

săsească ajungând să se remarce printr-un stil propriu. Acest capitol se mai referă și la producerea materialelor prime, constând în pânze de in (preponderent folosite în secolele 16-18), cât și cea de cânepă (pentru secolele 18 și 19). În 1376 era menționată și breasla țesătorilor, concurată de-a lungul secolelor de preocuparea femeilor harnice care își țeseau pânza în gospodăria proprie. Într-un regulament al breslei pânzarilor, din anul 1505, se menționează faptul că țărăncile aveau voie să folosească firul tors de ele numai la țesutul pânzei în scop personal.

Cine dorește să-și perfecționeze cunoștințele privind tehnica broderiei, poate descoperi în textul și în imaginile catalogului trimeri la „broderia după desen” (*nach Konturenzeichnungen*), „broderia în cruce” (*Kreuzstickerei*), „broderia în pleată” (*Zopfstickerei*), „broderia în urma acului” (*Holbeinstickerei*) și „broderia spartă” (*Durchbrucharbeiten*).

Prin imagini bine alese autoarea a reușit să redea tipizat și stilizat întreaga gamă de motive decorative folosite în broderia după desen, cum ar fi:

- motive geometrice (linia, triunghiul);
- motive simbolice (vulturul bicefal, pomul vieții, cu mesaje educative și reprezentări heraldice);
- motive florale (laleaua, trandafirul, garoafa);
- motive zoomorfe (leul în atac, cerbul);
- motive avimorfe (păunul, pasărea, vulturul);
- motive astrale (steaua cu 8 colțuri);
- motive antropomorfe (cavaleri și alte reprezentări omenești).

Combinarea acestor motive în compoziții minunate din punct de vedere estetic și semantic au contribuit la crearea unor obiecte de artă populară, convingătoare cum sunt: cuverturile de pat, fețele de pernă, capetele de saltea, broderiile pentru pat, fețele de masă, ștergarele de sobă, ștergarele de paradă și altele, documente intrate în cele mai cunoscute muzee mari din Europa. Documente ale vremii sunt considerate inscripții pe aceste obiecte de artă populară, care prin conținutul lor educativ au pătruns în conștiința nu numai a artiștilor creatori, dar și a membrilor lor de familie.

Din unele inscripții mai complexe din catalog, redate în limba germană, dar traduse și în limba română, amintesc cea a Agnetei Plattner, din 1857:

*Agnetea Plattner sunt numită
Și stau în mâna Domnului.
Prietenia face viața dulce,
dragostea duce spre rai.
Să îmi rămâi în gând credincios,
așa cum îți sunt și eu ție. 1857*

În consecință, o felicit pe autoare pentru prelucrarea și clasificarea științifică a imensului material textil din colecția Muzeului „Emil Sigerus”, considerând prezentul catalog un bun fundament pentru o carte mai amplă.

Horst Klusch

**Valerie Deleanu, *Mijloace de transport populare din România*,
Sibiu, Editura „ASTRA Museum”, 2011, 300 p.**

Problematika cunoașterii mijloacelor de transport populare face parte din capitolul mai larg al transporturilor populare – parte a civilizației populare și tradiționale.

Volumul se referă la specificul românesc al transportului popular, încadrat în spațiul carpatic și pericarpatic până la Dunăre și Marea Neagră. El reprezintă rezultatele unei cercetări desfășurată în perioada 1976-2010, o perioadă caracterizată prin disoluția acestui mod de transport ca fenomen și tehnică de realizare, prin înlocuirea lor cu transporturi și mijloace de transport moderne.

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 patrimoniului, valorificată cultural pe criterii axiologice.

Ca parte a civilizației (tradiționale), transporturile au o istorie proprie a cărei esență constă în perfecționarea sistemelor tehnice pentru deplasarea unei poveri (resursă), în sensul dezvoltării lor complexe, pentru a fi cât mai corespunzătoare diversității de poveri transportate și distanțelor luate în considerare. Istoria acestor sisteme tehnice nu se poate separa de fenomenele istorice ale contextului general uman. Răspândirea lor s-a petrecut pretutindeni unde a existat o colectivitate umană cu cerințe specifice, iar eficiența lor difuzată și însușită, pașnic sau violent, prin procese istorice locale sau generale.

