



*Erhaltung und
Verwertung des Kulturerbes:
die Geschichte der
Fortbewegungsmittel im
Kreis Hermannstadt/Sibiu -
dargestellt in einer
„Bibliothek auf Rädern“*

http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/
Acțiune susținută de Consiliul Județean Sibiu

Projekt gefördert vom Kreisrat Hermannstadt/Sibiu
Kulturagenda 2016/Agenda culturală 2016



Partnerinstitution:
Volksschule für Kunst und Gewerbe „Ilie Micu“
Hermannstadt/Sibiu

CONSILIUL
JUDEȚEAN
SIBIU



**ȘCOALA POPULARĂ
DE ARTE ȘI MESERII
"ILIE MICU" SIBIU**

Einleitung

In der vorliegenden Publikation wurde ein Teil des Materials ausgewertet, das während der Durchführung des Projekts *Erhaltung und Verwertung des Kulturerbes: die Geschichte der Fortbewegungsmittel im Kreis Hermannstadt/Sibiu dargestellt in einer „Bibliothek auf Rädern“ – digitale Plattform und Wanderausstellung* zusammengetragen wurde. Es wurde vor allem rumänisch- und deutschsprachiges Quellenmaterial ausgewertet: Periodika, Bücher und Archivalien. Das von der „Lucian Blaga“ - Universität Hermannstadt/Sibiu vorgeschlagene und vom Kreisrat Hermannstadt/Sibiu im Rahmen der *Kulturagenda 2016/Agenda culturală 2016* geförderte Projekt wurde durch Angestellte der Universitätsbibliothek in der Zeitspanne von April bis November 2016 in Partnerschaft mit der Kunst- und Gewerbeschule „Ilie Micu“/ Școala de Arte și Meserii „Ilie Micu“ aus Hermannstadt zur Durchführung gebracht.



Die anthropologische und historische Dimension der Fortbewegung

Raum und Zeit sind zwei sehr wichtige philosophische Begriffe, die die grundlegenden Existenzformen der Materie bezeichnen. Der Raum ist in der menschlichen Erfahrung durch die drei Dimensionen Höhe, Breite und Tiefe bzw. Abstand, Richtung und Höhe bestimmt. Er ermöglicht allen materiellen Objekten eine Ausdehnung, dies aber nur in Relation zu diesen Objekten. Die Zeit beschreibt die Abfolge von Ereignissen, hat also eine eindeutige Richtung. Die Zeit ist in der menschlichen Wahrnehmung wie in der Physik als Fortschreiten der Gegenwart von der Vergangenheit kommend zur Zukunft hin beschreibbar (Dictionar, 1978: 656, 462).

Es ist unmöglich lebende Materie ohne ihr hauptsächliches Attribut, die Bewegung, zu beschreiben. Desgleichen kann der Mensch ohne Fortbewegung im Raum nicht existieren, da für ihn Fortbewegung Überleben bedeutete. Die Existenz des Menschen als materielles (charakterisiert durch Stoffwechsel und der Wechselbeziehung mit der Umwelt) und spirituelles Wesen (dank seiner Einbindung in die Gesellschaft und die Natur) setzt die Fortbewegung, den Transport voraus (Deleanu, 2011: 27).



Hinterglaskone Hl. Elias,
Țara Oltului/Altland
Copyright ASTRA Museum

Aus anthropologischer Sicht generiert der Mensch den Transport, indem er die Mittel der Fortbewegung herstellt (Deleanu, 2011: 26), er *bedient sich seiner*, indem all seine Tätigkeitsbereiche von diesem abhängig sind (Deleanu, 2011: 29) und gibt ihm eine *kulturelle* Dimension durch mythisch-religiöse Darstellungen wie z.B. des berittenen Heiligen Georg u. a. (Deleanu, 2011: 32).

Transportmittel, die menschliche Kraft nutzen

Zu dieser Kategorie gehören jene Mittel, bei denen die Last direkt auf dem menschlichen Körper aufliegt als auch solche, bei denen die Last vom Menschen gerollt oder gezogen wird. Im letztgenannten Fall wird die Last mithilfe von Walzen fortbewegt. Die Fortbewegung im Raum findet durch Ausschreiten des Menschen statt, während seine Arme die Last festhalten (Sofronie, 1985: 288).

Mittel, bei denen die Last direkt auf dem menschlichen Körper aufliegt: wir erwähnen hier nur einige Dinge, die dieser Kategorie zugeordnet werden: *hölzerne Stöcke* oder *Stangen von unterschiedlicher Länge und Dicke*, mit deren Hilfe Lasten auf der Schulter getragen werden. In diesem Fall findet das Hebelprinzip Anwendung, verbunden mit dem Eingreifen der Hand, die die Last ins Gleichgewicht bringt. Im Fall von großformatigen Objekten, wie z. B. Baumstämmen, muss die Zahl der Tragenden als auch die der Stangen vergrößert werden, wobei je zwei Personen einen Tragstock nutzen (Deleanu, 2011: 79-81).

Das *Joch* ist ein hölzernes Objekt, eine Art Brett, das auf Hals und Schultern aufliegt und nur transversal, d. h. in der Fortbewegungsrichtung getragen wird (Deleanu, 2011: 84).

Mittels eines *Gurtes* wird die Last am menschlichen Körper oder an einem anderen Transportmittel befestigt. Es gibt mehrere Typen von Gurten – Hals-,



Brust- oder Hüftgurten – je nachdem an welchem Körperteil sie befestigt werden: (Deleanu, 2011: 86).

Der *hölzerne Trog (Mulde)* wird zu Tragen von mäßigen Lasten auf kurzen Strecken verwendet, meist nur im Haus und in seiner nächsten Nähe. Der *Trog/die Mulde* ist ein längliches, offenes Gefäß, das aus einem dicken Stamm gefertigt ist. Der Trog kann auch zwei oder vier Henkel haben (Deleanu, 2011: 94).

Der *Korb* ist ein aus biegsamem, von Pflanzen stammendem Material geflochtener, meist offener Behälter mit Griffen. Im Rumänischen wird der Korb außer *coș* (Plural *coșuri*), auch *leagăn*, *corfă*, *paporniță* etc. genannt (Deleanu, 2011: 95-99).



Korb
Copyright ASTRA Museum



Henkelloser Korb
Kerz/Cârța
Foto: ASTRA Museum

Zum Tragen und Befördern von Lasten werden auch Textilien wie Handtücher, rumänisch *ștergar* oder *chindeu*, Tischdecken, rumänisch *fața de masă*, sowie einige Kleidungsstücke, die zur Volkstracht gehören wie Schürze, rumänisch *poală*, *șorț*, Kapuze, rumänisch *glugă*, und breiter Ledergürtel, rumänisch *cingătoare* oder *curea*, genutzt (Deleanu, 2011: 101-102).

Zur Kategorie der Textilien, die in der Hand, am Hals oder Schulter, am Rücken, in beiden Händen oder auf der Hüfte getragen werden, gehören taschenartige Behälter, im Rumänischen *traiste* genannt. Diese können unterschiedliche Größen haben – von *kleinen, mittleren, großen* bis hin zu *Pferde-Taschen (traiste de cal)*. Die Tragetaschen haben je nach ethnographischer Region unterschiedliche Namen: im Hermannstädter Umland, in Sălișteea und den umliegenden Dörfern werden sie *straiță* genannt, während sie in Poiana Sibiului *săcățeu* heißen (Ittu, 2015: passim).



Tragetasche
Poiana Sibiului, Kreis Sibiu
Foto: ASTRA Museum



Tragetasche
Freck/Avrig
Foto: ASTRA Museum

Der *Zwerchsack*, rumänisch *desagă* (Plural *desagi*), war ursprünglich eine doppelte Tragetasche, die, im Unterschied zu anderen Stoffbehältern, nur auf einer Schulter getragen wird. Wie bei den *traiste*, kann auch im Falle der Zwerchsäcke, auf eine lange ethnographische Tradition zurückgeblickt werden. Diese Behälter wurden sowohl bei den Alltagsbeschäftigungen als auch bei rituellen Handlungen verwendet. Außerdem sind sie, dank ihrer charakteristischen Ornamente, Marken der individuellen und kollektiven Identität. Zwerchsäcke waren die meistverwendeten traditionellen Transportmittel (Pamfile, 1910: 285).



Zwerchsack
Hamlesch/Amnaș, Kreis Sibiu
Foto ASTRA Museum



Zwerchsack
Hermannsdt/Sibiu
Foto: ASTRA Museum

Im ländlichen Bereich gab es zudem *schaffartige* oder *eimerartige* Behältnisse aus Holz, in denen verschiedene Flüssigkeiten transportiert wurden, die im Rumänischen Benennungen wie *vase*, *donițe* oder *cofe* tragen. Sie wurden aus *Dauben* zusammengesetzt, die von Metallbändern oder von Ruten zusammengehalten wurden. Es sind offene Gefäße, die mit Griffen versehen sind, und zum Aufbewahren von Flüssigkeiten oder zum Transport des Wassers für Feldarbeiter dienten (Deleanu, 2011: 113).



Melkkübel und Gefäß zum Aufbewahren von Lab
Tălmăcel, Kreis Sibiu
Copyright: ASTRA Museum

Sonderplätze nehmen *Melkkübel* und *Fass*, rumänisch *putină*, ein. Das erstgenannte Behältnis diente zum Transport der Milch auf kurzen Strecken, während das zweitgenannte zum Aufbewahren – insbesondere von Salzkäse – und zu dessen



Transport auf langen Strecken diente (Pamfile, 1910: 165).

Melkkübel und Fässer zum Aufbewahren von Salzkäse
Rășinari, Kreis Sibiu
Copyright: ASTRA Museum



Die *Feldflasche*, rumänisch *ploscă*, ist ein geschlossener Behälter, der aus Holz gefertigt ist, und zum Aufbewahren sowie zum Transport von Flüssigkeiten diente. Die *ploscă* hatte desgleichen rituelle Funktionen. Von der Form her unterscheiden wir kugelrunde, halbkugelförmige und zylindrische Feldflaschen (Deleanu, 2011: 118).



Feldflasche

Copyright: ASTRA Museum



Topf

Copyright: ASTRA Museum

Der *irdene Topf* wird im Haushalt verwendet, darin können jedoch auch verschiedene Lebensmittel oder andere Objekte transportiert werden. Da er aus gebranntem Ton gefertigt und Wasser undurchlässig war, wurden im irdenen Topf Flüssigkeiten und Lebensmittel aufs Feld getragen (Deleanu, 2011: 119).



