

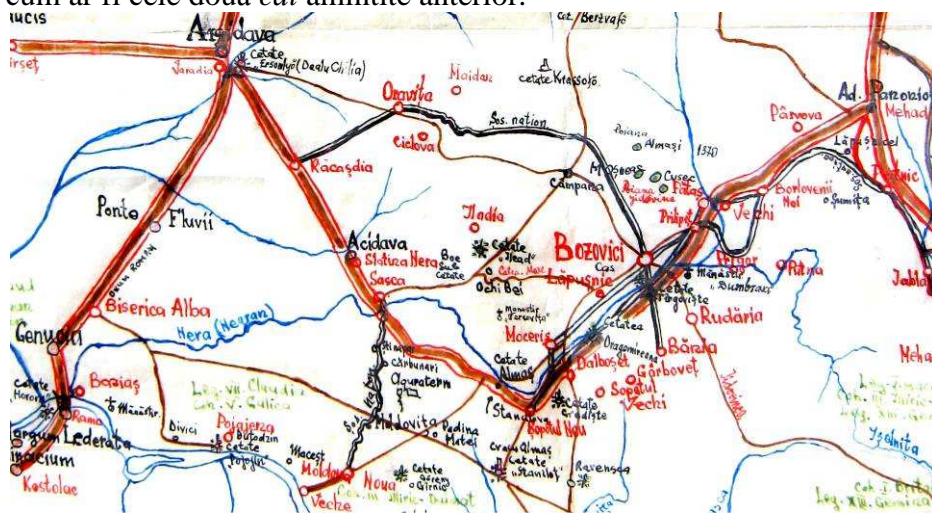
Drumurile Almăjului

Depășirea granițelor Țării Almăjului - o obsesie a almăjenilor - nu de alta, dar sentimentele de opreliște, de claustrare, de izolare, datorate creștelor munților care împrejmuiesc depresiunea, este un sentiment normal, mai ales dacă este condiționat și de dorința de cunoaștere, poate apoi, de afirmare, și de ce nu, de aventură.

Întrebarea este, câți dintre cei care părăsesc aceste locuri se vor mai întorce sau vor face, de acolo, de unde au plecat, ceva pentru *Vale*, vor lăsa o urmă, cel puțin într-una dintre *morțăriile* almăjene care, oricum, aproape că nu ne mai spun nimic; spre exemplificare, la Bozovici, există *Morțaria bătrână*, unde este și cimitirul eroilor (soldați sovietici, morți în cel de-al doilea război mondial – circa 200). Mai este cineva din Bozovici care știe unde i-au fost îngropați strămoșii acolo? Pe de altă parte, tradiția din Bozovici mai vorbește despre un cimitir în zona vis-a-vis de parc, un altul în zona Sorb și un altul, în zona Țăria, de unde începe cracul *Vârcipraului*. Oare urmașii celor plecați își mai amintesc câte ceva despre Almăj? Răspunsul este negativ și ca dovadă, nu avem nici prea multe amintiri despre foștii almăjeni, cei plecați, decât pe baza unor documente complementare scrise sau păstrate de alții. Putem spune, cu o strângere de inimă, dar poate și cu oarecare făloșenie, că Țara Almăjului reprezintă o pepinieră de cadre pentru oriunde și aiurea!

Fără a nega importanța comunicării cu vecinii, era nevoie de o cale sau chiar mai multe căi acces sau evadare! Termenul *cale* nu există în Almăj decât, după cunoștința noastră, în două toponime: *Calea Șcirbinii*, la Bozovici și *Calea Mare*, la Lăpușnicul Mare, deci, în afara acestora, era nevoie de poteci și mai ales, de drumuri. Pentru un om de la munte, poteca nu trebuie să fie văzută, nu trebuie neapărat să o cunoști, ci trebuie doar să o simți pe unde vine și unde vrei să te ducă, și almăjenii au această calitate!

Dar totuși, mai trebuia ca și alții să circule prin Țara Almăjului; bănuim că dacii, fiind localnici, de bine de rău, se descurcau, dar romanii au trebuit să-și facă drumuri! Și inginerii lor, bine pregătiți din punct de vedere practic, dar și economic, au ales cea mai ieftină cale de traversare a Almăjului! Drumul a fost construit pe partea Munților Almăjului în raport cu *Niergăniul*, deoarece, pe cealaltă parte, terenul era instabil și aici, este vorba de Moceris, nume provenit de la *topilă* sau *mlaștină* (*mocirlă*), pârâul Lăpușnic - unul dintre pârâurile cele mai agresive din zonă, care a și fost primul curs de apă sistematizat de austrieci în Almăj; în ceea ce privește Bozoviciul, zona *Dealul Agreș*, *Dubaucea* și *Fața* sunt zone instabile (cu alunecări de teren), iar trecerea peste *Niergăni*, până la asfaltarea drumului național, se făcea înainte prin două poduri, urmată de o zonă, *Muscală* (mlaștină), până la crucea Băniei. Nu avem informații prea multe asupra altor drumuri din acea perioadă decât poate, cel mult, prin toponime, cum ar fi cele două *căi* amintite anterior.



