

PAVILIONUL DE PREZENTARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT TRADIȚIONALE (VEHICULE)

drd. Valer DELEANU

1. Transportul - dimensiune a civilizației

Structura civilizației, din viziune etnografică (dar păstrând și în prezent valoarea antropologică) a fost concepută de Simion Mehedinți prin patru dimensiuni-piloni: modalitățile de alimentație („hrana”), de locuire și confecționare a uneltelor necesare locuirii („adăpostul”), de utilizare a îmbrăcămintii („haina”), de transportul resurselor și a produselor într-un spațiu umanizat („circulație, de la umblet la transport”)¹.

La distanța de aproape un secol, în prezent, civilizația umană poate fi considerată o unitate dintre un continuum al ființei naturale, biologice, din punctul de vedere al acțiunii de transport, într-o căutare febrilă de resurse și un discontinuu, al ființei umane detașată prin proiect, produs și consum, tot la nivelul dimensiunii transporturilor, ceea ce îi modifică adaptarea și reacția la factorii de mediu prin valorificarea lor.

Transportul resurselor dar și al propriei persoane concepută ca povară, rămâne și în prezent, în plan conceptual, tot o structură de civilizație. Transportul este determinat în lumea reală de o lege dominantă, impusă de neuniformitatea componentelor lumii reale: legea repartiției inegale a resurselor, la care se adaugă legea deplasării obligatorii pentru punerea lor în valoare, a modificării acestor resurse în produs util și a dinamicii locației de consum într-un spațiu antropomorfizat în mod continuu.

Și în cazul transportului, timpul și spațiul impun dinamica proiectului tehnologic spre eficiență printr-un proces fenomenologic antropologic pe trei dimensiuni: arhaic, tradițional, modern. Evoluția tehnologică a transportului impune istoria sa, inclusiv perisabilitatea și conservarea patrimonială, valorificată cultural pe criterii axiologice.

Ultima observație cu privire la componenta de transport a civilizației este delimitarea socială și temporală în transporturile tradiționale și moderne, în transporturi populare, aulice și urbane.

2. Proiect și concept muzeologic

Într-o interpretare muzeologică, patrimoniul trebuie să țină cont de variabilele secvențiale menționate mai sus: structurile tradiționale temporal-morfologice și funcționale, ocupaționale, în raport cu mediul și habitatul rural și urban și cu mediul social, popular-țărănesc, aulic și orășenesc la intersecția cu tradiție și modernitate, pe care timpul le modifică prin spargerea câmpului tradiției, restrângerea și insularitatea formelor vechi până la dispariție dar și nașterea, conturarea și unificarea unor structuri noi într-un nou câmp care tinde spre a fi unitar. Disoluția și geneza acestor fenomene ce au consecințe asupra patrimoniului, inspiră proiectul muzeografic.

Proiectul muzeografic sibian de abordare a patrimoniului popular și tradițional, corespunde evoluției în trei faze a proiectului Muzeului în Aer Liber din Dumbravă. Cele trei faze, cu subproiectele lor specifice au inclus în proporții diferite, în cazul specific al patrimoniului de civilizație al transportului: preocuparea pentru obiect, pentru tematică (organizatoric și teritorial) și managerial (reprezentativ).

¹ Simion Mehedinți, *Coordonate etnografice. Civilizație și cultură*, București, 1930, p 70.

Concret și nediferențiat în 1905 (în programul Muzeului Asociațiunii), conceput compartimentat-tematic (Proiectul Muzeului Tehnicii Populare) și asimilat contextului gospodăresc în cadrul larg al civilizației (programul Muzeului Civilizației Populare Tradiționale „ASTRA”).

Reprezentarea pavilionară s-a impus odată cu cel de al doilea proiect, conturat tematic și sectorizat, în timp ce reprezentarea ambiental-gospodărească, caracteristică reprezentării fenomenelor în situ, reproduse în muzeu, reprezintă materializarea celui de al treilea proiect, de civilizație populară și tradițională în ceea ce privește patrimoniul transportului.

Reprezentarea pavilionară era și este justificată de logica prezentării tehnologiei tradiționale în variabilitatea modelelor tehnice, inclusiv evolutive, pe baza clasificării și tipologizării mijloacelor de transport, în deosebi a celor de dimensiuni mari, cu articulări complexe a părților componente în structura lor generală de instalație mobilă.

3. Sistemul transporturilor populare tradiționale

În proiectul din 1961 al Muzeului Tehnicii Populare era prevăzut un sector special consacrat reprezentării transportului popular, pornind de la schema structurală de civilizație propusă de Mehedinți². Realizarea în practică a proiectului în cadrul acestui sector a fost inițiat de Hedwiga Rușdea și continuat de Mihai Sofronie³. Meritul acestora a fost acela al conceperii bazelor unui sistem al mijloacelor de transport, cu valoare muzeală, pornind de la nivelul de clasificare al transporturilor pe plan european⁴. Aceasta a ușurat, începând din 1976, efortul de continuare a conturării sistemului prin clasificare, conceptualizare și codificare și mai ales de tipologizare structurală⁵, de realizare a colecției (în deosebi de vehicule), în cadrul Muzeului Tehnicii Populare și apoi a Muzeului Civilizației Populare Tradiționale „ASTRA”⁶.

Sistemul mijloacelor de transport (MT) pune în acord modalitățile transportului și sursele energetice capabile să deplaseze elementele componente ale sistemului, prin caracterizare morfo-funcțional al categoriilor, claselor și tipurilor mijloacelor de transport tradiționale (și populare) aplicabilă în practica muzeografică și care reprezintă o bază teoretică pentru o reprezentare pavilionară, inițial restrânsă la o secvență a sistemului-vehiculele (categorii, clase și tipuri de vehicule)⁷.