Krug

Copyright: ASTRA Museum

Der *irdene Krug* mit kugelförmigem Rumpf und engem Hals kann sowohl mit einem als auch mit zwei Henkeln versehen sein (Deleanu, 2011: 122).

Der *Kübel*, rumänisch *găleată oder căldare, (căldărușă)*, ist ein nach oben hin weiteres, aus Metall gefertigtes Gefäß, das, in einer Hand getragen, zum Transportieren von Flüssigkeiten auf kurzen (Strecken) dient (Deleanu, 2011: 123).

Der **Balg**, rumänisch **burduf**, ist ein geschlossenes Behältnis aus ungegerbter Schaf-, Ziegen- oder Büffellhaut. In Gegenden, in denen Schafzucht betrieben wurde, diente der Balg zum Aufbewahren und Transport von Käse. Bälge dienten in manchen Gegenden auch zum Aufbewahren von Wasser, dies war jedoch keine weit verbreitete Methode in Rumänien (Deleanu, 2011: 124).

Transportmittel auf Rädern, die durch menschliche Kraft fortbewegt werden

In diese Kategorie werden Transportmittel auf Rädern oder Zylindern eingeordnet. Ein Sonderfall ist der des Rollens auf Walzen, eine primitive Art der Fortbewegung, die jedoch in der Praxis weit verbreitet ist, um große Lasten, wie z. B. gefällte Baumstämme, zu transportieren. Meistens werden eine oder mehrere Walzen verwendet, die abwechselnd vor das fortzubewegende Objekt gelegt werden. Bedingung ist eine glatte Oberfläche der Walzen, um die Fortbewegung durch Rollen zu ermöglichen (Deleanu, 2011: 171).

Die **Schubkarre** ist eine einrädrige Karre zum Befördern kleinerer Lasten, die an zwei Stangen mit Griffen angehoben und geschoben wird. Das Rad, wie die gesamte Karre, sind für gewöhnlich aus Holz gefertigt. Im ländlichen Bereich wird die Karre zum Befördern von Lasten auf kurzen Strecken verwendet, wie z.B. beim Hausbau oder um Getreide zur Mühle zu bringen. Einige Schubkarren sind mit „Füßchen“ versehen, mit denen sie auf dem Boden aufliegen, während anderen diese Stützen fehlen.

Außerdem wird auch ein **Mittelding** zwischen **Schubkarre** und **Wägelchen**



Schubkarre
Foto: ASTRA Museum

verwendet, rumänisch *roabă-cărucior* auf zwei Rädern, ein Transportmittel, bei dem die Last besser verteilt ist.

(Deleanu, 2011: 172-173).

Zur gleichen Kategorie, derjenigen der kleinen Transportmittel, zählt auch das *zweirädrige Wägelchen*, das der Schubkarre ähnelt, jedoch gezogen – nicht wie die Schubkarre – geschoben wird (Deleanu, 2011: 180).



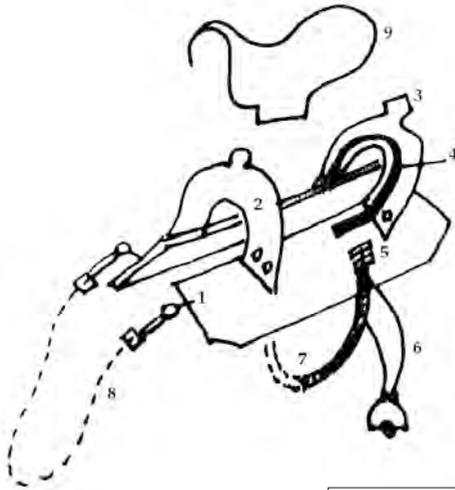
Transportmittel, die tierische Kraft nutzen

Es handelt sich hier sowohl um den *Transport auf dem Rücken von Tragtieren/Packtieren/Lasttieren* als auch um jenen durch *Zugtiere*.

Transport auf dem Rücken von Tragtieren/Packtieren

Sprechen wir über den Transport auf dem Rücken von Tragtieren, beziehen wir uns vornehmlich auf Esel und Pferde, eine Art des Transports, die von den menschlichen Beschäftigungen (Schafzucht) sowie vom Relief (Gebirge, Bergland) abhängig war (Atlasul II, 2005: 279). Dazu wurde der *Sattel*, rumänisch *șa* oder *șea* (Plural *șei*) verwendet, ein Gestell für Gepäck, das auf dem Rücken des Lasttieres festgeschnallt wird. Zum Reiten wurde eine andere Art von Sattel verwendet, nämlich ein gepolsterter Sitz in geschwungener Form, der einem Reittier für den Reiter aufgelegt wurde. Die Beziehung zwischen Mensch und Tier änderte sich, je nachdem ob das Pferd oder der Esel beritten wurde oder ob der Mensch neben ihm einherschritt.

Die Sattel beider Kategorien sind auch mit einer Reihe von Zusatzelementen versehen, von denen die meisten aus Leder gefertigt sind (Deleanu, 2011: 65–67).



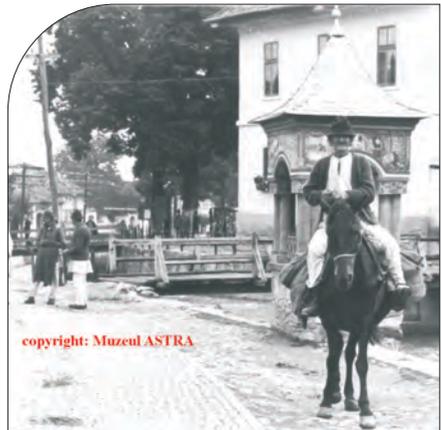
Sattel und Zubehör



copyright: Muzeul ASTRA



copyright: Muzeul ASTRA



copyright: Muzeul ASTRA

Transportmittel, die von Zugtieren fortbewegt werden

Diese Art des Transports bezieht sich auf große Verkehrsmittel, die von Tieren gezogen werden, Tiere, die entweder ins Joch gespannt (zwei Ochsen, Kühe oder Büffel) oder geschirrt werden (ein oder zwei Pferde, Esel) (Deleanu, 2011: 191).

Aus der Kategorie der Verkehrsmittel auf zwei Rädern erwähnen wir den **zweirädrigen Wagen**, rumänisch **carul cu două roți, teleaga, cotiga**, der von zwei Ochsen oder ein bis zwei Pferden gezogen wird, und selten die Grenzen des Dorfes überschreitet. Auf diese Art wurden landwirtschaftliche Produkte befördert, Getreidesäcke zur Mühle geschafft, besonders im Frühling und Herbst, wenn es schwierig war, die aufgeweichten Wege zu befahren (Deleanu, 2011: 197).



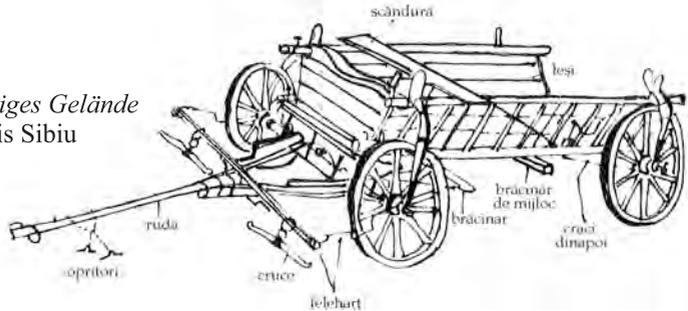
Zweirädriger Wagen

Copyright: Muzeul ASTRA

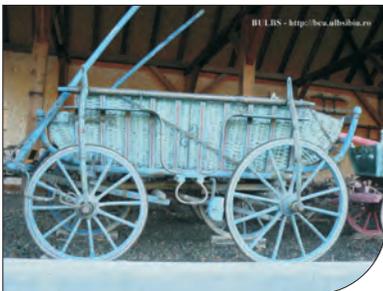
Im Unterschied zum vorhin erwähnten Wagen war der **vierrädrige** das älteste traditionelle Verkehrsmittel, das im Karpatenraum sowohl von den Rumänen als auch von den Minderheiten verwendet wurde. Der Wagen auf vier Rädern wurde in allen Reliefformen und in allen ländlichen Ortschaften gebraucht. Im 20. Jahrhundert verbreitete sich ein leichteres Fuhrwerk, rumänisch **căruța**, das besser an den Waren- und Personentransport angepasst war. Dennoch blieb der Wagen das hauptsächliche Verkehrsmittel in der bäuerlichen Wirtschaft, da er an die traditionellen landwirtschaftlichen Beschäftigungen am besten angepasst war (Deleanu, 2011: 219).

Als lokale Ausformungen treffen wir **Gebirgswagen**, rumänisch *care de munte*, an, die kleiner und dem Transport von Holz und Heu, seltener von landwirtschaftlichen Produkten, angepasst sind, **Bergwagen**, rumänisch *care de deal*, oder solche, die den Ebenen angepasst sind, rumänisch *care de șes* genannt (Deleanu, 2011: 221-224).

Wagen für schwieriges Gelände
Armeni, Kreis Sibiu



Căruța, ein **kleinerer Wagen auf vier Rädern**, wird im allgemeinen zum Transport von Lasten und Personen auf langen Strecken verwendet. Auch in diesem Fall werden Zugtiere verwendet, jedoch keine Ochsen, sondern Pferde. Außer den bereits erwähnten Funktionen haben die kleinen Wagen im Rahmen des ländlichen Brauchtums (insbesondere Hochzeiten) auch eine zeremonielle Funktion. Der wichtigste Vorzug dieser Verkehrsmittel ist nicht die Größe der beförderten Last, sondern die Geschwindigkeit der Fortbewegung, da sie von Pferden gezogen werden (Deleanu, 2011: 237-238).