Drumuri romane (după o hartă întocmită de Vazu Spârger în 1932)

Perioada ulterioară romanilor este și mai confuză în privința datelor; se pare că regele Carol Robert de Anjou a trecut prin Craina, Mihai Viteazul ar fi trecut prin Almăj etc. ..., oare pe unde?

Primele hărți care fac referire și la Țara Almăjului apar după 1500 însă nu conțineau și căile de comunicație; prima hartă pe care am găsit-o cu referiri și la drumuri este *Banat Josephinische Landaufnahme* pg. 182, apărută înainte de 1800, din care am extras zona Bozovici. Să vedem, ce concluzii am putea trage pe baza acestei hărți.

Satul era situat pe un deal, în *Golibreg* și respectiv, în *Luncaviș* (zona dintre cele două străzi, acum cu sens unic). În centru, era construită cazarma Mariei Thereza și este marcat o biserică și un cimitir, aproximativ vis-a-vis de actualul parc. Pârâul care venea dinspre Golibreg, și acum trece pe strada laterală procuraturii, pe atunci, trecea prin centru și se vărsa aproape de podul de peste Miniș.

Drumul care venea de la Prilipeți, pe traseul actual (1), trecea prin centru, ocolea cazarma, după care traversa imediat Minișul în zona *Ulian* (se pare că și peste Miniș erau câteva case), pentru a reveni pe partea stângă, undeva în zona *Brutăriei* (2). Imediat după trecerea peste pindenul din *Dol*, drumul traversa din nou Minișul pentru a ocoli *Costolul*, stâncă practic "prăbușită" în râu, și revenea pe stânga, la *Moara Dosolii* (3). După o nouă traversare, neexistând *podul Gaberii*, drumul urca peste pindenul de la actualul pod și trecea din nou râul, după *lunca Neagului* (4). În continuare, până la *podul Tăriei* (5), drumul păstra traseul de azi însă, mai sus, mai existau o serie de traversări și se oprea, undeva înainte de *Bigăr*, fiind continuat de drumul spre *Gosna* (7).

De la podul Tăriei se forma un nou drum, care, în zona lacului de pe *Tăria*, se unea cu un drum care venea dinspre Prilipeți și celelalte sate din zona estică a Almăjului (6); după circa un kilometru, drumul părăsea albia pârâului și urca pe *dealul Soacei*, spre *Șancea*, într-un loc unde și azi se mai ghicesc urmele serpentinelor, loc care are ca toponim, *Drumul Orăviței*. Undeva, în zona *Dealului Lung*, drumul se bifurca (7), unul urmând creasta muntelui, celălalt coborând la *Șărântătac*, pentru ca, după aceea, să se reunească și să coboare undeva pe *Valea Poneasca* (8), de unde se continua cu *Drumul Pemilor* spre *Brădet*, apoi la *Oravița*.

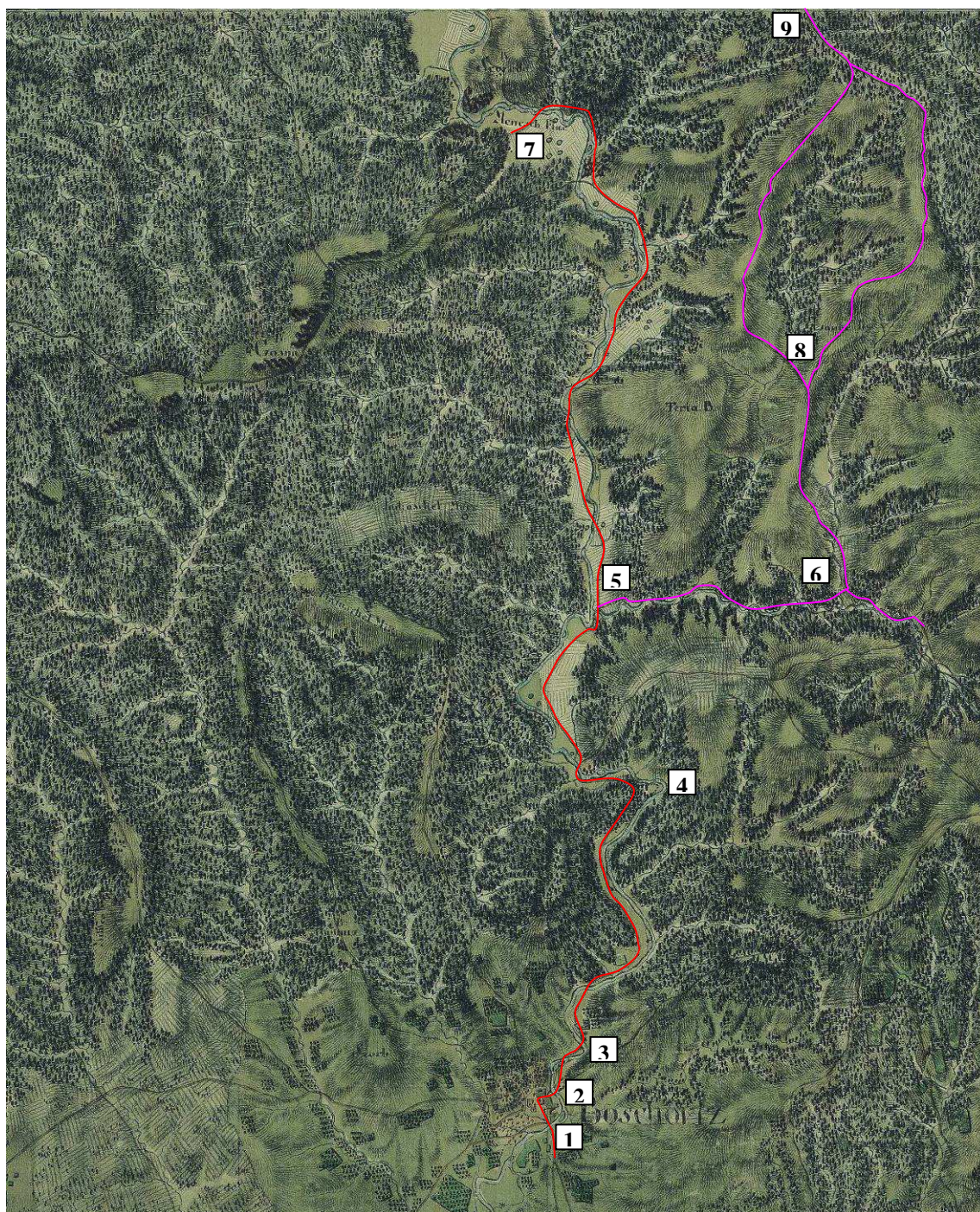
Spre Oravița mai exista un drum, de la Lăpușnic, vechea *Cale Mare*, prin *Ilidia*, însă acest drum nu era folosit de cei din estul Almăjului deoarece între Bozovici și *Poiana Roșchii* / *Valea Scocului* nu era decât pădure (*Lizvarul* sau *Șăstul*, în prezent, izlazul din spatele *cununii Gosna* care s-a format prin 1910, în urma defrișării pădurilor seculare).

