



Proiect cultural inițiat de către:

ULBS

Universitatea "Lucian Blaga" din Sibiu

derulat prin:



Acțiune cofinanțată de Consiliul Local Sibiu
și Primăria Municipiului Sibiu
Agenda culturală 2016



*Traditionelle
Fortbewegungsmittel –
von der Erhaltung des
Kulturerbes zur Bekanntmachung
desselben: Digitalisierung
zwischen Notwendigkeit und
Herausforderung*

http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind_prin_Sibiu/

Acțiune cofinanțată de Consiliul Local Sibiu și Primăria Municipiului Sibiu Agenda culturală 2016



Projekt der Universität „Lucian Blaga“ Hermannstadt/Sibiu,
ausgeführt durch die Universitätsbibliothek



teilfinanziert vom Lokalrat und dem
Bürgermeisteramt des Munizipiums
Hermannstadt/Sibiu, im Rahmen der
Kulturagenda 2016.

Einleitung

In der vorliegenden Publikation wurde ein Teil des Materials ausgewertet, das während der Durchführung des Projekts *Traditionelle Fortbewegungsmittel – von der Erhaltung des Kulturerbes zur Bekanntmachung desselben: Digitalisierung zwischen Notwendigkeit und Herausforderung* zusammengetragen wurde. Das von der „Lucian Blaga“-Universität Hermannstadt/Sibiu vorgeschlagene und vom Lokalrat und dem Bürgermeisteramt Hermannstadt/Sibiu im Rahmen der *Kulturagenda 2016* (Agenda culturală 2016) teilfinanzierte Projekt wurde durch Angestellte der Universitätsbibliothek in der Zeitspanne von April bis November 2016 zur Durchführung gebracht.

Mit ausschließlicher Bezug auf das Munizipium Hermannstadt/Sibiu wurde einer der vier Grundpfeiler der Zivilisation, nämlich die *Mittel der Fortbewegung*, untersucht und wie folgt ausgewertet (die drei restlichen Pfeiler sind *Nahrung*, *Wohnung* und *Kleidung*): es wurde eine *Internetseite* und eine *digitale Bibliothek* erstellt, Wanderausstellungen mit digitalisiertem Material veranstaltet sowie eine ausführliche Studie zur Geschichte, Entwicklung und Diversität der Fortbewegungsmittel erarbeitet.

Da sich das Projekt auf Hermannstadt/Sibiu bezieht, ist es angebracht, eingangs auf einige wichtige historische Daten hinzuweisen. Die älteste schriftliche Urkunde, in der Hermannstadt/Sibiu erwähnt wird, ist von Papst Coelestin III (1191–1193) in Rom *im ersten Jahr unseres Pontifikats* ausgestellt und auf den 20. Dezember 1191 datiert (Dumitrescu-Jipa, Nistor, 1976: 27-28). In einer Urkunde aus dem Jahre 1223 erscheint der Name der Siedlung als *Villa Hermanni*, Name, der ins Deutsche übersetzt, Hermannstadt ergab (Documente, 1975: 199-200), während vom lateinischen *Cibinium* der rumänische Name der Stadt, *Sibiu*, abgeleitet wurde.



Str. Regina Maria — Königin Maria-Gasse — Mária királyné-utca

Colectionar: Cristina Pârvu

Als städtisches Gefüge, das 1458 bereits 896 Haushalte verzeichnete, und 1510 1311 Wohnhäuser zählte, benötigte Hermannstadt schon früh ein gut artikuliertes Verkehrssystem, das die charakteristischen Mittel der Zeit benutzte. Schlagen wir einen Bogen über Jahrhunderte und durchblättern die *Siebenbürger Zeitung* aus dem Jahre 1784, so fällt uns die Artikelserie *Historisch-Topographische Beschreibung der Königlichen freien Haupt-Hermannstadt* auf, die von Juni bis September (in den Ausgaben 52-71 und 74-76) veröffentlicht wurde. Diese enthält Informationen in Bezug auf *die geographische Lage der Stadt, ihre Gründung, die Verteidigungsanlagen, die öffentlichen Gebäude und die Lehranstalten* (Lungu, Popa, 2015: 19). In dem von Martin Hochmeister herausgegebenen Kalender *Hermannstadt im Jahre 1790* wird angegeben, dass 1.145 Häuser in der Innenstadt und 492 in den Vorstädten gezählt wurden, während sich die Einwohnerzahl auf 14.000 Seelen belief. Der Verfasser fügte aber hinzu, dass *infolge des Krieges* (der russisch-türkische Krieg von 1788-1789, in dem die

christlichen Länder Österreich und Russland gegen den Halbmond gezogen waren) zahlreiche habsburgische Beamte nach Hermannstadt gekommen waren, so dass die Einwohnerzahl in der Innenstadt auf 16.000, nämlich 2374 Familien, und 866 in den Vorstädten geschätzt werden konnte (Lungu, Popa, 2015: 21).

Dem Kalender von 1790 können auch wertvolle Daten zur ersten Erweiterung der Stadt entnommen werden, Erweiterung, die insbesondere für die rumänische Bevölkerung von Bedeutung war. Als der künftige Kaiser Josef II (1780-1790) 1773 zum ersten Mal Siebenbürgen besuchte, erteilte er die Erlaubnis, dass sich die Stadt, die noch in ihren Befestigungsmauern eingeschlossen war, vor dem Heltauer Tore ausdehne. Das Terrain wurde parzelliert, und bald entstanden dort Gebäude und Gärten. Das Viertel, das nach dem Kaiser *Josefstadt* benannt wurde, erlebte im letzten Jahrzehnt eine beeindruckende Entwicklung, wie Hochmeister feststellen konnte (Lungu, Popa, 2015: 21).

Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Stadt, die auf 18.000 Seelen angewachsen war, imstande, sich den Herausforderungen, die ein immer reger werdender Verkehr mit sich brachte, zu stellen (Popa, 2010: 63, Fn.159). Im 19. Jahrhundert öffnete sich die alte Festung und wuchs über ihre Befestigungsmauern hinaus, ein Prozess, der jedoch mit der Abtragung des einstigen defensiven Systems einherlief: 1852 wurde die Bastei vor dem Sagtor/Poarta Turnului abgetragen, 1857 das Burgertor/Poarta Ocnei, danach die Bastei vor dem Burgertor, gefolgt vom Mauerabschnitt zwischen dem Stadttheater und der Kaserne vor dem Heltauer Tor.

Am Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts kam es dann zur Parzellierung und Bebauung größerer Grundstücke: 1891 der Hallerwiese (in der Gegend der heutigen Straßen Blaga und Noica; 167 Baugründe, deren Verkauf 1893 begann – Klein, 2010), 1892 der Konradwiese (Piața Cluj) und 1898 des Binderischen Grundes, dessen Parzellierung bereits 1899 abgeschlossen war (Moldovan, 2009: 22).

Während des 20. Jahrhundert entwickelte sich die Stadt in beschleunigtem Rhythmus weiter. Infolge der 1925 verabschiedeten *administrativ-städtebaulichen* Gesetzgebung erhielt Hermannstadt/Sibiu 1928 einen *Systematisierungs- und Wachstumsplan*. In der Einleitung dieses visionären Dokuments werden die allgemeinen Prinzipien aufgezählt, die bei seiner Erstellung Beachtung fanden, nämlich *Verkehr, Hygiene, Wirtschaft und Ästhetik*. Zu diesem Zeitpunkt hatte Hermannstadt/Sibiu etwa 45.000 Einwohner, doch wurde ein Anwachsen auf 100.000 in Aussicht gestellt. Dem Plan zufolge sollte der historische Stadtkern, mit seinen laischen und religiösen Institutionen, weiterhin das Zentrum der Repräsentation und des Handels sein, die Industriezone sollte sich im Nordosten, jenseits der Eisenbahnlinie und jenseits des Zibins, entwickeln, während im Osten Wohnviertel mit kleinen Häusern, Höfen und Stallungen geplant waren. Im Südwesten, dem Jungen Wald zu, war das Anwachsen der Stadt durch Viertel mit gehobenem Standard angedacht, nämlich Villen und Häuser für Beamte, Offiziere u. a. (Moldovan, 2009: 23).

In Bezug auf das wirtschaftliche Wachstum Hermannstadts/Sibiu soll noch darauf hingewiesen werden, dass nach der Mitte des 19. Jahrhunderts eine Reihe von Industriebetrieben errichtet wurden: die Riegersche Maschinenfabrik (1868), die Kesselfabrik (1873), die Lederfabrik (1890), Die Waagenfabrik (1897) u.a., deren Entwicklung durch die Verkehrsinfrastruktur begünstigt wurde – sowohl durch das Straßennetz als vor allem durch das Eisenbahnnetz. Die Bahnstrecke Hermannstadt/Sibiu–Kleinkopisch/Copşa Mică wurde 1872 dem Verkehr übergeben. (Moldovan, 2009: 31).

Das Pferd, Transportmittel und Partner der Freizeitgestaltung

Im Allgemeinen wird angenommen, dass das Reiten ein Mittel zur Entspannung sei, zum Entdecken von schönen neuen Orten, neue Erfahrungen zu machen und vor allem einen neuen Freund zu gewinnen. Das Verhältnis zwischen Mensch und Pferd ist sehr alt und führt zurück ins Dunkel der Vorgeschichte. Während des Mittelalters vertiefte sich die *Symbiose* zwischen dem edlen Ritter und seinem Reittier, und daraus entwickelte sich die Reitkunst. Dieses war die Zeit, in der nicht vom Krieg, sondern von der Kunst der Kriegsführung, und nicht vom Reiten, sondern von der Reitkunst gesprochen wurde. Desgleichen sprach man nicht mehr von der Jagd, sondern von der Kunst des Jagens.

Für die Menschen näherer Jahrhunderte sowie für unsere Zeitgenossen bedeutet Reiten Reitsport, beziehungsweise die Fähigkeit mit einem Reitpferd korrekt umzugehen. Die soziale Schicht, die diese Kunst in hohem Maße pflegte, war der Offizierscorps, der in Transsylvanien bereits seit der habsburgischen Zeit gut vertreten war. Von Emil Sigerus erfahren wir, dass später, bzw. am 15. Mai 1891, das Militär den Reitweg im Erlenpark bis zum Stern hergestellt hat (Sigerus, 1930: 54). Der Offizierscorps der Garnison Hermannstadt war so bedeutend, dass am 27. Juni 1928, bzw. am 28. Juni 1929 König Mihai und Königinmutter Elena an den Rennen der Kavallerieoffiziersschule teilnahmen. (Sigerus, 1930: 63).

