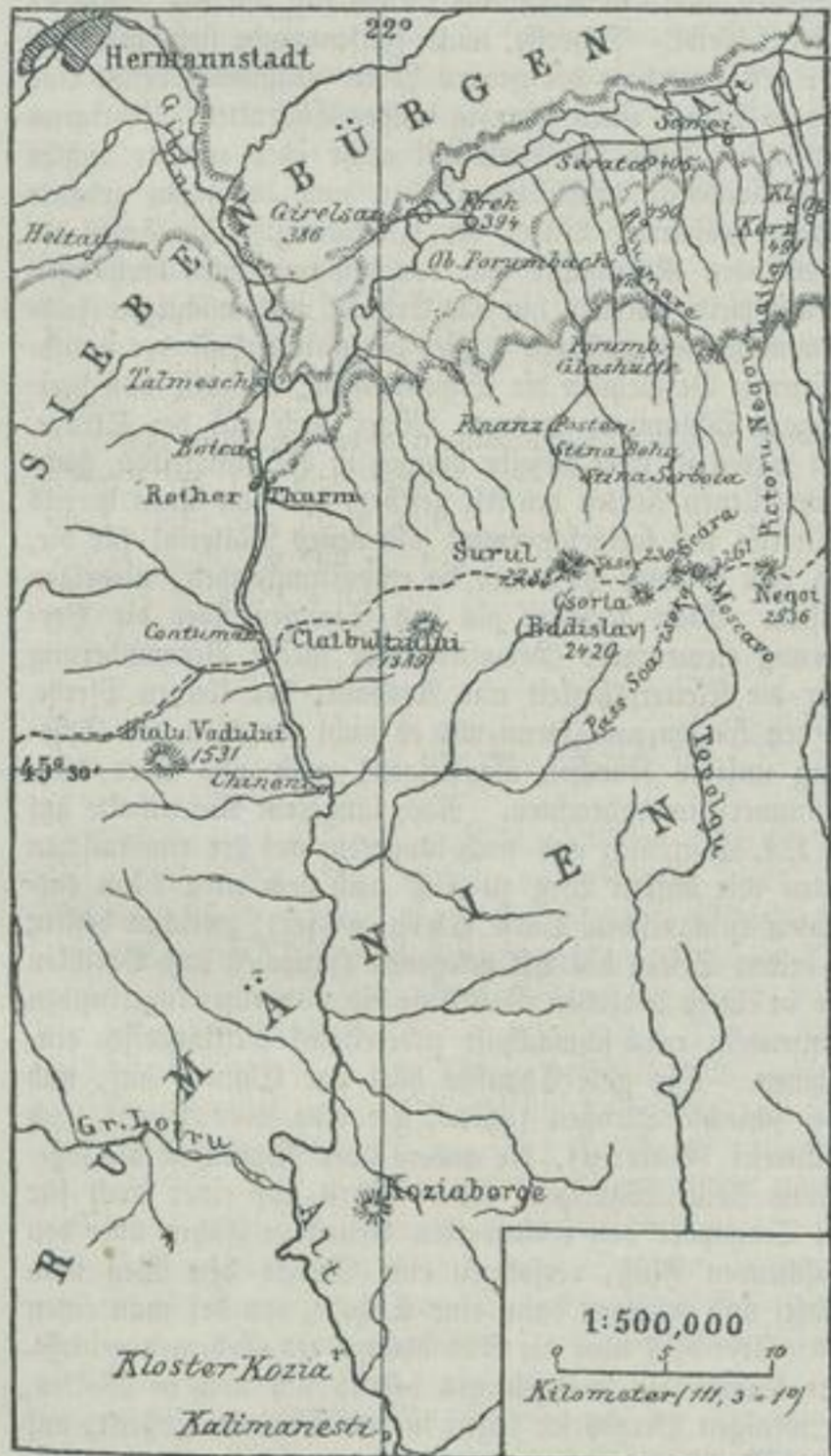


Grenze zwischen den Lehm- und Schotterablagerungen der Hochebene und dem durchschnittlich 150 m hohen Steilrande der sie im Norden und Nordwesten begrenzenden jung tertiären Höhen des Binnenlandes.

Selten streicht der Fluß unmittelbar an den Höhen hin, deren weiche Schichten seiner Erosionskraft nicht genügenden Widerstand zu leisten vermögen. Bald greift er mit seinen Serpentin den Steilrand an, bald beschreift er einen allmählig in das linksseitige, flache Ufer hinauswachsenden Bogen; unaufhörlich arbeitet er an der Verlegung und Umgestaltung seines Bettes. Ein interessantes Beispiel dafür



Skizze des Rothenturm-Passes und eines Theiles der Süd-Karpathen.

zeigt sich im Westen der Ebene, wo der Alt bei Girelsau eine Biegung macht, um in südwestlicher Richtung dem großen Gebirgsthore zuzuströmen. Von Girelsau führt nach Osten über den Alt die alte Reichsstraße, welche Hermannstadt mit Kronstadt verbindet. Ueberschreitet man die Brücke, so betritt man auf dem linken Ufer die Feldmark von Frel, plötzlich aber wandert man einen halben Kilometer lang wieder über Girelsauer Terrain, denn der Fluß, welcher einst die beiden Ortsgebiete trennte, hat eine Serpentine abgeschnitten und so ein Stück der Girelsauer Feldmark auf sein linkes Ufer gebracht.