Însă în perioada la care ne referim, nu legăturile cu Oravița erau importante; din punct de vedere militar, administrativ și religios, deci implicit și economic, mai importante erau legăturile inter-almăjene sau cele cu *Caransebeșul*, *Biserica Albă* sau *Vârșețul*, *Mehadia* și *Orșova*. În principiu, aceste legături aveau la bază vechile drumuri romane.

Din punct de vedere istoric, Almăjul a aparținut Banatului de Severin, inițial cu sediul la Turnu Severin, dar cel mai mult, la Caransebeș. Religios, sediul episcopiei era la Vârșeț, apoi la Caransebeș, mai târziu apare și protopiatul Mehadiiei. După cucerirea Ungariei de către turci și formarea pașalâcului de la Timișoara, Almăjul are un statut destul de incert, fiind când în voivodatul Ardealului, când ținut turcesc. O dată cu reînceperea războaielor dintre Austria și Turcia, aproape 100 de ani - aproximativ între 1700 și 1800, Țara Almăjului devine un teatru de război, fiind ocupată alternativ, când de austrieci, când de turci.

În anul 1754 a apărut „*Militärgrenzrechte*” prin care se stabilea legislația de drept comun în graniță. În această epocă s-a început construirea unor cazărmi în graniță, la Caransebeș și Bozovici. La 18 Aprilie 1768, împăratul Iosif al II-lea a ordonat ca organizarea milițienilor grăniceri să se extindă și peste satele de la Jupalnic – Mehadia - Caransebeș, până la Marga. Cu organizarea milițienilor, împăratul a însărcinat pe colonelul baron Papilla, dar acesta a întâmpinat mari dificultăți la organizarea „*Batalionului românesc*” cu sediul în Jupalnic, apoi în Mehadia.

