzte man dabei auch Eisennägel und -schienen. Verwendung: während des Winters (vor allem von Leuten, die keine Zugtiere besaßen) zum Befördern von Holz oder Mahlgutsäcken mit Weizen, Mais, Hafer, bzw. um kleineres Gepäck zur Bahnstation zu bringen. Heute dient er bloß als Rodelschlitten. Fassungsvermögen: 3 Säcke (300 kg). Früher überaus verbreitet, gegenwärtig dagegen im Verschwinden begriffen. Mit dem Holzschlitten legte man Entfernungen bis zu 3—4 km vom Dorf aus zurück. (I.D., I.O., N.I., S.N.).

b) *der Kleinschlitten*, auch Holzschlitten genannt, ersetzt heute den Vorhererwähnten und dient gleichen Zwecken. (I.O., I.D.).

c) *neue* (eiserne) Schlitten, die nach dem Krieg aufkamen (I.O.).

⁸ M. B o c ș e, Op cit., p. 380: „Sania, săniuța”; Asemănătoare cu „ciocla” și „tîrlia oloagă” (cu fâlcele) la P. Idu, op. cit., vol. I, p. 362.

⁸ M. B o c ș e Op. cit., S. 380 „Sania, săniuța”; ähnlich wie „Ciocla” und „tirlia oloaga” (cu fâlcele) bei P. I d u, op. cit., Band I, S. 362.

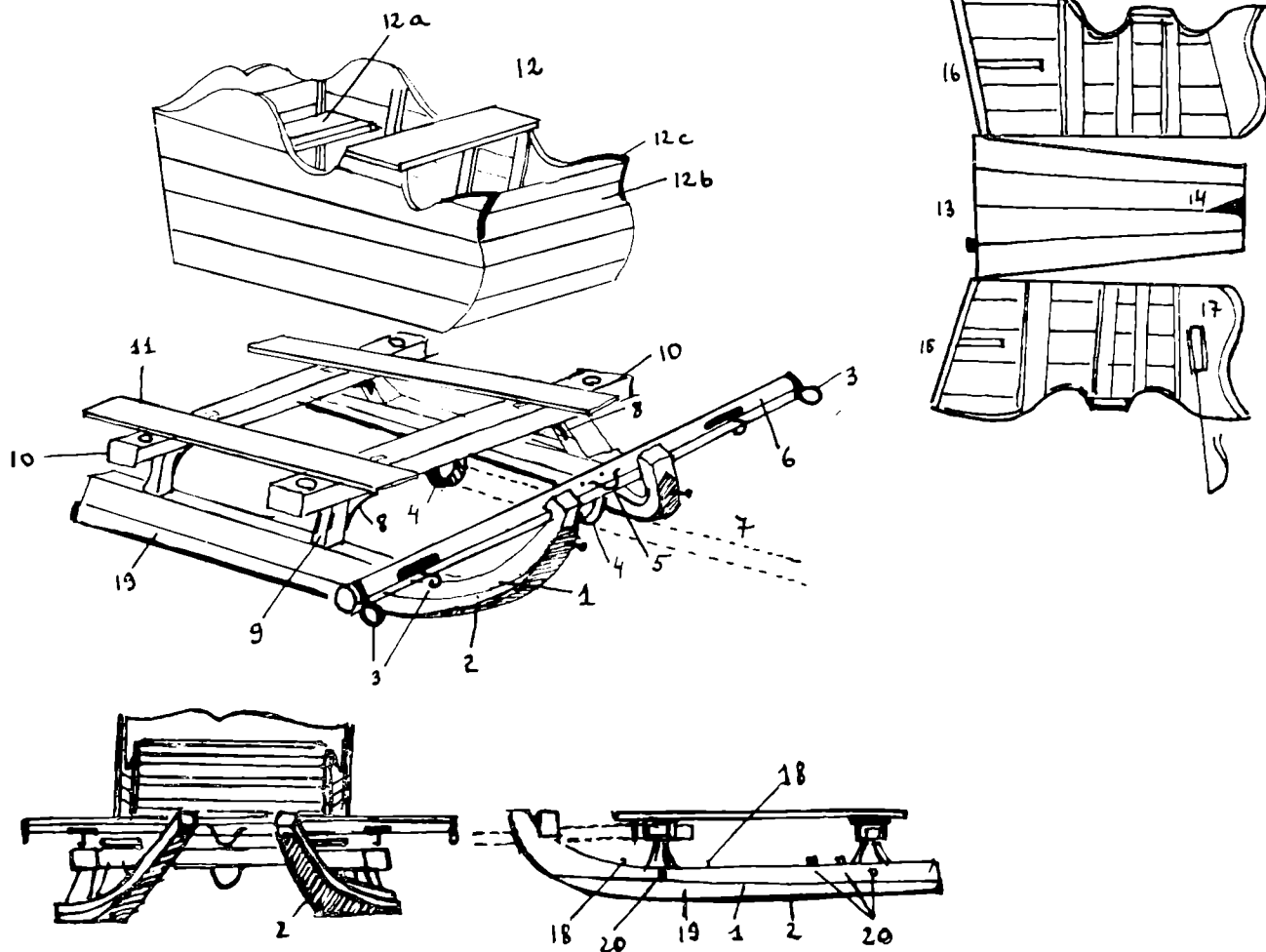


Fig. 6. Sanie de plimbare (Iancu Nicolae)

1 – talpă; 2 – șină (raf); 3 – brățări de rudite; 4 – veriga de rudă; 5 – cîrlig; 6 – sferchalt; 7 – ruda; 8 – rafuri de la pod; 9 – picioare; 10 – pod; 11 – scinduri de pus picioru la urcare; 2 – coș cu: a – poliță; b – apărătoare de zăpadă; c – întăritură de talpă; 13 – fundu; 14 – gaură de rudă; 15 – margine din dreapta; 16 – margine din stînga; 17 – tioc de pinză pentru bici; 18 – șiroafe; 19 – adaos la tocire; 20 – cuie de lemn

Abb. 6. Reiseschlitten (Iancu Nicolae)

1 – Kufe; 2 – Eisenband („Reif“); 3 – Sielenseitansatz; 4 – Deichselansatz; 5 – Haken; 6 – Stehwaage; 7 – Deichsel; 8 – Brückenbeslag; 9 – Stelzen; 10 – Brücke; 11 – Trittbrett; 12 – Schlittenkorb; a – Sitz; b – Spritz (Schnee)schutz; c – Blechverstärkung; 13 – Boden; 14 – Deichselloch; 15 – rechter Seitenteil; 16 – linker Seitenteil; 17 – Peitschenhalter aus Leinwand; 18 – Schrauben; 19 – Ergänzung eines abgenutzten Teils; 20 – Holzstifte

4.4.1.2. Sănii trase de animale („sănii de vite“) (ys).

a) *sania de pădure* (sania de lemn sau sania de vite)⁹ mai rară, trasă de cai sau boi, cu aceeași formă ca și săniile mici, însă de dimensiuni mai mari, avînd în loc de poduri, oplene cu mînuși. Dimensiuni: L=2–3 m, l=1 m. Părți: *tălpi cu raf, picioare, oplene cu mînuși*. Chiar și iarna era folosită puțin, pentru că de obicei lemnele se aduceau de cu toamnă cu carul, dar ea putea compensa neajunsurile cauzate de deplasarea carurilor în timp de iarnă. Putea duce 800–1 000 kg bălegar, pînă la 1500 kg lemn. Transporta marfă (porci) pînă la distanțe mari: Sibiu, Avrig, Arpaș, Făgăraș – cînd era zăpadă mare.

Corresp. cu „*sania mare*“ (cu oplene) la M. Bocșe, op. cit., p. 380–88; „*cioacla*“ (cu țepușe) la P. Idu, op. cit. vol. I, p. 367.

4.4.1.2. von Zugtieren gezogene Schlitten („Viehschlitten“) (ys).

a) *der Waldschlitten* (Holzschlitten, auch Viehschlitten)⁹ ist seltener und wird von Pferden oder Ochsen gezogen, ist von gleicher Form wie der Kleinschlitten, jedoch größer als dieser und weist anstelle der Schlittenbrücke Rungenschemel auf. Abmessungen: L=2–3 m, B=1 m. Er besteht aus: den schienenbeschlagenen Kufen, den Streben oder Stelzen und den Rungenschemeln. Selbst während des Winters wurde er nur selten benutzt, da man das Holz im Herbst mit dem Wagen zu holen pflegte, doch vermochte er im Winter die Nachteile des Wagens auszugleichen. So konnte man mit dem Holzschlitten 800–1000 kg Dünger und bis zu 1500 kg Holz aber auch andere Lasten (Schweine) bei tiefem Schnee über größere Strecken zum Markt nach Sibiu, Avrig, Arpaș oder

⁹ Entspricht dem „*sania mare* (cu oplene)“ bei M. Bocșe, op. cit., S. 380–388; „*cioacla* (cu țepușe)“ bei P. Idu, op. cit., Band I, S. 367.

Erau ușoare pentru animale, urcau pante pronunțate. Ține aproximativ 10 ani — apoi se coace. În Mohu nu s-a folosit sistemul mixt de ținere-alunecare cu lemne sprijinite cu un capăt de sanie, nici disponerea poverii pe un sistem format din două sănii. În trecut o aveau toți oamenii, acum a dispărut. Erau confecționate de rudari sau chiar în gospodăria omului și păstrate sub șop sau în primăvară, pe prăjini sau prinse de tavan. (I.D., I.O., N.I., S.N.).

b) sania de plimbare (sania de cai) cu rudă sau rudițe pentru unul sau doi cai, nu era răspândită decât la vreo 15—20 de oameni; considerată „sanie de lux“. Apărută după 1916, acum e însă foarte rară deși încă, se mai folosește. Era singurul mijloc de transport, vopsit pe dinafară în verde sau albastru. Sania lui Nicolae Iancu nr. 48, veche de 40 de ani și făcută de proprietar, putea duce 3 inși și era folosită chiar zilnic pentru mers la Sibiu și Cislădie. Materialul din care era confecționată era stejarul (lucrat direct la fierăstrău). Sania are 4 părți principale: a) *tălpile* (curbe la capătul de dinainte și apropiate la vîrf) cu *raf* (șine), b) *picioare* și *pod cu rafuri la pod*, c) *sferrehalt* cu *cîrlig*, d) *coș cu apărătoare de zăpadă și margini laterale*. (S.N., N.I., I.O., I.D., I.N.).