4. Principii de reprezentare a sistemului

Pe măsură ce s-a conturat imaginea teoretică și practică a sistemului (prin cercetare și verificare de teren, prin colecționarea patrimoniului specific) s-au conturat și principiile de reprezentare a acestuia:

- principiul reprezentării generale a sistemului, a întregului sistem în câmpul de reprezentare a celor patru sectoare ale Muzeului Tehnicii Populare (cinci sectoare în cazul Muzeului Civilizației Populare Tradiționale „ASTRA”);
- principiul reprezentării istoric-fenomenologic, nu numai teoretic ci și practic;

² „Dare de seamă asupra ședințelor de lucru din zilele de 26, 27, 28 decembrie 1961 cu privire la proiectul de plan pentru organizarea sectorului etnografic muzeal din Dumbravă și cercetările științifice (mss).”

³ Hedwiga Rușdea prin demers muzeografic, Mihai Sofronie prin includerea sistemului în capitolul „Mijloace de transport”, în „Mărginenii Sibiului. Civilizație și cultură populară românească” (coordonatori Cornel Irimie, Nicolae Dunăre, Paul Petrescu), București, 1985, p. 286-293.

⁴ Sistemul hadricourt.

⁵ Valer Deleanu, *Probleme teoretice privind cercetarea și includerea în sistem a mijloacelor de transport populare din România*, în: „Cibinium 1979-1983”, Sibiu 1984, p. 345-361.

⁶ *Civilizație milenară românească în Muzeul ASTRA-Sibiu*, Sibiu 1995, p. 151-157; Dr. Corneliu Bucur, *Muzeul Civilizației Populare Tradiționale ASTRA (Dumbrava Sibiului)*, Catalog, Sibiu, 2008, p. 174-185.

⁷ Verificarea expozițională a sistemului propus a fost făcută prin expozițiile „Mijloace de transport populare din România” (1986), „Valori estetice în structura mijloacelor de transport” (1990), „Mijloace de transport populare-vehicule” (1995).

- principiul reprezentării structural-tipologice (sub formă pavilionară);
- principiul selectivității patrimoniului expus în plan general și pavilionar;
- principiul corelării tipologiilor specifice spațiului etnografic românesc cu cel european - marele deziderat al prezentului, cu proiectare spre viitor.

5. Modalități de prezentare a transportului tradițional

Într-o primă etapă de realizare a proiectului, modalitățile de prezentare au mers pe criteriile cuprinse în proiectele din 1961 și 1971: expunerea unor mijloace tehnice de realizare a transportului (mijloace de transport) în cadrul sectorial, pentru ca ulterior să fie luate în considerare și expunerea lor în cadrul organic-ambiental gospodăresc. Pentru expunerea mijloacelor de transport acvatice Hedwiga Rușdea a transferat din teren două mijloace plutitoare: un pod plutitor și un bac cu zbat⁸. Acestora li s-a adăugat monoxila descoperită în anul 1970 în malul Siretului, expusă într-un mic pavilion construit anume pentru ea⁹.

Preocuparea de a realiza o bază teoretică a reprezentării în continuare a fenomenului a fost precedată de reprezentarea verificată pe teren și colecție a sistemului prin expoziții temporare¹⁰. Începând din anii 70 preocupările de regândire a tematicii pe criteriul civilizației și a reprezentării patrimoniului în cadrul gospodăriilor țărănești au orientat reprezentarea mijloacelor de transport în context gospodăresc, fără a renunța la reprezentarea pavilionară specifică unui muzeu în aer liber.

6. Reprezentarea transporturilor în pavilion

Modalitățile tehnice de realizare a unui pavilion de prezentare a vehiculelor populare și tradiționale au fost prezentate cu altă ocazie¹¹.

Este necesară acum prezentarea explicită a conceptului de selecție și expunere tipologică.

Vehiculele de transport reprezintă câteva clase și categorii de transport. În raport cu modalitatea de asigurare a sursei de energie la sistemul tehnic de intermediere a transporturilor poverii se deosebesc următoarele categorii:

Codul	Categoria	Modalitatea	Energia	Clasa
w-wy	semivehicule	târâre	umană animală	„târșuri” „trăgi” „tânjale” „cobile” „cioacle” „cătărgi”

⁸ Valer Deleanu, *Colecția de mijloace de transport și reprezentarea acestora într-un pavilion specializat din Muzeul în Aer Liber „ASTRA”*, în: „Cibinium 2001-2005”, Sibiu, 2006, p. 288-301.

⁹ Monoxila a fost descoperită în anul 1970 și transferată în muzeul din Sibiu în anul 1973; Corneliu Bucur, *op cit.* p.180-181.

¹⁰ Valer Deleanu, *O premieră națională: pavilionul de prezentare a mijloacelor de transport (vehicule cu roți)*, în: „Revista Muzeelor” 4/2007, p 83-85.

¹¹ Aceste categorii cuprind structurile tipologice ale celor patru structuri: A (suport), B (deplasare), C (sursa de energie), D (structuri auxiliare), ierarhizate în tip, subtip, variantă și subvariantă.

s-sy	vehicule cu tălpi	glisare (alunecare)	umană animală	„târșitori” „tălpii” „tragle” „trăsuri” săni mici sancee săni mari „crambe”
t-ty	vehicule cu roată	rulare	umană animală	Roabe (o roată) cărucioare (2-4 roți) rotile (2 roți) telegi (2 roți) telegi mixte (4 roți) care telegite (4roți) care (4 roți) cărute (4 roți) trăsuri (4 roți)

Dimensiunile pavilionului au determinat o selecție riguroasă în această clasificare a vehiculelor, în defavoarea celor cu tălpi (și a semivehiculelor), separate, de vehiculele cu roți, cu posibilitatea de a fi reprezentate și acestea în viitor.

Pavilionul a fost construit în anii 2006-2007 în două etape: în prima etapă (2006) s-au rezolvat problemele tehnice: fundația, structura și acoperișul (pornind de la ideea unui pavilion proiectat după modelul șurii /șopronului țărănesc supradimensionat pentru a fi corespunzător scopului propus). Paralel cu construcția sa a continuat modelarea expunerii, cea de a doua etapă (2007) fiind consacrată organizării expoziționale în cadrul pavilionului.