Hochzeitswagen
Ludoș, Kreis Sibiu

Aufnahmen aus dem
ASTRA Museum



Postwagen
Rășinari, Kreis Sibiu

Der *Schlitten* ist ein traditionelles Fahrzeug, das mit menschlicher oder tierischer Kraft fortbewegt wird. Er hat zwei Kufen, meist aus Holz, mit denen er auf Schnee oder Eis gleitet. Heutzutage wird der Schlitten eher zum Wintersport und zur Freizeitgestaltung verwendet, ursprünglich – er war bereits 7000 v. Chr. bekannt – wurde er von den Jägern und Fischern Nordeuropas gebraucht, um Lasten auf glatten Flächen fortzubewegen. Archäologische Funde haben den Beweis erbracht, dass die Wikingerschlitten nicht nur auf Schnee und Eis, sondern auch in sumpfigen Gebieten in Gebrauch waren und sogar in grasreichen Gegenden (https://en.wikipedia.org/wiki/Sled#Historical_uses).

Auf dem Gebiet des Kreises Hermannstadt/Sibiu ist der Schlitten ein gebräuchliches Verkehrsmittel, mit dem Heu, Holz, landwirtschaftliche Produkte, Waren und Personen befördert wurden. Am Land wird er auch bei Zeremonien verwendet, nicht nur bei Hochzeiten, sondern bei den meisten Formen von Brauchtum, bei denen es Umzüge gibt. (Deleanu, 2011: 152–153).

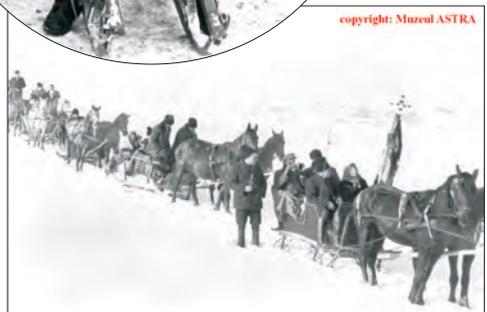


Foto: ASTRA Museum

Verkehrsmittel, die mit Elektro-
und mechanischer Energie angetrieben werden

Die Rășinarier Straßenbahn

Bevor wir von der elektrischen Straßenbahnlinie Hermannstadt/Sibiu-Rășinari sprechen, müssen wir zunächst das Hermannstädter Elektrizitätswerk erwähnen. Am 12. März 1893 hat das Wirtschaftsministerium den Hermannstädter Lokalbehörden bewilligt, ein Elektrizitätswerk zu bauen und eine elektrische Straßenbahnlinie ins Leben zu rufen. Der Strom sollte von einem Wasserkraftwerk erzeugt werden, das oberhalb der Gemeinde Zodt/Sadu errichtet werden sollte. Von dort sollte er 17 km weit bis Hermannstadt transportiert werden und nicht nur die Stadt, sondern auch die damalige Gemeinde Heltau/Cisnădie mit Energie versorgen (Stancu, 2014: 77).

Über die Vorteile der Einführung einer elektrischen Überland-Straßenbahn hat der s ä c h s i s c h e Wirtschaftswissenschaftler, Journalist und Politiker Carl Wolff (1849–1929), der in Wien und Heidelberg Jura studiert hatte, in



seinem Vortrag *Die elektrische Bahn Hermannstadt–Junger Wald–Resinar*, den er am 8. Juli 1893 im Rahmen der *elektrischen Ausstellung* hielt, hingewiesen. Carl Wolff war sich dessen bewusst, dass die malerische Umgebung Hermannstadts ein riesiges wirtschaftliches und touristisches Potential besitzt, das nicht nur den Einheimischen Ruhe und Entspannung schenken kann, sondern auch Reisenden – vor allem aus Rumänien, die vor der sengenden Sommerhitze fliehen (Stancu, 2014: 79-80).

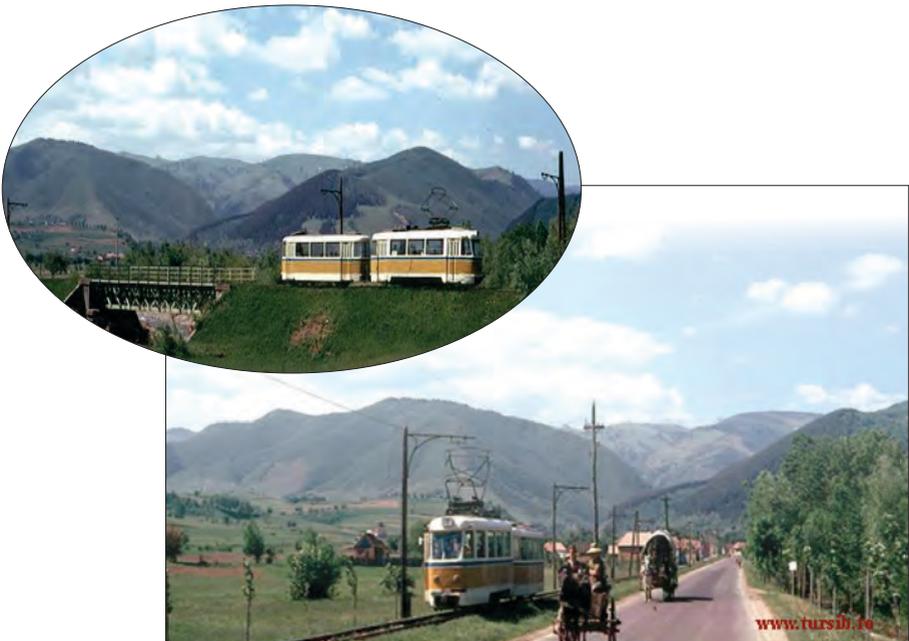
Die Umsetzung von Carl Wolffs Vorschlag, eine Straßenbahnverbindung zwischen Hermannstadt und Răşinari herzustellen, ließ jedoch noch lange auf sich warten. In der Sitzung vom 1. Dezember 1910 hat die Lokalverwaltung von Răşinari beschlossen, *einen Schienenweg zwischen ihrer Gemeinde und Hermannstadt zu bauen, wobei sich die Gemeinde bereit erklärte, die Vorbereitungsarbeiten mit 1000 K(ronen) aus dem Fonds für die Erhaltung der Gemeindewege sowie aus anderen Töpfen zu finanzieren.* Dieser Beschluss wurde niemals umgesetzt und blieb bloß als Dokument im Gemeindearchiv erhalten. Erst fünfunddreißig Jahre später (1945), zu dem Zeitpunkt als Petru Vidrighin Bürgermeister war, wurde die Diskussion zu besagtem Thema wieder aufgenommen. Nach Zusammenkünften der Vertreter der Gemeinde mit denen des Hermannstädter Bürgermeisteramtes und Präfektur, sowie mit jenen der Straßenbahngesellschaft wurde bekanntgegeben, dass eine Aktiengesellschaft zum Bau der Răşinarer Straßenbahn ins Leben gerufen worden ist. Bei gleicher Gelegenheit wurde auch das Problem des Terrains besprochen, wobei sich das Hermannstädter Bürgermeisteramt einverstanden erklärte, einen sechs Meter breiten Streifen Waldes aus seinem Besitz unter folgenden Bedingungen für den Bau des Gleises bereit zu stellen: der Streifen sollte langfristig vermietet werden, während die Stadt als Gegenwert der Miete und des Holzes Aktien des Unternehmens erhalten sollte.

Mit den eigentlichen Arbeiten wurde aber erst 1948, während des Mandats des Bürgermeisters und Pfarrers Brote, begonnen, der das Material für 9 km lange Gleise erhalten hatte und 30-40 Ortsansässige einstellen konnte, um diese zu legen. Die Angestellten wurden vom Bürgermeisteramt mit 1 kg Maismehl pro Tag bezahlt, was nach der verheerenden Dürre von 1946-1947 ein guter Lohn war. Beim Bau der

Straßenbahnlinie haben die Soldaten des 3. Eisenbahner-Regiments gut mitgeholfen, sodass Sonntag, den 14. März 1948, die Eröffnungsfeier – unter Begeisterung und Enthusiasmus unzähliger Teilnehmer – stattfinden konnte. Es wurden Fahnen gehisst, die Häuser waren mit Tannenzweigen schön geschmückt, während die Gäste von einer Blaskapelle empfangen wurden. Anfangs hatte die Straßenbahn keine Oberleitung, sondern der Diesel-Motor eines Lastkraftwagens, der auf einen Anhänger montiert war, wurde provisorisch als Generator verwendet. Erst 1951 wurde die Linie elektrifiziert.

In den '70er Jahren verzichtete man im Munizipium Hermannstadt/Sibiu auf die Straßenbahn und wechselte auf Trolleybus- und später auf Autobusverkehr. Nur die Überlandstrecke Hermannstadt/Sibiu – Rășinari war bis 2013 zwischen der Haltestelle *Zentralfriedhof–Rășinari* in Betrieb.

(https://ro.wikipedia.org/wiki/Tramvaiul_din_Sibiu)



Die Drahtseilbahn im Zodttal/Valea Sadului

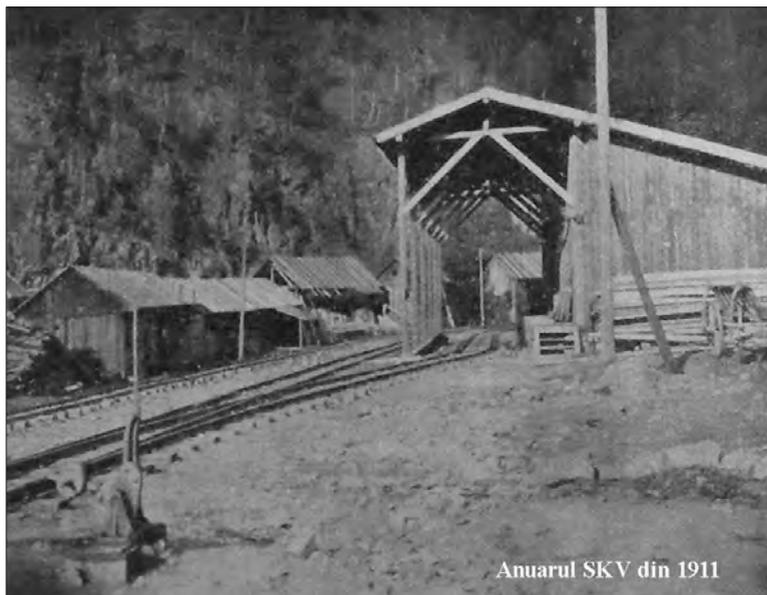


Anuarul SKV din 1911

Die Geschichte der *Drahtseilbahn im Zodttal/Valea Sadului* ist eng mit der Auflösung im Jahre 1876 des *Filialstuhls Talmesch/Tălmăciu* verknüpft, Auflösung, die zur Aufteilung des Stuhlvermögens an die Ortschaften, die die besagte administrative Einheit bildeten – Talmesch/Tălmăciu, Tălmăcel, Boița, Turnu Roșu, Racovița, Sebeșul de Sus und Sebeșul de Jos – führte. Die betreffenden Gemeinden erhielten 90.000 Joch Wald (1 Joch = 0,5775 ha), den sie den *Siebenrichtern* vergüteten, während 35.960 Joch Eigentum der Letztgenannten verblieben (Dumitrescu-Jipa, Nistor, 1976: 299). Die Sachsen wollten ihre Waldbestände, die sie in der Gegend besaßen, wirtschaftlich nutzen, und nach mehreren misslungenen Versuchen hat Heltau/Cisnădie im Jahre 1904 der Thorenburger/Turda Zellulosefabrik

seine im Zodttal gelegenen Wälder verkauft. Im nächsten Jahr hat die *Sächsische Nationsuniversität* dem italienisch-ungarischen Unternehmen Feltrinelli das Nutzungsrecht ihres Anteils, ebenfalls im Zodttal gelegen, verkauft. Der Vertrag wurde am 17. Dezember 1906 unterzeichnet. Das Unternehmen hat danach auch die Anteile von Tălmăcel, Sadu, Boița, Căineni, Malaia, Brezoi, Vaideeni und noch einiger Gemeinden erstanden, was eine der bedeutendsten und gewagtesten Investitionen in diesem Teil Europas war.