Von Kutschen und Kaleschen



Gezähmte Pferde zählen zu den besten und nützlichsten Freunden des Menschen. Der französische Zoologe Georges Louis Leclerc Graf Buffon (1707–1788), bezeichnete die Zähmung des Pferdes als *großartigste Leistung des Menschen*.

Ogleich nicht endgültig geklärt ist, ob das Pferd zu den intelligenten Tieren zählt, steht fest, dass es extrem aufnahme- und kooperationsfähig ist, ein Grund weshalb es die Menschen von jeher geachtet und geschätzt haben. Im Laufe der Geschichte wurde es zu einer Vielzahl von Arbeiten verwendet: zum Ackern, zum Tragen von Lasten, zur Beförderung von Reisenden, zum Verfolgen des Wildes. Der Vierbeiner wurde desgleichen von der Antike bis hin zu den letzten beiden Weltkriegen von der Kavallerie in den Schlachten verwendet.

Wenn das Reiten als vornehme Sportart betrachtet wurde, so ist die jahrhundertelange Verwendung von Kutschen und Kaleschen ein



Ausdruck der Nützlichkeit dieser Tiere. In den Lexika wird die *Kutsche* als gefedertes Fuhrwerk auf vier Rädern definiert, das, von Pferden gezogen, dem Personentransport dient (DEX online). In diesem Kontext ist zu erwähnen, dass es ab dem 24. April 1858 auf dem Großen Ring in Hermannstadt/Sibiu eine Station für zwei Kutschen, als Fiaker bekannt, gab (Sigerus, 1930: 43). Bevor die Stadt an das Bahnnetz angeschlossen wurde, was erst 1872 geschah, fuhren ab dem 15. Februar 1869 täglich zwei Postkutschen nach Karlsburg/Alba Iulia, um Reisende zur Bahn zu bringen oder von dort abzuholen (Sigerus, 1930: 46).

Die Kalesche ist eine elegante, leicht gebaute, gut gefederte Kutsche mit zusammenklappbarem Verdeck. Die genaue Herkunft des Namens ist ungewiss, es wird jedoch angenommen, dass er aus dem Tschechischen *kolesa* komme, wobei *kolo* Rad bedeutet (DEX online).

Für unser Projekt ist eine Publikation vom Ende des 18. Jahrhunderts von hervorragender Bedeutung. Es geht um einen Kalender, der vom Buchdrucker und Verleger Martin Hochmeister herausgegeben wurde und den Titel *Hermannstadt im Jahre 1790* ('Sibiul în anul 1790') trägt, ein Stadtführer *ante litteram*. Aus dem reichhaltigen Werk beziehen wir uns lediglich auf jene Informationen, die mit Verkehrsmitteln im Zusammenhang stehen. Aus dem Kapitel *Gewöhnlicher Postenlauf in Siebenbürgen* erfahren wir, dass die *fahrende Post oder sogenannte diligence* monatlich einmal von Wien über Ofen und Temeswar (Timișoara) nach Hermannstadt (Sibiu) kommt und Passagiere, Geld, Schmuck (Pretiosen) sowie andere Frachtstücke mitnimmt. Ihr gewöhnlicher Aufenthalt in Hermannstadt (Sibiu) beträgt, den Verhältnissen entsprechend, zwei, drei bis vier, im Sommer auch acht Tage, wonach sie über Temeswar (Timișoara) und Ofen zurückfährt.



Die Pasagiere bezahlen im Sommer für jede Station 30 Kreuzer, im Winter 45 Kreuzer und können bis zu 50 Pfund [1 Pfund = ½ kg] Gepäck dabei haben (Lungu, Popa, 2015: 71).

Die *reitende Hauptpost über Temeswar nach Wien geht täglich ab und trifft auch täglich in Hermannstadt ein*, von wo sie alle Briefe und kleine Pakete *ins Reich* [gemeint ist Preußen] *und ins Ausland* befördert. Die *einländischen Posten* nach Klausenburg (Cluj), Kronstadt (Braşov), Bistritz (Bistriţa), Fogarasch (Făgăraş), Schässburg (Sighişoara), Elisabethstadt (Dumbrăveni) gehen zweimal wöchentlich – dienstags und freitags – von Hermannstadt ab und kommen ebenso oft an. An den gleichen Tagen geht die Post in die Bukowina und nach Galizien ab (Lungu, Popa, 2015: 73). *Pasagiere, welche sich der sogenannten Extrapost bedienen* (das waren Fahrten, die auf besonderes Verlangen zur Beförderung von Reisenden oder Gütern gemacht wurden) *zahlen für eine einfache Post, für jedes Pferd einen Fl.[orin]*, während für die *Postillion Trink- und Schmiergelder* folgende Gebühren festgelegt wurden. Für die erste Kategorie:

- *zwei Pferde: 15 Kr. für eine einfache Post, 22 ½ Kr. für anderthalb Post und 30 Kr. für eine doppelte.*
- *drei Pferde: 22 Kr. für eine einfache Post, 33 Kr. für anderthalb Post und 44 für eine doppelte*
- *vier Pferde: 30 Kr. für eine einfache Post, 45 Kr. für anderthalb Post und 1 Fl. für eine doppelte.*

Für die zweite Kategorie:

- *dem Schmierer für einen eigenen Wagen einfache Post: 4 Kr.*
- *anderthalb Post: 4 Kr.*
- *doppelte Post: 4 Kr.*



Mit Einbegriff der Schmier:

- *einfache Post: 12 Kr.*
- *anderthalb Post: 12 Kr.*
- *doppelte Post: 12 Kr.* (Lungu, Popa, 2015: 73).

Seit dem Einzug des siebenbürgischen Truppenkorps in die Walachei im November 1789 wurden zweimal wöchentlich, mittwochs und samstags, Briefe auch südlich der Karpaten geliefert (Lungu, Popa, 2015: 73). Später, infolge der Verordnung vom 3. März 1806, wurden die im Marsch befindlichen Truppen dazu verpflichtet, Postkutschen, denen sie begegneten, den Vorzug zu geben und deren Fortbewegung zu erleichtern. (Munteanu, 1980: 22).

Die Reise mit einer Postkutsche war beschwerlich und zugleich gefährlich, da die vom Regen aufgeweichten Straßen den Pferden – zwei oder sogar drei Paaren – arg zusetzten. Es kam oftmals vor, dass sogar Ochsen eingespannt werden mussten, um eine Kutsche aus dem Morast zu ziehen, was jedoch eine Verteuerung der Reise und der transportierten Waren bedeutete. Ein Beispiel hierfür ist Martin Hochmeister, der im November 1790 die Hälfte der Einnahmen aus Neumarkt/Târgu Mureș für die schwierige Heimreise nach Hermannstadt/Sibiu ausgeben musste (Schaser, 2000: 163).

Um bei den Publikationen zu bleiben, die Informationen über das Transportwesen enthalten, beziehen wir uns auch auf den in der Zeitspanne 1797–1891 in Hermannstadt/Sibiu herausgegebenen *Neu und Alten Siebenbürgischen Provinzial-Kalender*. Besagter Kalender ist auch deshalb wertvoll, weil er von einer Hermannstädter sächsischen, protestantischen Drucker- und Verleger-„Dynastie“, der Familie Barth, herausgebracht wurde. Nachdem es keine männlichen Barth-Erben mehr



gab, wurde das Unternehmen vom Schwiegersohn von Closius weitergeführt. Die Familie Barth ist auch dafür bekannt, Schul- und kultische Bücher für die orthodoxen Rumänen Siebenbürgens gedruckt zu haben. Im Kalender für das Jahr 1798, d.h. acht Jahre nach dem Erscheinen der Hochmeisterschen Publikation, werden folgende Trassen der Postkutsche aufgelistet. Die Schreibweise der Ortschaften wurde so beibehalten, wie sie im Kalender erscheint, während die heutigen rumänischen Namen in Klammer angegeben werden.

Hermannstadt (Sibiu) - Bistritz (Bistrița): Stolzenburg (Slimnic), Marktschelken (Șeica Mare), Mediasch (Mediaș), Elisabethstadt (Dumbrăveni), Schässburg (Sighișoara), Ballawasar (Bălăușeri), Baja (Baia), Maroswascharhely (Târgu Mureș), Szassregen (Reghin), Deckendorf (Teaca), Bistritz (Bistrița).

Hermannstadt (Sibiu) - Klausenburg (Cluj-Napoca): Mack (Mag), Reissmarck (Miercurea Sibiului), Müllenbach (Sebeș), Carlsburg (Alba Iulia), Töwisch (Teiuș), Enyed (Aiud), Felwintz (Unirea), Thorda (Turda), Banyabit (Vâlcele), Clausenburg (Cluj)

Hermannstadt (Sibiu) - Kronstadt (Brașov): Giresau (Bradu), Bornbach (Porumbacu), Sombothvalwa (Sâmbăta), Sarkany (Șercaia), Vladany (Vlădeni), Kronstadt (Brașov).

Hermannstadt (Sibiu) – Bukarest (București) durch den Roten-Turm-Pass: Boiza (Boița), Kinen (Câineni), Titeschty (Titești), Seleruk (Sălătrucu), Argis (Argeș), Slatina (Slatina), Gayeschty (Găești), Floreschty (Florești), Bukarest (București).

Die Reihenfolge, in der die Publikation die Trassen auflistete, blieb bis 1821 unverändert; in diesem Jahr wird Hermannstadt-Klausenburg an erster Stelle geführt, gefolgt von Hermannstadt-Bistritz, während die restlichen keine Änderungen erfahren. Im selben Jahr wird



auf der Strecke Hermannstadt-Klausenburg Mack (Mag) nicht mehr als Station angegeben, eine Ortschaft, die von Szetsel (Săcel) abgelöst wurde.



Aus dem *Tagebuch einer jungen Dame*, das die Wienerin Louise von Hackenau zwischen 1819-1826 geführt hat, erfahren wir einiges über Hermannstadt (und nicht nur) zur Zeit der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts. Im Frühling des Jahres 1819 wurde der kaiserliche Rat Franz Fleischhackel von Hackenau zum österreichischen Konsul in Bukarest ernannt. Sowohl der Konsul als auch seine Gattin, die der Familie von Hartenfels entstammte, waren von dieser Beförderung nicht begeistert, da sich Bukarest für sie *am Ende der Welt* befand, und die Reise keine erbauliche Perspektive bot. Für die beiden Töchter des Paares war die dreiwöchige Reise jedoch ein unerhofftes, faszinierendes Abenteuer. Nach zwei Wochen erreichte das Gefolge des Konsuls Hermannstadt, wo die Gäste, im Einklang mit den Gepflogenheiten der Zeit, eine Reihe von Höflichkeitsbesuchen bei lokalen Persönlichkeiten machten. Louise, die Verfasserin des Tagebuches, freundete sich während der in Hermannstadt verbrachten Zeit mit einigen jungen Damen an, darunter auch Baronin Louise von Brukenthal, die liebenswürdige älteste Tochter des Gubernialrates Josef von Brukenthal.



