

# Die rumänischen Donauhäfen.

Von  
Dr. Hermann Südhof.

Durch den siegreichen Vormarsch unserer Truppen auf die Sereth-Linien werden auch die beiden rumänischen Haupthöfen Braila und Galatz ernstlich bedroht. Für die aufstrebende rumänische Getreideausfuhr wurde der Mangel an guten Häfen mit geeigneten Ladevorrichtungen sehr fühlbar, und die Schaffung guter Anlegepunkte war für den sich entwickelnden Verkehr fast ebenso notwendig wie die Regulierung des Eisernen Tores und des Sulina-Armes.

Die geographischen Vorbedingungen für die Hafenanlage sind auf dem linken Ufer der unteren Donau nicht so günstig wie auf dem rechten. Die Donau drängt in ihrem Laufe hauptsächlich gegen das höhere bulgarische Ufer. Das auf der linken Seite am stärksten entwickelte Kampfgebiet macht den eigentlichen Stromlauf oft nur schwer zugänglich und bietet der Anlage guter Häfen für größere Flußfahrzeuge viele Schwierigkeiten. Nur an wenigen Stellen wie in Calafat, Corabia, Braila und Galatz sind durch Vortspringen der rumänischen Ebene die Ufer derart beschaffen, daß die Stadt selbst unmittelbar an der Donau liegt und mit dem Hafen zusammenfällt. Die meisten Hafencities befinden sich in einiger Entfernung von dem Strome und müssen ihre Zugänge zur Anlegestelle der Schiffe auf mehr oder weniger langen unüberflutbaren Dämmen bewerkstelligen. Die Stadt Giurgiu ist beispielsweise durch einen 6 Kilometer langen Damm, auf dem die Bahn entlang geht, mit ihrem Hafen unten an der Donau verbunden. Die Entfernung zwischen Calafat und dem dazugehörigen Donauhafen beträgt sogar 7 Kilometer.

Wenn auch der unmittelbare Zugang vom linken Donauufer an den Hauptstrom sich durch das Sumpfsgebiet meist ungünstig gestaltet, so sind doch die Voraussetzungen für die Verbindung der Hafencities mit dem Hinterlande durchweg gut. Von den 25 rumänischen Donauhäfen haben 11 eine Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande. Weitere Anschlüsse an das rumänische Eisenbahnnetz waren für die folgenden Jahre vorgesehen. Der größte Teil des rumänischen Getreides wird in die nächstgelegenen Flußhäfen gebracht und von dort auf kleineren Flußfahrzeugen nach Braila, Galatz oder Sulina transportiert. Dieser Weg erweist sich als der leistungsfähigste und billigste. Die eingleisigen Zugangsbahnen nach Braila und Galatz würden den Verkehr durchaus nicht bewältigen können.

Für den Ausbau der Häfen, für Kaianlagen, Ladevorrichtungen usw. hat der rumänische Staat viel getan. Die Gesamtlänge der gebauten Kais beträgt 18021 m, an gepflasterten Kaisflächen sind 509510 qm, an gepflasterten Zugangsstraßen 27941 m vorhanden. Drei Winterhäfen in Giurgiu, Braila und Galatz schützen die Fahrzeuge vor dem Eisgang. Besondere Fürsorge haben die Häfen Galatz und Braila erfahren. Diese beiden Häfen nehmen mit dem Mündungshafen Sulina zusammen ihrer Lage nach eine Doppelstellung ein: Sie sind zugleich Fluß- und Seehäfen. Der Hafen von Sulina umfaßt den 5 km langen Teil des regulierten Stromes vor seiner Mündung ins Schwarze Meer. Er erstreckt sich über beide Ufer, ist 150—180 m breit und hat eine Railänge von 2 km auf der rechten und 3 km auf der linken Seite. Seiner Bedeutung nach ist er in erster Linie Durchgangshafen für die nach Galatz und Braila fahrenden Schiffe, spielt aber auch als Umschlagshafen vom Fluß zum Seeschiff im Getreidetransport eine sehr wichtige Rolle, weil die größeren Seefahrzeuge bei den niedrigen Wasserständen nach der Erntezeit im Herbst die Donaumündung nicht hinauffahren können.

Die Hafenanlagen in Braila und Galatz bestehen aus einem Flußhafen und einem Hafenbecken, dem „Doch“. Das Hafenbecken ist in beiden Fällen an der Sohle 500 Meter lang und 120 Meter breit und gewährt Raum für zwölf Seedampfer. Die Einfahrt beträgt 40 Meter. An der der Einfahrt gegenüberliegenden Seite des Beckens ist ein 500 Meter langer Kai, auf dem große Speicher stehen. Die Tiefe beläuft sich bei mittlerem Wasserstande auf 5,8 Meter und ist ausreichend für die Schiffe, die den Sulina-Arm hinauffahren können. Die Anlegestelle im offenen Strome übertrifft an Ausdehnung und Tiefe in beiden Fällen das Hafenbecken bei weitem. Die Getreidespeicher bieten Raum für 50 000 Tonnen Getreide.

Welcher Anteil beim Warenverkehr über die Donauhäfen auf die beiden Hauptplätze Galatz und Braila entfällt, zeigt uns folgende Tabelle, die auf Grund der amtlichen rumänischen Statistik zusammengestellt ist:

Anteil von Galatz und Braila an der Ein- und Ausfuhr Rumäniens im Jahre 1910.

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Tonnen	v. H. der Einfuhr Rumäniens	Tonnen	v. H. der Ausfuhr Rumäniens
Galatz .....	155 723	20,18	446 597	9,95
Braila .....	156 039	20,22	1 080 529	24,07
Uebrigem Donauhäfen .	84 494	11,58	1 688 953	37,59
	396 256	51,98	3 216 079	71,61

Auf Braila und Galatz entfallen demnach vom gesamten Warenverkehr über die rumänischen Donauhäfen  $\frac{1}{3}$  beim Import und fast  $\frac{1}{2}$  beim Export. Diese starke Anteilnahme ist eine Folge der günstigen Lage. Daß beim Export der Prozentsatz am Gesamtverkehr gegenüber dem Import zurückbleibt, hängt damit zusammen, daß eine sehr große Menge Getreide von den Flußfahrzeugen aus den Donauhäfen direkt nach Sulina gebracht wird. Galatz tritt besonders als Ausfuhrhafen gegenüber Braila ganz in den Hintergrund. Dieser Unterschied vergrößert sich von Jahr zu Jahr. Er hat mancherlei Ursachen. Die Flußschifffahrt findet in Braila in der Hauptsache ihr Ende, weil die Seefahrzeuge, die bis Galatz kommen, der Tiefenverhältnisse wegen ebenso leicht bis Braila vordringen können. Für die Wareneinfuhr mit der Eisenbahn aus der Walachei liegt Braila näher, somit auch günstiger, und selbst der Verkehr aus der Moldau hat sich durch die örtlichen Verhältnisse bedingte Linienführung nach Braila gerichtet. Die Pruthschifffahrt, von der Galatz naturgemäß Nutzen ziehen könnte, ist in schlechtem Zustande: Niedrigwasser im Herbst und lange Eisdauer im Winter hemmen die Schiffsbewegung. Dazu kommt, daß die alten Handelsbeziehungen, die Galatz mit dem südlichen und westlichen Bessarabien unterhielt und die ihm einen großen Teil Getreide zuführten, vom russischen Staate durch die Sebung des Schiffsverkehrs im Rika-Arm und dessen Häfen unterbunden wurden.