Das Unternehmen hatte seinen Standort ungefähr 3 km nördlich von Talmesch/Tălmăciu, auf einer Fläche von 22 Joch, und betrieb seine Holzwirtschaft innerhalb eines ausgedehnten Gebietes, das vom Talmescher Hattert bis zum *Iwan-Tal/Valea lui Ivan*, d. h. ungefähr 30 km bachaufwärts, reichte. Im Ivan-Tal hat die Firma eine immense, aus Deutschland eingeführte Drahtseilbahn gebaut, mit deren Hilfe das Holz aus dem oberen Lauterbachtal/Valea Lotrului sowie aus entfernten Gebirgsmassiven transportiert wurde.



Täglich beförderte die Drahtseilbahn 1.000 m³ Holz, das dann aus dem Iwan–Tal bis nach Talmesch/Tălmăciu, auf einer Strecke von ungefähr 35 km mittels einer Schmalspurbahn weitertransportiert wurde. Die von Feltrinelli gebaute Schmalspurbahn führte am rechten Zodtufer entlang, überquerte den Bach beim *Damm des Wasserfalls/barajul cascadei* und endete im Hof des Unternehmens. Die Bahn fuhr täglich; am Morgen mit leeren Waggons flussaufwärts, während die am Vortag hochgefahrenen und zwischenzeitlich beladenen Waggons am Nachmittag bachabwärts, zwecks Verarbeitung des Holzes, fuhren. Ende September 1944, nach dem Frontwechsel Rumäniens, wurde die Umgebung von Talmesch von der deutschen Luftwaffe heftig bombardiert. Der dadurch ausgelöste Brand konnte nicht gelöscht werden, und die Fabrik brannte völlig aus (Stroia, s. a.: 1–3).

In der Talmescher Fabrik hatte auch eine andere Eisenbahnlinie ihren Ursprung, nämlich jene, die das Holz ostwärts, zum Bahnhof Westen/Veștem transportierte. (Stroia, s. a.: 3). Die zweite große Holzverarbeitungsfabrik war jene, die von der Zellulosefabrik Thorenburg/Turda am Ufer des Zodt/Sadu-Baches errichtet worden war. Die Fabrik hatte ihre eigene Bahnlinie, die bis zum Iwan-Tal parallel und ziemlich nah an der Feltrinellischen verlief, um danach entlang des Kleinen Zodt/Sădurel, einem linken Nebenbach des Zodt aus dem Zibinsgebirge/Munții Cibinului, zu führen, dorthin wo die Heltauer ihre Waldungen hatten. Die Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs dieses Unternehmens war die von 1905/1906 – also von der Gründung – bis 1935 als die Tätigkeit stark rückläufig war. Im Unterschied zu Feltrinelli, ein Unternehmen, das auch den Bahnhof Westen/Veștem benutzte, wickelte der Ableger der Thorenburger Fabrik seine Geschäfte nur über den Bahnhof Talmesch/Tălmăciu ab, von wo aus das verarbeitete Material –ausschließlich Buchenholz– verschickt wurde (Stroia, s.a: 4).

Das Schienennetz

Sprechen wir von Eisenbahnen, müssen wir in erster Linie den Hermannstädter Bahnhof erwähnen, der am 11. Oktober 1872 eingeweiht wurde. Die heutige Adresse dieses ältesten und bedeutendsten Bahnhofs der Stadt ist der 1. Dezember-Platz 1918 (früher Bahnhofplatz). Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurden mehrere Gesuche eingereicht, in denen der Bau einer Eisenbahnlinie beantragt wurde, die Budapest mit Südsiebenbürgen verbinden sollte. Wir beziehen uns hier bloß auf das Gesuch aus dem Jahre 1855, das die Kronstädter/Braşov Industrie- und Handelskammer, der auch Hermannstadt zugeordnet war, einreichte, sowie auf jenes von 1867, das die Kommunität des Hermannstädter Stuhls an das Ministerium für Kommunikation richtete – beide vor dem österreich-ungarischen Ausgleich von 1867. In Bezug auf die Eisenbahn äußerte sich der Hofkanzler Dimitrie Moldovan: *solang die modernen Verkehrsmittel in Siebenbürgen fehlen, wird für seine Bewohner Wien ebenso weit entfernt sein wie die Ufer des Atlantischen Ozeans* (Vulea, 2002: 269). Es ist möglich, dass das vorhin erwähnte Gesuch von 1855 deshalb verfasst wurde, weil am 20. August 1854 die 62,5 km lange Bahnstrecke Orawitz/Oraviţa-Baziaş, die anfangs nur zur Kohlebeförderung diente (*Kohlenbahn*), *die erste Bahnstrecke auf dem heutigen Staatsgebiet Rumäniens*, eröffnet wurde. Am 12. Januar 1855 wurde sie von der privilegierten *österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft* (St.E.G.) übernommen, verbessert und am 1. November 1856 für den Personentransport freigegeben (Braşcanu, 2012: 13).

Graf Toldalagi, Vorsitzender des Klausenburger adligen Eisenbahnkomitees, erarbeitete zusammen mit dem Ministerium in

Wien die Pläne der beiden ersten siebenbürgischen Bahnlinien, die auf folgenden Strecken gebaut werden sollten:

a) Arad-Simeria-Karlsburg/Alba-Iulia- Hermannstadt/ Sibiu-Roter Turm/Turnu Roșu, von wo die Verbindung zu Rumänien herzustellen war;

b) Großwardein/Oradea-Klausenburg/Cluj-Kronstadt/Brașov-Buzău-Pass/Pasul Buzău, von wo die Verbindung zu Rumänien herzustellen war (Brașcanu, 2012: 13–14).

Der Bau der Eisenbahnstrecke Arad–Szolnok, die am 25. Oktober 1858 eingeweiht wurde, erfolgte nach dem Plan zum Ausbau des Eisenbahnnetzes im Osten der Pannonischen Tiefebene. Diesem Plan zufolge wurde zunächst die Strecke Budapest–Szolnok gebaut (1847) und danach Szolnok–Debrecin, die 1857 fertiggestellt wurde. Nach der Vereinigung Siebenbürgens mit Rumänien (1918) wurden die auf rumänischem Territorium befindliche Strecke von der rumänischen Staatseisenbahngesellschaft (CFR) übernommen; die Bahnhöfe Lökösháza und Curtici wurden demnach Grenzübergänge. Heute gehört die besagte Strecke zum IV Paneuropäischen Korridor (https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Szolnok%E2%80%93Arad).

Es folgte der Bau der ersten siebenbürgischen Bahnstrecke Arad–Karlsburg/Alba Iulia, deren Einweihung am 22. Dezember 1868, mit einer gewissen Verzögerung infolge finanzieller Schwierigkeiten, erfolgte. Bis zur Fertigstellung der gesamten Strecke gab es eine partielle Übergabe. Am Morgen des 21. August 1868, 9.00 Uhr, fuhr der erste Zug von Arad nach Deva, gezogen von der Lokomotive Nr. 17, die den Namen *Maros–Porta* trug. Einen Monat später waren die Arbeiten bereits so weit fortgeschritten, dass die erste Dampflokomotive in Simeria gesehen werden konnte. Der 22. Dezember 1868 ist ein

denkwürdiges Datum in der Eisenbahngeschichte unseres Landes, da sie das Geburtsdatum der ersten siebenbürgischen Bahnstrecke bezeichnet. An diesem Tag hat ein Zug, der von der Lokomotive Nr. 8 mit Namen *Radna* gezogen wurde, die gesamte Strecke zwischen Arad und Karlsburg/Alba Iulia, nämlich 211 km, zurückgelegt (http://www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/cum-ap-rut-simeria-hart).

Während der letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts beabsichtigte das österreich-ungarische Ministerium für Kommunikation eine Verbindung zwischen Hermannstadt/Sibiu und der Bahnstrecke Arad–Karlsburg/Alba Iulia über Kleinkopisch/Copșa Mică herzustellen. Am 11. Oktober 1872 wurden sowohl die Bahnstrecke als auch das Hermannstädter Bahnhofsgebäude eingeweiht.

(https://ro.wikipedia.org/wiki/Gara_Sibiu).

Der Weg von Hermannstadt/Sibiu nach Budapest war ziemlich beschwerlich. Um die Strecke zu verkürzen, entschloss sich die ungarische Regierung zum Bau einer Bahnlinie, die von Unterwinz/Vințul de Jos auf der Bahnstrecke Arad-Karlsburg/Alba Iulia über Mühlbach/Sebeș direkt nach Hermannstadt/Sibiu führen sollte. Die am 25. November 1897 dem Verkehr übergebene Bahnstrecke verringerte die Distanz zwischen Unterwinz/Vințul de Jos und Hermannstadt/Sibiu von 119 auf 83 km.

(https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Sibiu%E2%80%93Vin%C8%9Bu_de_Jos).