Zu Beginn dieses 19. Jahrhunderts wurde Bukarest nicht nur von unerträglicher Hitze und Staubwolken heimgesucht [...], sondern auch von einem ungebetenen Gast, der Pest. Folglich, sobald sich die Hitze in der Stadt einrichtete, verließ die hohe Gesellschaft Bukarest und fuhr nach Kronstadt oder Hermannstadt. Infolge dringender Geschäfte konnte der Gesandte des Wiener Hofe seinen Posten nicht verlassen, begleitete jedoch jährlich seine Familie, die gerne nach Hermannstadt zurückkehrte, um hier die Sommermonate zu verbringen, bis zur Grenze. (Popa, 2013: 67-68). Der Gastgeber der Wienerinnen, ein Nachkomme des berühmten Constantin Hagi Pop, war Bankier und besaß ein geräumiges Haus am Großen Ring (Popa, 2013: 69).

Am 9. November 1826 vertraute Louise ihrem Tagebuch folgende Aufzeichnung an: *morgen um 12 Uhr sind wir bei Baron Sachelarie eingeladen, um sein neues Haus zu besichtigen. Ich bin sehr neugierig, da die Hermannstädter seit einigen Tagen nach dorthin spazieren, um den Palast zu bewundern. Während sie am 10. Oktober notierte: gegen Mittag bin ich mit der Kutsche mit den Baronessen Geringer und Papp zu Baron Sachelarie gefahren, wo bereits eine Gesellschaft versammelt war; alle zusammen haben wir das schöne Haus bestaunt (Popa, 2013: 69).*

Der Omnibus

In allen Lexika wird der lateinische Ursprung des Begriffs *Omnibus* hervorgehoben (Dex online), Sprache, in der er *für alle* bedeutet – *sol lucet omnibus, die Sonne scheint für alle* (Petronius, *Satyricon*, 99). In Bezug auf Verkehrsmittel bezeichnet er ein Fahrzeug, das anfangs von Pferden gezogen wurde und dem Transport von Personen diente. In seinen Anfängen war der Omnibus ein Gefährt, das einer Kutsche glich und Personen auf genau festgelegten Routen innerhalb von Großstädten oder zwischen zwei nahegelegenen Ortschaften beförderte.

Die Geschichte des Omnibusses erfahren wir aus dem Buch *Omnibuses and Cabs. Their Origin and History* von Henry Charles Moore, das 1902 in London veröffentlicht wurde (Moore, 1902). Der Autor meint, dass die ursprüngliche Benennung dieser Verkehrsmittel, die erstmals 1662 auf den Straßen von Paris verkehrten, *carrosses à cinq sous* gewesen sei. Urheber waren der Herzog von Rouanès, Gouverneur von Poitou, der Marquis von Souches, der Marquis von Crénan und Blaise Pascal, Autor der *Briefe in die Provinz*. Die Idee kam eigentlich von Pascal, der, da er mittellos war, an

seinen sehr betuchten und einflussreichen Freund, Herzog von Rouanès, appelierte. Dieser schlug vor, eine Gesellschaft zu gründen, um die Idee in die Tat umzusetzen, und erwirkte diesbezüglich einen Erlass vom König Ludwig XIV. Als Ergebnis



der Bemühungen der oben Genannten verkehrten ab dem 18. März 1662 sieben blaue Fahrzeuge für jeweils acht Personen auf den Straßen von

Paris. Die Gefährte waren mit dem Pariser Stadtwappen versehen. Die Abfahrt des ersten Omnibusses war für sieben Uhr morgens festgelegt worden. Im Rahmen der Eröffnungsfeier wurde auf die Nützlichkeit dieser *carrosses à cinq sous* hingewiesen und ebenfalls darauf, dass der Fahrplan strikt eingehalten werde, d. h. dass die Abfahrt mit oder ohne Fahrgäste erfolgen werde (Moore, 1902: 3-5). Anfangs herrschte großer Andrang sowohl seitens der Aristokraten als auch der Bürgerlichen. Mit der Zeit wurde der Omnibus auch von einfachen Angestellten benutzt, was aber dazu führte, dass das Interesse der beiden ersten Kategorien an diesem Verkehrsmittel sank, während die Armen zur Einsicht kamen, dass zu Fuß gehen eigentlich gesünder ist. (Moore, 1902: 6-7).

Nach der Episode der *carrosses à cinq sous* mussten noch anderthalb Jahrhunderte vergehen, bis auf den Straßen der französischen Hauptstadt neue Verkehrsmittel erschienen, die zu Recht als Omnibusse bezeichnet werden können. Im Jahre 1819 hat der Bankier und Politiker Jacques Laffitte, der zur Zeit Louis Philippe (1830-1848) einen Ministerposten bekleidete, besagte öffentliche Verkehrsmittel eingeführt, die Paris durchquerten und 16 bis 18 Personen befördern konnten. Laffitte ist jedoch nicht der Vater des Namens *omnibus*, da ihn 1827 der pensionierte französische Offizier Baudry erstmals benutzte (Moore, 1902: 7-8). Das Unternehmen Laffittes war sehr erfolgreich, obwohl er bald die Konkurrenz zu spüren bekam. Um von dieser nicht vom Markt verdrängt zu werden, beauftragte er George Shillibeer, einen in Paris ansässigen Engländer und zudem berühmten Kutschenbauer, einen neuen Omnibus für ihn zu entwerfen. Der Brite dachte aber, dass das, was für Paris gut ist, in London auch angenommen werde, und führte dort das neue Verkehrsmittel ein, das am 4. Juli 1829 dem Verkehr übergeben wurde (Moore, 1902: 11-12).

Im Laufe der Zeit wurde der von Pferden gezogene Omnibus mit einem elektrisch angetriebenen ersetzt. Die Idee – innerhalb von Hermannstadt/Sibiu und von da nach Rășinari – ein elektrisch betriebenes öffentliches Verkehrsmittel einzusetzen, stammte vom Journalisten, Politiker und Volkswirtschaftler Dr. Carl Wolff (1849–1929), der in seinem Vortrag *Die elektrische Bahn. Hermannstadt–Junger Wald–Resinar*, den er am 6. Juni 1893 im Rahmen der *Elektrischen Ausstellung* hielt, diese argumentiert unterbreitete. Aus objektiven Gründen wurde die Ausführung des Projekts aufgehoben. Im Jahre 1904 wurde die Diskussion wieder aufgenommen, zwischenzeitlich kamen jedoch aus europäischen Großstädten Berichte über eine preiswertere Lösung, die des schienenlosen Omnibusses, die geringere Investitionskosten und höhere Rentabilität versprach (Stancu, 2014: 121-124).

So kam es, dass Hermannstadt/Sibiu die erste Stadt in Siebenbürgen war, die in den Besitz dieses Verkehrsmittels kam, das am 3. August 1904 eingeweiht wurde. Das Ereignis wurde in der Lokalpresse wie folgt geschildert: *Die Eröffnung der elektrischen Straßenbahn [des Omnibusses] ist heute früh pünktlich erfolgt. Die Wagen zeigten zahlreiche Fahrgäste, woran wohl die liebe Neugier ein großes Verdienst gehabt haben wird. Abgesehen von den ganz unbedeutenden Stockungen, die wohl als Anfangsschwierigkeiten sehr bald beseitigt sein werden, geht alles recht flott. Die Wagenlenker sowohl als die Kondukteurinnen tragen recht schmucke Uniformen und der Kontrollor zumal strotzt von glänzenden Schnüren und Parolen. Im Ganzen präsentiert sich die Bahn recht nett und verleiht den betreffenden Straßen unserer Stadt ein beinahe großstädtisches Äußeres.*

Wir bitten aber im Namen aller nicht fahrenden Menschenkinder, die Fahrbahnen recht fleißig aufspritzen zu lassen, denn die schweren, breiträdrigen Wägen erzeugen durch die Schnelligkeit ihres Laufes und durch den hiedurch entstehenden Luftzug einen entsetzlichen lungengefährdenden Staub (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, Nr. 9308, 4. August 1904, S. 823).

Nach guten zwei Monaten, genauer gesagt am 17. Oktober, wurde der Verkehr des Omnibusses eingestellt (Sigerus, 1930: 52). Welches der Grund dafür war, verrät uns erneut das *Siebenbürgisch-Deutsche Tageblatt*: *Am 15. Oktober wurde der elektrische Omnibuswagen Nr. 2 von der nassen Asphaltfahrbahn in der Sporergasse [G-ral Magheru] gegen die Ecke des Staatsgymnasialgebäudes und in die Reissenfelsgasse [Gheorghe Lazăr] geschleudert. Aus Anlass dieses Unfalles, der außer der Beschädigung des Wagens und einer leichten Hautabschürfung des Wagenlenkers ein Unglück nicht zur Folge hatte, aber ein solches hätte herbeiführen können, hat die städtische Polizeihauptmannschaft am 17. d. M. unter P. Z. 8407/1904 der Hermannstädter Elektrizitätswerk-Aktiengesellschaft eröffnet, „dass ohne reichende Garantien dafür, dass ähnliche Vorkommnisse für die Zukunft gänzlich ausgeschlossen erscheinen, der Betrieb aus Sicherheitsgründen würde eingestellt werden müssen.“ Da die verlangten Garantien von den hier weilenden Ingenieuren der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin, die die von ihr gelieferten Omnibuswagen verbessern lässt, nicht geboten werden, hat das Elektrizitätswerk den elektrischen Omnibusbetrieb bis auf weiteres eingestellt. (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, Nr. 9372, 19. Oktober 1904, S. 1131).*

Die elektrische Straßenbahn



Das Missgeschick des Omnibusses führte zu dessen Ablösung durch die elektrische Straßenbahn, die am 8. September 1905 auf dem Abschnitt Bahnhof–Erlenpark dem Verkehr übergeben wurde (Sigerus, 1930: 59). Die Straßenbahnwagen verfügten über 16 Sitz- und 14 Stehplätze, wurden von einem 25 PS-Motor angetrieben und erreichten eine Geschwindigkeit von 10 km/h, Geschwindigkeit, die Anlass zu ironischen Bemerkungen gab. Man erzählt sich, dass der Schaffner einen Bekannten erblickte und diesen einlud, aufzusteigen und mitzufahren. Die Antwort kam prompt und lautete: *Nein, danke. Ich kann nicht mitfahren, ich beeile mich* (Stancu, 2014: 125-128). Nach knappen fünf Jahren wurde die Strecke bis zum Waldesrand – bis zur heutigen Bahluiului-Straße – erweitert, Strecke, deren Eröffnung am 15. Mai 1910 stattgefunden hat (Sigerus, 1930: 61). Am 10. August 1912 wurde die Strecke vom Bahnhof, durch die Unterstadt, bis zum

Sagtor/Poarta Turnului eingeweiht (Sigerus, 1930: 62), während am 15. Mai 1915 jene durch die Oberstadt bis zum Waldwirthshaus verlängert wurde. Ab dem 26. September 1927 verkehrte die Unterstadt-Bahn bis zum Konradplatz/Piața Cluj, Strecke, die ab dem 1. September 1929 bis zum Neppendorfer Bahnhof führte (Sigerus, 1930: 63). Ab dem 30. August 1916, also kurz nach dem Eintritt Rumäniens in den Krieg, wurde der Straßenbahnverkehr eingestellt und am 21. Oktober wieder aufgenommen (Sigerus, 1930: 64).