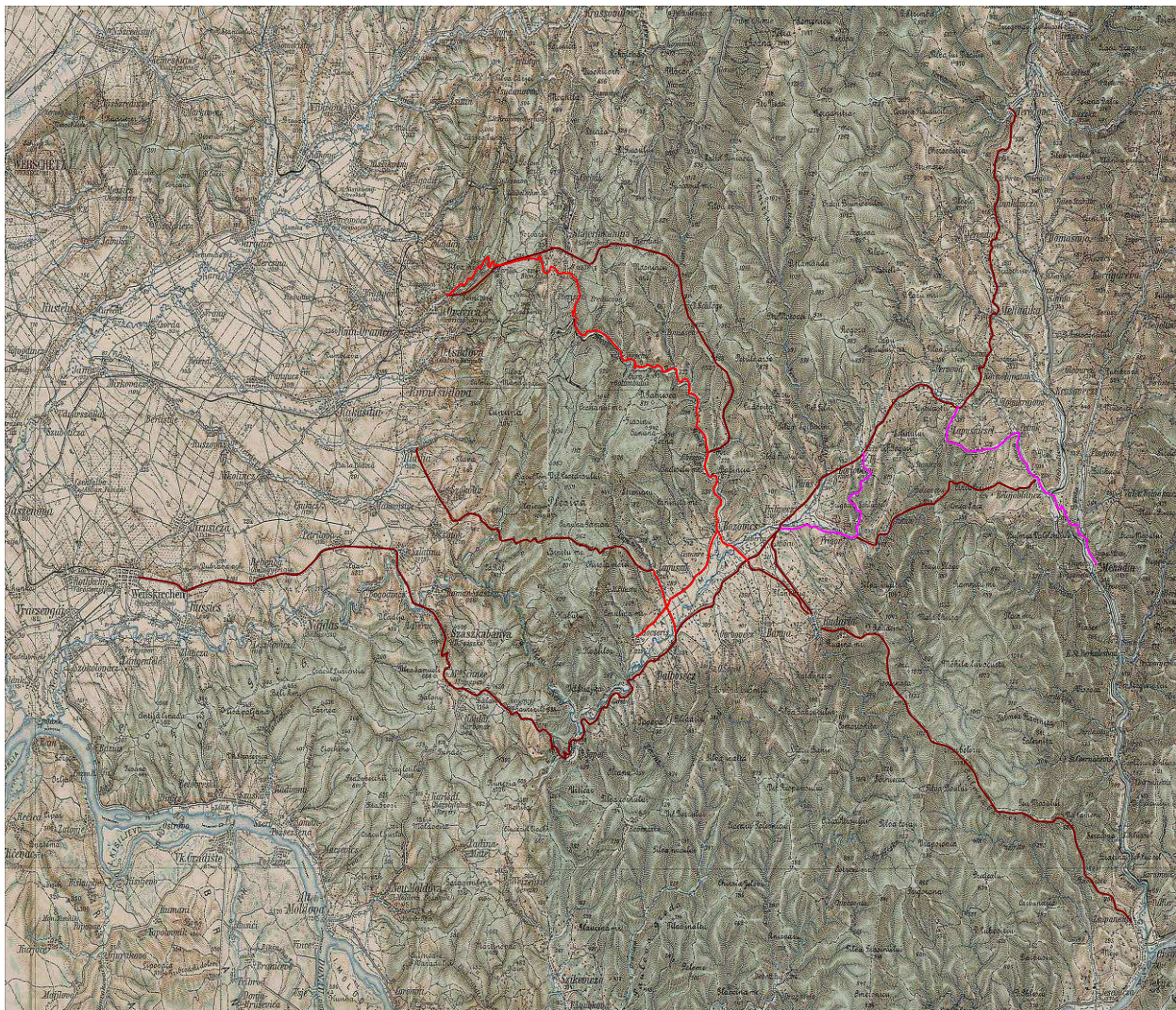
La batalionul românesc s-au alăturat, în anul 1773 și satele de pe Valea Almăjului și alte regiuni. Mai târziu, în anul 1775, acest batalion s-a contopit cu Regimentul iliric cu sediul în Biserica Albă, devenind „Regimentul româno-iliric”, format din 16 companii.



Harta Banat Josephinische Landaufnahme pg.182, (detaliu Bozovici)

O lege fundamentală a graniței, a fost elaborată la 7 August 1807, cu numele „Grundtsetze für Militärgrenze”, în baza căreia s-au fixat drepturile și obligațiile grănicerilor români, apoi, la 1 Noiembrie 1838, s-a înființat Regimentul româno-banatic Nr. 13, cu sediul în Caransebeș, care s-a desființat la 31 Octombrie 1872, când s-a transformat în Regimentul de infanterie Nr. 43, mutat și la Biserica Albă, în care erau înrolați, în special, foștii grănicerii români. Acest regiment s-a desființat în anul 1918, când s-a transformat în regimentul Nr. 96 Infanterie al Regatului României (în apropiere fiind și Regimentul Nr. 94 Infanterie, cu sediul la Orșova), regimente în care au făcut armata majoritatea almăjenilor.

Din cele expuse rezultă și localitățile cu care comunicau almăjenii, respectiv drumurile prin care cei din exteriorul Almăjului puteau veni în contact cu almăjenii.



Hartă austriacă din 1820 cu marcarea cu linie maro a drumurilor dinainte de 1800

Astfel, drumul din Almăj spre Caransebeș urma vechiul drum roman care traversa Nera la Prilipeți și la Pătaș - Borlovenii Vechi, trecea peste *Țărova* și înainte de a ajunge la Lăpușnicel (sau a intra pe cheile Globului Craiovei), se îndrepta spre Mehadica (*Megica*), ajungea aproape de Verindin și cobora la Teregova, de unde se continua spre Caransebeș.

Spre Iablanița – Mehadia, vechiul drum trecea pe lângă satul Putna, ocoala *Belcovățul*, la sud de Șumița și cobora la Iablanița, de unde, peste *Strajița*, se ajungea la Mehadia (*Megia*).

Înspre Orșova, exista un drum de creastă care pornea de la Rudăria, pe sub *Rugina Mare* și *Iovârnata*, trecea peste *Cherbileț* și continua pe culmea *Dragovii*, apoi *Teiul Moșului*, după care cobora la Jupalnic.

Drumul spre Biserica Albă și Vârșeț poate rămâne cel mai fidel, ca traseu, vechiului drum roman; iese din Almăj la *Buceaua* și se transformă în drum de creastă până în zona Cărbunari - Ștenăpări, de unde coboară la Sasca și se continuă spre Slatina - Nera. Drumul a fost folosit și de austrieci pentru transportul mangalului produs de *bufeni* și folosit la furnalele pentru extragerea cuprului de la Sasca și Oravița; este primul drum “modernizat”, în sensul că a fost pavat cu piatră de râu ovală (*floaștăr*), în timpul Mariei Tereza, pavaj care, pe porțiuni, mai poate fi văzut și astăzi.