Lucrarea nu abordează fenomenul transportului ca atare, decât din dimensiunea sa tehnică tradițională. Partea principală se referă deci la aspectul concret material și structural al mijloacelor de transport popular, așa cum se prezenta la sfârșitul secolului al XX-lea în România.

Transporturile populare sunt prezente în toate sferile de activitate țărănească: ocupații și meșteșuguri, datini și ritualuri, în mentalitate, în toate sferile civilizației și culturii sale; fără transport nu este posibilă viața. Influența lor se resimte în habitat, în alcătuirea gospodăriei, în viața spirituală, în port, în organizarea locuinței.

Nu există loc în gospodărie, așezare, hotar al așezării, în general un loc spațial, în care țăranul să nu transporte cu variate mijloace de transport poverile zilnice ale unei existențe truitoare, transportul însăși fiind un efort energetic deosebit și necesar.

Problematica transporturilor populare cuprinde și activități meșteșugărești: unelte, tehnologii specifice, specializări în confecționare; gospodărești; ocupaționale (cărăușitul etc.); suportul de deplasare în spațiu (căile de comunicație), terminologia specifică mijloacelor de transport sau structurilor lor (un interesant câmp terminologic se oferă cercetării științifice); modul în care mijloacele de transport trec prin modernizare și adaptare (mijlocul secolului al XIX-lea – secolul al XX-lea), proces ce va continua și în secolul XXI.

Problematica acestor mijloace de transport este înfățișată ca o problemă de sistem referitor la domeniul abordat.

Sistemul mijloacelor de transport, parte a sistemelor transporturilor, pornește de la funcția lor: integral sau combinat cu alte funcții asociatoare transportului. Sistemul are la bază mijlocul de transport în relație cu o anumită energie consumată pentru a deplasa o povară pe o anumită distanță, realizând un proiect uman esențial pentru existență asemănător și altor componente ale civilizației. Funcția de transport unește ustensilele, dispozitivele și instalațiile tehnice variate, a căror structură se adaptează celor 3 condiții tehnice de realizare a funcției: suport, deplasare, distanță.

Sistemele tehnice de transport tradițional se realizează pe *categorii* de mijloace de transport, în raport cu forma de energie (umană, animală, hidraulică, eoliană în spațiul tradițional) și modalitatea de efectuare a transportului la sol sau pe apă (locomoția, purtarea, transportul pe animale, târârea, alunecarea, rularea sau plutire a acestor mijloace de transport).

În cadrul acestor *categorii* (relaționate la energie sau modalitate) se conturează numeroase *clase* de mijloace de transport, reprezentând invarianța unor sisteme tehnice ce alcătuiesc uneltele, ustensilele, instalațiile, vehiculele și ambarcațiunile utilizate. În volum acestea sunt codificate și caracterizate terminologic, acolo unde este cazul, folosindu-se termeni populari, fără a avea pretenția de a stabili un echivalent cu cei culturali sau de terminologie controlată.

Mijloacele de transport sunt simple sau complexe, sisteme tehnice având structuri organizate în *catene* (înlănțuiri structurale) care dau unitatea în sistem a acestora. Cele 4 structuri de bază ale unui mijloc de transport sunt:

A – structuri de asigurare a suportului sau suspendării poverii în vederea deplasării, structuri principale ale unui sistem tehnic specializat în transport, care se realizează pe catene structurale, de la pârgii simple, suspensoare și recipiente mai mult sau mai puțin închise, care cuprind și protejează povara;

B – structuri de deplasare ale sistemelor tehnice de transport realizate prin puncte de contact cu solul, suspendarea, târârea, tălpile de alunecare, roți sau configurația hidrodinamică a ambarcațiunilor și structurile lor de deplasare (pârgii de impulsioneare, dispozitive de vâslire, zbat-uri, vele etc.);

C – structuri de legătură cu sursele de energie mai ales la mijloacele de transport la sol, reprezentând elemente și articulații de prindere la mână sau pe corpul uman sau animal, la deplasare în mediu acvatic; în cazul transportului uman legat de tehnicile corpului iar în cazul

transportului cu animale, la sisteme de înjugare, înhămare sau de alte posibile relaționări cu vehiculele iar în cazul ambarcațiunilor, de multe ori comune cu structurile B;

D – structuri auxiliare legate de mijlocul de transport sau adiacente acestora (elemente de conducere, de întreținere, de creștere a eficienței).