Nachdem sie über drei Jahrzehnte in Verkehr war, wurde 1964 die Unterstadtlinie auf Autobusbetrieb umgestellt, und nach fast sieben Jahrzehnten, am 31. März 1970, die Oberstadtlinie eingestellt (https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Hermannstadt).





Der Trolleybus

Der *Trolleybus* – ein Nachfahre des Omnibusses – ist ein elektrisches Verkehrsmittel bzw. Verkehrssystem im öffentlichen Personennahverkehr. Er ist wie ein im Stadtbusverkehr eingesetzter Stadtlinienbus aufgebaut, wird im Gegensatz zu diesem aber nicht von einem Verbrennungsmotor, sondern von einem oder mehreren Elektromotoren angetrieben. Seinen Fahrstrom bezieht er – ähnlich einer Straßenbahn – mittels Stromabnehmern aus einer über der Fahrbahn gespannten Oberleitung (<https://de.wikipedia.org/wiki/Oberleitungsbus>).

In der Zeitspanne 1981-1982 wurde in Zusammenarbeit mit einem Temeswarer Forschungs- und Entwurfsinstitut eine *Studie zum Verkehr* in Hermannstadt/Sibiu erarbeitet, Studie die die Einführung von Trolleybussen für den Stadtverkehr empfahl. Am 17. August 1983 machten die ersten blauen Verkehrsmittel ihre Probefahrten. Folglich schloss sich Hermannstadt/Sibiu jenen Städten an, die bereits Trolleybusse im Stadtverkehr benutzten: Bukarest/București, Temeswar/Timișoara, Kronstadt/Brașov, Klausenburg/Cluj-Napoca. Die ersten Strecken, die ab dem 19. August vom neuen Verkehrsmittel befahren wurden, waren T1 Friedhof–Bahnhof und T2 Mihai Viteazu Boulevard–Bahnhof (<http://sibianul.gandul.info/sibiu/un-sfert-de-secol-de-la-prima-cursa-cu-troleibuzul-in-sibiu-2935988>). Das Trolleybusnetz wurde während der Jahre 1985, 1987 und 1989 nach und nach weiter ausgebaut (http://www.tursib.ro/page/istoric_troleibuze).

Aus der Hermannstädter Tagespresse vom 10. April 2009 erfahren wir, dass *der Trolleybusverkehr am 15. November nach 26 Jahren eingestellt wird*. Die Stadträte haben für die Einstellung des elektrischen Verkehrs zugunsten dessen mit Autobussen gestimmt, da die alten Trolleybusse in schlechtem Zustand waren (<http://sibiu100.ro/sibiu-100/1015-adio-troleibuze/>). Seit der Einführung der Stadtbusse bis heute wurden, den Bedürfnissen entsprechend, immer mehr Strecken dem Betrieb übergeben, so dass ab dem 12. September 2016 drei Haupt-, zehn Neben-, eine touristische Linie (Hermannstadt/Sibiu-Hohe Rinne/Păltiniș) sowie acht spezielle Linien (die Angestellte zu ihren Arbeitsplätzen transportieren) In Betrieb sind (<http://tursib.ro/trasee>).

Das Automobil

Die Geschichte des Automobils beginnt im Jahre 1769 mit dem Bau eines Verkehrsmittels, das, mit einem Dampfmotor versehen, imstande war, Personen zu befördern (nach Eckermann, 2001). 1806 erschienen Automobile mit Verbrennungsmotoren mit flüssigem Brennstoff und um 1900 jene mit Elektromotoren. Das erste mit einem Dampfmotor versehene Modell wurde vom flämischen Jesuiten Ferdinand Verbiest im Jahre 1672 gebaut. Dieses war jedoch eine Art Spielzeug für den Kaiser von China und außerstande Personen zu befördern. Am 29. Januar 1886 wurde weltweit ein bedeutendes Ereignis gefeiert, nämlich der 100. Geburtstag des Automobils. Vor genau einem Jahrhundert hatte der Mannheimer Ingenieur Carl Benz (1844–1929) die Patenturkunde des ersten Vehikels, das von einem Verbrennungsmotor angetrieben wurde, erhalten. Benz konnte damals nicht erahnen, dass er mit dieser Urkunde den Grundstein zum Bau von Milliarden von Autos weltweit gelegt hatte. Das von Benz patentierte Automobil sah dem von heute kaum ähnlich, sondern näherte sich eher einer offenen Kutsche (https://ro.wikipedia.org/wiki/Istoria_automobilului).

Für Hermannstadt/Sibiu ist der 6. Juli 1899 von besonderer Bedeutung, da an jenem Tag das erste Automobil durch die Straßen der Stadt fuhr (Sigerus, 1930: 52), ein Ereignis, das im *Siebenbürgisch-Deutschen Tageblatt* ausführlich geschildert wurde: *Gestern nachmittags*





traf – nach vorangegangener telegraphischer Verständigung – Ingenieur Klein aus Kronstadt mit seiner eleganten Motorkutsche hier ein und bot den Bewohnern unserer Stadt Gelegenheit, das Vehikel der Zukunft anzustaunen. [...] Das Ereignis verbreitete sich wie ein Lauffeuer, das Publikum strömte in dichten Haufen zur Absteigestelle, um die ungewohnte Erscheinung einer näheren Würdigung zu unterziehen, so dass eine Anzahl Wachleute in Tätigkeit gesetzt werden musste, das nach Hunderten zählende Publikum im Zaume zu halten und auf eine bald erfolgende Ausfahrt zu vertrösten. [...] Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist 40 Kilometer pro Stunde, also über die Schnelligkeit eines Personenzuges, auf ebenen, guten Straßen kann auch eine Geschwindigkeit von 50 km und darüber erzielt werden [...]. Dass der Preis dieses tadellosen Werkes, 4000 fl., für unsere Verhältnisse ein sehr hoher ist, darf nicht in Abrede gestellt werden. Dann lässt sich aber auch nicht leugnen, dass das Ersparen zweier Pferde und eines Kutschers sehr ins Gewicht fällt. Die Unterhaltungskosten sind entschieden geringer und der Preis wird in absehbarer Zeit auch ein erschwinglicherer werden. Vielleicht behält der Ausspruch des Besitzers Recht, dass in 5 Jahren auch Hermannstadt vollständig unter dem Zeichen des Motors stehen wird. (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, Nr. 7768, 7. Juli 1899, S. 721). Dass die Vorhersage Ingenieur Kleins bald Wirklichkeit wurde, beweist die Tatsache, dass während der Zwischenkriegszeit zahlreiche Autobauer mit Reklame in der Hermannstädter Presse vertreten waren und Vertretungen bzw. Verkaufsstellen in der Stadt hatten.



Raketen und Luftschiffe

Der Traum des Menschen zu fliegen, ist so alt wie die Menschheit selbst, konnte aber nur Jahrtausende später verwirklicht werden. Schriftliche und mündliche Quellen enthalten Daten und Bildmaterial von den Versuchen und Möglichkeiten des Menschen, es den Vögeln gleich zu tun, und, mehr noch, die Entfernung bis zum Mond, dem nächstgelegenen Himmelskörper zurück zu legen, ein Himmelskörper, dem wir so oft in Gedichten und Märchen begegnen (Atomei, 2004: 4).

In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts hat Conrad Haas – ein 1509 in Dornbach bei Wien geborener Österreicher, der 1576 in Hermannstadt/Sibiu verstarb, wo er die Leitung des städtischen Arsenal innegehabt hatte – die ersten Raketen gebaut. Haas, Offizier am kaiserlichen Hof in Wien, wurde 1551, als er 41 Jahre alt war, nach Hermannstadt/Sibiu gesandt, um das Arsenal zu leiten, das von der habsburgischen Armee reichlich ausgestattet wurde. Der Sitz des Arsenal befand sich in der *Kempel-Kaserne* (Piața Armelor Nr. 10), Kaserne, deren erster Bau 1427 erfolgte. Conrad Haas hat Begriffe wie



Dreistufenrakete, *Startbahn* u. a geprägt, sein größtes Verdienst besteht aber darin, dass *seine Raketen*, angetrieben mit festem *Treibstoff*, als Verkehrsmittel im Weltall *angedacht* waren (Todericiu, 1969).

Hermann Oberth

Hermann Oberth (Hermannstadt/Sibiu 1894–Nürnberg 1989) gehört, neben dem Russen Konstantin Ziolkowski (1857–1935) und dem Amerikaner Robert Goddard (1882–1945), zu den Vätern der Rakete und der Weltraumfahrt. Obwohl die drei Wissenschaftler nie zusammen gearbeitet haben, decken sich die Ergebnisse ihrer individuellen Forschungsarbeit. Hermann Oberth begeisterte sich seit seinem 11. Lebensjahr, als er Jules Vernes Werke *Von der Erde zum Mond* und *Reise um den Mond* gelesen hatte, für die Weltraumfahrt. Den erstgenannten Titel hatte er, eigenen Aussagen zufolge, unzählige Male gelesen, bis er das Buch fast auswendig kannte. Seine jugendliche Begeisterung sowie eigene Überlegungen brachten ihn zu der Überzeugung, dass die phantastischen Ideen des französischen Schriftstellers umgesetzt werden könnten. Mit 18 entwarf er seine erste Rakete (https://ro.wikipedia.org/wiki/Hermann_Oberth).