Un drum foarte vechi și se pare că destul de important pentru turci, a fost *Calea Mare*, care pornea din Lăpușnicu Mare, peste *Dealul Nebunul* (*Cornilor*, după hărțile austriece), pe sub *Vârful Pleșiva* și cobora la *Socolari/Ilidia*.

Dupa *Wikipedia*, în urma războaielor turco-austriece din secolul 18, Bozoviciul devine un centru tot mai important în Valea Almăjului, mai ales din punct de vedere militar și economic. De aceea, autoritățile au fost interesate și de starea drumurilor. În anul 1722 a început lărgirea și amenajarea drumului care lega Bozoviciul de Mehadia, iar în anul 1736 s-a început construcția șoselei care făcea legătura dintre Bozovici și Oravița. Toate aceste lucrări de amenajare a drumurilor s-au făcut cu munca locuitorilor din zonă, dar în urma războaielor cu turcii dintre anii 1737-1739, lucrările se sistează.

După 1800, reîncepe construcția drumurilor în Almăj. Astfel, în 1830 se face drumul din „*Cheia Prigorului*” de către soldații grăniceri, sub conducerea personală a comandantului regimentului, colonelul Drasanovici. Șoseaua Bozovici – Anina, realizată după proiectul sublocotenentului Cojocariu, originar din Bozovici, a fost începută mai târziu, în anul 1847 și a fost dată în circulație în 1860; a fost construită de firma "FEITH UND FRITZ" din Biserica Albă, cu sprijinul almăjenilor.

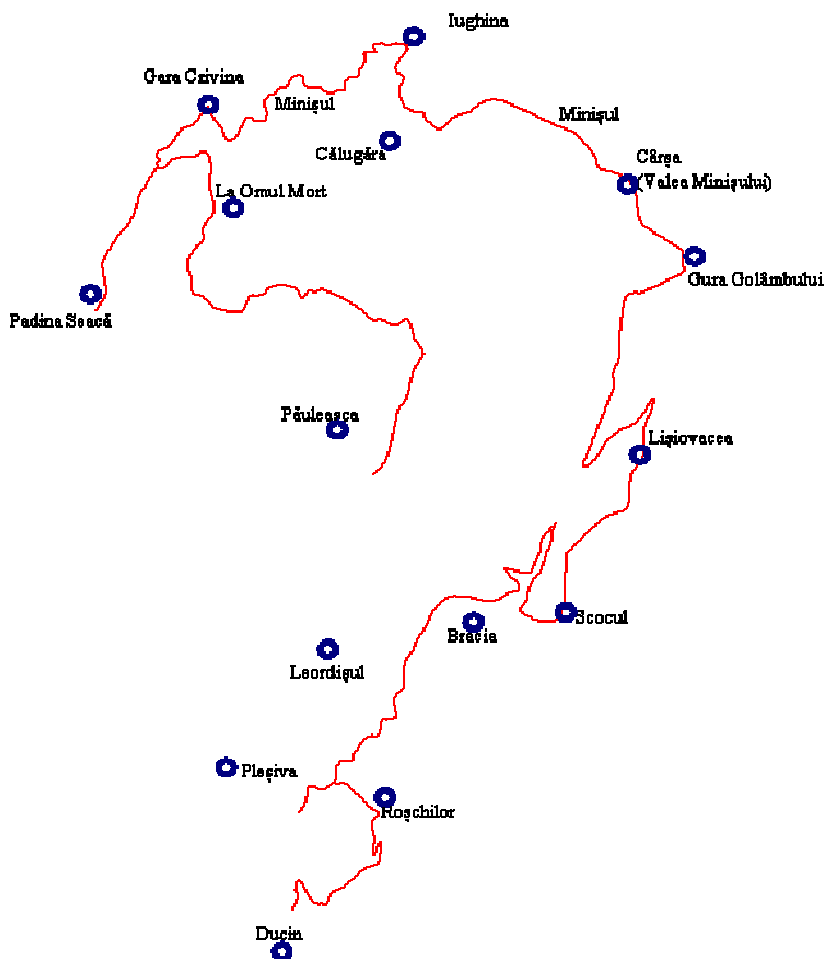
Dar să vedem ce s-a întâmplat, în continuare, cu căile de comunicație din Almăj. Aflăm din ziarul *Vestul României*, Anul I, nr.26 din 14 sept.1923, articolul cu titlul “Noui linii ferate în Ardeal și Banat” pe care îl redăm integral:

Consiliul de miniștri, în urma raportului d-lui general Traian Moșoiu, ministrul comunicațiilor, a aprobat construirea următoarelor linii ferate în Ardeal și Banat: În Ardeal, construirea liniei ferate Vașcău—Hălmațiu. În Banat, construirea liniilor ferate Caransebeș—Reșița și Baziaș — Bozovici — Iablanița. Cheltuelile necesare la construirea acestor linii vor fi prevăzute în budgetul anului 1924 când vor începe lucrările. Importanța acestor linii ferate este de-ajuns cunoscută Ardealului și Banatului. Prima linie, Vașcău — Hălmațiu desăvârșește proiectul de a uni Oradea-Mare cu Oltenia prin Vașcău — Hălmațiu — Brad — Deva. A doua linie, Caransebeș — Reșița, unește cea mai importantă regiune industrială a țării de principala arteră de cale ferată București — Timișoara. În sfârșit, a treia linie, Baziaș —Bozovici - Iablanița, pe lângă că unește postul nostru de frontieră de la Dunăre, Baziașul, de aceeași arteră principală de cale ferată, București — Timișoara, străbate cea mai bogată regiune a țării în aur, asbest, aramă și cărbuni, regiune greu de exploatat până acum mai intens din cauza lipsei de comunicație cu ea.