Problema principală a selecționării exponatelor a fost raportarea claselor alese la spațiul restrâns și restricțional oferit de pavilion, pe considerentul „ofertelor tipologice”:

Cod Nr. roți	Clasa	Sursa de energie	Tipul reprezentativ
t o roată	roabe	umană	roaba cu platformă roaba cu coș
4 roți	cărucioare	umană	cărucior de transportat lemne (cu caracteristici arhaice)
2 roți	telegi de mână	umană	teleagă (cărucior) cu coș pentru transportul zarzavaturilor și legumelor
ty 2 roți	rotile	animală	rotile cu fălcele rotile cu cobilă
2+2 roți	telegi mixte	animală	telegi cu rotile
2+2 roți	care telegite	animală	telegi reunite
4 roți	care	animală	car pentru lemne (cu mânuși)
4 roți			car pentru fân („cu corcie”)
4 roți			car de ogașe (modificabil)
4 roți			car cu șine din bucăți

4 roți	căruțe	animală	căruță ușoară (tracțiune un cal)
4 roți			căruță grea (tracțiune doi cai)
4 roți			căruță pictată
4 roți			căruță de nuntă
4 roți	trăsuri	animală	căruță poștalion
4 roți			birjă

Potrivit acestei scheme au fost selecționate 22 de vehicule ce răspundeau cerințelor tipologice (inclusiv funcționale în cazul carelor, căruțelor și trăsurilor). Combinatoriu, selectivitatea a asociat reprezentarea generală, istorică, etnografică, tipologică și tehnică pe un spațiu de cuprindere pe cât posibil națională, dar criteriul principal a fost cel tipologic.

Rezultatul alegerii este următorul:

- două roabe reprezentând două tipuri morfologice diferite, una cu platformă provenită din Mocăniștea Albei, Întregalde (AB) pentru transportat produse în gospodărie și resurse miniere; a doua cu coș, provenită din Ocna Sibiului (SB) utilizată larg în gospodăria țărănească dar realizată special pentru vernisarea pavilionului de meșterul popular Simion Cojocaru din această localitate (pe plan 1, 2);

- un cărucior de mână cu patru roți „pline” de formă arhaică, utilizat la transportul lemnului și provenind din Țara Moșilor, localitatea Cristești-Avram Iancu (AB), având pentru tracțiune umană o rudiță cu mâner (pe plan 3);

- un cărucior de mână (teleagă de mână), cu funcție specifică transportului de legume, zarzavat și produse viticole din zona Alba, localitatea Bucerdea Vinasă (AB), morfologic fiind un coș plasat pe două roți, cu două rudițe pentru aplicarea forței umane în tracțiune (pe plan 4);

- două roțile pentru plug, identice morfologic, așa zise roțile „cu fâlcele”, ambele provenind din zona Sibiului, una din ele însă având „cobile” utilizate la transport prin târâre, pe distanța dintre gospodărie și locul de arat (modalitatea de târâre se făcea prin plasarea plugului aplecat pe o parte pe două bucăți de lemn unite la vârf și denumite „cobile”, remorcate pe roțile după căruță) (pe plan 5, 6);

- două telegi cu roțile: asociația dintre o teleagă și roțile avea ca rezultat alcătuirea unui vehicul cu patru roți care se deplasa de la gospodărie la câmp sub forma unui singur sistem, la locul de utilizare fiind desfăcute și roțile folosite pentru arat; deosebirea dintre cele două telegi, una din Mohu (SB), cealaltă din Viștea de Jos (BV), constă în suportul telegii: una cu coș, cealaltă cu loitre (pe plan 7, 8);

- un car telegit, denumit local „roate de pădure”, utilizat pentru transportul lemnului din pădure în sat, provenind din Baia de Fier (GJ), rezulta un car primitiv realizat prin unirea a două telegi (pe plan 9);

- car pentru lemne din localitatea Avram Iancu (AB), specific Țării Moșilor, cu elemente arhaice, mai ales mânușile realizate dintr-un fragment de arbore cu creangă și care era utilizat pentru transportul lemnului fără a avea loitre (pe plan 10);

- car pentru fân din Întregalde (AB) alcătuit dintr-un car al cărui suport este detașabil, sub forma unei „corcii”, de fapt o sanie arhaică instalată pe car ca suport pentru transportul fânului (pe plan 11);

- două care de ogașe care reprezintă cele mai mari care utilizate în agricultură, având o inimă reglabilă pentru a modifica dimensiunile suportului în funcție de povară: lemne, fân, produse agricole sau marfă în care caz coșul format din loitre se completează cu șerigle la cele două capete; unul dintre care provine din Drăguș (BV), celălalt din Ocna Sibiului (SB) (pe plan 12, 14);

- un car din localitatea Costești (VL), care a fost selectat datorită celor două caracteristici tehnice și decorative: roți cu șine din bucăți, premergătoare șinelor întregi

precum și elementele artistice plasate pe suprafața carului: dinți de lup încrustați și spește în formă de x la loitre, carul fiind folosit atât la transporturi agricole cât și de marfă (pe plan 13);

- două căruțe cu tracțiune de un cal provenite din Sibiel și Sângătin (SB), numite și „căruțe aișpenăr” sau „căruțe de Săliște”, foarte răspândită în sudul Transilvaniei, influențate de modele urbane, având osii de metal și multă legătură în fier, cu funcții în transportul de mărfuri, resurse agricole, dar nu lemn și fân, persoane și larg utilizate în obiceiuri, mai ales la nuntă și transportul la târg și orașe (pe plan 15, 16);

- o căruță de doi cai provenită din Săliște (SB), specializată în transport de marfă în căraușie și care reprezintă o variantă „grea” a căruței de Săliște (pe plan 17);

- o trăsură mixtă, realizată din asocierea structurală dintre o căruță și o trăsură, dotată cu coviltir rabatabil, descoperită în Rășinari (SB), care, în jurul anului 1900 și până pe la Primul Război Mondial, a funcționat cu rol de poștalion pentru transportul persoanelor, bagajelor și poștei între Rășinari și Sibiu, denumită impropriu „căruță poștalion” (pe plan 18);

- o birjă din Vicșani (SV) care a fost utilizată între cele două războaie mondiale la transportul persoanelor din localitate la gară (pe plan 19);

- o căruță dobrogeană, pictată pe aproape întreaga suprafață, cu valoare estetică, vehicul larg răspândit în sud-estul țării, exemplarul expus provenind din Topologu (TL) (pe plan 20);

- o căruță „de nuntă”, din localitatea Ludoș (SB), de fapt „o căruță săliștenească” pictată de Ion Babă din Apoldu de Jos (SB) și care era utilizată îndeosebi la deplasarea în târg și la obiceiurile de nuntă (alaiul ce transporta lada de zestre) (pe plan 21).