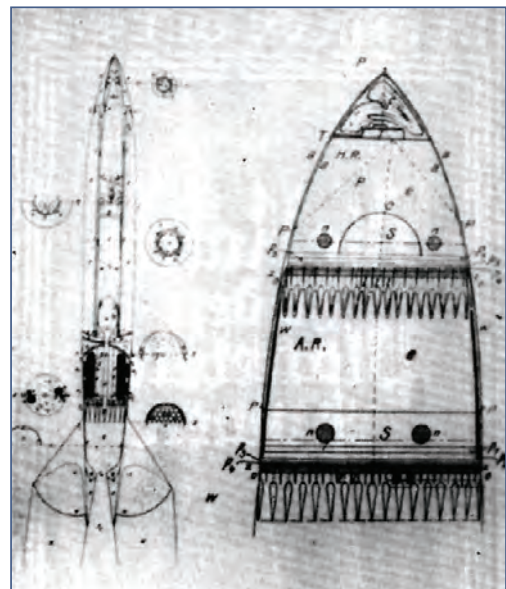
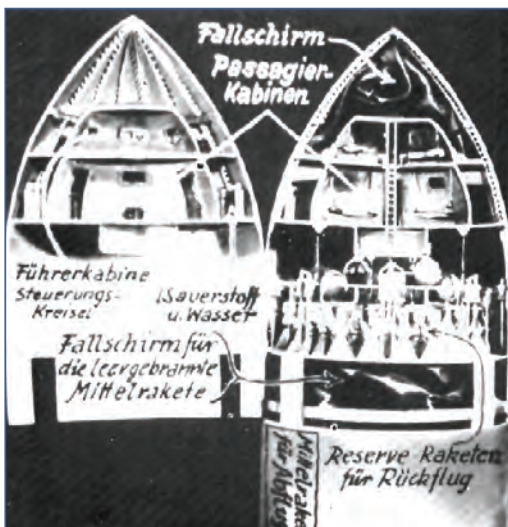
Als Student der Medizin in München hat der junge Siebenbürger auch Vorlesungen über Mathematik, Astronomie, Physik und Aerodynamik besucht. Nach Ende des Ersten Weltkrieges studierte er Mathematik und Astronomie an den Universitäten Klausenburg/Cluj, München, Göttingen und Heidelberg. 1920 stellte er den numerisch durchgerechneten Entwurf einer mehrstufigen Rakete für flüssigen Treibstoff fertig, um danach seine Entwürfe zu einer komplexen Raketen- und Raumfahrttheorie zu vervollständigen. Damit war er seiner Zeit so weit vorausgeeilt, dass seine Doktorarbeit zum Thema Weltraumfahrt von der Heidelberger Universität als zu phantastisch zurückgewiesen wurde. Oberth beendete sein Physikstudium in Klausenburg/Cluj, wo die zurückgewiesene Heidelberger Dissertation als Diplomarbeit angenommen wurde. Das 1923 herausgegebene Werk *Die Rakete zu den Planetenräumen* erfuhr 1925 eine zweite Auflage, während das grundlegende Buch der wissenschaftlichen Astronautik, *Wege zur Raumschiffahrt*, das er 1929 herausgab,

Hermann Oberth

nahezu alle heute bekannten Nutzanwendungen der Weltraumfahrt beinhaltet. Hermann Oberth war nicht nur Theoretiker, sondern er führte während des Jahrzehnts 1921-1930 wichtige Experimente zum Bau von Raketenmotoren durch, bei denen er verschiedene Gesetzmäßigkeiten entdeckte und originelle Lösungen fand. Von diesen nennen wir hier die *Entdeckung der Selbstzerreißung brennender Tröpfchen* und die *Entwicklung der Kegeldüse* (http://www.lutz-clausnitzer.de/ho/hobiog/HermannOberth_SuW_2000_12.pdf).

Während des Zweiten Weltkrieges arbeitete Hermann Oberth in der Heeresversuchsanstalt Peenemünde, wo er am Bau der ersten Großrakete, der A4, die von der Propaganda jedoch V 2 genannt wurde, beteiligt war. Beim Bau dieses Objekts fanden 95 Erfindungen und Empfehlungen Oberths Anwendung. Nach Ende des Krieges hat der Wissenschaftler am Weltraumfahrtsprogramm der USA mitgewirkt, von wo er 1962 68 jährig in Rente ging. Die Ölkrise von 1977 hat den Wissenschaftler bewogen, sich mit alternativen Energien zu beschäftigen. Das Resultat dieser Bemühungen war der Entwurf einer Zentrale, die mit äolischer Energie angetrieben wurde. Hermann Oberth starb

am 28. Dezember 1898 im Alter von 95 Jahren (Atomei, 2004).



Aurel Vlaicu

Am 24. September 1911 unternahm der Flugpionier Aurel Vlaicu (1882–1913) auf Einladung der ASTRA Gesellschaft mit dem Aeroplan „Vlaicu II“ einen Schauflug bei Hermannstadt/Sibiu. Anlass der Einladung waren die Festtage besagter Kulturgesellschaft. Die Lokalzeitungen haben bedeutend mitgewirkt, das Publikum zu dem Ereignis einzuladen. Der Vorsitzende der ASTRA-Gesellschaft, Andrei Bârseanu, hatte in der *Foaia Poporului* [Volksblatt] mit folgendem Aufruf geworben: *Wir wenden uns an all unsere Leute, die die Bedeutung dieses kulturellen Problems verstehen, indem wir sie bitten sich zu beeilen und allesamt zu kommen. Sie sollen auch alle Rumänen aus der Umgebung anhalten, an diesem schönen Fest teilzunehmen. Das Flugzeug war im Gesellschaftshaus in der Schewisgasse (Bulevardul Victoriei) neben der Finanzdirektion und der Kaserne des Artillerieregiments abgestellt und konnte zwischen 8 Uhr morgens und 6 Uhr abends besichtigt werden. Für Schüler, Studenten, Soldaten und Bauern kostet der Eintritt 50 Kr. Kein Rumäne aus Hermannstadt/Sibiu und Umgebung soll sich das Ereignis entgehen lassen, den Aeroplan zu sehen, der aus der Geschicklichkeit und Begabung eines hellen rumänischen Kopfes entstanden ist.*

In der Publikation *Foaia Poporului* wurde ebenfalls über den Ablauf des Fluges berichtet, Flug, der vom Exerzierplatz des Militärs startete. Das Ereignis wurde von einem zahlreichen Publikum verfolgt, das aus Hermannstädtern und Bewohnern der umliegenden Dörfer und Städte wie Săliște, Mediasch/Mediaș, Fogarasch/Făgăraș u. a. gebildet wurde. Es waren aber auch Menschen aus Râmnicu Vâlcea, Călimănești und Brezoi eigens dafür angereist. Über 50.000 Anwesende hatten Karten gelöst, während etwa 10.000 dieses unterlassen hatten.

Aurel Vlaicu

Ogleich der Wind ziemlich heftig blies, traf Vlaicu um 17 Uhr Vorbereitungen für den Flug. Als der Aeroplan aus dem Schuppen herausgebracht wurde, applaudierten die Zuschauer stürmisch. In jenen Augenblicken verbanden sich Begeisterung und Neugierde mit der Furcht vor einem Unglück, das sich ereignen konnte, und die Anwesenden murmelten: *Oh Gott, dass nur nichts passiert!* Als Sicherheitsmaßnahme war ein Automobil bereitgestellt, das den Piloten verfolgen und ihm im Notfall beistehen konnte. Besonders anschaulich schilderte der Bericht die Augenblicke vor dem Abheben des Flugkörpers: *Vlaicu befand sich bereits im Aeroplan, die Propeller begannen zu brummen, der Motor war im Kochen und mit einemmal war das Flugzeug aus dem Blickfeld der Anwesenden verschwunden. Einige Meter legte es auf dem Boden zurück und ehe man sich versah, schwebte es in der Luft.* Leider war der Wind zu heftig, so dass sich Vlaicu, nachdem er bis zu einer Höhe von 100 m aufgestiegen war, entschloss, zurückzukehren. Die oben genannte Publikation, verlieh ihrer Freude und Begeistrung über den historischen Flug Ausdruck.

(<http://www.turnulsfatului.ro/2013/10/13/umbra-aripilor-lui-aurel-vlaicu-inca-dainuie-in-sibiu/>).



© Muzeul Național Brukenthal - Casa Altemberger; MUZEUL DE ISTORIE

Der Zeppelin



Ab 1890 als er sein 52. Lebensjahr erfüllte, fand Ferdinand Graf von Zeppelin (1838–1917) Muße, sich seiner Leidenschaft, dem Bauen von Flugkörpern zu widmen. Zwei Jahre später (1892) konnte er mit dem Prototyp seines fliegenden Objekts aufwarten, der in Zusammenarbeit mit Theodor Korber entstanden war. Am 2. Juli 1900 hat sich der erste Zeppelin LZ 1, mit fünf Personen und 350 kg Ballast an Bord, bis zu einer Höhe von 400 m erhoben und ist etwa 6,5 km weit geflogen. Dieses war der Anfang der Zeppeline, da alle später gebauten Starrluftschiffe nach dem Grafen benannt wurden. Der Erfolg dieser Luftschiffe war so groß, dass der Erbauer eine ansehnliche Zahl von Investoren begeistern konnte und somit immer größere Flugkörper in Serienproduktion fertigte. In der Zeitspanne 1900–1940 dienten Starrluftschiffe der Beförderung von Menschen und Frachten, wurden jedoch auch zu

Der Zeppelin

militärischen Zwecken eingesetzt (<http://www.wasistwas.de/archiv-technik-details/der-erste-zeppelin.html>).