Din păcate sau poate din fericire, visul almăjenilor de a avea o cale ferată, nu s-a realizat. Au existat doar căi ferate forestiere; astfel, aflăm de pe *Blogul lui Mircea Rusnac*, în articolul “Căi ferate forestiere în Banat”, câteva trasee care ne privesc, pornind de la Anina:

Anina (km 0) – Crivina (km 20), cu ramificațiile: km 19,5, Crivina – Ogașul Miniș (4 km), construită în 1908 și folosită până în anul 1931; km 20, Crivina – Mândrișag (4 km), 1908-1931; km 20, Crivina – Iudina (Iughina?) (km 4) – Călugăra (km 6) – Varnița – Plavi (km 8) – Cârșă (denumirea veche a cătunului Valea Minișului - km 9) – Valea Minișului (km 10) – Săliște – Gura Culumbului (Golâmbului?) (km 11,8), 1910 - 1971.

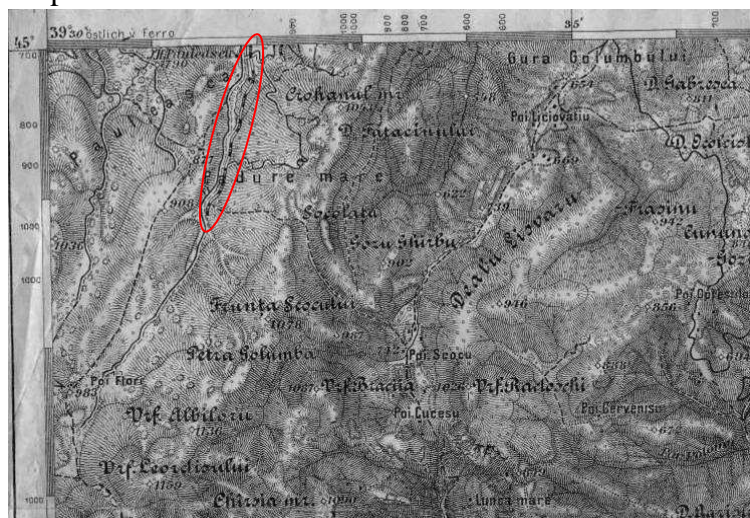
În aceeași lucrare se precizează: *referitor la aceste linii din zona Aninei, Ion Păsărică scria în 1935, în Monografia Uzinelor de Fier și Domeniilor Reșița și frumusețea naturală a împrejurimilor, București, că linia Anina - Pauleasca a fost construită în 1908 exclusiv pentru exploatarea silvice. Avea ecartamentul de 700 mm și lungimea în acel moment, fără ramificații, de 32,5 km. ... Tot Păsărică amintea următoarele ramificații: Crivina – Cârșă – Gura Golumbului de Jos la km 19,1, construită în 1911, pentru a servi și fabricii de distilare a lemnului de la Cârșă. Avea lungimea de 15,8 km. (p. 57), Gura Golumbului de Jos – Șoseaua lui Iacob – Pleșiva continua linia anterioară, fiind construită în 1925. Avea 18,8 km lungime. (p. 58). Mindrișaga se ramifica de la km 20,1 al liniei Anina – Pauleasca, având lungimea de 5,1 km. Fusesse construită în 1915. (p. 58). Consemnăm totuși, că într-o hartă militară austriacă din 1880-1890, este deja consemnată calea ferată din zona Păuleasa.*



Calea ferată din nordul Almăjului (după o hartă militară română, actualizată în 1938)

Vă redăm și o situație a căilor ferate înguste din Munții Aninei, așa cum rezultă dintr-o hartă militară română, reactualizată în anul 1938 (v. <http://earth.unibuc.ro/index.php>).

Unele porțiuni ale terasamentelor fostelor căi ferate forestiere mai pot fi văzute și astăzi (pe valea Minișului și pe Valea Scocului, până spre Moceriş), iar terasamentul dintre Crivina și Valea Minișului a fost folosit pentru instalarea unei conducte de apă care urma să aprovizioneze cu apă termocentrala de la Anina.



Calea ferată din zona Păuleasca (Hartă austriacă 1881-1882, detaliu)

În perioada anilor 1980, s-au făcut studii pentru realizarea unei căi ferate normale între Almăj și Dunăre și anume, pe *Valea Oreavița*, de la Șopotul Vechi la Berzasca (lungimea era de circa 25 km și necesita doar un tunel!).