Eine andere bedeutende Bahnstrecke war jene zwischen Hermannstadt/Sibiu und Freck/Avrig, die von der *Aktiengesellschaft der Hermannstadt-Frecker Eisenbahn* gebaut und am 13. September 1892 eingeweiht wurde (Sigerus, 1930: 55). Dieser Abschnitt bildete die Grundlage für den Bau der Bahnstrecke nach Fogarasch/Făgăraș und

ihrer Verlängerung nach Kronstadt/Braşov, sowie jener zum Roten Turm-Pass/Pasul Turnu Roşu bis zur Grenze zwischen dem Habsburgerreich und dem Rumänischen Königreich.

(https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C483_Sibiu%E2%80%93Avrig)

Die Bahnstrecke Hermannstadt/Sibiu–Fogarasch/Făgăraş wurde am 22. November 1892 dem Verkehr übergeben, während jene zwischen Fogarasch/Făgăraş und Kronstadt/Braşov am 6. November 1908 eingeweiht wurde. Da die Budapester Regierung das Unterfangen nicht finanziell mittragen wollte, ist die Summe von ungefähr 4 Millionen Kronen zum größten Teil von den Rumänen und Sachsen der Komitate Hermannstadt/Sibiu, Fogarasch/Făgăraş und Kronstadt/Braşov bezahlt worden. Im Fogarascher Komitat haben 64 Ortschaften ein Darlehen von einer Million Kronen aufgenommen, das in fünfzig Jahren abgezahlt werden musste. In Anbetracht dieses Opfers darf es uns nicht verwundern, dass am 22. November 1892 die gesamte Umgebung froh und hell begeistert war als der erste schön geschmückte Personenzug in den Bahnhof Fogarasch/Făgăraş einfuhr.

(http://www.monitorfg.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=902:fgrenii-au-pltit-&catid=52:reportaje&Itemid=73).



© Colecția Ovidiu REU
Salut din Iași!



Udășteel-Erzsebetvárosi.



Die Schmalspurbahn

Hermannstadt/Sibiu–
Agnethen/Agnita–
Schässburg/Sighișoara



Früher gab es in Rumänien zahlreiche Schmalspurbahnen, die im Rumänischen „mocăniță“ genannt werden: in der Maramuresch, in den Westkarpaten, zwischen Hermannstadt/Sibiu–Agnetheln/Agnita und Schässburg/Sighișoara, vom Schloss Corvinești bis zum Gebiet der Pădureni (Waldbewohner) waren die Schmalspurbahnen Teil des lokalen Geistes (<http://salveazamonumentul.blogspot.ro/2011/07/mocanita-linii-furate-cantoane.html>).

Nachdem Ende des 19. Jahrhunderts die Hauptlinien in Siebenbürgen festgelegt worden waren, haben die k. und k. Behörden den Bau von Nebenlinien durch private Unternehmer gefördert. Diese Linien sollten die wirtschaftliche Entwicklung der ländlichen Gebiete ankurbeln, indem sie landwirtschaftliche Produkte, Holz und Personen beförderten. Baron Apor aus Schässburg folgte der Initiative und beschloss, mittels finanzieller Hilfe aus Budapest, eine Bahnlinie zu bauen, die das Kokeltal/Podișul Târnavelor mit dem Harbachtal/Podișul Hârtibaciului verbinden sollte. Mit einer gewissen Verspätung kam es schließlich, bedingt durch das schwierige Terrain – insbesondere zwischen Schässburg/Sighișoara und Henndorf/Brădeni – zum Bau einer 760 cm breiten Schmalspurbahn, ein Standardmaß in Österreich-Ungarn. Im siebenbürgisch-sächsischen Umfeld war die Kleinbahn

unter dem Namen *Wusch* oder *Kaffeemühle* bekannt

([https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita\(%E2%80%93Sighi%C8%99oara\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita(%E2%80%93Sighi%C8%99oara))).



Im Jahre 1895 nahm die *Gesellschaft der Lokalbahn Schässburg/Sighișoara–Hermannstadt/Sibiu* – von Schässburg ausgehend – den Bau einer 48 km langen Bahnlinie zwischen Schässburg/Sighișoara und Agnetheln/Agnita in Angriff, Linie, die trotz heftiger Überschwemmungen, Ende 1898 fertiggestellt wurde. 1910 wurde die Strecke zwischen Agnetheln/Agnita und Hermannstadt/Sibiu gebaut, d.h. die Schmalspurbahn wurde um 62 km verlängert. Die Bahn fuhr in Agnetheln durch die Hauptstraße, die sie mit Kutschen, Autos und Fußgängern teilte. Zu gleicher Zeit wurde auch eine Nebenstrecke von 13 km zwischen Cornățel und Burgberg/Vurpăr dem Verkehr übergeben, sodass die Gesamtstrecke der Kleinbahn 123 km betrug. Nach der Vereinigung Siebenbürgens mit Rumänien wurde die Kleinbahn von der staatlichen Eisenbahngesellschaft CFR betrieben (Kurt Breckner, l, c.). *Mit der „Mocăniță“ fuhren die Menschen in die Stadt, mit ihr beförderten sie Waren, mit ihr fuhren die Kinder in andere Orte, um die Schule zu besuchen.* (<http://salveazamonumentul.blogspot.ro/2011/07/mocanita-linii-furate-cantoane.htm>).

Die Kleinbahn ist heute denkmalgeschützt. Im Kreis Hermannstadt/Sibiu, d.h. im Abschnitt Hermannstadt/Sibiu-Henndorf/Brădeni ist sie unter Code SB–II–a–B–20923 eingetragen, während sie im Kreis Mureș, bzw. im Abschnitt Henndorf/ Brădeni–Schässburg/Sighișoara, den Code MS–II–a–B–20924 hat.

Am 1. September 2001 ging die 91 Jahre alte Geschichte der Kleinbahn im Harbachtal zu Ende. Es ist der Tag, an dem das letzte Paar des gemischten Personen- und Güterzuges, das noch täglich verkehrte – infolge Geldangels, der die Wartung der Lokomotiven nicht mehr erlaubte – seine Tätigkeit einstellte. Dies war die letzte Schmalspurbahn, die noch von der staatlichen Eisenbahngesellschaft betrieben wurde ([https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita\(%E2%80%93Sighi%C8%99oara\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita(%E2%80%93Sighi%C8%99oara))).

Zur Zeit versucht der Verein *Prietenii Mocăniței* (Freunde der Schmalspurbahn), unterstützt vom *Grupul Suporterilor din Marea Britanie a Căii Ferate Sibiu–Agnita* (SARUK)/Gruppe der Anhänger der Bahnlinie Hermannstadt–Agnetheln aus Großbritannien, die Strecke neuzubeleben und touristisch zu nutzen.

(<http://www.sibiuagnitarailway.com/>).



Verkehrsmittel, die mittels Wasserkraft angetrieben werden

Verkehrsmittel, die von Wasserkraft angetrieben werden, unterscheiden sich von mehreren Standpunkten aus gesehen von denjenigen, die von menschlicher, tierischer oder mechanischer Energie angetrieben werden.

Die Erde/der Boden ist eine harte und wenig flexible Unterlage, auf der sich die Verkehrsmittel relativ leicht fortbewegen. Die relative Unbeweglichkeit der Unterlage hindert die Verkehrsmittel nicht, kommt ihnen jedoch auch nicht entgegen, sodass die Effizienz des Transportmittels von der Energie abhängig ist, die es antreibt. Das Wasser hingegen, ob stehend oder fließend, beeinflusst sowohl das Verkehrsmittel als auch die Art und Weise der Fortbewegung (Vulcănescu, 1966: 65–66).

Triften bezeichnet freies, jedoch kontrolliertes Treiben lassen von ungebundenen Baumstämmen in fließenden Gewässern. Wird das gefällte Holz gebündelt transportiert, so spricht man vom Flößen, eine Art des Holzschwemmens, die vom 18. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts auf den Flüssen Mieresch/Mureș, Alt/Olt und sogar im Hermannstädter Umland/Mărginimea Sibiului und im Altland/Țara Oltului üblich war.

Als *Floß* bezeichnet man ein einfaches Wasserfahrzeug, das zu seiner Fortbewegung das Gefälle eines Flusses mit relativ konstantem Wasserreichtum benutzt und lange Strecken von -zig bis zu Hunderten von km zurücklegt. Das Flößen benötigt nicht nur viel Muskelkraft, sondern insbesondere die Geschicklichkeit der Flößer Hindernissen auszuweichen. Flöße werden in kleine und große eingeteilt, wobei der Unterschied zwischen diesen Kategorien ziemlich groß ist. *Kleine Flöße*, aus Baumstämmen zusammengesetzt, sind improvisierte

Verkehrsmittel, die auf kurzen Strecken zum Transport kleiner Lasten eingesetzt werden, einschließlich zum Überqueren von tiefen Gewässern. Die Steuerung erfolgt manuell mithilfe von Stangen mit denen das Gefährt vom Grund abgestoßen wird.

Große Flöße waren ebenfalls aus Baumstämmen gebaut, setzten jedoch organisiertes Flößen voraus, dessen Zweck es war, das Holz aus Holzschlägen abzutransportieren. Ob einzeln oder in Konvois wurden die großen Flöße von Fachleuten, den Flößern gesteuert, die an beiden Enden dieser Verkehrsmittel einfache Steuerungsinstrumente bedienten. Da die Fahrt einige Tage dauerte, wurde alles was zum Leben notwendig war, mitgeführt. Kleine Konvois bestanden im allgemeinen aus drei großen Flößen, die nacheinander angeordnet waren, während die großen Konvois aus bis zu zwölf dieser Wasserfahrzeuge bestanden (Deleanu, 2011: 266–270).

Die schwimmende Brücke gehört zur Kategorie der Verkehrsmittel, mit denen ein Wasser überquert wird. Gebildet wird sie aus zwei gleichen Kähnen, über die eine Art Plattform gelegt wird, worauf Lasten, Wagen und Zugtiere sowie Personen transportiert werden. Schwimmende Brücken werden meistens an *Furten* mit niedrigem Wasserpegel, relativ konstantem Wasserreichtum und mäßiger Geschwindigkeit gebaut, an einem Wasser, dessen Ufer das Auf- und Abladen nicht beeinträchtigt und das nahe an Ortschaften oder Verkehrswegen liegt. Eine schwimmende Brücke ist dort nützlich, wo es schwierig oder gar unmöglich ist, eine feste Brücke zu bauen (Deleanu, 2011: 274).