Im Jahre 1929 umflog der Zeppelin LZ 127 als erstes und einziges Luftschiff die Erde. Im gleichen Jahr war er auch über Hermannstadt/Sibiu zu sehen (Ohnweiler, 2004), ein Ereignis, das am 16. Oktober 1929 stattgefunden hatte und in dem Artikel *Graf Zeppelin über Hermannstadt* im *Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt* beschrieben wurde: *Der Wunsch, an beflügelter, freier Tat mit schaulustigem Auge teilzunehmen, entblösst die Menschen der gewohnten Schwerfälligkeit und lässt sie zu erhebungsfähigem Drange emporwachsen. Da gestern Morgen von dem Luftschiff „Graf Zeppelin“ noch keine Standortmeldungen vorlagen und der im vorgestrigen Blatte veröffentlichten Friedrichshafener Nachricht zufolge nur soviel feststand, dass das Luftschiff auf seiner zweiten Balkanfahrt auch Hermannstadt zu berühren beabsichtige, zogen die ersten Ungeduldigen um 6 Uhr morgens ins Feld, um den großartigen bei uns noch nicht genossenen Anblick des schwebenden Riesen nicht zu verpassen. Aber auch die Wahrscheinlichkeitsrechnungen erfordern eine gewisse Genauigkeit. Die Ausflügler kehrten vom Hammersdorfer Berge um die Mittagsstunde zurück, als durch den Nachrichtendienst unseres Blattes die Kunde längst verbreitet worden war, dass das Luftschiff in den frühen Nachmittagsstunden in Bukarest eintreffen und dann erst nach weiteren zwei bis drei Stunden seinen Weg über unsere Stadt nehmen werde. Aber selbst diese Feststellung vermochte das sehnsüchtige Drängen nicht zu beschwichtigen, und einer älteren Dame passierte es um 2 Uhr nachmittag auf dem Großen Ring, dass sie in angeregter, herzlicher Mitteilbarkeit an eine Gruppe bummelnder Passanten die Frage*

Der Zeppelin

richtete: „Merken Sie, wie unruhig die Tauben schon sind?“

Um 3 Uhr waren dann die erhöhten Punkte der Stadt schon vollends besetzt. Auf dem Viadukt neben dem Bahnhofe klapperten und baumelten geöffnete Futterale, altväterliche Operngucker wurden in Ermangelung des rascheren Zieles auf die träge rangierenden Lastenwagen eingestellt. Auf der großen Wiese neben der Leschkircher Straße sammelte sich allmählich eine freudig erregte, kinderreiche Zuschauermenge; Automobile fuhren heran, leerten ihren zusammengeballten Inhalt aus, standen nun hier in der langen Reihe, neben den Motorrädern und den anderen Gefährten, oder fuhren zurück um wieder zu kommen. Ein gleiches Bild froher Erwartung boten die Fleischhauer-Wiesen, die Poplaker Heide, die ausgedehnten, in herbstlicher Buntheit prangenden Gärten und Wiesen des Hammersdorfer Berges.

Gegen fünf Uhr wurden die Dächer bezogen. Kühne Damen balancierten auf dem Dachvorsprung der Bodenkreditanstalt; auf einigen Dächern des Kleinen Ringes, auf dem Transylvaniagebäude der Heltauergasse, auf dem rumänischen Seminar in der Fleischergasse trafen sich kleinere oder größere Gesellschaften; hier und dort wird eine Kamera geöffnet und lässt ihre zarten Nickelteile reinlich glänzen.

Gerade vor zwanzig Jahren wurden die großen Restaurierungsarbeiten an dem Turm der Stadtpfarrkirche beendet. Das war eine denkwürdige Gelegenheit, die Stadt aus der Vogelschau auf sich wirken zu lassen. Nun, es ist nicht übel, die bequemen Treppen an dem soliden Traversengerüste entlang im dämmrigen Turmraume hinanzuklettern; und eigentlich sollte man sich diesen Weg nicht nur nach jedem Jahrzwanzig erkämpfen. Aber es sind auch noch andere Gäste hier, alte, eingefleischte Hermannstädter, die ihn zum ersten Male

Der Zeppelin

unternehmen. Junges Volk, Studenten strömen durch die enge Pforte nach. – Wir betreten die Glockenstube, als die ersten Schläge der großen Glocke erdröhnen. Sie geben das Zeichen, dass der „Graf Zeppelin“ Kronstadt verlassen hat und sich Hermannstadt nähert. Unter der Glocke, auf einer breiten Eichenbank, sitzt ein hochgewachsener, starkschultriger Mann, ein Hüne. Seine Ohren, ein Teil seines Kopfes und Gesichts sind von einer dichten, blauen Wollmütze umschlossen, er haut mit beiden Händen den mächtigen Klöppel an die Glockenwand, hält ein und wiederholt das sonst so gefürchtete Feuerzeichen. Die Klänge brechen gewaltsam zu den steinernen Fenstern hinaus, und die Treppe zittert. Wir klimmen weiter hinan. In den vier Ecktürmen herrscht schon reges Leben. Die Blicke schweifen frei zu den Bergen, in östlicher Richtung. Der Dunst, der am Vormittag und frühen Nachmittag die Ebene und die Gebirge verhüllte, ist verschwunden. Aus einem Nebelstreifen rückt der schneebedeckte, breite Rücken des Suru hervor, über dem Hammersdorfer Berg und den Thalheimer Höhen liegt klarer Herbsthimmel. Turmfalken kreisen um die kleinen Fenster.

Um 5 Uhr 23 Minuten tritt über den Hammerdorfer Höhen ein kleiner, kreisrunder Flecken aus dem Himmel, ein zartes, dunkelschimmerndes Wölkchen. Noch herrscht keine Gewissheit. Aber nach kurzen Sekunden ist es unzweifelhaft, dass der kleine Kreis sichtlich wächst; aus dem unscheinbaren Nadelknopf wird eine blassblaue Scheibe mit festhervortretenden Konturen. Wieder ertönen die Schläge der großen Glocke. Die Dampfsirenen der Fabriken antworten sogleich aus der Tiefe. Auf den Straßen und Plätzen entsteht Zusammenlauf und lebendige Bewegung. Auf den Dächern unter uns wehen die ersten weißen Tücher. Der „Graf Zeppelin“ hält geradewegs auf den Turm zu.

Der Zeppelin

Nun erscheint er nicht mehr kreisrund. Die Gondeln werden sichtbar. Die fliegende blaue Erscheinung trägt zu beiden Seiten mit einem Male Glieder, kleine Füße oder Arme, die ihr Leben verleihen und sich zu bewegen scheinen. Und das Tier beginnt gleichmäßig und laut zu brummen. An der Peripherie der Stadt angelangt, wendet sich das Schiff in langsamer majestätischer Bewegung nach Süden und zeigt zum ersten Mal seinen imponierenden Leib von der Seite. Es fliegt über die Häuser und Gärten, unter dem Mond vorbei, der voll und rund am Himmel steht; im Hintergrunde leuchtet der Suru in zartem Alpenglühen auf, und die Wolken, die über dem Rotenturmpass zusammengeballt liegen, schmücken sich mit hellen Rändern. Es ist ein unvergesslicher, ergreifender Anblick. Laute Zurufe erschallen und verstärkt ertönt das Heulen der Sirenen. Der „Graf Zeppelin“ senkt sich, in ungefähr zweihundert Meter Höhe überfliegt er den Rosenfeldgrund und die große Wiese an der Leschkircher Straße, wo er ein kleines Paket abwirft und von der Menge jubelnd begrüßt wird. Dann nimmt er in großem Bogen den Weg zur inneren Stadt zurück und gleitet über den Großen Ring an dem Turm vorüber. In roten Lettern trägt er an der Spitze die Worte „Graf Zeppelin“, an dem Rumpf die schwarzen Buchstaben D.L.Z. Die stahlblaue glitzernde Hülle vibriert leise. An dem unteren Teile des Schiffes flattert ein kleines Fähnchen in den rumänischen Landesfarben. Aus einem Fenster der Passagiergondel fällt heller Lichtschein. Aus einem anderen Fenster winken zwei deutlich erkennbare Gestalten, aus einer der Seitengondeln reckt sich ein Arm und schwenkt irgend einen dunklen Gegenstand, ein Tuch oder sonst etwas. Wir winken zurück.

Über der Unterstadt zieht das Schiff abermals eine mächtige Schleife, lässt sich noch tiefer nieder und kehrt, dieses Mal zu engerem

Der Zeppelin



Kreise zum Rosenfeldgrund zurück. In einer Höhe von 100 m fliegt es dann über das Brukenthalpalais und das Rathaus in gleichmäßigem, ruhigem Fluge und schlägt dann die Richtung Nordwest ein. Um sechs Uhr verschwindet es dem Blick, ein kleiner, bläulicher Punkt, den das Dämmerlicht des hereingebrochenen Abends in der Ferne verlöscht.

Das an der Leschkircher Straße abgeworfene Postpaket war in ein, mit den deutschen Reichsfarben verziertes Tuch, gehüllt und trug auf der Umhüllung einen

Vermerk, in dem gebeten wurde, die Post dem nächstgelegenen Postamt abzuliefern. Oberst Capşa des Platzkommandos, der hier dem Schauspieler beiwohnte, nahm das Paket an sich, fuhr mit seinem Automobil sogleich zur Post und übergab es hier eigenhändig. Es wurde festgestellt, dass ungefähr zweihundert, nach Friedrichshafen adressierte Ansichtskarten, ein für Bukarest bestimmter Brief und eine Karte mit dem Bestimmungsort Ofenpest in ihm enthalten waren. Die Postsachen waren alle mit rumänischen Marken ordnungsgemäß frankiert.

Als „Graf Zeppelin“ über der Stadt kreuzte, nahmen Hermannstädter Radioempfänger über die Welle Wien folgenden Funkspruch seines Führers auf: „Hallo, hallo, hier Zeppelin. Ich begrüße Hermannstadt und danke...“ Da der Empfang gestört war, konnten die folgenden Worte leider nicht mehr verstanden werden.

(Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt Nr. 16888, 17. Oktober 1929, S. 4).

Der Hermannstädter/Sibiu Flughafen



1943 wurde der Flughafen an seinem heutigen Standort eröffnet. Das Gelände, das sich westlich vom Neppendorfer/Gușterița Hattert befand, erstreckte sich über 174 ha.

Die ersten Flugzeuge vom Typus Lockheed waren Eigentum der Fluggesellschaft LARES und flogen auf den Routen Bukarest/București–Hermannstadt/Sibiu–Arad und Bukarest/București–Hermannstadt/Sibiu–Großwardein/Oradea. Im nächsten Jahr (1944) wurden zivile Binnenflüge nach Bukarest/București, Kronstadt/Brașov, Deva, Großwardein/Oradea und Neumarkt/Târgu-Mureș eingeführt. Das Flughafengebäude wurde 1959 fertiggestellt und bestand aus Parterre, einem Stockwerk, einem Kontrollturm, einer Wartehalle, in der 50 Passagiere /Flug abgefertigt werden konnten, und einem Warenmagazin. Im Jahre 1970 wurde eine 2000 m lange und 30 m breite Betonlandebahn gebaut und der Flughafen modernisiert, dass er auch nachts betriebsfähig war. 1992 zum internationalen Flughafen erklärt, waren Stuttgart und München die ersten Städte, die von Hermannstadt angefliegen wurden. Der Tatsache Rechnung tragend, dass Hermannstadt/Sibiu im Jahre 2007 Kulturhauptstadt Europas sein sollte, wurde der Flughafen bedeutend erweitert und modernisiert, um internationalen Standards zu entsprechen. Nachdem diese Bedingungen erfüllt waren, wurde ihm der Status eines internationalen Flughafens zugesprochen, der dritte dieser Kategorie in Rumänien (<http://www.sibiuairport.ro/istoric.html>).