Pe peretele frontal stânga, panotat cu scânduri, vehiculele expuse în pavilion, se completează cu etalarea de elemente ale structurii vehiculelor precum și a elementelor necesare animalelor de tracțiune pentru buna lor deplasare:

- potcoave pentru cai și boi în seturi pentru diverse anotimpuri și suporturi de deplasare, confecționate de fierarul Ioan Lupu din Jina (SB) membru al Academiei Artelor Tradiționale;

- șase juguri pentru înhămatul boilor, diferite tipuri și locații din țară, unele cu întăritură metalică;

- șase tănjale, structuri de relaționare a vehiculelor cu poveri târâte (lemn din pădure) sau cu instalații de arat (pluguri);

- loitre, părți laterale ale suporturilor de car care alcătuiesc o variantă a coșului (structuri A în tipologia utilizată în cadrul muzeului);

- roți din față și din spate (inegale) utilizate la căruțe;

- obiecte anexă: o grapă pentru netezit terenul, provenită din Chesler (SB) și un „hobăl” de asemenea pentru netezit terenul, prin distrugerea mușuroaielor de cârțiță, provenit din Mohu (SB) (pe plan a, b);

- pentru decorarea simbolică a pavilionului, la ideea directorului general Corneliu Ioan Bucur, meșterul creator Simion Cojocarul a realizat o roată emblemă cu 14 spițe și un jug de lemn, ce au fost suspendate pe pereții exteriori ai pavilionului.

Pentru vernisare, dl. Dan Maniu Lungu din București, unul din urmașii familiei de „căruțași” (rotari-fierari) Lungu din Rășinari, a donat materiale foto și unelte precum și o roată „cu colac” (obadă întreagă) confecționată de bunicul său Alexandru Lungu, care au fost expuse într-o casetă la intrarea în Pavilion, o fericită completare a vehiculelor expuse în raport cu dimensiunea meșteșugărească de realizare a mijloacelor de transport și a creatorilor lor (Rășinarul fiind unul dintre centrele de confecționare a căruțelor printre cele mai mari din sudul Transilvaniei din cea de a doua jumătate a secolului al XIX-lea până aproape de sfârșitul secolului XX) (pe plan c).

7. Vernisarea pavilionului

Pavilionul a fost finalizat în primele luni ale anului 2007 și inaugurat la 18 mai, în același an cu ocazia Zilei Internaționale a Muzeelor.

După o scurtă slujbă religioasă realizată de preotul Sbera Rareș, directorul general al Complexului Național Muzeal „ASTRA”, prof. dr. Corneliu Ioan Bucur, a prezentat pavilionul, iar Valer Deleanu a expus principiile organizării sale. Au participat cetățeni ai orașului, elevi, precum și două personalități marcante pe plan european Giorgio Ficarelli, șef secție Coordonare operatori din reprezentanța Comisiei Europene în România și Rafael Corelli (Italia).

Cu această ocazie, rotarul Simion Cojocaru din Ocna Sibiului a primit diploma de membru al Academiei Artelor Tradiționale.

În continuare Pavilionul, integrat sectorului specializat tematic din muzeu, a fost dat în vizitare; era anul în care Sibiul avea statutul de Capitală Culturală Europeană, muzeul închinând finalizarea pavilionului acestui program deosebit pentru viața culturală a României.

8. Perspective

Conceput doar pentru prezentarea vehiculelor tradiționale cu roți, Pavilionul n-a inclus o categorie importantă de vehicule, răspândită pe toată suprafața țării în contextul în care transporturile se desfășoară în toate cele patru anotimpuri - vehiculele deplasate pe tălpi denumite generic sâni. De asemenea nici semivehiculele realizate prin modalitatea de târare a poverii și folosind mijloace de transport speciale, n-au ajuns să fie reprezentate pavilionar. În timp ce categoriile portabile și de locomoție au putut găsi locul în gospodăriile țărănești transferate în muzeu (alături de vehiculele care n-au ajuns să fie reprezentate în Pavilion) aceste categorii de vehicule prin caracteristicile și tipologia lor necesită completarea cu un pavilion specific, eventual de dimensiuni mai mici decât pavilionul vehiculelor cu roți.

În realitatea etnografică românească de astăzi timpul presează puternic. În anii 70 ai secolului XX, când a început preocuparea pentru reprezentarea transporturilor tradiționale în muzeul în aer liber din Dumbravă, în satele din sudul Transilvaniei mai puteau fi văzute care trase de boi sau bivoli, care cu roți de lemn, numărul vehiculelor dintr-un sat depășind pe atunci numărul autovehiculelor și rar era gospodărie țărănească care să nu aibă cel puțin un vehicul. În prezent această situație s-a modificat radical, numărul vehiculelor tradiționale scăzând vertiginos aproape dispărând din peisajul agricol încât, înainte de vernisarea Pavilionului, la o întrebare a corespondentului Radio România Actualități legată de viitorul acestor vehicule în funcționalitatea lor practică, răspunsul n-a putut fi decât sceptic în privința rezistenței lor funcționale, ca și în cazul altor instalații tradiționale țărănești prin transformarea lor în patrimoniu muzeal, revigorarea lor în cadrul târgurilor și a festivalurilor specializate (inclusiv a festivalurilor căruțelor așa cum există în Mureș și Harghita) și cel mult modificate structural sau modificarea materialului de confecționare a vehiculelor cu tracțiune îndeosebi cabalină, în prezent, precum și preferința în confecționarea din ce în ce mai mult a metalului, în limitele unor funcții agricole care încă mai persistă, după 1990, un fapt des răspândit în sate fiind tracțiunea unei căruțe făcută cu tractorul (în locul animalelor de tracțiune).