4.5. Mijloace de transport cu roți

4.5.1. Mijloace mici (folosite direct de om) (xt)

a) *roaba* (roaba de mină)¹⁰. Părți: *coș cu două picioare, coarne, roată cu spițe*. Folosire: la dus cărămizi, gunoi, saci, nisip și alte greutăți, acolo unde nu se poate folosi carul. Capacitate: 100 kg. Singura modificare în ultimele decenii este înlocuirea roții pline, cu roata cu spițe (apărută după primul război mondial). Din 1962 s-a răspândit roata de fier. În trecut, confecționate în gospodărie sau de țigani rudari din Arpaș, ajunși aici cu căruțele — vindeau roabele la localnici.

b) *căruț de mină*. Tipul cu două roți, de inspirație săsescă, s-a răspândit după 1910 și a fost utilizat la dus laptele la Sibiu, în el intrînd 3—4 *ulcioare de blehi*. Abia în ultimii 20 de ani s-a răspândit mai mult, folosindu-se la moară, cărat bostani, cartofi, iarbă, deoarece e foarte la îndemînă și se „cumpănește bine la mers“; capacitate de 100—150 kg. Ele erau făcute de rudari, mai

Făgăraș befördern. Da er verhältnismäßig leicht war, ließen sich mit ihm auch große Steigungen bewältigen. Nach etwa zehnjähriger Benutzung beginnt er morsch zu werden. In Mohu benutzte man weder das kombinierte System, bei dem bloß ein Ende der Stämme auf dem Schlitten aufruhrt, noch die Art die Last auf zwei Schlitten zu verstauen. Früher fand sich der Holzschlitten bzw. Waldschlitten in jedem Gehöft. Gegenwärtig jedoch ist er im Verschwinden begriffen. Hergestellt wurde er von sog. „Rudari“ (in der Holzbearbeitung spezialisierte Bauernmeister) oder in der Bauernwirtschaft selbst und in dem Schuppen oder im Spreulager, auf untergelegten Leisten oder an der Wand aufgehängt, aufbewahrt. (I.D., I.O., N.I., S.N.).

b) *Reiseschlitten* (Pferdeschlitten) mit einer oder zwei Deichseln, d.h. Zwei- oder Einspanner, besaßen bloß 15—20 Wirte; sie galten als Luxusgefährte, traten nach 1916 auf und sind heute selten, obgleich sie noch benutzt werden. Der Reiseschlitten war das einzige Beförderungsmittel, das angestrichen war, und zwar meist blau oder grün. Im 40 Jahre alten, selbstgebauten Schlitten Nicolae Iancus, Hausnummer 48, hatten 3 Personen Platz. Er wurde fast täglich, zu Fahrten nach Sibiu oder Cislădie, benutzt. Als Baumaterial diente unmittelbar mit der Zugsäge bearbeitetes Eichenholz. Er besteht aus 4 Teilen, *den Kufen* (deren Vorderenden, die Hörner, nach oben und innen gebogen sind) mit *Bandeisenbeschlag, den Stelzen*, der ebenfalls eisenbeschlagenen *Schlittenbrücke*, der *Stehwaage* und dem mit *Spritzbrett* versehenen *Schlittenkasten* (S.N., N.I., I.O., I.D., I.N.).

4.5. Mit Rädern versehene Beförderungsmittel — Fuhrwerke

4.5.1. kleine Fuhrwerke (unmittelbar vom Menschen gehandhabt) (xt)

a) *die Schubkarre*¹⁰. Teile: *Griffe, Speichenrad, Kasten* mit 2 *Stelzen*. Verwendung: zur Beförderung von Backsteinen, Stalldünger, Säcken, Sand oder anderer Lasten an Stellen, wo man mit dem Wagen nicht hingelangen kann. Nutzlast: 100 kg. Die einzige in den letzten Jahrzehnten angewandte Verbesserung bildet das Ersetzen des Vollrades durch das Speichenrad (nach dem ersten Weltkrieg). Nach 1962 fand auch das Eisenrad Verwendung. Früher wurden Schubkarren im Gehöft selbst oder von den „Rudari“ aus Arpaș angefertigt, die Schubkarren mit dem Wagen herbeibrachten, um sie an die Einheimischen zu verkaufen.

b) *die Handkarre*, als von den Sachsen übernommener zweirädriger Typus, verbreitete sich nach 1910 und diente zum Milchtransport nach Sibiu, wobei sie bis zu 3—4 *Blechkannen* faßte. Verbreitung fand sie vor allem in den letzten 20 Jahren, um damit Mahlgut, Kürbisse, Kartoffeln oder Gras zu befördern. Sie erwies sich als äußerst praktisch, da „sie beim Gehen das Gleichgewicht wahrte“. Nutzlast: 100—150 kg. Hergestellt wurden die

¹⁰ Menționată de P. Idu și în „Țara Birsei“, vol. I, p. 367.

¹⁰ Erwähnt von P. Idu auch in Țara Birsei, Band I, S. 367.

rar de către locuitori și vindute adeseori de la unul la altul. Sînt vopsite în verde și albastru. Acum la confecționarea lor se utilizează mult roțile și roțile de la căroaie. Cele cu 7 roți sînt mai rare, însă pot duce poveri pînă la 5–6 km pe hotar. Alcătuire: *coș, 7 roți, osii de lemn, ăștioc, rudiță de mină* (I.D., I.O., S.N., I.N.).

c) *rotila de lemn*, în măsura în care e o componentă a căroaiei, se transformă și ea într-un mijloc de transport. Confecționată de rotari în trecut, folosită de întregul sat; și astăzi mai există una la 3–4 gospodării, alături de cea de fier, care s-a răspîndit după 1918, în primul rînd la „boieri” (S.N., I.D., N.I.).

4.5.2. *Mijloace mari* (trase de animale) (*yt*) popular denumite „care”.

Animalele de tras (vite de transport): *boi* de rasă albă cu coarne largi „de se strîmbau cînd intrau în grajd”, acum roșii (I.B.) înainte erau mulți, pînă la 2–300, după 1930 au scăzut, dar există și astăzi destui; folosiți la car, căroaie, sanie de pădure; *vaci*, puțin folosite în trecut, astăzi mai mult pentru car, căroaie, rar sanie de pădure; *bivolite*, mult folosite și înainte și acum,

Handkarren ebenfalls von den Rudari, seltener von Dorfbewohnern. Sie sind ebenfalls blau oder grün gestrichen. Heutzutage benutzt man zu ihrer Anfertigung häufig Räder und Fahrgestelle des Karriols („căroaie”). Vierrädrige Handkarren sind seltener, dagegen lassen sich darauf größere Lasten, innerhalb der Gemarkung bis zu einer Entfernung von 5–6 km befördern. Bau: Kasten, vier Räder, Holzachsen, Achsstock (Brücke), Handdeichsel. (I.D., I.O., S.N., I.N.).

c) der Pflugkarren läßt sich, soweit er dem Karriol angehört, ebenfalls als Beförderungsmittel benutzen. Früher von Stellmachern angefertigt, wurde er im ganzen Dorf benutzt. Doch gibt es auch heute noch in 3–4 Gehöften vereinzelte Exemplare, neben den eisernen, die sich nach 1918 vor allem bei den Wohlhabenden, den „Bojaren”, verbreiteten. (S.N., I.D., N.I.).

4.5.2. *Großfuhrwerke* (von Zugtieren fortbewegt) (*yt*) im Volksmund als „care” d.i. Wagen bezeichnet.

Als Zugtiere dienten weiße *Langhornochsen*, „die beim Betreten des Stalls den Kopf wenden mußten”, „heute dagegen rote” (I.B.). Früher gab es deren viele 200–300, nach 1930 nahm ihre Zahl jedoch ab. Aber auch heute gibt es noch genügend, die man vor den Wagen, den Karrenwagen oder den Holzschlitten zu spannen pflegt. Auch die früher als Zugtier selten benutzte *Kuh* wird heute vor Wagen, Karrenwagen oder Holzschlitten ge-

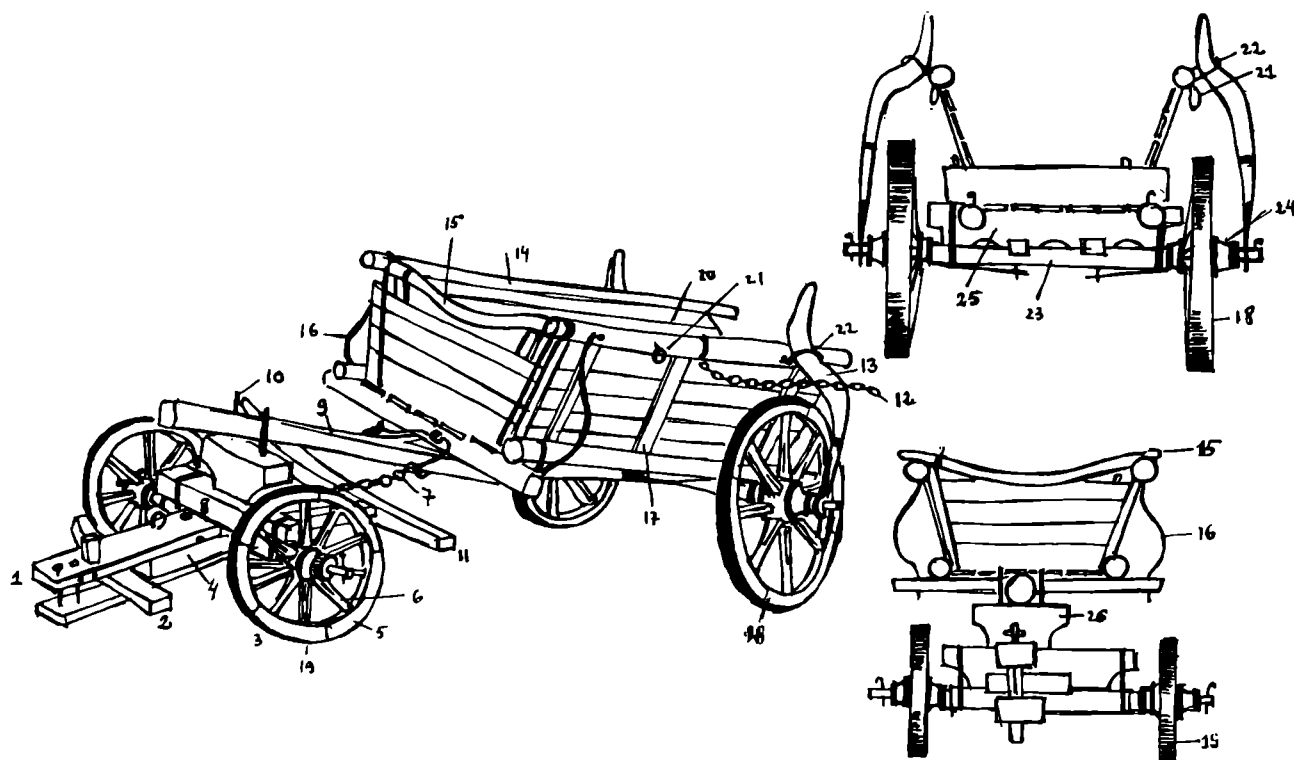


Fig. 7. Căroaie (Ion Simion)