Verkehrsmittel und Freizeitgestaltung



Das Fahrrad



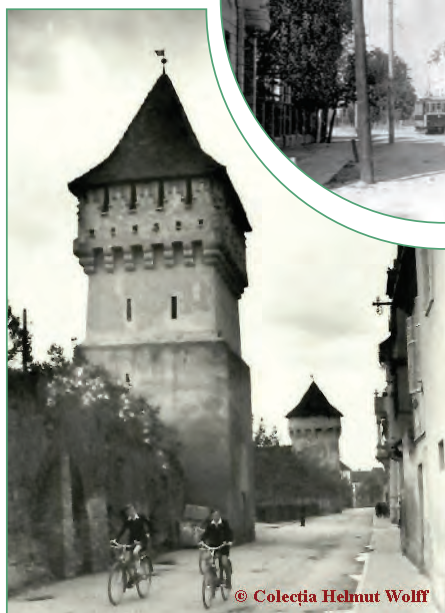
Seit Langem vertrieben die Hermannstädter Bürger ihre Freizeit mit Vergnügungen und Belustigungen, die viel Bewegung voraussetzten. Historische Fotografien erbringen den Beweis, dass das Radfahren – zunächst mit Hochrädern und später mit leichter zu handhabenden und weniger gefährlichen Niederrädern – ein beliebtes Vergnügen war. Während der warmen Jahreszeit war eine Kahnfahrt am Teich im Jungen Wald willkommen, und der Winter, der mit Eis und Schnee kam, war die geeignete Zeit, Schlitten, Schlittschuhe und Schier hervorzuholen, Vergnügen, die ebenfalls auf alten Fotos verewigt wurden.

Ein **Fahrrad** ist ein zumeist zweirädriges Landfahrzeug, das mit Muskelkraft durch das Treten von Pedalen angetrieben wird. Es ist sowohl ein bequemes Mittel der Fortbewegung als auch ein Mittel der aktiven Freizeitgestaltung. Beim Radfahren wird etwa dreimal soviel



Energie freigesetzt als beim zu Fuss gehn, während die Geschwindigkeit drei- bis viermal größer ist. Das im 19. Jahrhundert erfundene Fahrrad gibt es heutzutage in über einer Milliarde von Exemplaren weltweit. In vielen Gegenden ist es das hauptächliche Transportmittel. Für verschiedene Tätigkeiten wie Lastentransport oder für Sport- und Freizeitgestaltung wurden zahlreiche Sonderformen entwickelt. (<https://ro.wikipedia.org/wiki/Biciclet%C4%83>).

Für Hermannstadt ist der 20. Januar 1869 ein denkwürdiger Tag, da das erste *Velociped*, das von einem Offizier für 400 Fr. in Paris gekauft worden war, in der Stadt verkehrte und für Aufregung sorgte. (Sigerus, 1930: 46). Die Tatsache, dass am 21. April 1886 in der Zibinsstadt ein *Radfahrerclub* gegründet wurde, erbringt den Beweis, dass diese Sportart hier Erfolg hatte. 1897 kam es zu einer neuen



Organisationsform der Radfahrer u. zw. zur Gründung des Vereins *Die Falken*, dessen Sitz am Großen Ring/Piața Mare Nr. 38 war (Sigerus, 1930: 52).

Der Wintersport

Wie bereits erwähnt, gehörte *Eislaufen* zu den Vergnügungen der kalten Jahreszeit. Nachstehender Text von 1905, der den Titel *Eissport zu Großvaters Zeiten* trägt, berichtet sehr anschaulich über das frohe Treiben der Zeitgenossen auf dem Eis als auch über den Wintersport um die Mitte des 19. Jahrhunderts:

Auf blitzblanken „Jakson“ [Jackson] saust bei der flotten Walzermelodie der Militärkapelle der zierliche Backfisch unter dem hellen weißen Licht der mächtigen elektrischen Bogenlampen über die glatte Eisbahn. Ein anmutiges Bild dieser rhythmischen Bewegungen der elastischen Eisläuferinnen besonders im heiligen Kreis der Mitte, wo nur die privilegierten Meister beiderlei Geschlechts sich in der Ausübung der höheren Kunst tummeln, während ringsum auch weniger bevorzugte Sterbliche ihr Fortkommen suchen und die kleinen „Eisflöhe“ unbekümmert um das gedruckte Verbot des „Zickermandel“, wie toll nach allen Richtungen umherschließen. Dazu der geschmackvolle Pavillon mit behaglich erwärmten Garderoben, die geschulte uniformierte Dienerschaft, die sorgfältig präparierte Eisbahn, – man sieht, wir sind hier nicht ohne Erfolg bei der Sportwelt der westlich gelegenen großen Städte in die Schule gegangen.

Ob aber der Backfisch eine Ahnung davon hat, wie seine Großeltern vor einem halben Jahrhundert sich hierzulande auf dem Eis vergnügten? Schwerlich, und deshalb soll ihm durch eine kurze Schilderung der Zustände in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts der große Wandel der Zeiten zum Bewusstsein gebracht werden. Einen Eislaufverein und einen ständigen Eislaufplatz gab es damals nicht. Aber der Zibin floss auch zu jener Zeit an der Stadt vorüber, nur führte er mehr Wasser, und Bärenkälte gab es damals auch. Ober- und unterhalb der beiden Zibinsbrücken hatte damals die



schlittschuhlaufende männliche Jugend, denn zu jener Zeit wurde dieser Sport von dem schönen Geschlecht noch nicht geübt, ihren Gratis-Eisplatz, dem manchmal bei Schneefällen oder sonstiger Ungunst der Eisbildung von Freiwilligen durch abendliche Überschwemmung nachgeholfen wurde.

Erst gegen Ende der sechziger Jahre schuf die Spekulation in dem breiten Teich oberhalb des Erlendamms eine gepflegtere Eisfläche. Auf dem Zibin aber unternahm die studierende Jugend bewundernswerte Wikingerfahrten weit hinauf bis unter Neppendorf und hinab über Hammersdorf bis Baumgarten. Löcher und offene Stellen wurden übersprungen oder umgangen. Die geschnäbelten Schlittschuhe wurden damals mit Kreuzriemen an den Fuß geschnallt und mancher wird sich jetzt noch der Schmerzen erinnern, die diese martervolle Prozedur den Füßen verursachte.

Auch Feste gab es, sogenannte Schlittage. Diese wurden aber sorgfältig vorbereitet, die Mädchen der Tanzstunde und deren Mütter feierlich eingeladen. Drei oder vier Schlitten, Eigentum des Coetus, wurden aus der sogenannten Correx des Gymnasiums, ihrem stabilen Aufbewahrungsort, mit Erlaubnis des Präfekten hervorgeholt. Jung und Alt des zarten Geschlechtes wurde von der ritterlichen Jugend in den Schlitten auf dem Eise herumgeführt bis der Abend einbrach, der dann gewöhnlich die ganze Gesellschaft zu Tee und Tanz in einem der gastlichen Bürgerhäuser versammelte. Hin und wieder wurden dann noch abends Fahrten auf Pferdeschlitten mit Fackelbeleuchtung unternommen. Diese jetzt gänzlich abgekommenen Schlittenfahrten waren ein beliebtes Wintervergnügen der städtischen Bürger, die damals in der Regel Pferde und Wagen hielten.



Einen Umschwung dieses patriarchalischen Betriebes brachten Ende der sechziger Jahre die Halifax-Schlittschuhe, die mit ihrer sinnreichen Konstruktion eine bessere Befestigung und mit ihrer glatten Stahlschiene freiere, künstlichere Bewegungen auf dem Eise ermöglichten. Bis dahin bestand die höchste Kunst im Rückwärtslaufen und im Springen, und groß war männiglich das Staunen, als, irren wir nicht, Dr. Gustav Lindner zum ersten Male in Hermannstadt die Kunst des Bogenlaufens zeigte. Seither welcher Fortschritt in Schlittschuhsystemen bis Merkur und Jakson, und welche Vervollkommnung in der Kunst, vor allem aber welche Verbreitung des schönen und gesunden Eissports, der jetzt sogar von den Unterrichtsverwaltungen als eines der hervorragendsten Mittel zur körperlichen Ausbildung den Schulen wärmstens empfohlen wird. (Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, Nr. 9470, 13. Februar 1905, S. 5).

Obiger Text kann mit einigen konkreten Daten ergänzt werden, die Emil Sigerus in seiner *Chronik der Stadt Hermannstadt* aufgezeichnet hat. Am 13. Januar 1860 hat der Magistrat eine Wiese „Unter den Erlen“ (im Erlenpark) überschwemmen und zum Eislaufplatz herrichten lassen (Sigerus, 1930: 43), am 13. Dezember 1876 wurde der Eislaufverein gegründet und am 23. Dezember 1877 der Eislaufplatz in der Schewisgasse (Bulevardul Victoriei) eröffnet (Sigerus, 1930: p. 50), der ab dem 16. Januar 1884 von der Schererischen Tuchfabrik mit elektrischer Beleuchtung versehen wurde (Sigerus, 1930: 51). Der Eintrag Sigerus' für den 6. Dezember 1892 lautet: *Zum ersten Male kommen Schneeschuhe (Ski) auf der Poplaker Heide zur Verwendung* (Sigerus, 1930: p. 52).



