

BACUL CU ZBAT DE LA CAPIDAVA, JUDEȚUL CONSTANȚA, IN MUZEUL TEHNICII POPULARE DIN DUMBRAVA SIBIULUI

Mihai Sofronie

Prezentarea în cadrul sectorului transporturi și comunicații din Dumbrava Sibiului a mijloacelor plutitoare pentru traversarea fluviilor și riurilor capătă o semnificație aparte, întrucât prin intermediul lor se înfățișează acea latură a civilizației care a favorizat în cel mai înalt grad circulația bunurilor materiale între zone cu economii diferențiate. Cele câteva zeci de exemplare aflate încă în state de funcționare amintesc de un fenomen semnalat pe teritoriul patriei noastre în secolele VI-X.)

Deși acum câteva veacuri existau și poduri fixe totuși în orinduirea feudală din motive strategice au prevalat cele mobile, deoarece apele curgătoare au jucat și un rol de apărare. Dintr-o relatare din prima jumătate a secolului al XVI-lea a sasului Reichersdorf trimis din Transilvania cu două misiuni în Moldova, pe vremea domniei lui Petru Rareș, reieșea preponderența acolo a podurilor umblătoare în locul celor stătătoare ca o măsură de precauție a locuitorilor, pentru a se evita unele atacuri dușmane prin surprindere.)

Cu toate acestea fluviile și riurile n-au constituit obstacole în promovarea legăturilor, chiar și atunci când se interpunea Dunărea. În decursul timpului podurile plutitoare au asigurat comunicațiile pe mai multe planuri între Dobrogea și celelalte țări române. Numeroasele tezaure monetare descoperite între Dunăre și Mare provenite din Țara Românească, Moldova și Transilvania atestă intensele schimburi comerciale. Voievozii Basarab I și Mircea cel Bătrîn și-au întins stăpânirea în Dobrogea.) În contextul aceluiași legături în secolul al XVIII-lea vite de-ale turcilor din Dobrogea pășunau în Bărăgan, iar păstorii transilvăneni își vinduseră produsele la negustorii din Constanța.) Oierii transilvăneni își iernau turmele în Dobrogea, mulți dintre ei statornicindu-se acolo.)

Transportarea intensă a bunurilor de pe un mal pe celălalt reclama mijloace adecvate pentru traversarea Dunării, deși în împrejurări de forță majoră

1) P. P. Panaitescu, *Introducere în istoria culturii*, București, 1969, p. 91,155

2) Const. C. Giurescu, *Contribuțiuni la istoria științei și tehnicii românești în secolele XV — începutul secolului XIX*, București, 1973, p. 14.

3) Const. C. Giurescu, *Știri despre populația românească a Dobrogei în hărți medievale și moderne*, Constanța, f. a., p. 11—16.

4) G. Vâlsan, *Mocanii în Dobrogea la 1845 în „Grai românesc”, II, nr. 3*; Andrei Vereș, *Păstori ardeleni în Moldova și Țara Românească până la 1821*, București, 1927, p. 77; I. Haseganu, *Mărginenii în viața economică a Transilvaniei și a vechiului regat*, Brașov, 1941, p. 52.

cauzate de trecerea trupelor cu ocazia unor expediții militare, împărății au recurs la poduri fixe prin legarea vaselor cu odgoane.⁵⁾

Dacă în trecut fenomenul podurilor plutitoare a fost generalizat pe tot întinsul patriei noastre, în epoca contemporană îl întâlnim din ce în ce mai rar. În funcție de lățimea apei au existat două sisteme de traversare. Pe cînd în primul caz podurile plutitoare erau puse în mișcare pe rîuri de curent, glisînd scripetele pe odgon sau cablul întins între cele două maluri, în a doua ipostază traversarea fluviului avea loc după un alt principiu, pe care îl vom descrie în cele ce urmează.

Prin Bacul de la Capidava s-a surprins un aspect mai evoluat în privința propulsiei și anume utilizarea zbatului spre deosebire de celelalte tipuri mai vechi, care pînă în preajma primului război mondial întrebuințau numai ramele. Zbatul (roață cu palete) cu un diametru de 1,75 m. era montat între cele două bărci, trecînd prin axul său un arbore coit. În partea opusă zbatului se afla cirna. Funcționarea avea loc în felul următor: prin învîrtirea arborelui coit de doi pînă la șase oameni bacul se deplasa jumătate de kilometru împotriva curentului, iar după aceea se cirnea la vale, de către proprietar, spre malul opus.⁶⁾

Bacul cu zbat achiziționat de Muzeul tehnicii populare a fost construit în 1928. Pe cele două bărci lungi de 10 metri există o platformă de șase pe șase metri, cu balustrade laterale, iar în față și-n spate sînt prinse câte două obloane ce permitau joncțiunea dintre pod și mal. Pentru asigurarea etanșității bărcilor și sporirea durabilității lor se călăfăluiau. Pînă în 1970, Bacul cu zbat de la Capidava a servit traversării Dunării (oameni, lemne, turme), fiind în acel an scos din uz.

Prin amplasarea exemplarului de la Capidava în sectorul transporturi și comunicații din Muzeul tehnicii populare se salvează încă un monument ce marchează o fază a progresului necentenit de pe tot întinsul României.

SCHAUFELRADFAHRE (ZUSAMENFASSUNG)

Die in der Abteilung für Transportmittel zur Schau gestellte Schaufelradfähre stammt aus dem Dorfe Capidava (Gemeinde Topalu, Kr. Constanța). Zwischen den beiden Booten befindet sich das „zbat“ genannte Schaufelrad, des durch eine Kurbelwelle in Bewegung gesetzt wird. Betrieben wurde die Fähre folgendermaßen: die Kurbelwelle wurde von zwei bis sechs Personen betätigt, um die Fähre ein halbes Kilometer flussaufwärts zu führen. Dann wurde sie der Strömung überlassen und durch ein Ruder ans andere Ufer gelenkt.

⁵⁾ D. Tudor, Podurile romane la Dunărea de Jos, București, 1971, p. 93, 197.
⁶⁾ Muzeul tehnicii populare din Dumbrava Sibului, Arhiva documentară, Dosar Bac cu zbat, Fișă descriptivă (H. Rușdea).