1 – fâclelele dedeasupra/dedesupt; 2 – perinuță; 3 – raf; 4 – crace; 5 – obadă; 6 – spițe; 7 – lanțu roților; 8 – podu care ține cracu; 9 – cracu căroii; 10 – cuic; 11 – iuele de plug; 12 – lanț de împedecat (de prins bivoli); 13 – leuci; 14 – coșu căroii (vu fundu dinente/dinapoi); 15 – ceaglău; 16 – mănuste; 17 – speteze; 18 – roată; 19 – roțiță; 20 – loitri c; 21 – verigă; 22 – verigă de leucă; 22 – osia; 24 – butubu la roată; 25 – podu osii; 26 – perina podului (I.S.).

Abb. 7. Pflugkarren (Ion Simion)

1 – Ober- und Unterbacken; 2 – „Polster”; 3 – Reif; 4 – Schere; 5 – Felge; 6 – Speichen; 7 – Pflugkarrenkette; 8 – Scherenbrücke; 9 – Karrenbrücke; 10 – Stifte; 11 – Pflugringe; 12 – Kette (zum Anspannen der Büffel); 13 – Lissen; 14 – Karrenkorb mit Vorder- und Hinterboden; 15 – Querscheit; 16 – Runge; 17 – Spreizen; 18 – Rad; 19 – kleines Rad („roțiță”) 20 – Leitern; 21 – Ring; 22 – Lissenring; 23 – Achse; 24 – Radnabe; 25 – Achsbrücke; 26 – Polsterholz (I.S.).



Fig. 8. Căroaie

Abb. 8. Pflugkarren („căroaie“)

de la un număr restrâns, au crescut prin 1929—30 pînă la 500, apoi după război au scăzut; astăzi folosite doar pentru lapte, dar există tot atît de multe ca în Țara Oltului; *cai*, în trecut puțini, dar după 1920 și numărul lor a crescut, odată cu bivoli, astfel că în preajma ultimului război aveau cai jumătate din locuitori, ulterior numărul lor a fost în scădere, acum crește iarăși; folosiți la car, căruță, rar căroaie. Alte animale nu se folosesc la transport (I.B., S.N., I.O.).

a) *căroaia* (nu se folosește termenul de „teleagă“ ca pe Țara Oltului)¹¹, este un adevărat sistem în „tren“ alcătuit din: animal-tînjală-rotilă-

spannt; die Zahl der sowohl einst, als auch heute viel benutzten *Büffel* wuchs während der dreißiger Jahre auf 3500 Stück an, um später, d.h. nach dem Krieg wieder abzunehmen; heute dienen sie lediglich als Milchtiere, doch gibt es genau so viele wie in der Volkskundezone des Oltlands. Pferde gab es früher weniger. Ihre Anzahl nahm nach 1920 gleichzeitig mit der der Büffel zu, so daß am Vorabend des letzten Weltkriegs das halbe Dorf Pferde besaß, deren Zahl später jedoch wieder sank, um heute abermals anzusteigen, wobei man sie meist dem Ein- und Zweispännerwagen, auch dem Halbwagen „căruță“, selten dem Karriol (Karrenwagen) vorspannt. Andere Zugtiere werden nicht benutzt. (I.B., S.N., I.O.).

a) *das Karriol oder der Karrenwagen* (der im Oltal übliche Ausdruck „teleagă“ wird hier nicht benutzt, sondern die Bezeichnung „căroaie“ — von car, Wagen, Karren)¹¹. Es handelt sich um

¹¹ ALR II₂ vol. II, 1956, H. 354, sub „cotigă“, menționează *căruoale* la Balș 848 (Oltenia), pentru „*carul mic cu două roate tras sau împins cu mina mai ales la oraș*“ cu același sens semantic cu „*căruciorul pe două roate*“. La Mohu întregul sistem rotilă-căroaie e denumit cu acest termen spre deosebire de căruțul cu două roate.

¹¹ ALR II₂, Band II, 1956, H. 354, unter „cotigă“, erwähnt *căruoale* bloß in Balș 848 (Oltenien) als „*carul mic cu două roate, tras sau împins cu mina, mai ales la oraș*“ mit dem gleichen semantischen Sinn wie „*căruciorul pe două roate*“. In Mohu wird das Gesamtsystem rotilă-căroaie mit diesem Begriff bezeichnet, zum Unterschied zum zweirädrigen Karren.

căroaie. Trasă de boi (1—2), bivoli, vaci, chiar și cai doar că aceștia se speriau, neobișnuiți cu un astfel de mijloc de transport nărvaș. Căroaia propriu-zisă e o jumătate de car cu două roate înapoi și cu furca pusă pe roțile, „zis și *car pe roțile*“. Părți: *dricu din spate, furca lungă, coș cu loitre*. Nu aveau o răspîndire mare, însă existau destule, făcute de gospodari sau de rotari, „după model din vechime“; astăzi însă nu se mai fac. Cînd era făcută în gospodărie se foloseau roatele slăbite de la alte care. În trecut, din 10 gospodării, 5 aveau căroaie, restul duceau plugul cu cobila. De asemenea, în trecut, era mai răspîndită la oamenii de meserie, la rotari. Mai există în sat 10—12, după ce numărul lor a scăzut, nemaifiind utilizate după război. Se foloseau doar la arat, pentru dus plugul și grapa asemeni cobilei și mai rar, la gunoit, „la altceva aveam care“. Era mult

ein, aus Zugtier-Deichsel-Pflugkarren-Karren bestehendes Trainsystem, das von 1—2 Ochsen, Büffeln, Kühen oder Pferden gezogen wurde. Letztere scheuten dabei, da sie mit diesem kuriosen Beförderungsmittel nicht vertraut waren. Es handelt sich bei dem Karrenwagen um ein aus einem halben Wagen, d.h. dem Hinterwagen und dem Pflugkarren zusammengesetztes Beförderungsmittel. Und zwar wird die Achsschere des Hinterwagens an der Brücke des Pflugkarrens befestigt, daher „Karren-Wagen“. Er besteht aus: dem *Hinterwagen*, der *Achsschere* und dem *Leiterkorb*. Sie hatten nicht eine allzu grosse Verbreitung, doch gab es genügend, von Stellmachern oder im Gehöft „nach altem Vorbild“ angefertigte Exemplare; heute erzeugt man ihn nicht mehr. Stellte man sie im Gehöft her, so benutzte man dazu von anderen Fuhrwerken stammende abgenutzte Räder. Von rund 10 Gehöften besaßen früher etwa 5 derartige Karrenwagen, die übrigen beförderten den Pflug vermittle Pflugschlitten („cobila“). Desgleichen waren sie bei Stellmachern früher verbreiteter. Gegenwärtig gibt es im Ort noch 10—12 Karrenwagen, da man sie nach dem Krieg kaum mehr benutzte. Allgemein verwendete man den Karrenwagen bloß zur Feld-