Din acest punct de vedere muzeele etnografice trebuie să salveze cât mai mult mijloacele de transport tradiționale, să le găsească un rol funcțional în cadrul muzeelor în aer liber, fie și pentru plimbarea de agrement a vizitatorilor, dar mai ales să repertorizeze patrimoniul deja existent, la nivelul mijloacelor de transport, din muzeele din țară, pentru că aceasta va constitui o bază informațională necesară pentru cercetarea fenomenelor transportului tradițional la dimensiunile europene.

**COLECȚIA DE MIJLOACE DE TRANSPORT POPULARE
A MUZEULUI „ASTRA”**

I – SĂNII

1.	AL 957	SANIE	ALMAȘ – SĂLIȘTE (HD)
2.	AL 1599	SANIE	MARGINEA (SV)
3.	AL 1806	SĂNIUȚĂ DE COPII	BĂLĂNEȘTI (GJ)
4.	AL 2876	„CRAMBĂ”	INTREGALDE (AB)
5.	AL 2956	SANIE MICĂ	IBĂNEȘTI (AB)
6.	AL 3129	„BATĂ” SANIE MICĂ	RÂȘCULIȚA (HD)
7.	AL 4160	SANIE DE BOI	OBĂRȘA (HD)
8.	AL 4485	„TÂRLIE”	SIBIEL (SB)
9.	AL 4487	SANIE DE PLIMBARE	SIBIEL (SB)
10.	AL 4489	„COCĂRLĂ”	SIBIEL (SB)
11.	AL 4864	„SANIE DE STUF”	MAHMUDIA (CT)
12.	AL 5000	„BÂRZEICĂ”	PĂUCINEȘTI (HD)
13.	AL 5015	SANIE „ȚĂRĂNEASCĂ”	FENEȘ (AB)
14.	AL 5196	SANIE	OBOGA (OT)
15.	AL 5813	SANIE	CORUND (HR)
16.	AL 6150	SANIE DE BOI	MĂGURA (BV)
17.	AL 7185	„CĂTARGĂ” DE LEMNE	IZVORUL SUCEVEI (SV)
18.	AL 7474	SANIE “TĂLPITĂ”	BERBEȘTI (MM)
19.	AL 7804	SANIE DE LEMN	CORUND (HR)
20.	AL 8071	SANIE DE LEMN	SASCHIZ (MS)
21.	AL 9811	SANIE SCURTĂ	CÂMPU LU NEAG (HD)
22.	AL 9813	SANIE PENTRU FÂN	CÂMPU LU NEAG (HD)
23.	AL 9949	SANIE DE MÂNĂ	CÂMPULUNG MOLDOVENESC (SV)
24.	AL 9952	SANIE DE MUNTE	CÂMPULUNG MOLDOVENESC (SV)
25.	AL 10249	SANIE	MĂTĂSARI (GJ)
26.	AL 11072	SANIE	STĂNEȘTI (AB)
27.	AL 11246	SANIE DE POVARĂ	TOMEȘTI (HD)
28.	AL 11247	SANIE DE VITE	TOMEȘTI (HD)
29.	AL 11348	SANIE MICĂ	SIBIU
30.	AL 11647	SANIE DE UN CAL	CÂMPULUNG MOLDOVENESC (SV)
31.	AL 12423	SANIE	SEBEȘU DE JOS (SB)
32.	AL 13400	„COCĂRLĂ”	TĂLMĂCEL (SB)
33.	AL 14852	„CĂTARGĂ”	MOHU (SB)
34.	AL 14989	SANIE „BOIEREASCĂ”	POIANA VADULUI (AB)
35.	AL 15999	SANIE DE LEMN	CÂLNIC (AB)
36.	AL 16874	SANIE	POIANA VADULUI(AB)
37.	AL 16916	SANIE CU LADĂ	RUPEA (BV)
38.	AL 17699	SANIE DE LEMN	DESEȘTI (MM)
39.	AL 17923	SANIE DE GUNOI	DESEȘTI (MM)
40.	AL 17924	SANIE DE FÂN	DESEȘTI (MM)
41.	AL 18620	SANIE DE UN CAL	RÂȘINARI (SB)
42.	AL 19048	SANIE DE LEMN	CUPȘENI (MM)

II – ROABE

43.	AL 45	ROABĂ PENTRU CEREALE LA MOARĂ	CÂMPENII DE SUS (BH)
44.	AL 1238/16	ROABĂ	PERIȘANI (VL)
45.	AL 4967	ROABĂ CU ROȚI PLINE	AVRAM IANCU (AB)
46.	AL 8695	ROABĂ	HOREZU (VL)
47.	AL 13494	ROABĂ DE GRAJD	STRAJA (SV)

III – ROTILE

48.	AL 11263	ROTILĂ (DRICULEȚ CU DOUĂ ROȚI EGALE)	TOMEȘTI (HD)
49.	AL 11264	ROTILĂ (DRICULEȚ CU DOUĂ ROȚI INEGALE)	TOMEȘTI (HD)
50.	AL 12374	ROTILĂ	SIBIU
51.	AL 15034	COBILĂ	SIBIU
52.	AL 17180	COBILĂ	TOMEȘTI (HD)
53.	AL 17532	ROTILĂ	CRISTIAN (SB)

IV – CĂRUCIOARE

54.	AL 1707	CĂRUCIOR	REGHIN (MS)
55.	AL 10935	CĂRUCIOR DE MOARĂ	SIBIU (SB)
56.	AL 11314	CĂRUCIOR DE COPIL	SIBIU (SB)
57.	AL 13891	CĂRUCIOR CU PATRU ROȚI	SIBIU (SB)
58.	AL 16970	CĂRUCIOR	BRATEI (SB)
59.	AL 18531	CĂRUȚ DE LEMNE	CRISTEȘTI, AVRAM IANCU (AB)
60.	AL 18536	CĂRUCIOR DE MÂNĂ	BAZNA (SB)
61.	AL 18545	CĂRUCIOR DE COPIL	BAZNA (SB)

