

führt viel Geröll, in ruhiger Zeit ist sein Wasser frisch und klar, er wird zum Holzschwemmen, zum Treiben von Sägemühlen u. s. w. benützt.

Um das Comitats im Einzelnen zu bereisen, treten wir zuerst bei Székely-Kocsárd, wo der Klausenburger Zug der Staatsbahnen den Marosvájárhelyer Zug trifft, in das Marosthal ein. Von den Marosufnern ist das linke das auffallendere, während das rechte, schon zu Torda-Aranyos gehörige, nur eine kahle, von Wassertiefen durchfurchte Bergreihe von geringem Interesse zeigt. Das linke Ufer, wo die magyarische Bevölkerung des Unter-Albenzer Comitats am zahlreichsten wohnt, bietet mehr Abwechslung. Fruchtbare Plateaux wechseln mit waldigen Hügeln, sanfte Abhänge sind mit wohlhabenden Dörfern bestreut, die lediglich Ackerbau treiben, so Nagylak, Maros-Gezse, mit mehr als 1000 Einwohnern, und unterhalb der großen Maroskrümmung Kutysfalva, die letzte Ortschaft des Comitats in dieser Richtung, weiter innen im Hügellande Dzd, mit dem schönen Radák'schen Schlosse, die rein magyarischen Dörfer Magyar-Bükös und Medvés, alle mit recht sauberen Curien und größeren adeligen Besitzungen.

Von Székely-Kocsárd abwärts entfaltet sich eine herrliche Landschaft. Die den Bergen vorgelagerte Hochebene läßt an das Marosufer Bergvorsprünge hervortreten, deren einer ein hübsches Schloß trägt. Es ist Ende des XVI. Jahrhunderts von Gálfi erbaut, gehörte später den Mikes und Mikó und ist jetzt Teleki'scher Besitz. In der Bucht unter dem Schlosse liegt eine der größten und blühendsten industriellen Anlagen der siebenbürgischen Landestheile, Maros-Ujvár, hingelagert, dessen schlanke Fabrikschlote weit im Thale umherschauen.

Die Salzlager von Maros-Ujvár sind längst bekannt, doch werden sie erst seit neuerer Zeit in größerem Maßstabe ausgebeutet. Früher wurden Siebenbürgen und Südingarn von Deés-Akna, Szék, Kolozs, Torda und Salzburg (Bizakna) her mit Salz versorgt. Von den beiden letzteren Salzbergwerken wurde das Salz per Achse bis Alvincz, später nur bis Maros-Portus geschafft, wo der Maros schon Flöße trug und Salzschiffe nach Lippa, Arad und der Südgegend gingen. Jener Frachtverkehr war auf den damaligen Straßen sehr schwerfällig und Fuhrleute schwer zu haben. Das Krar suchte daher einen geeigneteren Punkt im Marosthale, um Salz zu gewinnen. Im Jahre 1791 wurde das Salzwerk in Maros-Ujvár eröffnet, von wo das Salz dann bis Maros-Portus, zuweilen nur bis Mirikló per Achse ging, um von da auf kleinen Holzschiffen nach der Südgegend geschafft zu werden. In den Fünfziger-Jahren waren diese großartigen Salzlager durch Einsickern des Maroswassers ernstlich gefährdet. Ein Jahrzehnt lang dauerte der Bau der mächtigen Schutzwerke; der Lauf des Maros wurde mittelst Durchstiches einer Krümmung um 400 Meter weiter von den Salzlagern verlegt, dann wurden Thon- und Betondämme zwischen der wasserdurchlässigen Kies-schichte und