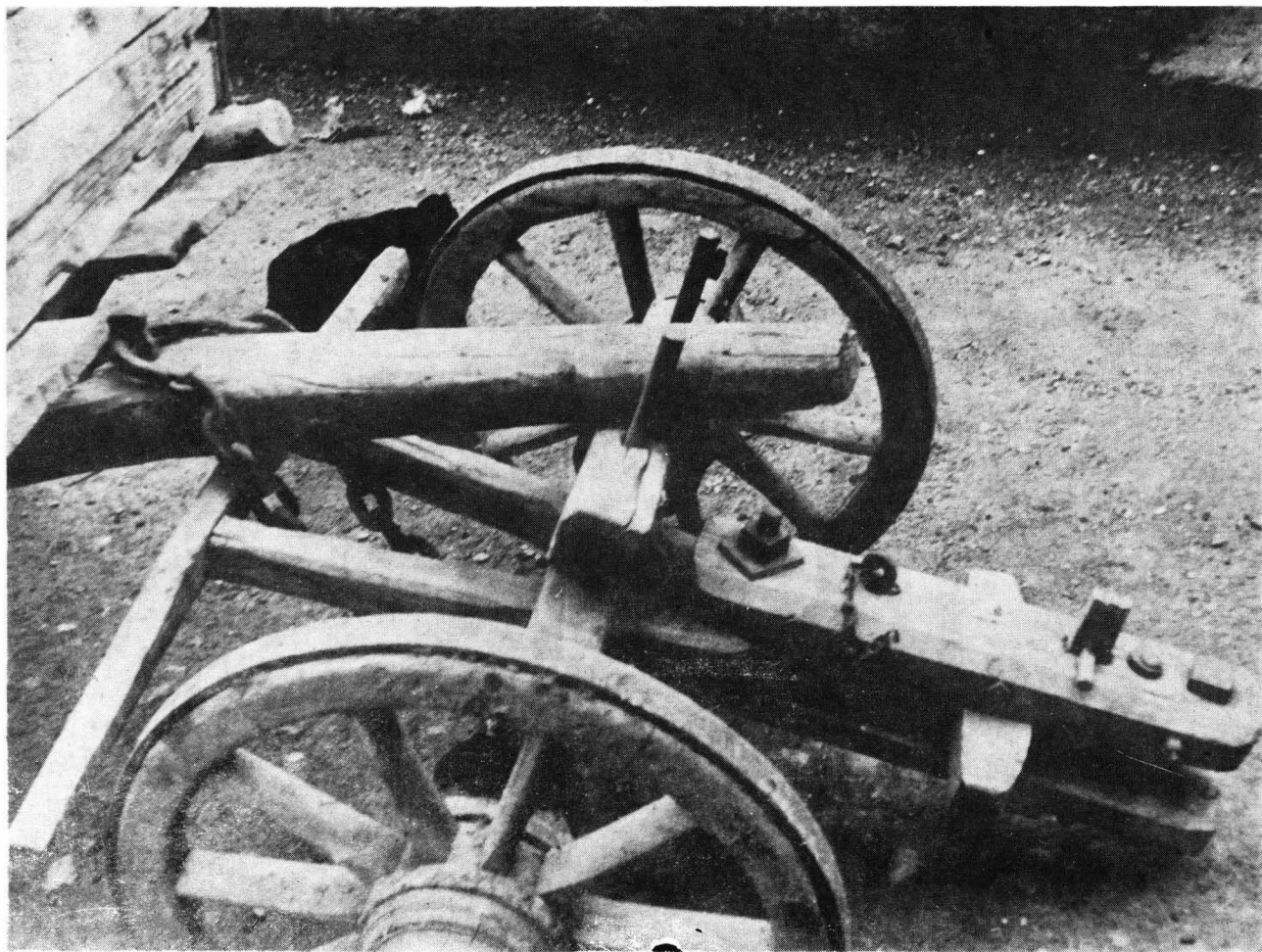


Fig. 9. Modalitate de prindere a rotilor la căroaie

Abb. 9. Anbringungsmöglichkeiten der Pflugräder an der „căroaie“

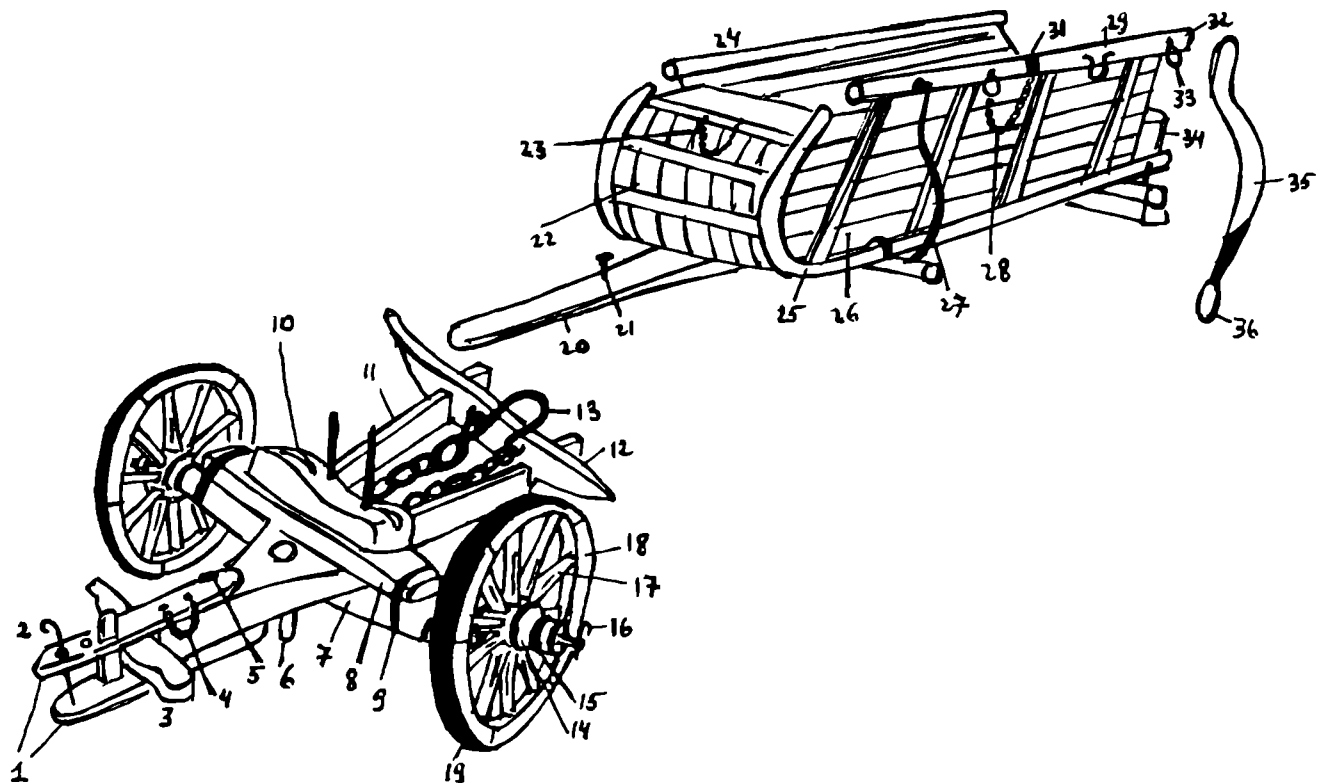


Fig. 10. Căroaie

1 – fâlcele; 2 – cuiu din fâlcele; 3 – furcă; 4 – cuiu din fâlcele; 5 – cuiu cel gros din fâlcele; 6 – popa; 7 – osia; 8 – podu; 9 – brățare; 10 – căpătîliu; 11 – craci; 12 – brăcinariu; 13 – potingu; 14 – butucu; 15 – legătura la butucu (cercuri); 16 – cui în capu osii; 17 – spițe; 18 – obed; 19 – raf; 20 – furcă; 21 – cuiu din furcă; 22 – șirigla dinente; 23 – siguranța lădiții; 24 – schela căroii (coșu); 25 – caromă de de os; 26 – scindurile de la loitre; 27 – mănua dedinente; 28 – lanț de împedecat; 29 – „unde vine loica”; 30 – loitre; 31 – podeala; 32 – caromă dedeasupra 33 – veriga de la șirigla dedindărapt; 34 – siguranță; 35 – leoice; 36 – ochiu de la loică

Abb. 10. Pflugkarren

1 – Backen; 2 – Stift; 3 – Gabel („furcă”); 4 – Stift; 5 – dicker Stift; 6 – „popa”; 7 – Achse; 8 – Brücke; 9 – Beschläge; 10 – Schemel; 11 – Schere; 12 – „brăcinariu”; 13 – Koppelkette; 14 – Nabe; 15 – Nabenbeschlag; 16 – Achsenstift; 17 – Speichen; 18 – Felgen; 19 – Reif; 20 – Schere; 21 – Scherenstift; 22 – Vorder-Schrägleiter; 23 – Kutschkastenhalterung; 24 – Karrengestell (Korb); 25 – unterer Leiterbaum; 26 – Leiternfutter; 27 – Vorderrunge; 28 – Kette; 29 – „wo die Leuchse hinkommt”; 30 – Leitern; 31 – Boden; 32 – oberer Leiterbaum; 33 – querleiter- (Schrägleiter) Ring; 34 – Halterung; 35 – Lissen; 36 – Lissenring

mai ușoară, urca pante de 45–50 grade și înlocuia carul „să nu-l arză soarele în cimp, că-l deschidea”. Avea dezavantajul că se răsturna ușor pe deal, cerea atenție în manevrare, de aceea i se mai spunea și „carul dracului”. Modul de utilizare: tînjeala se prindea de fâlcelele rotilor, iar pe capătul acesteia puneai furca căroaiei. Se putea folosi pe tot hotarul. Ea nu s-a modificat pînă la cooperativizare, cu excepția adăugirii „lădiței” în coș, acum 50 de ani de către Pleșa Nicolae, pentru a apăra textilele și mîncarea, de ciori, în timpul aratului. Căroaia se adăpostește sub șură, șopru, sau șop de lemn și de obicei nu se desface. (I.D., I.O., S.B., I.S., S.N., N.I.).

Au fost studiate, îndeosebi, căroaia lui Ion Simion, nr. 274 și a lui Ilie Dănilă, nr. 239

arbeit, und zwar um darauf Pflug und Egge zu verstauen, seltener für Mistfuhren. „Für anderes haben wir Wagen“. Da der Karrenwagen viel leichter war, ließ er sich bei Steigungen bis zu 45–50° benutzen und ersetzte so den Wagen, um diesen zu schonen, bzw. zu verhindern, „daß die Sonne ihn auf dem Feld ausdorre und er auseinanderfällt“. Den einzigen Nachteil des Karrenwagens bildete die Tatsache, daß er am Hang leicht umkippte, so daß seine Handhabung große Sorgfalt verlangte. Aus diesem Grunde wurde er auch als „Teufelskarren“ bezeichnet. Benutzung: man brachte die Deichsel mit ihrem Ansatz an der Achsschere des Pflugkarrens an, legte auf dessen Brücke die Achsschere des Hinterwagens und konnte dieses kombinierte Gefährt auf der gesamten Gemarkung verwenden. Der Karrenwagen erlebte bis zum Augenblick der Vergenossenschaft keinerlei Wandlungen, vom Hinzukommen der Kutschlade abgesehen, die erstmalig Nicolae Pleșa vor etwa 50 Jahren anwandte, um Proviant und Kleidungsstücke vor den Krähen zu schützen. Der Karrenwagen wird auf der Tenne abgestellt, doch auch im Schuppen oder Holzschuppen, ohne ihn üblicherweise zu zerlegen (I.D., I.O., S.B., I.S., S.N., N.I.).