Kurz vor seinem Eintritte in das Gebirge nimmt der Alt den Cibin auf, der den westlich des Rothenturm-

Passes gelegenen Gebirgsmassen entströmt. Der Cibin verläßt das Gebirge bei den Felsenthoren von Gurariu und durchfließt die Hermannstädter Hochebene zunächst in vorherrschend nordöstlicher Richtung, um dann bald hinter Hermannstadt (Cibinium) umzubiegen und dem Alt in südöstlicher Richtung zuzueilen.

Am Cibin liegt Hermannstadt. Als Mittelpunkt der kleinen Hochebene, auf der einst zum Schutze der Grenze die Sachsen angesiedelt wurden, als Kreuzungspunkt der von Kronstadt nach Westen führenden Handelsstraße mit der von Süden durch den Rothe-Thurm-Paß in das Land tretenden ist Hermannstadt emporgekommen und hatte im vierzehnten Jahrhundert unter Ludwig dem Großen aus dem Hause Anjou seine Blütheperiode. Die kommenden Jahrhunderte brachten oft schwere Prüfungen und drohende Gefahren, die mit Zähigkeit ertragen und mit Energie bestanden wurden. Die Wälle der alten Grenzfestung sind heute zum großen Theil in Promenaden verwandelt, und die oft umstürzten Mauern hier und da abgetragen. Auch manche der alten Mauerthürme sind verschwunden, hoffentlich bleiben einige als Erinnerung an eine sturmgeprüfte, ehrenvolle Vergangenheit bestehen, ohne daß man — wie es bei einem geschah — architektonische Verbesserungen (?) an ihnen vornimmt.

Schon in der Periode römischer Herrschaft soll von der Cibinsebene eine Straße durch den Rothe-Thurm-Paß in die Walachei geführt haben<sup>1)</sup>. Gläubige Rumänen wissen zu erzählen, daß der ganze Paß ein Werk des mächtigen Kaisers Trajan sei, der den großen siebenbürgischen See durch das geöffnete Thor ableitete. Im Mittelalter und in der neueren Zeit war bis zu den Tagen Karls VI. ein Waarentransport längs des Alt auf Wagen nicht möglich; nur Saumpferde vermittelten den oft durch Einfälle räuberischer Horden unterbrochenen friedlichen Verkehr. Der Strom selbst eignete sich schlecht zu einer Siebenbürgen und die Walachei verbindenden Handelsstraße und hat auch dem siebenbürgischen Binnenverkehr bis jetzt wenig gedient. Zwar bezeugen uns Urkunden, daß sich im Anfange des dreizehnten Jahrhunderts die Deutschen Ritter bei der Besiedelung des Burzenlandes ausbedungen, sechs Salzschiffe auf dem Alt zollfrei halten zu dürfen; wir erfahren aber in den späteren Zeiten so wenig von einem Schiffsverkehr auf dem Alt, daß die Bezeichnung des „schiffreichen“ in einer Chronik des siebenzehnten Jahrhunderts hyperbolisch erscheint.

Auf der Strecke zwischen Héviz und dem Rothenturme würde eine Benützung des Alt für große Rähne und flachgehende Flußdampfer nach einigen Korrekturen im Strombett und Regulirung turbulenter Nebenflüsse sehr gut möglich sein, während der 60 km lange Lauf quer durch das Gebirge wenig Aussichten für einen rentablen Verkehr bietet. Versuche, den Fluß auf dieser Strecke dienstbar zu machen, sind gegen das Ende des vorigen Jahrhunderts und in dem jetzigen gemacht worden. Im Jahre 1788 z. B. wurden für österreichische Truppen Lebensmittel auf dem Alt in die Walachei hinabgeführt, und 1837 entstand sogar eine Alt-Schiffahrtsgesellschaft, die sich freilich 1844 schon wieder auflöste. Ein Ingenieur Schuster unternahm zwei Mal eine Fahrt von Voica bis nach Rimnik in der Walachei auf einem Fahrzeuge, an dem, um die bedenkliche Geschwindigkeit einiger Stromschnellen zu paralyfieren, Seiteruder angebracht waren. Die 12 km lange Strecke zwischen der Einmündung der großen Lotru und dem Kloster

<sup>1)</sup> S. H. Kiepert's Karte: Dacia. Tab. II im Corp. Inscr. Lat. vol. III.