Schwimmende Brücke
Turnu Roșu, Kreis Sibiu
Aufnahmen aus dem ASTRA Museum



Tourismus und Freizeitgestaltung

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erfasste eine neue Modebewegung Mitteleuropa, nämlich der Bergtourismus. Den Anfang machten die exzentrischen Briten, die 1857 den *Englischen Alpenclub* ins Leben riefen, dem 1862 der *Österreichische Alpenverein* folgte. Infolge der Fusion mit dem deutschen Verein wurde dieser 1874 in *Deutscher und Österreichischer Alpenverein* umbenannt. Der Letztgenannte war zweifelsohne beispielhaft für Siebenbürgen und seine Bewohner, insbesondere für die Siebenbürger Sachsen. 1873 schlug der erste Versuch, einen derartigen Verein zu gründen, fehl, der zweite Versuch jedoch war im Jahre 1880 von Erfolg gekrönt. Den neugegründeten Verein nannte man *Siebenbürgischer Karpathen Verein (S.K.V.)*. Zwei Gründungsmitglieder zeichnen sich durch besondere Verdienste aus, Carl Wolff, frischgebackener Doktor der Rechte der Universität Wien und Direktor des *Siebenbürgisch-Deutschen Tageblattes*, und der Rechtsanwalt Dr. Carl Conradt. Die Gründungssitzung wurde am Sonntag, dem 28. November 1880, im übervollen Saal des Rathauses abgehalten, Sitzung, an der die meisten Gründungsmitglieder – 480 Männer und 18 Frauen, mehrheitlich Sachsen – teilnahmen. Diesen schlossen sich auch einige siebenbürgische rumänische Intellektuelle an. Bereits im Jahr seiner Gründung hatte der S.K.V. auch jenseits des Karpatenbogens zahlende Mitglieder, nämlich in Bukarest und Giurgiu, jedoch auch in Wien, Frankfurt am Main und London. Der S.K.V. verfolgte von Anbeginn drei Ziele, nämlich den Bau von Berghütten und Zugangswegen, die Herausgabe von Publikationen sowie die Einrichtung eines Bergführerdienstes. In den Satzungen wurde festgehalten, *dass sich der Verein von der Politik fernhalte*. (http://www.actrus.ro/reviste/1_2002/art10.pdf).

Die wichtigste Errungenschaft des S.K.V. im heutigen Kreis Hermannstadt/Sibiu ist die Gründung im Jahre 1894 des Kurortes Hohe Rinne im Cindrel-Gebirge. Der Militärarzt Julius Pildner von Steinburg machte den Vorschlag, *einen Höhenkurort zu gründen, an dem Kranke behandelt werden können und Bergtouristen Ruhe und Erholung finden* (Părean, 2002: 65). Nachdem verschiedene Varianten in Augenschein genommen worden waren – im Bălea-Tal stellten die Grundbesitzer zu hohe finanzielle Forderungen, danach kamen Suru, Crinț, Prejba, Șanta u. a. in Frage – nahm man schließlich 1890 den Vorschlag Gustav Conrads, Oberforstmeister des Bezirks Großau/Cristian, Gründungsmitglied des Vereins und Mitglied der Leitung desselben, an, den Kurort auf der Hohen Rinne zu errichten. Der Ort war ein Waldgebiet am Nordosthang des Cindrel-Gebirges, das der Gemeinde Großau/Cristian gehörte. Anfangs nannte man den Ort *Kurhaus auf der hohen Rinne*, Name, der auf eine nahe gelegenen Quelle zurückzuführen ist, später wurde daraus *Hohe Rinne* (Dragoteanu, 2014: 11-13).

Der Bau der Hütten, die von Handwerkern aus dem Umfeld von Hermannstadt/Mărginimea Sibiului errichtet wurden, begann im Frühling des Jahres 1892, während die Einweihung des Kurortes am 10. Juni 1894, einem Sonntag, erfolgte. Dank der Beziehungen des S.K.V. zur westeuropäischen Bergtourismusbewegung, insbesondere zur deutsch-österreichischen, wurden beim Bau der Hütten Elemente übernommen, die für die Tiroler Berghütten charakteristisch waren. 1896 wurde der Hohen Rinne offiziell der Status eines alpinen Kurortes zugesprochen (Părean, 2002: 66-67).

Ursprünglich führte der Weg von Hermannstadt/Sibiu zur Hohen Rinne über Großau/Cristian. 1897 wurde mit dem Bau eines neuen Weges begonnen, der nach den Plänen des Südtiroler Ingenieurs Christian Gasperi ausgeführt wurde. Der 1902 fertiggestellte, neue Weg

führte von Hermannstadt/Sibiu über Rășinari auf die Hohe Rinne. Bis zum Jahre 1901 war der Weg zur Hohen Rinne von Großbau/Cristian aus nur mit Pferdewagen befahrbar. Die *Instruktion[en] für die zwischen Hermannstadt bzw. Grossau und dem Kurhause 'auf der hohen Rinne' verkehrenden Fuhrleute und Pferdeführer* der Sektion Hermannstadt des S.K.V. vom 1. Juli 1894 verpflichteten die Besitzer der Fuhrwerke, diese in gutem Zustand zu erhalten, um den Fahrgästen Sicherheit und Komfort zu bieten. *Die für den Verkehr bestimmten Fuhrwerke müssen von guter, starker Konstruktion und in gutem Stande sein. Dieselben müssen je einen guten, gefederten mit Rück- und Seitenlehnen versehenen Hängesitz für 2 Personen und einen guten, gepolsterten Hängesitz, auf welchem bis 4 Personen bequem Platz finden können, ausgestattet sein [...]. Jeder Wagen muss mit Radbremsen versehen sein, welche bei der Talfahrt in Anwendung zu nehmen sind* (1). *Diese Fuhrwerke sind mindestens von Grossau aufwärts mit 4 kräftigen Pferden zu bespannen* (2). *Die Fuhrleute und Führer sind verpflichtet, den Reisenden mit Anstand und Höflichkeit zu begegnen und dürfen während der Fahrt nur mit Zustimmung der Wageninsassen rauchen* (7). Der Weg von Hermannstadt zur Hohen Rinne über Großbau/Cristian wurde in fünf bis sechs Stunden zurückgelegt. Von Großbau/Cristian, wo es sowohl eine Bahnstation als auch ein Postamt gab, erreichte man den Kurort in vier bis viereinhalb Stunden (Dragoteanu, 2014: 70-71).

Nachdem im Jahre 1902 der Weg über Rășinari eröffnet worden war, konnten auch moderne, gut gefederte Wagen eingesetzt werden, die viel komfortabler waren als die bäuerlichen Fuhrwerke. Die neuen Transportmittel, *Omnibusse* genannt, dienten ursprünglich nur dem Personentransport, wurden jedoch nach 1908 auch für Postsendungen verwendet. Ab 1908 fuhren je zwei Omnibusse sechsmal pro Woche zur Hohen Rinne, Fahrten, die bis zum Sommer 1914, also bis zum

Ausbruch des Ersten Weltkrieges, unternommen wurden. Zu Beginn des Krieges requirierte das Heer die Omnibusse, Fahrzeuge, die nach Kriegsende unter rumänischer Verwaltung weiterhin in Gebrauch waren (Dragoteanu, 2014: 72, 146).

Da von den Hunderten von Gästen der Hohen Rinne zahlreiche drei bis vier Wochen im Kurort verbrachten, war ein Postamt notwendig geworden, zumal die nächst gelegenen Gemeinden Großau/Cristian, Orlat, Rășinari über 20 km weit entfernt und die Wege bis dorthin schwierig waren. Die Art und Weise in der die Korrespondenz und kleine Sendungen zur und von der Hohen Rinne befördert wurde, hat im Verlauf der Zeit Änderungen erfahren, die mit der Entwicklung des Kurortes und mit der der Verkehrswege einherliefen. Zunächst wurde Großau/Cristian als *letzte Poststation* vorgezogen, da der Ort an der Bahnstrecke Hermannstadt/Sibiu–Mühlbach/Sebeș lag. Aus diesem Grund umging man das Postamt Rășinari, das bereits 1878 eröffnet worden war und näher am Kurort lag als Großau/Cristian. (Dragoteanu, 2014: 141–142). 1899 verkehrte *der Postwagen der Sektion Hermannstadt des S.K.V. regelmäßig zweimal wöchentlich zwischen Hermannstadt/Sibiu und der Hohen Rinne, der sowohl Proviant als auch Personen beförderte. Der Wagen fährt jeden Dienstag und Freitag Vormittag von der Trafik der Frau Louise Knopp aus Hermannstadt, Reispergasse 6 [Avram Iancu A. d. V.], ab, während die Rückfahrt vom Sanatorium nach Großau – oder bei Bedarf nach Hermannstadt – am Abend der gleichen Tages erfolgt. Wenn es gewünscht wird, kann die Rückfahrt auf den nächsten Tag verlegt werden, die Abfahrt kann aber nicht später als 7 Uhr morgens erfolgen (in diesem Falle müssen die Fahrgäste zusammen eine Krone entrichten). Bei Frau Knopp werden Postsendungen (Päckchen, Briefe u.s.w.) entgegen genommen, die Postgebühren werden jedoch beim Sanatorium vom Empfänger bezahlt* (Dragoteanu, 2014: 142-143).

Während der Tourismussaison des Jahres 1903 gab es eine tägliche Postverbindung zur nächstgelegenen Post- und Telegraphenstation, die von einem berittenen Kurier bewerkstelligt wurde, während ein komfortabler Omnibus, der dreimal wöchentlich aus Hermannstadt abfuhr, den Personentransport hinauf zur Hohen Rinne und in umgekehrter Richtung sicherte. Die Einführung eines zweiten Omnibusses im Jahre 1908 hatte positive Auswirkungen (Dragoteanu, 2014: 145–147).