Unserer Studie liegt vor allem der Karrenwagen von Ion Simion, Hausnummer 274 und Ilie Dă-

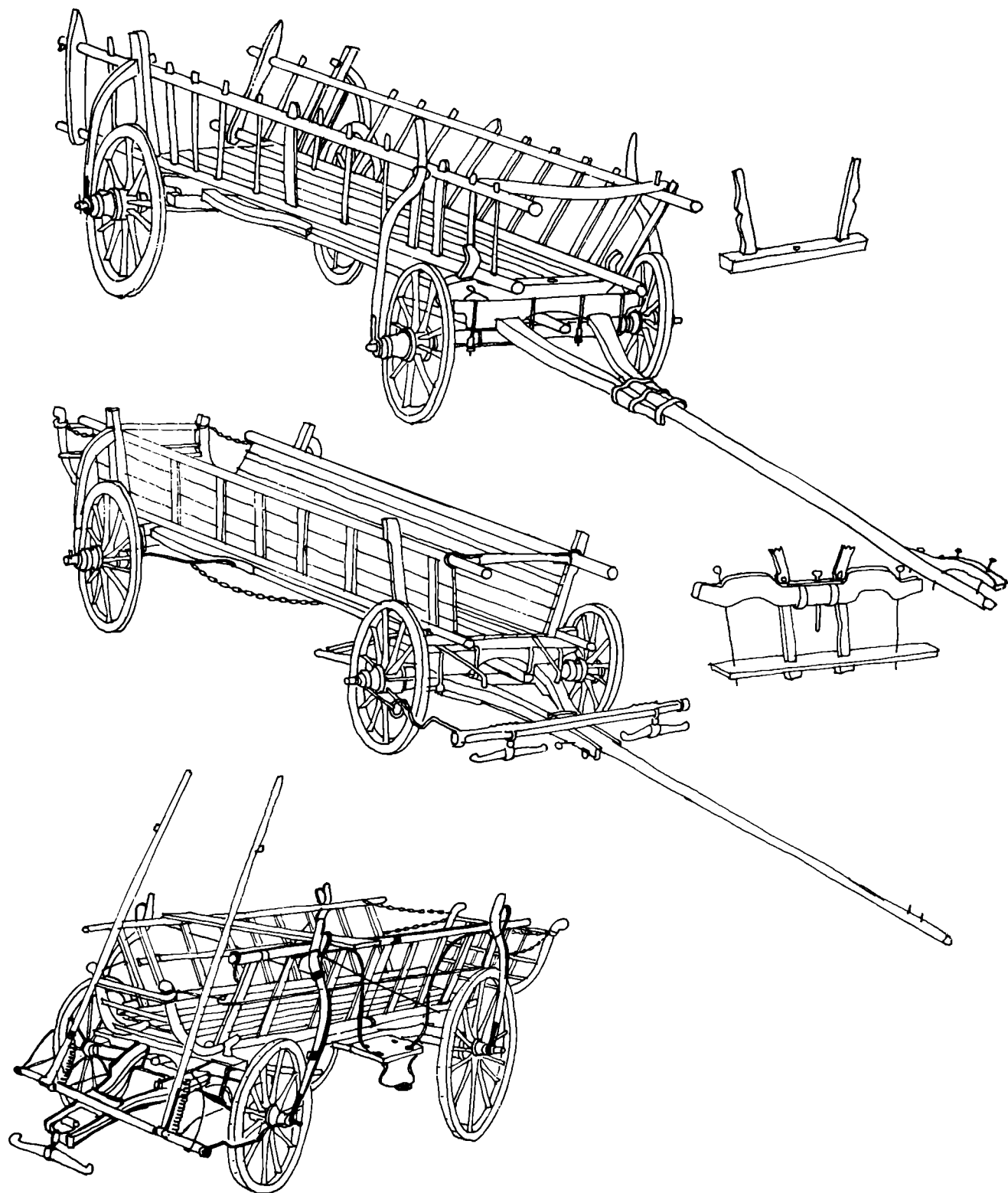


Fig. 11. Cele trei tipuri de care şi căruţe utilizate la Mohu:
I. car de ogaşie; II. car triisfertaie; III. căruţa de Braşov

Abb. 11. Die drei in Mohu verwendeten Ochsen- und Pferdewagentypen: I. „Geleisewagen“; II. Dreiviertelwagen; III. Braşov-Wagen

(achiziţionată). Prima făcută de I.S., însăşi, (era rotar) şi legată în fier de covaciul Ilie Radu, acum 70 de ani, cealaltă, de un simplu ţăran „care se pricepea să facă“, Nicolae Pleşa, moşul lui

nilă, Hausnummer 239 zugrunde (Letzterer käuflich erworben). Der Erstere war von seinem Besitzer I.S., der selbst Stellmacher war, eigenhändig angefertigt worden, wobei der heute 70 Jahre alte Schmied Ilie Radu die Eisenteile anfertigte und aufzog. Den zweiten, etwa gleichalten Wagen

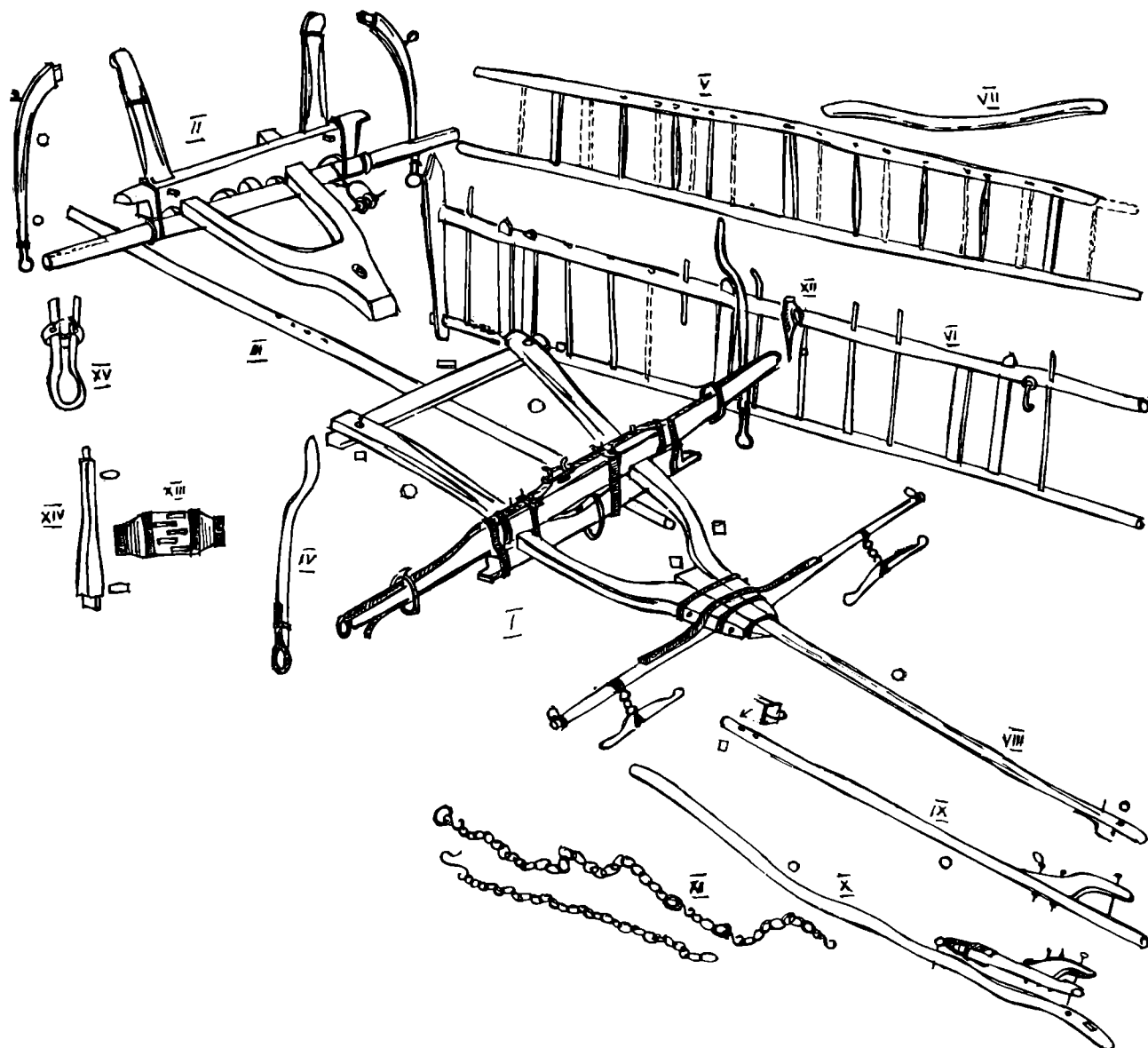


Fig. 12. Car de ogașie (Dordea Maria)

I – drien dinente (văzut de jos); II – drien dindărăpt; III – inima; IV – loica; V – loitre; VI – loitre de fin; VII – ceaglău; VIII – rudă de cui; IX – rudă de boi; X – tinjălă de cai cu tinjălă scurtă de boi; XI – lanț lung și lanț scurt; XII – cui din capu osii (mărit); XIII – butuc; XIV – spiță; XV – detaliu, ochi de loică

Abb. 12. „Geleisewagen“ (Dordea Maria)

I – Vorderwagen (Lenkschemel) von unten gesehen; II – Hinterwagen (Rungenschemel); III – Wagenbaum; IV. Lisse; V – Leitern; VI – Heuleitern; VII – Querscheit; VIII – Roßdeichsel; IX – Ochsendeichsel; X – Roßdeichselansatz und kurzer Ochsendeichselansatz; XI – Lang- und Kurzkette; XII – Achsnagel (vergrößert); XIII – Nabe; XIV – Speiche; XV – Detail Lissenring.

I.D., confecționată cam în aceeași vreme, doar roatele schimbate prin 1945–46. Căroaia lui I.S., are coșul cu ceaglău și loitre, iar cealaltă, cu caromii de la loitre întorși, asemănători șiriglei de la căruță. Ambele folosesc același tip de rotilă și sînt legate de ea cu un laț denumit *potîng*.

b) Carul

— carul cu ogașie („car întreg”) ¹² a căruia caracteristică principală este distanța fixă de peste un metru între roți, ceea ce făcea ca

baute Nicolae Pleșa, der Großvater von I.D., ein einfacher Bauer, und lediglich seine Räder wurden um 1945–1946 ersetzt. Der Karrenwagen von I.S. weist einen aus Leitern und Querscheit bestehenden Wagenkorb auf. Beim zweiten Exemplar sind die Leiterbäume den Schrägleitern der Halbwagen ähnlich gebogen. Beide benutzen den gleichen Pflugkarrentypus und sind daran mit einer „*potîng*“ genannten Kette befestigt.

b) Der Wagen

— der *Geleisewagen* oder *Vollwagen* ¹², dessen Hauptkennzeichen der feststehende Radabstand (über 1 m) bildet, was die gleiche

¹² M. B o c ș e, „Car cu patru roți“ (IV B 2) op. cit., p. 383–85; P I d u, op. cit., vol. I, p. 373: „car cu loitre“ (car de ogașe) cu transformare în „car de povară“ (ferecat).