Die Verkehrsinfrastruktur



Im Verlauf der Jahrhunderte hat sich Hermannstadt/Sibiu beidseitig des Zibinsflusses entwickelt, so dass die Verbindung notwendigerweise durch Stege und Brücken erfolgen musste. In Sigerus' *Chronik der Stadt Hermannstadt* kann nachgelesen werden, dass am 24. Oktober 1864 *der Zibinssteg vor dem Burgertor dem Verkehr übergeben* wurde (Sigerus, 1930: 44). Am 26. Juni 1908 wurde anstelle des Steges eine moderne Steinbrücke eingeweiht, und ein Jahr danach, am 1. Juli 1909, die neue Brücke vor dem Sagtor (beim Zibinsmarkt) dem Verkehr übergeben (Sigerus, 1930: 60), die 2015 von einer neuen, vierspurigen ersetzt wurde. Ebenfalls von Sigerus erfahren wir, dass am 22. Dezember 1912 *die Eisenbahn-Überfahrtrampe auf der Hammersdorferstraße dem Verkehr freigegeben* wurde, die die Verbindung zwischen der Stadt und den Vierteln jenseits des Bahnhofes herstellte (Sigerus, 1930: 62). Auch diese Brücke steht nicht mehr, sie wurde zwischen 2003 und 2005 abgetragen und neu errichtet.

Die Lügenbrücke

Die Liegen-oder Lügenbrücke, die erste gusseiserne Brücke auf dem Gebiet des heutigen Rumänien, die die Verbindung zwischen dem Kleinen Ring/Piața Mică und dem Huetplatz/Piața Huet herstellt, wurde 1860 dem Verkehr übergeben. Errichtet wurde sie über der Burgergasse/Str. Ocnei, die die Unterstadt mit der Oberstadt verbindet (Sigerus, 1930: 43). Gusseiserne Brücken gibt es in Europa seit der Mitte des 18. Jahrhunderts als die industrielle Revolution die Massenproduktion von Eisen möglich machte. Die erste Gusseisenbrücke wurde in Großbritannien gebaut, in Wales am Fluss Severn, und ist von 1781 bis zum heutigen Tag in Betrieb. Als technisches Unikat ist sie denkmalgeschützt und wird entsprechend mediatisiert. Im Habsburgerreich hat es diesen Brückentypus zuerst in Schlesien gegeben und danach in Baden bei Wien, doch stürzte die Letztgenannte 1814 bereits während der Eröffnungsfeierlichkeiten ein (Wollmann, 2014: 181).



Bibliographie (Auswahl)

- Atomei, Adrian. *Ingenieria aeronautică românească și principalele contribuții ale acesteia la progresul aviației*. Brașov, 2004.
- Avram, Alexandru; Crișan, Vasile. *Sibiu. Ghid de oraș*. București, Editura Sport Turism, 1983.
- Deutsche Encyclopedie oder Allgemeines Real-Wörterbuch aller Künste und Wissenschaften*. Frankfurt am Meyn, 1778.
- Documente privind istoria României, veacul: XI, XII și XIII, C, Transilvania, I. Band (1075-1250)*. București, Editura Academiei Republicii Populare Române, 1951.
- Dumitrescu-Jippa, Aurel; Nistor, Nicolae. *Sibiul și ținutul în lumina istoriei*. I. Band, Cluj-Napoca, Dacia, 1976.
- Eckermann, Erik. *World History of the Automobile*. Society of Automotive Engineers, 2001.
- Gündisch, Gustav. *Damasus Dürr*. In: „Taten und Gestalten. Bilder aus der Vergangenheit der Rumäniendeutschen”, I. Band, Hrsg. Dieter Drotleff, Cluj-Napoca 1983.
- Ittu, Constantin. *Din lumea unui ”Nou și vechi calendar provincial transilvan” apărut la Sibiu: Neu und Alter Siebenbürgischer Provinzial-Kalender (1797-1891)*. In: ”Revista Română de Istorie a Cărții”, Editura Bibliotecii Naționale a României, Anul X, Nr. 10, 2013, S. 96-115.
- Klein, Konrad, *Der Vater der Hallerwiese in Hermannstad*. In: „Siebenbürgische Zeitung”, 5. Februar 2010 (<https://www.siebenbuerger.de/zeitung/artikel/kultur/9691-der-vater-der-hallerwiese-in.html> eingesehen 7. 10. 2016).
- Lungu, Cornel; Popa, Liliana (Hrsg.). *Sibiul în anul 1790. Editat și tipărit în 1790 de Martin Hochmeister*. Sibiu, Editura Honterus, 2015.
- Moldovan, Horia Radu. *Studiul general privind evoluția istorică a țesutului urban a orașului Sibiu*. București, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, 2009.
- Moore, Henry Charles. *Omnibuses and Cabs. Their Origin and History*. London, Chapman & Hall, 1902.
- Munteanu, Emanoil. *Istoria poștală a Sibiului până la Unire*. Sibiu, Editura Revistei Transilvania, 1980.
- Ohnweiler, Martin. *Zeppelin nach 75 Jahren wieder über Hermannstadt*. In „Siebenbürgische Zeitung”, München, 19. August 2004.

- Popa, Liliana. *Din jurnalul unei domnișoare. Istoria unei case din Sibiu*. In „Anuarul Institutului de Cercetări Socio-Umane”, XX, 2013, Sibiu, Editura Academiei Române, S. 67-70.
- Popa, Liliana. *Oameni și cărți în Sibiul de altădată. Tipografi și tiparnițe, bibliofili și biblioteci, librari și librării în mărturisiri documentare*, Hermannstadt-Sibiu, Schiller Verlag-Editura Schiller, 2010.
- Roth, Harald. *Hermannstadt. Kleine Geschichte einer Stadt in Siebenbürgen*, Köln, Weimar, Wien, Böhlau Verlag, 2006.
- Schaser, Angelika. *Reformele Iozefine în Transilvania și urmările lor în viața socială. Importanța Edictului de concivilitate pentru orașul Sibiu*, Übersetzung Monica Vlaicu. Sibiu, Hora Verlag, 2000.
- Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, Hermannstadt/Sibiu*, 1899, 1904, 1905, 1926, 1929.
- Sigerus, Emil. *Chronik der Stadt Hermannstadt 1100-1929*, Hermannstadt-Sibiu, Honterus Buchdruckerei, 1930.
- Stancu, Marcel. *Sibiul și electrificarea României. Cronică ilustrată 1891–2014*, Sibiu, Honterus, 2014.
- Todericiu, Doru. *Preistoria rachetei moderne. Manuscrisul de la Sibiu (1400-1569)*. Studiu și prezentare istorică și tehnico-științifică, București, Editura Academiei Republicii Socialiste România, 1969.
- Trausch, Joseph. *Schriftsteller-Lexikon oder Biographisch-Literarische Denk-Blätter der Siebenbürger Deutscher*, III. Band, Kronstadt, 1871.
- Wollmann, Volker. *Patrimoniul preindustrial și industrial din România*, IV. Band, Sibiu, Editura Honterus, 2014.

*

- <http://sibianul.gandul.info/sibiu/un-sfert-de-secol-de-la-prima-cursa-cu-troleibuzul-in-sibiu-2935988> eingesehen 21. 09. 2016
- <http://www.wasistwas.de/archiv-technik-details/der-erste-zeppelin.html> eingesehen 6. 10. 2016
- https://de.wikipedia.org/wiki/Gleislose_Bahn_Hermannstadt eingesehen 22. 08. 2016
- https://ro.wikipedia.org/wiki/Hermann_Oberth eingesehen 19. 08. 2016
(<http://www.turnulsfatului.ro/2013/10/13/umbra-aripilor-lui-aurel-vlaicu-inca-dainuie-in-sibiu/> eingesehen 7. 10. 2016)
- <http://www.sibiuairport.ro/istoric.html> eingesehen 28. 07. 2016
- <https://ro.wikipedia.org/wiki/Biciclet%C4%83> eingesehen 21. 09. 2016

<https://ro.wikipedia.org/wiki/Troleibuz> eingesehen 21. 09. 2016
http://www.tursib.ro/page/istoric_troleibuze eingesehen 5. 10. 2016
<http://www.sibiu2007.ro/ro3/about.htm> eingesehen 7. 10. 2016
https://ro.wikipedia.org/wiki/Istoria_automobilului eingesehen 14. 07. 2016
<https://de.wikipedia.org/wiki/Oberleitungsbus> eingesehen 17. 10. 2016.
https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Hermannstadt eingesehen 17. 10. 2016.

Bitte besuchen Sie die Ergebnisse des Projekts auf unserer Internetseite

http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind_prin_Sibiu/
 beziehungsweise auf:
<http://digital-library.ulbsibiu.ro/dspace/community-list>



Auf diesem Wege danken wir allen Privatpersonen und Institutionen für das freundliche Entgegenkommen, uns Daten und Bildmaterial für das Projekt zur Verfügung zu stellen.

Begegnungs - und Kulturzentrum Friedrich Teutsch der Evangelischen Kirche A. B in Rumänien
Sammlung Sorin Dan Volosciuc
Sammlung Helmut Wolff
Sammlung Cristina Pârvu
Sammlung Dumitru Chiseliță
Sammlung Angela Gabriela Popescu
Sammlung Cristina Rau Worobkevich
Sammlung Ovidiu Reu
Sammlung Paul Niedermaier
Sammlung Gudrun-Liane Ittu
ing. Guita Aurel
Nicușor Dănuț Ivănuș
Ioan Lăpădat
Nicolae Pepene
Marcel Stancu
dr. Alexiu Tatu
dr. Volker Wollmann
Nationaler Komplex ASTRA Museum
Lokomotivendepot - Museum der Dampflokomotiven
Nationalmuseum Brukenthal - Haus Altemberger: Geschichtsmuseum
Zeitschrift ASTRA Kronstadt / Brașov
TURSIB - Lokales Transportunternehmen Hermannstadt / Sibiu
Kreisamt des Nationalarchivs
Alt-Hermannstadt in Ansichtskarten, Fotos, Gemälden und Grafiken public group
Bildarchiv des Siebenbürgen-Instituts an der Universität Heidelberg, Gundelsheim

Mitarbeiter des Projekts:

Projektleiterin:	Dr. Rodica Maria VOLOVICI
Dokumentation - Recherche:	Dr. Gudrun-Liane ITTU Liliana OPRESCU Dr. Constantin ITTU
Koordination IT:	Ing. Ioan Irinel VIȘA
Bearbeitung Metadaten:	Liliana OPRESCU Camelia VOLOSCIUC Elena MĂRGINEAN
Computerbearbeitung:	Liliana OPRESCU
Öffentlichkeitsarbeit:	Drd. Cristina PÂRVU
Website:	Ing. Ioan Irinel VIȘA (http://bcu.ulbsibiu.ro/Calatorind_prin_Sibiu/)
Text broșură:	Dr. Constantin ITTU, dr. Gudrun-Liane ITTU
Übersetzung:	Dr. Gudrun-Liane ITTU
Layout :	Liliana OPRESCU