Im Winter 1915/1916 wurde auf der Hohen Rinne zum ersten Mal Schi gefahren u.zw. veranstaltete das österreich-ungarischen Heer intensive Schikurse, um das Militär mit den Bedingungen in bewaldeten Gebirgsgegenden bekannt zu machen. Nach dem Krieg, der dem Kurort arg zugesetzt hatte, wurde zu dessen Wiederherstellung übergegangen. In diesem Sinne wurde die erste Nachkriegs-Vollversammlung des S.K.V. für den 19. August 1919 einberufen, in deren Rahmen unter Anderem beschlossen wurde, den Kurbetrieb wieder aufzunehmen. Während der Zwischenkriegszeit wurde der in 1442 m Seehöhe gelegene Kurort dauernd modernisiert, sodass er auch mit Bussen und Personenwagen erreicht werden konnte. Ab dem 17. Juli 1927 wurden die Hütten elektrisch beleuchtet, und im gleichen Jahr wurde der Kurort an das nationale Telefonnetz angeschlossen; ein lokales Netz, das die wichtigsten Hütten miteinander verband, existierte bereits seit 1897, während die ersten Verbindungen mit Hermannstadt/Sibiu 1904 hergestellt wurden. Nach der politischen Machtübernahme durch die Kommunisten wurde der *Siebenbürgische Karpathen Verein* aufgelöst und die Hütten verstaatlicht (Părean, 2002: 67–69).

Der Mediascher Radfahrerclub und Velodrom

Begeisterte dieser Sportart behaupten, dass das Jahr 1880 als ein Eckdatum für die Popularität zu der es der Radsport in Europa gebracht hatte, angesehen werden kann. Fakt ist, dass das Hochrad, auch als *Velociped* bekannt, die Bewohner zahlreicher Städte in Angst versetzte, ein Grund das Betreiben dieser Sportart vielerorts zu untersagen. Die Gründung des ersten Mediascher Radfahrer-Clubs im Jahre 1894 ist eng mit der Person Adolf Haltrichs verknüpft. In den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts ging der Geselle nach Europa auf die Walz und verweilte in Österreich, Deutschland, der Schweiz und Italien. Während seiner Wanderung kam er mit dem Radsport in Kontakt und nahm an mehreren Wettbewerben teil, von denen er einige gewann. 1892 trat der Mediascher von Stettin (heute Szczecin in Polen) die Heimreise an, wobei er die gesamte Strecke von 2000 km mit dem Hochrad zurücklegte. In Mediasch wurde er nicht nur Begründer des Radfahrer-Clubs, sondern richtete auch eine *Radfahrbahn*, einen *Velodrom* ein (Drotloff, 2007). Adolf Haltrich war eine sehr vielseitige Persönlichkeit, die sich nicht nur sportlich, sondern auch schauspielerisch und musikalisch betätigte. So war er langjähriges Mitglied des 1896

g e g r ü n d e t e n
Ensembles *Octet*
(Drotloff, 2007;
Hodárnău, 2012).



Bibliographie (Auswahl)

- Atlasul Etnografic Român*, Ion Ghinoiu (ed.), Bd. II, București, Editura Academiei Române, 2005.
- Brașcanu, Paul, *Drum de fier prin praf de pușcă*, Iași, Editura Ștef, 2012.
- Breckner, Kurt, *Die „Wusch“, ein Stück Agnetheln*, in „Siebenbuerger.de“ (<http://www.siebenbuerger.de/ortschaften/agnetheln/erzaehlung/7741-die-wusch-ein-stueck.html>)
- Dachler, Sigmund, *Entstehung und Entwicklung der Hermannstädter elektrischen Stadtbahn 1893–1947*, Sibiu, Tipografia Mecur, 1947.
- Deleanu, Valer, *Colecția de mijloace de transport și reprezentarea acesteia într-un pavilion specializat din Muzeul în Aer Liber „Astra”*, in „Cibinium 2001-2005”, Sibiu, Editura ASTRA MUSEUM, 2006, S. 288-301.
- Deleanu, Valerie, *Mijloace de transport populare din România*, Sibiu, Editura ASTRA Museum, 2011.
- Dicționar de Filozofie*, București, Editura Politică, 1978.
- Dragoteanu, Mircea, *A fost odată Hohe Rinne*, Cluj-Napoca, Editura Alma Mater, 2014.
- Drotloff, Hansotto, *Wien–Berlin–Stettin–Mediasch. Eine Zeitreise – nicht nur mit dem Fahrrad. Spurensuche nach dem Mediascher Fahrradpionier Adolf Haltrich*, in „Infoblatt”, 02. 02. 2007.
- Dumitrescu-Jippa, Aurel, Nistor, Nicolae, *Sibiul și ținutul în lumina istoriei*, Bd. I, Cluj-Napoca, Dacia, 1976.
- Hodárnău, Mircea, *Haltrich și Folberth comemorați la Mediaș*, in „Mediaș News”, 4. September 2012 (<http://www.mirceahodarnau.ro/haltrich-si-folberth-comemorati-la-medias/> eingesehen 31. 10. 2016).

- Ittu, Constantin, *Consiliul Dirigent și mărginenii Sibiului din Crimeea*, in „Studii și Ceomunicări de Etnologie”, Bd. XIX, 2015.
- Klein, Konrad, *Grüße aus dem Bärenland. Siebenbürgen in alten Ansichtskarten*, München, Verlag Südostdeutsches Kulturwerk, 1998.
- O invenție pe zi: sania*, in „Agerpres”, Agenția Națională de Știri, Donnerstag, 11. Dezember 2014.
- Pamfile, Teodor, *Industria casnică la români. Trecutul și starea ei de astăzi. Considerațiuni de artă și tehnică populară*, București, 1910.
- Părean, Ioan, *Asociația Carpatină Transilvană (S.K.V.) și rolul ei în întemeierea stațiunii Păltiniș*, in ”Revista Academiei Forțelor Terestre”, VII. Jg, nr. 1 (25), trimestrul I, 2002, S. 63–70.
- Sigerus, Emil, *Chronik der Stadt Hermannstadt 1100-1929*, Hermannstadt, Honterus Buchdruckerei, 1930.
- Sofronie, Mihai, *Mijloace de transport*, in C. Irimie, N. Dunăre, P. Petrescu (Hsg.), *Mărginenii Sibiului. Civilizație și cultură populară românească*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1985, S. 286–293.
- Stancu, Marcel, *Sibiul și electrificarea României. Cronică ilustrată 1891–2014*, Sibiu, Honterus, 2014.
- Stroia, Gabriel, Tălmăciu între mitul istoriei și realitățile contemporane. Exploatarea lemnului* (www.primaria-talmaciu.ro/documente/REPERE_ISTORICE eingesehen 23. 10. 2016)
- Vulcănescu, Romulus, Etnografia, știința culturii populare*, București, 1966.
- Vulea, Camelia, Din activitatea lui Dimitrie Moldovan după 1963. Dieta de la Sibiu*, in ”Revista Bistriței”, XVI, 2002, S. 269–280.

*

http://www.actrus.ro/reviste/1_2002/art10.pdf eingesehen 27. 10. 2016

http://www.monitorfg.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=902:fgrenii-au-pltit-&catid=52:reportaje&Itemid=73 eingesehen 26. 10. 2016

<http://www.sibiuagnitarailway.com/> eingesehen 29. 10. 2016

https://en.wikipedia.org/wiki/Sled#Historical_uses eingesehen 22. 10. 2016

[https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita\(%E2%80%93Sighi%C8%99oara\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_%C3%AEngust%C4%83_Sibiu%E2%80%93Agnita(%E2%80%93Sighi%C8%99oara)) eingesehen 29. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Sibiu%E2%80%933Avrig eingesehen 26. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Sibiu%E2%80%933Vin%C8%9Bu_de_Jos eingesehen 26. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Szolnok%E2%80%93Arad eingesehen 25. 10. 2016

https://ro.wikipedia.org/wiki/Gara_Sibiu eingesehen 26. 10. 2016

<http://salveazamonumentul.blogspot.ro/2011/07/mocanita-linii-furate-cantoane.html> eingesehen 31. 10. 2016

<http://www.mirceahodarnau.ro/remember-120-de-ani-de-la-infiintarea-primului-club-de-ciclism-la-medias/>, eingesehen 26. 11. 2016.

https://ro.wikipedia.org/wiki/Tramvaiul_din_Sibiu.

Simion Cojocaru

beherrscht ein Handwerk, das er entdeckt hat, um schöne Dinge zu fertigen, die den Menschen Freude bringen. In seiner kleinen und freundlichen Werkstatt in Salzburg/Ocna Sibiului fertigt er traditionelle Transportmittel in Miniatur oder andere Geräte, die im bäuerlichen Umfeld verwendet wurden wie: Webstühle, Sämaschinen, Pflüge, Spinnräder, Weinpressen. Das erste Objekt, das er mit seinen geschickten Händen gebastelt hat, war ein Rad. Danach kamen weitere Gegenstände, die er nach Schablonen fertigte, die er aus seiner Phantasie gezeichnet hatte. Nachstehend einiges zu seiner Geschichte, die er in einem Gespräch verraten hat, das im Oktober 2016 in seiner Werkstatt geführt wurde.

Rep.: Wann haben Sie begonnen, die ersten Objekte herzustellen?

S.C.: Begonnen habe ich im Jahre 1970. Damals arbeitete ich als LKW-Fahrer in der hiesigen Messerfabrik. Ein Sachse, dessen Bruder in Deutschland lebte, sah einen Wagen, an dem ich gerade arbeitete. Er sagte mir, dass sein Bruder etwas Besonderes möchte, und so habe ich gleich mehrere Wägen/Karren gebastelt.

Rep.: Haben Sie einen Lehrling, haben Sie jemanden ausgebildet, der Ihr Handwerk weiterführen kann?

S.C.: Mehrere haben es versucht, haben mir aber nach drei Tagen gesagt, dass sie es nicht mehr aushalten, man benötigt viel Ausdauer, diese winzigen Dinge zu machen.

Rep.: Für wen arbeiten Sie?

S.C.: Das ASTRA Museum kann einfach nicht genug davon bekommen, aber auch sonst wünschen sich zahlreiche Menschen meine Arbeiten. Ich erzeuge auch dekorative Objekte wie Räder, Wägen, Eimer für Brunnen oder Lauben. Etwa zwei Wochen arbeite ich an einem Wagen.

Rep.: Arbeiten Sie allein oder hilft Ihnen jemand?

S.C.: Ganz allein. Ich habe zwar Söhne, aber die haben keine Geduld. Vielleicht ist es eine Gabe Gottes Geduld zu haben, sehen zu können.

Rep.: Was erzeugen Sie sonst noch?