¹² M. B o c ș e. op. cit. S. 383–385, „Car cu patru roți“ (IV B 2); P. I d u, op. cit., Band I, S. 373: „car cu loitre“ („car de ogașe“) umgewandelt in „car de povară“ (eisenbeschlagen).

toate să meargă pe același ogaș (urmă), pe huli sau la pădure. Tras de boi și apoi adaptat pentru unul sau doi cai, era greoi și cerea vite bune. Confectionate indeosebi de rotari din sat și modificate în elementele lor de metal și de legătură, în trei perioade: în timpul primului război mondial cind, după ce carele au fost achiziționate (satul a fost pe linia frontului), sătenii și-au procurat alte care și au adăugat o serie de elemente metalice sub influența carelor militare, apoi, în timpul celui de al doilea război mondial, cind fierăria carului a crescut și după 1962, cind, indeosebi roțile de cauciuc au modificat radical acest car. Totuși, începind de după 1940, *carul cu ogașie* tinde să dispară; astăzi mai există doar câteva, carul achiziționat de la Maria Dordea, nr. 130, în 1976, pe care-l avea încă în 1909 cind s-a căsătorit cu Toader Dordea, venit pe curte cu acest car, este considerat de localnici, ca fiind „cel mai bătrîn din Mohu”. Înlocuirea lui este motivată de mărimea, greutatea și trebuința de vite de tracțiune, puternice. În ceea ce privește soluțiile teh-

Spurenweite beider Räderpaare, im Wald oder an Hängen zur Folge hat. Von Ochsen gezogen oder später zum Pferde-Ein- bzw. Zweispänner umgewandelt, war der Wagen schwer und verlangte starke Zugtiere. Das Fuhrwerk selbst fertigten Stellmacher des Dorfes an, die Eisenteile erlebten dagegen im Laufe der Zeit eine Reihe von Wandlungen, die im Laufe dreier Etappen vor sich gingen und zwar: während des ersten Weltkriegs, wo, nachdem die Wagen des Dorfes requiriert worden waren (das Dorf lag im Frontbereich), die Bauern sich andere Wagen beschafft hatten und diese, unter dem Einfluß der Militärfuhrwerke durch verschiedene Eisenbeschläge verbesserten, und später, während des zweiten Weltkriegs, als das Verhältnis der Eisenteile den Holzteilen gegenüber abermals zunahm, schließlich nach 1962, als das Auftreten gummbereifter Räder diesen Wagentypus von Grund auf veränderte. Trotzdem ist der Vollwagen seit 1940 im Verschwinden begriffen und so gibt es heute lediglich noch wenige Exemplare. Den Wagen, den unser Museum von Maria Dordea, Hausnummer 130, im Juni 1976 erworben hat, besaß diese seit 1909, als ihn ihr Ehemann Toader Dordea als Heiratsgut auf den Hof brachte; die Dorfbewohner bezeichneten ihn als „ältesten Wagen des Dorfes“. Das Auflassen dieses Wagentyps scheint auf dessen Größe, Schwere und damit im

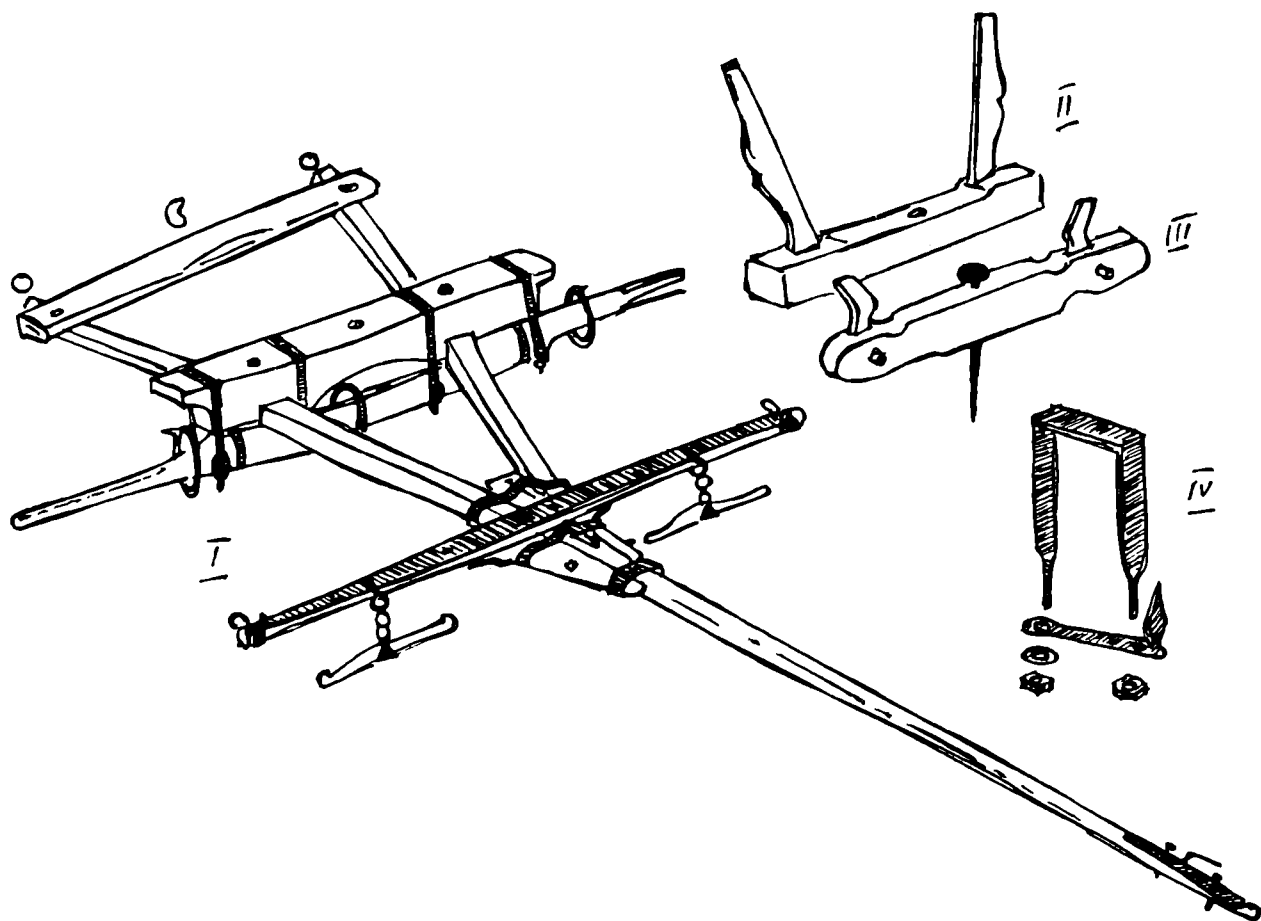


Fig. 13. I. Dricul de dinainte la carul de ogașie; II. opleanu mare; III. opleanu mic; IV. brățare

Abb. 13. I. Vorderwagen des Geleisewagens; II. Großbrücke III. Kleinbrücke; IV. Beschläge

nice, carul de ogașie era confecționat de rotari după modelul carelor din Șelimbăr și Sibiu: „la noi, făcutul carelor era după cum erau carele la Șelimbăr și Sibiu, ziceam „am văzut la Sibiu“. Nu din săcure ca la Tălmăcel, Boița și Sadu“ (S.B.). În gospodărie se făceau doar *leucile*, *mănușile*, *podurile* sau *inima*. Era utilizat de toți oamenii „numai de astea erau când eram copil“ (N.I.), și participa la majoritatea muncilor agricole (arat, mașinit, pădurit, cosit, recoltat, mai puțin în transporturi dincolo de hotarul satului). Capacitate: 2000 kg — gunoi, fin, lemne, pământ, material de construcție sau 20 persoane. Păstrat de obicei desciocălat, în aria șurii (S.B., I.D., I.O., N.I., S.N., M.D.).

— *carul triisfertaie*: are lățimea între roți mai mică: „ăstea nu pisăluia pe ogașie, pe aceeași cale“ (N.I.), „e la fel cu carul de ogașie dar e mai micuț, mere numai pe o urmă și una deasupra, era mai strimt, avea cam 85 cm între roți“. (S.B.). Tras de doi boi sau 1—2 cai. De obicei acest car are osiile de fier (apărute după 1918 sub influența carelor folosite în război). Este posibil ca primul car cu osie de fier să fie cel cumpărat de I.D. din Veștem. Carul triisferturi a început apoi rapid înlocuirea carului de ogașie, azi el este folosit în primul rînd, și în C.A.P. și în gospodării. Mai continuă confecționarea lui de către rotari¹³. (N.I., S.B., I.D.).

Modificări ale carului în funcție de muncile agricole și de povară: aceste modificări nu afectează structura carului și nici tipologia, ci reprezintă doar adaptări ale elementelor de suprastructură la o serie de operații agricole:

— *car de pădure* (pentru lemne): se iau loitrele, se pune un *oplean* (*fecheteu*) cu mănuși lungi, pe dricul dinainte; se lasă doar în spate leucile. Se lungește astfel inima carului pe dricul dinapoi și carul devine „*car scurt*“ sau *car lung*. Leuci în față nu se pun, lemnele se țin în mănuși și se leagă cu lanț (A.D., I.D., N.D.).

