

Bis Galacz und Ibraïla verkehren auch die Seedampfer der verschiedenen Schiffahrt-Compagnien.

Die Flufsdampfer fahren auch auf dem Pruth bis Jaffy-Sculeni. Der Pruth, der zweitgrößte Fluß Rumäniens, wird auch noch zum Verschiffen von Getreide mittelst Barken benützt.

Der dritte Hauptfluß Rumäniens ist der Sereth, welcher aber sich bisher nur zum Flößen eignet; schon jetzt beträgt der Werth des jährlich auf demselben verflößten Holzes über 1 Million Gulden österreichischer Währung.

Im Jahre 1872 wurde bezüglich der Schiffbarmachung des Jiul- (Schyl-) Flusses eine Concession ertheilt, der zufolge innerhalb 4 Jahren derselbe von Beket bis zur Mündung der Fasmania schiffbar zu machen ist.

Als das wichtigste Transportmittel der Zukunft muß auch in Rumänien die Eisenbahn angeführt werden.

Rumänien besitzt folgende Bahnen:

Die Bahn von Suczava-Burdujeni, an der Grenze der Bukovina, bis Roman, (Jaffy-Lemberger Bahngesellschaft) mit den Zweigbahnen: Liteni-Botufchan, Pafchani-Jaffy (224 Kilometer) und die Bahn von Roman nach Bacau, Tekutfch, Galacz, Braïla, Buzen, Plojeshti, Bukarest, Pitesti mit den Zweigbahnen Tekutfch-Berlad. (Actiengesellschaft der rumänischen Bahnen).

Diese Bahn, welche von Pitesti nach Slatina-Crajova-Severin-Vercierova noch im Baue ist, umfaßt schon jetzt 464 Kilometer und wird nach ihrer Vollendung eine Länge von 919 Kilometer haben.

Ueber den Verkehr auf diesen beiden Bahnen liegen folgende Daten vor:

I. Semester 1873

Lemberg-Jaffy-Bahn:

Reifende	114.024.
Waaren	56,917.613 m. Tonnen.
Einnahmen	1,297.855 Francs.

Rumänische Bahn (Actiengesellschaft):

Reifende	289.802.
Waaren	150,608.358 m. Tonnen.
Einnahmen	3,545.942 Francs.

Concessionirt ist noch eine Bahn von Terguvest nach Perifu (Station der Bukarest-Ployester Bahn) an D. Mounier und die Strecke Jaffy-Pruth.

Die kurze Bahnstrecke Bukarest-Giurgevo ist rumänische Staatsbahn.

Sowie aber die Hauptflüsse noch die Regulirung der Zuflüsse erwarten, so bedarf die Eisenbahn, um ihren vollen Einfluß auf den Aufschwung des Verkehrs auszuüben, einer Verbesserung der Landwege.

Diese letzteren befinden sich noch in einem sehr vernachlässigten Zustande und werden mittelst der äußerst primitiven Lastwagen ohne Eisenreifen an den Rädern befahren.

Hinsichtlich der Bahnen ist die wichtige Frage der Anschlüsse an die fremden Bahnen an der Tagesordnung der Discussion.

Eine der bedeutendsten Verkehrsbeziehungen Rumäniens besteht in dem Verkehre von Braïla, Galacz, Ismail nach dem schwarzen Meere. Diese Plätze können schon jetzt als Hafen des schwarzen Meeres betrachtet werden.

Sehr folgenreich wäre die projectirte Errichtung eines Hafens am Kilia-Arme und dessen Eisenbahn-Verbindung mit Galacz, ein Plan, der seiner Ausführung entgegenreift.

Schließlich sei noch der Hauptstraßen erwähnt, nämlich:

Tfchernetz-Calafat; Calafat-Krajova. Krajova-Jiul in der Fortsetzung über den Vulcanpafs.