Revenind la drumuri, sunt interesante câteva remarci făcute de-a lungul timpului, pe care le redăm integral. Astfel, P. Nemoianu, în revista "Țara noastră", anul VII, nr.30, 25 iulie 1926, precizează: *Județul Severin, după noua lui delimitare, nu are decât o singură șosea națională în stare relativ bună, aceea care îl străbate de-a-lungul și care abia la Caransebeș și Lugoj se mai ramifică și în alte direcțiuni. Până aci, la dreapta și la stânga ei, drumurile se găsesc într-o stare cum le descriese Iosif al II-lea, cu ocazia primei sale călătorii prin Banat, în cadrele unui memoriu adresat mamei sale, Maria Terezia; „ (drumurile) le creează natura, lumina le-o dă soarele, luna și stelele”...*

Un asemenea drum ne conduce în direcțiunea opusă cu Valea Iepii, înspre Valea Almăjului care, începând la nord de Mehadia, se întinde și se pierde în șesul Bisericii-Albe, pe teritoriul actualei Iugoslavii. Cum vedem, este o regiune pe cât de întinsă, pe atât de izolată. În afară de drumul plin de riscuri ce pleacă din Mehadia și corespondentul său de la celălalt capăt al văii, din altă parte nu este accesibilă. Această împrejurare a determinat stăpânirea românească, ca din primele zile ale instituirii, să se gândească la construirea unei șosele moderne, care să evite marile obstacole ale naturii. De cinci ani de zile se lucrează la acest drum și tot nu se știe când se va isprăvi, deși în mai multe rânduri a fost inaugurat cu „răchie prefriptă” de Almăj, preamărindu-se munca „dezinteresată” a cutărui deputat. Acest drum, care pornește din comuna Iablanița, trecând prin Petnic – Globu Craiova și ieșind la Lăpușnicel, fără să urce câtuși de puțin, - odată isprăvit, ar deschide o nouă epocă în viața Almăjului, dăruit de natură cu bogății imense. Până și cel din urmă țăran este convins de acest adevăr, astfel încât locuitorii din partea locului depun toate stăruințele pe lângă noii pețitori întru deputăție, pentru ca lucrarea începută să fie dusă cât mai curând la bun sfârșit. Dar lozinca noastră fiind să nu facem niciun fel de promisiuni riscante, n-am putut să precizăm nimica. Le-am pus în vedere toată munca noastră, juruind să nu descindem la țuca caldă până când șoseaua nu va putea fi predată efectiv circulațiunii.

I. Clopoțel, în revista „Societatea de mâine”, anul IV, nr. 46-47-48, 1927, consemnează: *Între Caransebeș și Iablanița, pe străvechiul vad care a legat totdeauna provincia Olteniei de banatul (banat = provincia guvernată de un ban ca acela al Craiovei) Severin, automobilul aleargă pe șoseaua lucie și sprijinită de zidăria solidă de pe malul Timișului, iar alături se strecoară pe coaste înalte, prin tuneluri dese și peste poduri, drumul de fier care a necesitat lucrări ingineresti monumentale. Toată vremea ești încântat de știința omenească ce ți-a făcut posibilă străbaterea asta ușoară a obstacolelor naturii.*

De îndată însă ce treci de Iablanița și apuci spre apus în Valea Almăjului, redevii fiu al naturii, drumurile sunt stricate de ploi, de abia înaintezi din cauza podurilor mizerabile din toată regiunea. S-a dus civilizația. Vai de arcurile automobilului. Suntem iarăși sub imperiul carului cu boi: De la Gârbovăț la Șopotul vechi am făcut drumul pe picioare.

După ce am cutreierat Țara Almăjului în toate direcțiile a sosit și ceasul plecării. Din Bozovici, parcurgem valea Minișului în valurile căruia strălucea odată aurul minelor în exploatare. Prin poieni splendide, prin strâmtori în care rânjesc pietrele roșii ale stâncilor goale și îndrăznețe, suntem în sfârșit la hotarul „Reșiței” - societatea uriașelor uzine și domeniilor cu o suprafață de aproape 300 mii jugăre cadastrale (având pe teritoriul său cam 80.000 de țărani români).

P. Nemoianu, într-un studiu despre Almăj, publicat în revista „Țara noastră”, Anul IX, no.36, no.37 și no.38, 1928, arată că: *Din punct de vedere al comunicației, situația din aceste părți nu s-a schimbat de pe vremea strămoșilor noștri romani. Cam aceleași drumuri leagă Valea Almăjului de restul Banatului, în cele patru direcțiuni principale, în felul cum au fost trasate de străbunii noștri, dar într-o stare de întreținere care, desigur, ar indigna vechea administrație romană. Spre răsărit are vechiul drum ce iese la Iablanița, pe linia ferată Timisoara-Orșova care, încălecând înălțimea Calvei între Petnic și Lăpușnicel, este cel mai*

primejdios drum ce a servit vreodată pentru transportul oamenilor. Acesta nu se îmbunătățește decât din grația naturii, dincolo de comuna Lăpușnicel, unde, coborând de pe înălțimi, șerpuiește de-a lungul unor văi întortochiate, cu un terasament tot atât de neglijat, dar fără prăpăstii de cele două laturi. Ca și în vechime, acesta este drumul comercial al Almăjului, care mijlocește legătura cu drumul de fier, cu centrele de desfacere a produselor sale și de aprovizionare, care sunt Caransebeșul și T. Severin. Un alt drum, tot atât de impracticabil, are Almăjul și la celălalt capăt al său, care se ramifică spre sud (Moldova-veche) și spre vest (Sasca-montană), iar un al treilea, mai bine zis al patrulea, ceva mai bunicel, dar lung și greu, care îl leagă cu Ștaierul – Anina – Oravița, de care se servește mai ales din punct de vedere administrativ.