— *car de fin*: de obicei „*carul lung*“ (cu loitre de 3,5—4 m), prevăzute cu *fepe*, prinse în față și în spate cu *ceaglău*. Se pun leuci și în față, prinse cu *verigi cu ochi*, iar în spate cu *mănușă fixă*. În

Zusammenhang der Notwendigkeit großer Zugtiere zu beruhen. Was die technischen Lösungen anbetrifft, wurde er von den Stellmachern nach Vorlagen aus Șelimbăr und Sibiu stammender Wagen angefertigt, „bei uns war der Wagenbau wie in Șelimbăr und Sibiu, wir sagten: den sah ich in Sibiu; und nicht mit dem Beil behauen wie in Tălmăcel, Boița und Sadu“ (S.B.). Im Gehöft wurden bloß die Lissen, Rungen, die Brücken und der Wagenbaum hergestellt. Der Wagen fand allgemein Verwendung: „als wir Kinder waren gab es nur solche“ (N.I.), und zwar bei den meisten Feldarbeiten (Pflügen, Hacken, Heumahd, Ernten, sowie im Holzschlag, weniger zu Fahren außerhalb der Gemarkung). Nutzlast: 2000 kg — Dünger, Heu, Holz, Lehm, Baumaterialien, oder bis zu 20 Personen. Üblicherweise bewahrte man ihn in zerlegtem Zustand in der Scheune, d.h. auf der Tenne, auf. (S.B., I.D., I.O., N.I., S.N., M.D.).

— *der Dreiviertelwagen*: weist kleineren Radabstand auf und die Räder „paßten auf dem Weg nicht in die gleichen Geleise“ (N.I.). „Er ist genau wie der Vollwagen, bloß kleiner, er fährt nur in einer Spur und einer darüber, er warschmäler und maß zwischen den Rädern bloß 85 cm“ (S.B.). Er wurde von einem Paar Ochsen, bzw. 1—2 Pferden gezogen und besitzt üblicherweise Eisenachsen, die unter dem Einfluß der Militärfuhrwerke aufkamen. Möglicherweise ist der von I.D. aus Veștem erworbene das erste mit Eisenachsen versehene Exemplar. Der Dreiviertelwagen begann den Vollwagen schnell zu verdrängen, so daß er heute, sowohl in der LPG (Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft) als auch in den Bauerngehöften an erster Stelle steht. Auch gegenwärtig erzeugen ihn die Stellmacher¹³ (N.I., S.B., I.D.).

Durch die Feldarbeitsformen und die Last bedingte Wandlungen des Wagens: all diese Veränderungen betreffen weder die Struktur, noch die Typologie des Wagens, sondern stellen bloß Anpassungsformen der Oberstruktur dar, die verschiedenen landwirtschaftlichen Arbeiten zu entsprechen sucht, und zwar:

— *der Langwagen, Langholzwagen, Waldwagen* (für Bau- bzw. Brennholz): die Leitern werden abgenommen und durch die Rungenschemel (Brücke mit langen Rungen — Anm.d.Übers.) ersetzt, die auf dem Vorderwagen befestigt werden, so daß lediglich der Hinterwagen die Lissen bewahrt. Darauf verlängert man den Wagenbaum derartig, daß der „kurze“ oder „lange“ Wagen zustandekommt. Vorne fehlen, wie gezeigt, die Lissen und das Holz läßt sich an den Rungen festbinden, wozu Ketten dienen (A.D., I.D., N.D.).

— *der Heuwagen* tritt meist als „*Langwagen*“ auf und erhält die langen, mit Pflöcken besetzten Langleitern (auch Ernteleitern), die vorne und rückwärts das *Querscheit* zusammenhält. In diesem Falle werden auch vorne Lissen angebracht und an eisernen *Ösen* befestigt, die an den Leitern angebracht sind. Rückwärts dagegen fehlen die

¹³ M. B o c ș e, op. cit., p. 383—85: „*car tresferturi*“ (IV B 2) cu dimensiuni mai reduse: L=2,8 m, l=1,8 m.

¹³ M. B o c ș e: Op. cit., S. 383—385: „*car treisferturi*“ (IV B 2) mit kleineren Abmessungen L=2,8 m, B=1,8 m.

loc de *oplean* se pune un *fercheteu cu mânuși scurte*. La carul treisfertare se adaugă *șerigla dinainte* și *dinapoi* și de aproximativ 50 de ani s-au introdus *rudițele pe delături* pentru fin și coceni, legate de loitri cu *drot*, dar nici astăzi nu sînt destul de răspindite. După 1916 s-au introdus și *sripeșii* (A.D., I.O., S.N., I.D., S.B.).

— *car de bucate*: folosit mai ales pentru coceni, cu loitrele *scurte* ($L=2-3$ m), obișnuite, cu spe-teze, sau *mari* (cu scinduri și coș de răchită) pre-cum și funduri, fără leuci în față, cu mânuși scurte pe *oplean*. Se folosesc și *rudițele*. (A.D., I.O., I.D., N.I., S.N.).

— *car de gunoi* („car de năsip“) pentru pietre, lubenite, gunoi, nisip; are loitre scurte cu scinduri bătute pe ele (*loitre cu fostăne* sau lese cu scinduri) și funduri. În timpul celui de al doilea război mondial sub influența cărușelor rusești a apărut sistemul *ladă*, cu mânuși lungi la *oplean*. Nu se folosesc leuci în față ci doar *strimbătura mânușii* în spate (A.D., N.I., I.O., M.D.).

Modificări în funcție de tracțiunea animală: La Mohu, singura legătură între car și animal, este *ruda*. *Prolapul* și *piscul* nu sînt cunoscute aici, decît în satele de sub munte. Aceasta duce la o serie de modificări ale sistemului de legătură car-animal; „*ruda* se prinde la craci, la fel la boi și la cai cu ic și șirof, ea nu se mișcă la deal sau la vale, vine cu craci cu tot, ca la șes“ (I.D.).

— *car de boi* (bivolii). Animalele se injugă totdeauna pereche. Se folosește *ruda* de boi, fixă în jug și capul cracilor, din care cauză carul nu folosește brăcinarul, „bivolii îl rupe cînd cirnește, dacă ar fi brăcinar s-ar opri în inimă, ar împiedica bivolii“ (I.D.). *Ruda* se fixează la jug și nu joacă în sus și în jos, ci stă leapănă.

— *car de cai*: se pune *brăcinarul* pentru a imobiliza *ruda*. Se adaugă *sferchalțul* și *crucile*, leuca în față nu fixă ci de folosit la cîrnit (M.D., I.D., S.N.).

— *car de un cal*: se înlocuiesc *crucile* cu una singură, prinsă cu un ic între craci și se adaugă două *rudițe* de o parte și de alta a carului.

Lissen und die Leitern stützen sich lediglich auf die festen Rungen der Brücke. Beim Dreiviertelwagen kommt die *Vorder- und Hinter-Schrägleiter* „șeriglă“ hinzu und seit etwa 50 Jahren führte man auch die *Hilfsleiterbäume* zum Verladen von Heu oder Maisstengeln ein, die man mit *Draht* an die Leiterbäume festband. Doch selbst heute sind sie nicht allzusehr verbreitet. Nach 1916 fügte man *Rollenzüge* hinzu (A.D., I.O., S.N., I.D., S.B.).

— der *Getreidewagen*, vor allem für Maisstengel benutzt, trägt entweder die üblichen, *kurzen*, kammartigen *Leitern* oder die *Langleitern* mit Bretterboden und Rutenkorb, dabei fehlen die Vorderlissen, dafür ist der Schemel mit kurzen Rungen besetzt. Man benutzt auch hier die *Hilfsleiterbäume* (A.D., I.O., I.D., N.I., S.N.).

— der *Mistwagen* (Sandwagen), für Steine, Kürbisse, Dung und Sand bestimmt, weist kurze, innen mit Brettern ausgefüllte Leitern auf und einen ebenfalls aus Brettern bestehenden Boden, („loitre cu fostăne“ oder „lese cu scinduri“). Während des zweiten Weltkriegs tauchte, durch die russischen Wagen beeinflusst, der Kastenwagen auf, der lange Rungen sowohl am Lenk-, wie am Rungenschemel und hier bloß eine Spreizstütze „strimbătura mânușii“ aufweist. (A.D., N.I., I.O., M.D.).

— *Aufgrund der Bespannung auftretende Änderungen*. In Mohu bildet die Deichsel das einzige Bindeglied zwischen Zugtier und Fuhrwerk. Die in den Gebirgsdörfern benutzten „prolap“ und „pisc“ sind hier unbekannt. Dieses bewirkt eine Reihe von Veränderungen für das zwischen Zugtier und Wagen bestehende Verbindungssystem: so „wird die Deichsel bei Ochsen wie Pferdewagen, vermittels eines Keils und einer Schraube an der Achsschere befestigt, wodurch sie beim Bergauf- wie beim Bergabfahren die gleiche Stellung beibehält und sich gleichzeitig mit der Achsschere des Lenkschemels bewegt, wie in der Ebene“ (I.D.).

— der *Ochsen- (Büffel-)Wagen*, immer Zweispänner. Dazu benutzt man die unbewegliche Ochsen-deichsel, das Joch und den Kopfteil der Gabel (Schere) d.h. den Deichselarm. Aus diesem Grund benutzt man bei Ochsen gespannt keinen Drehscheit, „da ihn die Büffel nämlich zerbrechen würden, denn gäbe es einen, stände er beim Wenden im Wege, was ihnen hinderlich wäre“ (I.D.). Die unbewegliche Deichsel wurde lediglich mit dem Joch verbunden und stand fest, ohne nach oben oder unten auszuschlagen.

— der *Pferdewagen*: um die Deichsel starr mit dem Lenkschemel zu verbinden, bringt man das *Drehscheit* an. Hinzu kommen die *Stehwaage* und das *Sielenscheit*, wobei die Vorderlisse nicht unbeweglich, sondern beweglich mit der Leiter verbunden ist (M.D., I.D., S.N.).

— *Einspännerpferdewagen*: die beiden Sielenscheite werden durch ein einziges ersetzt, das vermittels eines Bolzens zwischen den Backen der Achsschere angebracht wird. Desgleichen befestigt man an beiden Seiten je eine Einspännerdeichsel „rudiță“.

c) *Căruța*, care nu suferă modificările funcționale și de tracțiune ale carului. Ea este trasă de unul sau doi cai (variante cu un cal se numește *ășpenăr*). Confectionată în localitate sau procurată din Cisnădie, Sibiu, Rășinari (de comandă) și pe piață, mai ales de la Rășinari unde erau „chindisite“, iar coșnițele de nuiele de pe Țara Oltului, de la țigani din Racovița sau Scorei; din Alțina sau din Cisnădioara. Folosită pentru transporturi în alte localități, cu marfă sau cu produse agricole, mai ales cu lapte sau pentru dus sacii la moară, rareori pentru gunoi, dus căpițe, nisip sau pentru munci agricole, dar fără a fi încărcată cu unelte. Poate duce 10 persoane. Are bună ținută la drum, urcă pante de 45 grade. În trecut erau puține, apoi, după 1920, s-au răspândit, iar din 1946 „s-au înmulțit ca mașinile acum, de te uitai cu invidie la cine le avea“ (I.D.). Răspîndirea lor corespunde cu creșterea numărului de cai, iar întăritura de fier era mai multă, „cu flori“ pe loitre. Nu se folosea coviltire. În sat se foloseau două tipuri de căruțe: *căruța de Brașov* și *căruța de Săliște*, ultima apărută prin 1946—47.