V – TELEGI

62.	AL 8108	CĂROAIE	MOHU (SB)
63.	AL 9942	TELEAGĂ	VIȘTEA DE JOS (BV)
64.	AL 11207	TELEAGĂ	TOMEȘTI (HD)
65.	AL 12424	ȘARETĂ DE BOȘTINAR	SEBEȘU DE JOS (SB)
66.	AL 13894	TELEAGĂ DE MÂNĂ	BUCERDEA VINOASĂ (AB)
67.	AL 16917	TELEAGĂ CU TELEGUȚĂ	RUPEA (BV)
68.	AL 17358	ȘARETĂ	MIERȚA (SJ)

VI – CARE TELEGITE

69.	AL 9513	„ROATE DE MUNTE”	BAIA DE FIER (GJ)
-----	---------	------------------	-------------------

VII – CARE

70.	AL 2879	CAR DE FÂN	ÎNTREGALDE (AB)
71.	AL 3188	CAR	LEAOȚ (HD)
72.	AL 4188	CAR DE VITE	OBÂRȘA (HD)
73.	AL 4968	CAR DE LEMNE	AVRAM IANCU (AB)
74.	AL 6151	CAR “BĂTRÂNESC”	MĂGURA (BV)
75.	AL 7144	CAR CU ROȚI DE LEMN	IZVORUL SUCEVEI (SV)
76.	AL 7471	CAR DE LEMN	BERBEȘTI (MM)
77.	AL 8099	CAR DE BOI ȘI CAI	MOHU (SB)
78.	AL 8149	CAR DE BOI	COSTEȘTI (VL)
79.	AL 8262	CAR	SĂSĂUȘI (SB)
80.	AL 9939	CAR DE PĂDURE	DRĂGUȘ (BV)

81.	AL 9940	CAR DE FÂN	DRĂGUȘ (BV)
82.	AL 9941	CAR DE FÂN	LEAOȚ (HD)
83.	AL 10326	CAR DE POVARĂ	PREDELUȚ (BV)
84.	AL 10327	CAR DE MUNTE	JINA (SB)
85.	AL 11267	CAR DE BOI	TOMEȘTI (HD)
86.	AL 11584	CAR DE LEMN	TĂUD (SJ)
87.	AL 16816	CAR DE BOI	RĂSTOLȚU MARE (SJ)
88.	AL 12406	CAR DE CAI/BOI	RĂȘINARI (SB)
89.	AL 12432	CAR CU LOITRE	SEBEȘU DE JOS (SB)
90.	AL 13454	CAR DE FÂN	LUDEȘTII DE JOS (HD)
91.	AL 14669	CAR DE BOI	STRAJA (SV)
92.	AL 14850	CAR „TREI SFERTURI”	MOHU (SB)
93.	AL 16453	CAR „TREI SFERTURI”	ȘURA MICĂ (SB)
94.	AL 16856	CAR DE BOI	RĂSTOLȚU MARE (SJ)
95.	AL 16915	CAR „TREI SFERTURI”	RUPEA (BV)
96.	AL 16947	CAR „TREI SFERTURI”	RĂȘINARI (SB)
97.	AL 17000	CAR DE BOI/CAI	CISNĂDIE (SB)
98.	AL 17003	CAR DE OGAȘE	OCNA SIBIULUI (SB)
99.	AL 17699	CAR DE UN CAL	ȘURA MICĂ (SB)
100.	AL 17922	CAR	DESEȘTI (MM)
101.	AL 17959	CAR DE BOI	OCNA SIBIULUI (SB)
102.	AL 18643	CAR DE BIVOLI ȘI CAI	MOHU (SB)
103.	AL 19047	CAR DE BOI	CUPȘENI (MM)
104.	AL 19234	CAR	STRÂMBA, VULCANI- CIPERCENI (GJ)

VIII – CĂRUȚE

105.	AL 1634	CĂRUȚĂ	MARGINEA (SV)
106.	AL 1993	CĂRUȚĂ DE SĂLIȘTE	SEBEȘU DE JOS (SB)
107.	AL 4486	CĂRUȚĂ DE DOI CAI	SIBIEL (SB)
108.	AL 4488	CĂRUȚĂ CU OSIE DE FIER	SIBIEL (SB)
109.	AL 4986	CĂRUȚĂ CU COVILTIR	ȘIMON (BV)
110.	AL 10328	CĂRUȚĂ	JINA (SB)
111.	AL 10418	CĂRUȚĂ	DRAȘOV (AB)
112.	AL 10419	CĂRUȚĂ „TREI SFERTURI”	DRAȘOV (AB)
113.	AL 11065	CĂRUȚĂ „MOȚEASCĂ”	POIANA VADULUI (AB)
114.	AL 12489 (b)	CĂRUȚĂ „MOȚEASCĂ”	POIANA VADULUI (AB)
115.	AL 12507	CĂRUȚĂ „MOȚEASCĂ” DE UN CAL	GOIEȘTI (AB)
116.	AL 12508	CĂRUȚĂ „MOȚEASCĂ”	POIANA VADULUI (AB)
117.	AL 12595	CĂRUȚĂ „AIȘPENĂR”	SIBIEL (SB)
118.	AL 14706	CĂRUȚĂ DE CAI	STRAJA (SV)
119.	AL 14799	CĂRUȚĂ DOBROGEANĂ	TOPOLOGU (TL)
120.	AL 14975	COCIE	VIDRA (AB)
121.	AL 15012	CĂRUȚĂ IALOMICEANĂ	RUȘETU (BZ)
122.	AL 15030	CĂRUȚĂ DE SĂLIȘTE	SÂNGĂȚIN (SB)
123.	AL 16730	CĂRUȚĂ „VOPSITĂ”	BRATEI (SB)
124.	AL 16830	CĂROAIE	CISNĂDIE (SB)
125.	AL 16856	CĂRUȚĂ	POIANA VADULUI (AB)
126.	AL 16935	CĂRUȚĂ DE DOI CAI	CĂRPINIȘTEA (BZ)
127.	AL 16971	CĂRUȚĂ PICTATĂ (DE NUNTĂ)	LUDUȘ (SB)
128.	AL 18644	CĂRUȚĂ DE UN CAL	MOHU (SB)
129.	AL 19007	CĂRUȚĂ DE CAI	FURTUNEȘTI (BZ)
130.	AL 19009	CĂRUȚĂ DE BOI	FURTUNEȘTI (BZ)