Această neglijență multiseculară a determinat prefectura românească a județului Caraș-Severin să se gândească, din chiar primele zile, la construirea unei șosele moderne, cel puțin în direcțiunea principală, spre calea ferată. Acest nou drum ar porni din comuna Iablanița și trecând prin comunele Petnic – Globu-Craiova, ar ieși la Lăpușnicel, evitând înălțimea prăpăstioasă a Calvei, și ar deschide, desigur, o nouă epocă în viața Almăjului, scoțându-l la aer și lumină. Dar lucrările începute acum opt ani n-au încă nicio șansă de a fi terminate. După ce șoseaua a fost inaugurată de vreo două - trei ori, cu „răchie prefriptă” de Almăj, în lipsa de credit, lucrările s-au întrerupt, lăsând ca natura să șteargă și primele încercări tehnice întreprinse împotriva suveranității ei.

În loc de concluzii, vă prezentăm câteva vederi reprezentative pentru șoseaua Bozovici - Ștaier, majoritatea făcute înainte de 1910, împreună cu o localizare aproximativă a acestora, pe o imagine Google.



Imaginea Google



1. Coama Leului, înainte de a ajunge la Bigăr (vedere dinspre Bozovici)



2. Cascada Bigăr



3. Găurile (peșterile) lui Miloi, în apropiere de Gura Izvorului



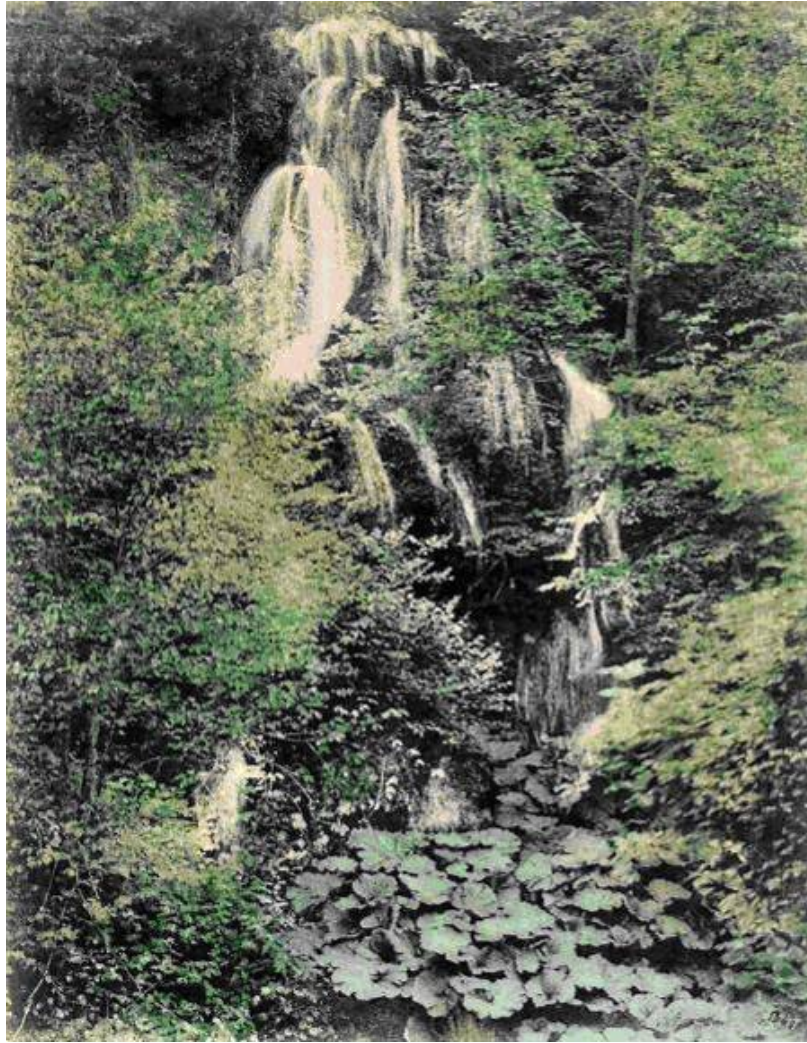
4. Gura Golâmbului (unde se află acum Lacul de acumulare)



5. Valea Minișului (Cârșă, Firmă) cu distileria



6. Cascada din amonte de Valea Minișului și calea ferată îngustă



7. Cascada din amonte de Valea Minișului



8. În apropiere de Iughina, unde drumul se desparte de valea Minișului și urmează pârauului Ștaier (pe malul stâng se afla calea ferată îngustă, iar în stâncă, deasupra căruței, este încastrată o construcție metalică pentru linia de telefon – acel x)