Singura lor deosebire constă în ușurința în greutate și mers a celor de la Săliște și numărul de caromi la loitre: căruța de la Săliște avea uneori trei caromi. Căruțele se păstrează de obicei în aria surii, în subșop sau în șopul de lemn. Nu se desfac. (I.O., S.B., A.D. și I.D.).

d) *Șareta*. Înainte de 1918, avea doar poștașul și era făcută de el; apoi utilizată de medici și răspîndită după cooperativizare, doar pentru agronomi. „Orașul era aproape și mereai cu trenul, nu-ți trebuia șaretă“ (I.O., I.D.).

4.6. *Mijloace de legătură car-animat*

Există la Mohu, alit pentru boi cit și pentru cai, mijloace proprii de legătură cu carul: pentru boi, *jugul* obișnuit, cu *legături* și restele de fier apărute după 1918, iar pentru cai, *hamul* procurat pe piața Sibiului și Agnitei, de la curelari și răspîndite în sat în proporție de 2: 10 gospodari. Hamul era alcătuit din *hețe*, *dirloși* (*dologhi*) pentru cai năvăși, *căpățam la ham* și *hamul propriu-zis*. Ca mijloc de legătură mixt, era *ruda de boi* sau *de cai* — diferențiate doar prin componentele lor anterioare (*fig. 14*). Ruda de boi folosea *cătușa de lemn* (de fier de vreo 50 de ani), cu pană, iar ruda de cai — cuie de lemn la opritori (cele de fier și ele apărute de aproximativ 50 de ani) (I.D., A.D., I.O.).

Pentru un cal se foloseau *rudițele*.

c) der *Halbwagen* (căruță) erlebt keinerlei Funktions- oder Zugveränderungen, wie etwa der Wagen. Es gibt ihn als Ein- bzw. als Zweispannerwagen (ersterer als „ășpenăr“ bezeichnet). Man erwarb ihn im Ort selbst oder in Cisnădie, Sibiu, Rășinari (auf Bestellung) oder vom Markt, vor allem aus Rășinari, wo man sie herstellte. Die geflochtenen Wagenkörbe dagegen beschafft man aus dem Oltland, aus Racovița oder Scorei, aber auch aus Cisnădioara und Alțina, wo sie ebenfalls angefertigt werden. Benutzt wurden sie vor allem zu Lastfahren in andere Ortschaften, d.h. um Landwirtschaftserzeugnisse, etwa Milch, aber auch Säcke zur Mühle zu befördern, seltener zu Mist-, Heu- oder Sandfahren oder bei Feldarbeiten, um darauf Ackergerät zu verladen. Er vermag 10 Personen aufzunehmen. Auf der Fahrt verhält er sich gut und vermag Steigungen bis zu 45° zu bewältigen. Früher gab es wenige Exemplare, später dagegen, nach 1920 verbreiteten sie sich und nach 1946 „gab es ebensoviele wie heute Autos und man beneidete jene, die welche besaßen“ (I.D.). Das Anwachsen ihrer Zahl entspricht dem Anwachsen der Pferdeanzahl. Der Eisenbeschlag nahm ebenfalls zu, und zwar inform von „Blumen“, d.h. Rosetten, die an den Leitern angebracht wurden. Wagenplanen benutzte man keine. Im Dorf verwendet man zwei Wagentypen, und zwar: den *Brașov-* und den *Sălișetypus*, Letzteren seit 1946—47. Der Unterschied zwischen beiden besteht im geringeren Gewicht des Wagens aus Săliște und der Anzahl der Leitersprossen: der Sălișetypus wies drei Leiterbäume auf. Die Wagen wurden vor allem auf der Tenne, bzw. im Holzschuppen abgestellt, ohne sie dazu zu zerlegen (I.O., S.B., A.D. und I.D.).

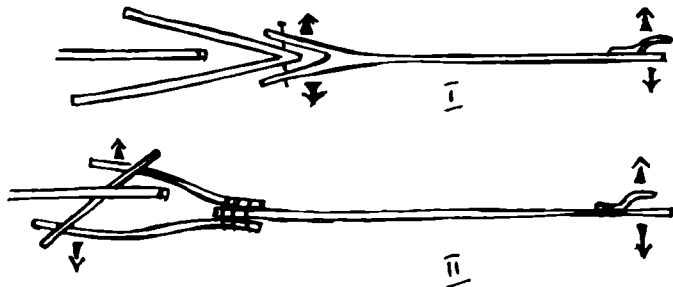
d) die Karette („șaretă“) besaß vor 1918 bloß der Postbote, der sie sich selbst angefertigt hatte. Später wurden derlei Gefährte von Ärzten benutzt und verbreiteten sich nach der Vergenossenschaftung, wobei sie vor allem von den Agronomen benutzt wurden: „die Stadt war nahe und man fuhr mit dem Zug hin, so daß man keine Karette benötigte“ (I.O., I.D.).

4.6. *Anschirrbefehle* (Verbindung Zugtier-Fuhrwerk). In Mohu kennt man sowohl für Ochsen als auch für Pferde bestimmte besondere Anschirrbefehle: für Ochsen das übliche Joch mit eisernem Verbindungsstück und Jochstecken, die nach 1918 auftraten. Für Pferdegespanne dagegen das auf dem Markt von Sibiu oder Agnita von Riemern erworbene und im Dorf in einem Verhältnis von 2: 10 verbreitete *Sielengeschirr*. Es besteht aus *Leinen*, Zügeln, für aufsäbige Pferde, dem Halfter und dem eigentlichen Geschirr. Als Vorspannbefehle diente die Ochsen- oder Pferdedeichsel, die sich lediglich durch die Zusammensetzung unterschied: die Ochsendeichsel benutzte die hölzerne (bloß seit 50 Jahren eiserne) Katze samt Bolzen, die Pferdedeichsel dagegen hölzerne Bremsnägeln (die eisernen traten ebenfalls erst vor etwa 50 Jahren auf) (I.D., A.D., I.O.).

Für Pferdeeinspanner benutzte man die Einspannerdeichseln „*rudițele*“.

Fig. 11. I. Proșlap mobil în satele de munte II. Ruda fixă la Mohu

Abb. 11. I. Bewegliche Deichsel in den Bergdörfern und II. Feststehende in Mohu



4.7. *Mijloacele auxiliare „lanțul de împiedicat”, mița*, (folosită pentru urcat pe pantă), *frâna de mână* la căruțe, introdusă prin 1928–30, *mijloace de condus* (fig. 15) (*biciu* și *biciușca cu ciucur*) numai pentru cai. (R.N., I.O., I.N., I.D., N.I.).

5. *Realizarea modelului*: Conceperea ca sistem a mijloacelor de transport din Mohu, deci la nivelul unei singure localități, pune în evidență o serie de legități noi, care pot fi sintetizate într-un model specific pentru Mohu, încadrat în ipoteza de lucru B, care certifică ponderea structurilor agricole legate de cultivarea plantelor și creșterea animalelor mari, ce au constituit, pentru localitate, principala caracteristică economică. Acest model indică o orientare a vectorilor în primul rînd spre conservarea fondului tradițional pe linia $x-xz-(xw)-ys-yt$ cu centrul de greutate pe ultimele două și cu o pronunțată deschidere spre adaptarea la presiunea fenomenelor actuale din transporturi și circulație.

4.7. *Hilfsmittel*: die Hemmkette, die Katze (letztere bei Steigungen benutzt, um das Zurückrollen zu verhindern), die *Handbremse* bei Halbwagen, seit 1928–1930 eingeführt, *Leitbehelfe*: Geißel, Schmitzpeitsche, nur für Pferde (R.N., I.O., I.N., I.D., N.I.).

5. *Das Zustandekommen des Modells*: Betrachten wir die in Mohu belegten Beförderungsmittel als System, indem wir vom Bestand einer einzigen Ortschaft ausgehen, fallen eine Reihe neuer Gesetzmäßigkeiten ins Auge, die sich in einem, für Mohu typischen Modell synthetisieren lassen, das sich seinerseits der Arbeitshypothese B einordnen läßt, die ein Vorherrschen von, dem Ackerbau und der Großviehzucht verbundener Landwirtschaftsstrukturen belegt, die für die Ortschaft das wirtschaftliche Hauptkennzeichen ausmachen. Die Ausrichtung der Vektoren dieses Modells weist vor allem in Richtung einer Beibehaltung überlieferten Bestands, im Sinne $x-xz-(xw)-ys-yt$, wobei der Hauptakzent auf die letzten beiden Elemente fällt und eine betonte Aufgeschlossenheit zum Übernehmen besteht, die unter dem Druck in Transport und Verkehr auftretender aktueller Erscheinungen zustandekommt.

Fig. 15. Bici

I – bici cumpărat; 1 – despicătură; 2 – bici; 3 – coadă; 4 – noduri; 5 – pleasă; II – bici cu ciucur; 1 – nod; 2 – ciucur roșu; 3 – împletitură; 4 – bici; 5 – noduri simple; 6 – coadă; 7 – tîoc de bici (din cauciuc, piele, pînză) prins de coșul căruței; 8 – sîrmă

Abb. 15. Peitschen

I – Gekaufte Peitsche; 1 – Schlinge; 2 – Peitsche; 3 – Stiel; 4 – Knoten; 5 – Schmitz; II – Quastenpeitsche; 1 – Schlinge; 2 – rote Quaste; 3 – Geflecht; 4 – Peitsche; 5 – einfache Knoten; 6 – Stiel; 7 – Peitschenhalter (aus Gummi, Leder, Leinwand, am Wagenkorb befestigt; 8 – Draht.