131.	AL 19010	CĂRUȚĂ DE SĂLIȘTE	GUȘTERIȚA (SB)
132.	AL 19235	CĂRUȚĂ MARAMUREȘANĂ (DIN SĂCEL)	SĂLIȘTE (SB)

IX – TRĂSURI

133.	AL 11645	TRĂSURĂ DE EPOCĂ	MANGALIA (CT)
134.	AL 12592	TRĂSURĂ CU COVILTIR	SIBIU
135.	AL 12593	CĂRUȚĂ-POȘTALION	RĂȘINARI (SB)
136.	AL 12594	BIRJĂ	VICȘANI (SV)
137.	AL 18607	DRIC	VEȘTEM (SB)

X – ALTE DISPOZITIVE CU ROȚI

138.	AL 28	VAGONET DE MINĂ („RAZNĂ”)	ABRUD (AB)
139.	AL 12449	MAȘINĂ DE TĂIAT LEMNE	SEBEȘU DE JOS (SB)
140.	AL 17076	TULUMBĂ	SĂLIȘTE (SB)
141.	AL 18108 a	SACA	COLUN (SB)
142.	AL 18108 b	TULUMBĂ	COLUN (SB)
143.	AL 18623	TULUMBĂ	SĂLIȘTE (SB)
144.	AL 18646	MAȘINĂ (MOTOR) DE TĂIAT LEMNE	OCNA SIBIULUI (SB)