S.C.: Verschiedene Griffe und Stiele. Die Menschen kommen mit Äxten, mit Schaufeln, mit Hacken. Es gibt keine Handwerker mehr, keine mehr...

Rep.: Kennen die Menschen aus Salzburg/Ocna Sibiului Sie gut?

S.C.: Oh, und wie die mich kennen... sie kommen auch von den umliegenden Dörfern, sie kommen, weil es keine Handwerker mehr gibt. Früher gab es viele Handwerker, sehr viele, die es verstanden, diese Sachen zu machen...aber jetzt ist es aus...auch ich bin fast am Ende (er lächelt und lässt den Blick in die Ferne schweifen). Mein Vater arbeitete auch in der Messerfabrik, er brachte die Griffe an. Von ihm habe ich das Handwerk „abgeuckt“. Sieh her, dieser Griff ist aus Eschenholz gefertigt, sehr gutes, hartes Holz und schwer zu bearbeiten... Aber was solls? Wissen Sie, wie das heute läuft? Du rufst einen Fliesenleger, um einen m2 Fliesen zu legen und er verlangt gleich „fünf Millionen“. Ich arbeite zwei Wochen lang, und wenn ich vier Millionen verlange, also vierhundert Lei, heißt es gleich „teuer, teuer“. Sehen Sie, an diesem kleinen Wagen arbeite ich eine Woche lang. Was soll ich dafür verlangen? Eine Million, also hundert Lei. Das ist kein Preis, das ist einfach Spott. Was soll ich denn sagen, viel Arbeit, ich tue es aber gern, und die Menschen haben ihre Freude daran. Als ich meine Arbeiten zum ersten Mal ins Museum brachte, sagte der Direktor „ich habe dreizehn Länder bereist, habe aber nirgend etwas Vergleichbares gesehn.“ Ich habe mir vorgenommen, zu arbeiten, solange es eben geht. Mein Gebrauchsdatum ist aber abgelaufen...Ich muss Gott danken... Ich fühle mich sehr wohl, bin sehr ruhig, und das zählt. Ich freue mich, wenn die Menschen an diesen Sachen Freude haben. Wie soll ich es sagen, nicht jedermann macht das, was ich mache.



Simion Cojocaru
Werkstatt in Salzburg
Ocna Sibiului, județul Sibiu



Die ethnographische Sammlung „Anuta und Aurel Achim“ Salzburg/Ocna Sibiului, Kreis Hermannstadt/Sibiu

Das in einem Haus aus dem 19. Jahrhundert untergebrachte Museum beherbergt 5.000 Objekte, die das Ehepaar Achim in neun Jahren gesammelt hat. Neben ethnographischen Objekten, insbesondere Textilien, gibt es in der Sammlung auch Schul- und Militäruniformen, Hüte und Helme aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges, Uhren, Fahnen, Radios, Fernseher, Plattenspieler und Vinylschallplatten, Fotoapparate, Banknoten, Schmuckstücke, Musikinstrumente und Hafnerware.



Im Hof können ein Motorrad mit Beiwagen aus dem Jahre 1949, eine Handpumpe der Feuerwehr, eine Lüftungsanlage für Weizen, eine Maismühle, eine Egge, ein Pflug, ein Postwagen, eine Töpferscheibe, eine Maschine zum Modellieren von Bilderrahmen, eine zur Erzeugung von Seilen, die Werkbank eines Schreiners bewundert werden – ein „Sammelsurium“, das jedoch die Entwicklung

mehrerer Aspekte der Zivilisation über einen längeren Zeitraum hinweg veranschaulicht.



Bitte besuchen Sie unsere Internetseite,
um die Ergebnisse unseres Projekts zu sehen
http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/
Beziehungsweise auf:
<http://digital-library.ulbsibiu.ro/dspace/community-list>

Proiect cultural intitulat de către: Sibiu
asistență prin: Biblioteca
Acțiune realizată de: Sibiu
Partener: ȘCOALA POPULARĂ DE ARTE ȘI MESERII "ȘTEFAN MICU" SIBIU

Prezervarea și valorificarea patrimoniului: istoria mijloacelor de transport din județul Sibiu reflectată într-o „Biblioteca pe roți” - platformă digitală dedicată și expoziție itinerantă
Universitatea "Lucian Blaga" din Sibiu - Biblioteca Centrală

Titlul proiectului cultural
Prezervarea și valorificarea patrimoniului: Istoria mijloacelor de transport din județul Sibiu reflectată într-o „Biblioteca pe roți” - platformă digitală dedicată și expoziție itinerantă

Proiect susținut de către Consiliul Județean Sibiu

Biblioteca ULBS participă la acțiunile culturale din anul 2018 coordonate de Consiliul Județean Sibiu cu un proiect digital despre mijloacele de transport.
Obiectivul următor este să se realizeze a unui proiect de prezentare, **prezervare și valorificare a patrimoniului cultural** referitor la mijloacele de transport utilizate în județul Sibiu.
Sunt prevăzute astfel dezvoltarea unui site web dedicat - Biblioteca digitală disponibilă pe internet cât și realizarea unei expoziții itinerante cu materialele digitale, fotografii realizate în cadrul proiectului, precum și a unui studiu prezentare care urmărește evoluția, istoricul și diversitatea mijloacelor de transport, însoțind cu prețioasa expoziție din Sibiu secțiunile și vizuale la mijloacele de transport și comunicație din Europa epoci moderne reflectate în publicații.

Site web dedicat prezentării și disseminării: http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/ (acces site)
Depozitul digital: <http://sibiu.digital-library.ulbsibiu.ro/dspace/>

Structura proiectului cuprinde două secțiuni, două colecții digitale:

I. **"Biblioteca pe roți" (imagini)**

1. Mijloace de transport acționate de energie umană
2. Mijloace de transport acționate de energie animală
3. Mijloace de transport acționate de energie mecanică
4. Mestieri, meșteșuguri și ateliere
5. Mijloace de transport acționate de energie hidroelectrică

II. **Surse documentare privind transportul în județul Sibiu**

1. Monografii
2. Periodice
3. Bibliografie - resurse web

Noiembrie 2018

ULBS Biblioteca Digitală
Universitatea "Lucian Blaga" din Sibiu

Digital Library of the ULBS >

Communities and Collections

Shown below is a list of communities and the collections and sub-communities within them. Click on a name to view that community or collection home page

- **Prezervarea și valorificarea patrimoniului - istoria mijloacelor de transport din județul Sibiu**
 - **"Biblioteca pe roți" (imagini)**
 - Mestieri, meșteșuguri și ateliere
 - Mijloace de transport acționate de energie animală
 - Mijloace de transport acționate de energie hidroelectrică
 - Mijloace de transport acționate de energie mecanică
 - Mijloace de transport acționate de energie umană
 - **Surse documentare privind transportul în județul Sibiu**
 - Bibliografie - resurse web
 - Publicații monografice
 - Publicații periodice

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

Nationaler Komplex ASTRA Museum
Verein der Freunde der Agnethler Bahn
Sammlung Sorin Dan Volosciuc
Sammlung Mircea Dragoteanu
Sammlung Hansotto Drotloff
Sammlung Ovidiu Reu
Sammlung Helmut Wolff
Geschichtsmuseum Schässburg/Sighișoara
Nationalmuseum Brukenthal - Haus Altemberger: Geschichtsmuseum
Kreisamt des Nationalarchivs
Nicușor Dănuț Ivănuș
Ioan Lăpădat
Marcel Stancu
dr. Alexiu Tatu
dr. Volker Wollmann

Das Kleinmodell eines Wagens, Logo des Projekts, fertigte Ileana Sădean

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
Computerbearbeitung:	Liliana OPRESCU
Öffentlichkeitsarbeit:	Drd. Maria Cristina PÂRVU
Website:	Ing. Ioan Irinel VIȘA (http://bcu.ulbsibiu.ro/Biblioteca_pe_roti/)
Textübersetzung:	Dr. Constantin ITTU Dr. Gudrun-Liane ITTU
Übersetzung:	Dr. Gudrun-Liane ITTU
Reporter/Interview:	Drd. Maria Cristina PÂRVU
Layout :	Liliana OPRESCU



HOME

CURSURI DE ARTE ȘI MESERII TRADITIONALE

- › CULTURĂ ȘI CIVILIZAȚIE
- › CURS DE ACORDEON - ORGA
- › CURS DE ARTA DRAMATICĂ
- › CURS DE CANTO POPULAR
- › CURS DE CANTO MUZICA USOARA
- › CURS DE CHITARA
- › CURS DE INSTRUMENTE DE SUFLAT
- › CURS DE PICTURA SI GRAFICA
- › CURS DE TEORIE - SOLFEGII
- › CURSURI TRADITIONALE EXTERNE

CURSURI MODULARE SI PIRAMIDALE

- › MODUL ACTORIE (COPII SI TINERI)
- › MODUL PICTURA (COPII)

ADMITERE

CONTACT

Școala Populară de Arte și Meserii "Ilie Micu" Sibiu

Școala Populară de Arte și Meserii "Ilie Micu", Sibiu ofera programe de tip nonformal în domeniul educației permanente, al culturii tradiționale și al creației populare.

Am gândit pentru iubitorii de artă programe și cursuri care îi pot iniția în studiul artelor vizuale, studiul instrumentelor muzicale, al folclorului românesc precum și al tradițiilor populare. Prin cursurile de canto popular, teorie muzicală, instrumente muzicale dorim să facilităm o formare cât mai amplă a iubitorilor de muzică și folclor.

Programe precum cursul de cultură și civilizație tradițională românească, cursul de olărit și de țesut tradițional vă pot ghida în descoperirea alături teoretică cât și practică a meseriilor și meșteșugurilor tradiționale românești.

Iubitorii artei contemporane pot experimenta în cadrul atelierelor de pictură și grafică tehnici noi de lucru și pot afla detaliile importante din istoria recentă a artelor vizuale prin cursul modular de Istorie a artei sec. XX.

Sperăm ca prin cursurile oferite de școala noastră să descoperiți resursele imense ale culturii și tradiției populare și să vă îmbogățiți talentul și cunoștințele personale.

CONSILIUL
JUDEȚEAN
SIBIU



ȘCOALA POPULARĂ
DE ARTE ȘI MESERII
"ILIE MICU" SIBIU

ȘCOALA POPULARĂ DE ARTE ȘI MESERII "ILIE MICU" SIBIU

artesibiu.ro