Tipologia mijloacelor de transport se realizează pe aceste structuri A, B, C, D în tipuri, subtipuri, variante și subvariante, prin aceste structuri și catene caracteristice tuturor mijloacelor de transport se configurează unitatea lor ca sistem.

Pe această concepție, în cadrul lucrării, s-a realizat și categorisirea și clasificarea mijloacelor de transport din România, deschise posibilităților de completare.

Lucrarea ridică două probleme urgente și importante:

- cercetarea urgentă a unui fenomen aflat în plină dezintegrare entropică din punct de vedere tradițional;
- conservarea patrimonială atât pe plan muzeografic, cât și pe alte planuri (turistic, divertisment, spectacole etc.).

Încheierea se face prin prezentarea experienței Muzeului Civilizației Populare Tradiționale ASTRA din Sibiu în realizarea unui sector tematic, în cadrul căruia s-a construit un pavilion de prezentare a vehiculelor cu roți din România. O experiență asemănătoare se realizează și în Muzeul Agriculturii din Slobozia.

În final se prezintă un glosar selectiv, îndeosebi legat de structurile vehiculelor precum și o bibliografie selectivă.

Delia Voina

Pagini de folclor românesc din Serbia. Texte din colecția lăutarului Sima G. Prunarević (1888-1969),

editori Elena Ramona Potoroacă, Zvonko Trailović, Sibiu, Editua „ASTRA Museum”, 2011, 468 p.

Volumul reprezintă una din cele mai importante lucrări de restituire apărute în ultimul timp în România despre folclorul românilor de la sud de Dunăre. Publicată în condiții grafice excelente, cartea cuprinde facsimilele celor cinci caiete cu cântece bătrânești ale lui Sima Prunarević, vestit lăutar de pe valea Timocului, din satul Zlocutea (astăzi Aleksandrovac), precum și transliterarea lor în limba română.

Sima Prunarević s-a născut la sfârșitul secolului al XIX-lea și a murit în 1969. A îndrăgit cântecul popular încă din copilărie, adunând în repertoriul său peste o sută de balade autentice din zona de baștină. Ca toți rapsozii populari, avea o memorie prodigioasă, o vie capacitate de a improviza și dexteritatea de a îmbina declamarea versurilor cu acompaniamentul muzical, la cobză sau la vioară. Culegătorii de folclor dintotdeauna au apreciat lăutarii deopotrivă pentru tehnica „zicerii”, pentru puterea de a atrage și a impresiona publicul, calitățile interpretative individuale fiind la fel de importante ca transmiterea cu maximă fidelitate a conținutului tradițional. În secolul al XIX-lea, lăutarul este prezent atât în toate circumstanțele festive, de la nunți și botezuri la înmormântări, acolo unde este solicitată o anume solemnitate a comunicării și a comportamentului. Toate acestea îl transformă pe lăutar într-un factor ordonator al comunității, căci el este vocea simbolică a tradiției comprimate în cântec. În zilele noastre, lăutarii din Timoc, dar și din alte zone ale Balcanilor, aproape că au dispărut. La fel s-a întâmplat și cu bogatul lor repertoriu de cântece bătrânești, dintre care cele mai multe nu au fost consemnate la timp și, astfel, au fost sortite uitării. În cazul lui Sima Prunarević însă, s-a întâmplat ceva cu totul ieșit din comun și soarta a hotărât ca repertoriul lui să nu se piardă, ba, chiar mai mult, să devină cunoscut, acum, după circa o sută de ani, și publicului român.

Fiul lăutarului, Dobrivoje Prunarević, un ins fără talent muzical, fără studii înalte, a avut însă intuiția și a simțit datoria morală față de tatăl său de a consemna cântecele din repertoriul său interpretativ. Lucru pe care l-a și făcut, între 1963 și 1966, transcriind cântecele în graiul românesc vorbit în localitate, cu caractere chirilice, în cinci caiete. Fiecare caiet are pe copertă menționat anul în care s-a început transcrierea cântecelor, ziua în care acestea au fost auzite și succinte informații despre lăutar și colecționar, iar la începutul și la sfârșitul fiecărui cântec sunt oferite date despre unele personaje și despre locul unde s-a petrecut acțiunea. Fiul lăutarului îl descrie pe