XI – PODURI PLUTITOARE

145.	AL 1861	POD PLUTITOR PE CABLU	TURNU ROȘU (SB)
146.	AL 4881	BAC CU ZBAT	TOPALU (CT)

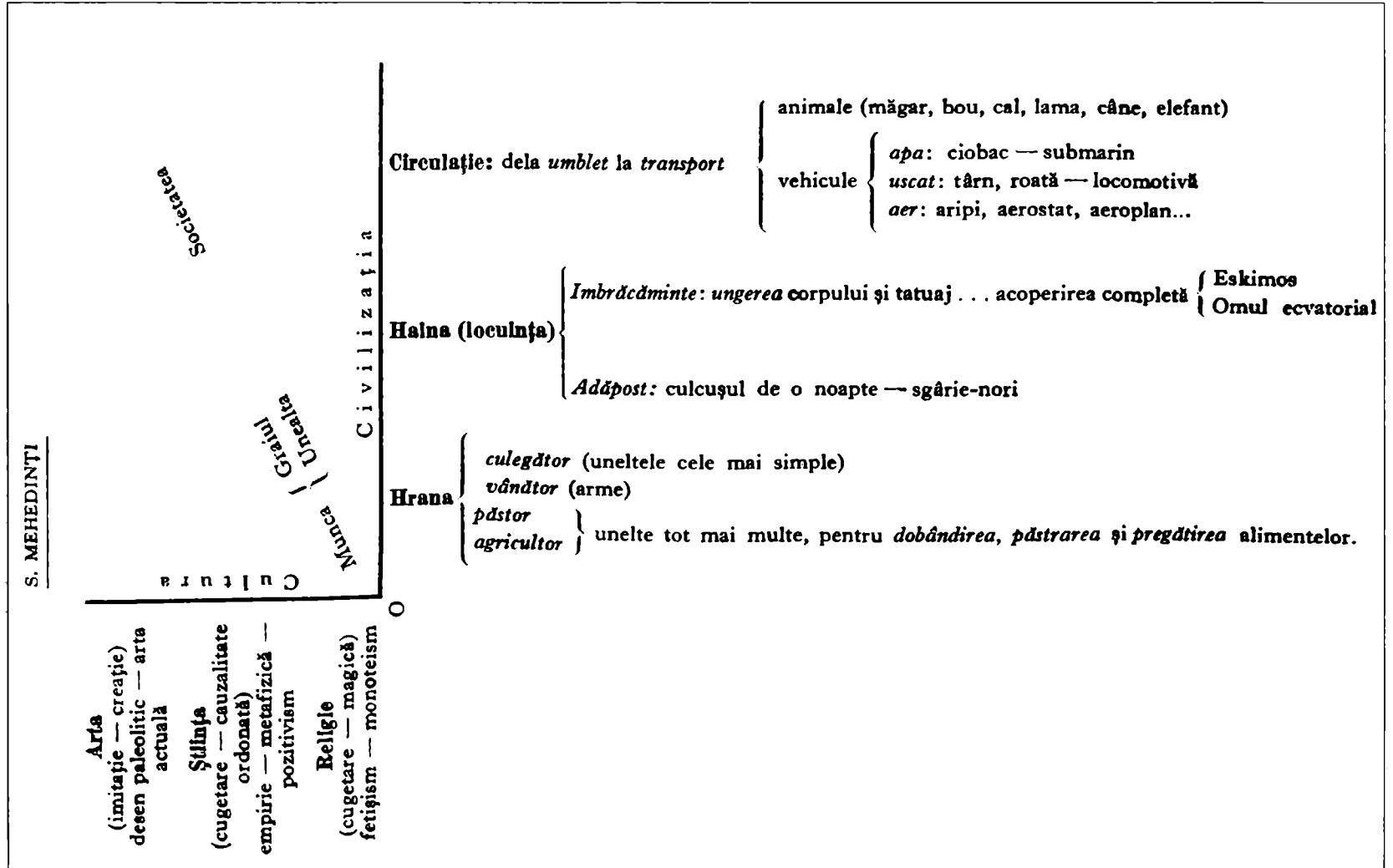
XII – AMBARCAȚIUNI MONOXILE

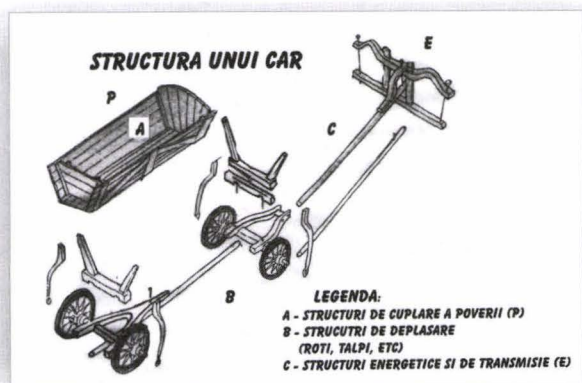
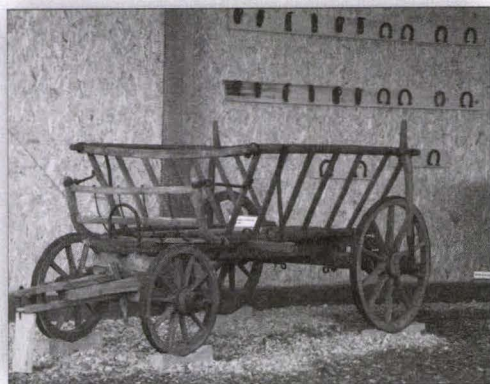
147.	AL 5658	„BUTUC” („CIN”)	MAHMUDIA (TL)
148.	AL 6672	MONOXILA	BACĂU (BC)

PAVILION PRESENTING THE FOLK MEANS OF TRANSPORTATION (VEHICLES)

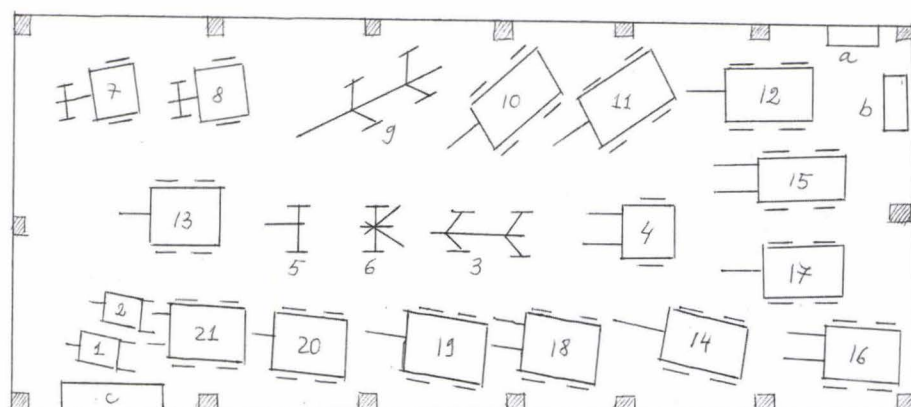
In 2007 The „ASTRA” Museum of Traditional Folk Civilization inaugurated the Pavilion of folk means of transportation- traditional vehicles, a premiere in the museums of Romania.

The pavilion was built in the sector of transportation in the open air museum and are exhibited 22 vehicles of different categories, with 1, 2 or 4 wheels, with human or animal drive: wheelbarrows, push-carts, two or four wheeled carts, cars, carriages, vehicles used in the rural life.

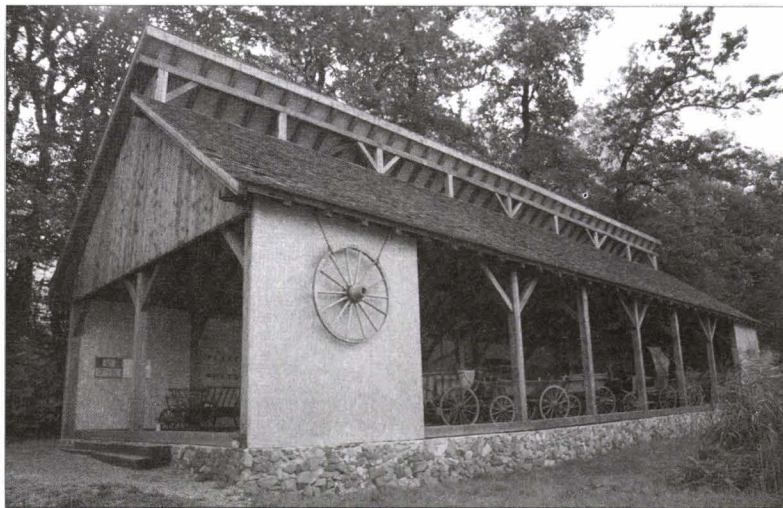




Imagini din interiorul Pavilionului



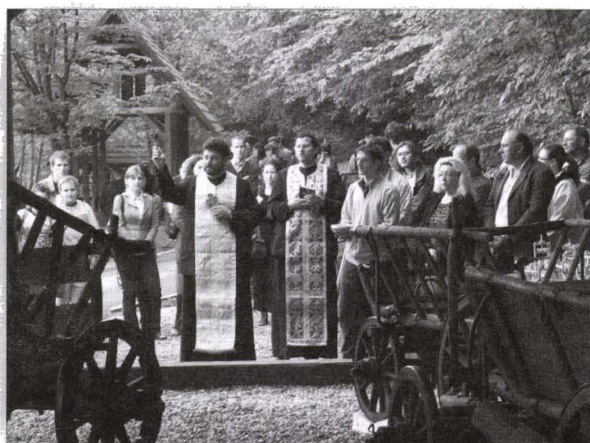
Organizarea interioară a Pavilionului



Imaginea exterioară a Pavilionului



Vernisarea Pavilionului



Sfințirea Pavilionului

*Înmânarea diplomei de membru al
Academiei Artelor Tradiționale din România,
meșterului Simion Cojocaru din Ocna Sibiului*

