

Die wirtschaftliche Bedeutung Constanças.

Mit der Einnahme Constanças ist Rumäniens einziger Seehafen in die Hände der deutsch-bulgarischen Truppen gefallen. Ob hierbei größere Mengen von Getreide und Petroleum erbeutet wurden, steht noch nicht fest. Die Wahrscheinlichkeit spricht jedoch dafür, zumal der seit einer Reihe von Jahren mächtig aufblühende Hafenplatz unter den wenigen Getreide- und Petroleumexporthäfen Europas mit an erster Stelle steht. Die rumänische Regierung ihrerseits hat zu diesem Aufschwung das Menschenmögliche beigetragen und keine Kosten gescheut, um die technischen Vorbedingungen zu schaffen, wie sie heute in einer großen und modernen Hafenanlage vorhanden sein müssen. Die erste und grundlegende Voraussetzung bestand natürlich darin, daß eine Bahnverbindung zwischen der Schwarzen-See-Rüste quer durch die wenig einladende Dobrudscha bis hinein in die getreidereiche walachische Tiefebene gebaut wurde. Große Schwierigkeiten waren hierbei nur bei dem Uebergang über die Donau zu überwinden, wo von einer französischen Firma die in jüngster Zeit zu solch großer Berühmtheit gelangte Cernavoda-Brücke gebaut wurde, ein kolossales Bauwerk, das sich aus zwei Hauptbrücken und einer ganzen Reihe von endlosen Flutbrücken zusammensetzt und das in seiner Gesamtlänge nicht weniger als 17,6 Kilometer mißt. Bezeichnend für die unerwartet kräftige Entwicklung, die der Bahnverkehr auf dieser Linie, die von Constança bis Cernavoda zweigleisig verläuft, um sich dann in zwei eingleisige Arme zu zertheilen, von denen der eine nach Buzarest und der andere nach Rimnicul-Sarat führt, ist die Tatsache, daß vor kurzem zur Entlastung des Güterverkehrs eine große Rohrleitung von Moreni (im Naphthagebiet gelegen) bis nach Constança gebaut wurde, um auf dieser das in den Raffinerien entbenzinierte Rohöl direkt nach dem Verschiffungsplatz zu pumpen. Rund 38 Millionen hat die Anlage dieser mehrere hundert Kilometer langen Pipe-Line gekostet und noch war man mit ihrem Bau nicht fertig, als schon wieder neue Projekte auf tauchten, in denen von den Konstruktionen einer zweiten großen zweigleisigen Bahnlinie die Rede war, die von Constança ausgehend und in nordwestlicher Richtung verlaufend, bei Galatz die Donau überschreiten und eine direkte Verbindung mit dem Bahnetz der Moldau herstellen sollte. Der Ausbruch des Krieges hat die Ausführung dieses bedeutenden Planes, der schließlich auch für die Bulowina und das östliche Galizien von Interesse ist, wohl um viele Jahre

sich die mit Getreide gefüllten Taschen bewegen und durch Querräume ihren Inhalt in die Schiffe schütten können. Von der Landseite her verzweigen sich die einlaufenden Geseile um die beiden Speicher und führen sogar zur Erleichterung des Ausladens in das Innere zwischen den Silozellen hinein. Ein besonderer Teil des Hafens ist für Petroleumprodukte, raffiniertes Petroleum, Benzin und Masut bestimmt. Ein hochgelegener Bahnhof ist mit Anschlüssen an sämtliche Bahnlinien versehen. Das Petroleum läuft aus den Tankwagen unmittelbar durch sein eigenes Gewicht in große Empfangsbehälter von je 700 Kubikmeter Inhalt, wobei alle Sendungen für sich getrennt bleiben. Man kann jedoch auch alle Wagen eines Zuges durch entsprechend viele Anschlüsse an die Hauptleitung zu gleicher Zeit entleeren. Soll das Petroleum sofort auf die im Hafen liegenden Dampfer überführt werden, so geschieht dies durch lange Leitungen, und zwar ebenfalls unter dem eigenen Druck. Soll es jedoch eingelagert werden, so wird es durch Pumpen in riesige Lagerbehälter von 22 Meter Durchmesser und 13 Meter Höhe gedrückt, von denen 25 Stück vorhanden sind und von denen ein jeder 5000 Kubikmeter aufnehmen kann. Es ist also möglich, die ungeheure Deimenge von 125.000 Kubikmetern in den Hafen von Constança aufzuspeichern. Neben diesen gewaltigen Anlagen, die im Auftrag der rumänischen Regierung von der Maschinenfabrik G. Luther in Braunschweig ausgeführt wurden, existiert übrigens noch eine ganze Reihe von privaten Petroleumreservoirs, die sich zumeist in Händen der großen Bohrergesellschaften befinden. Alles in allem eine gewaltige und dabei mit den neuesten Errungenschaften der Technik ausgestattete Hafenanlage, an der nicht die Baukosten von mehr als 70 Millionen Lei sondern höchstens Ort und Lage überraschen können, denn schließlich wird man überall eher einen derartig neuzeitlichen Schiffahrtsplatz finden, nur nicht an der Dobrudschalüste. Freilich ein Blick auf die Zahlen des über Constança vermittelten Verkehrs genügt, um zu zeigen, daß beim Bau dieses Hafens keine Großmannslust wie sie ab und zu am Balkan zu finden ist, mitsprach, daß vielmehr Transportmittel und Warenumsatz hinsichtlich der Größe sehr wohl miteinander harmonisieren. Wie wir dem österreich-ungarischen Konsularbericht vom Jahre 1914 entnehmen, sind in diesem Jahre in Constança 1168 Schiffe (gegen 1166 im Vorjahre) ein- und 1148 (gegen 1161 im Jahre 1913) ausgelaufen. Bei den angekommenen Schiffen handelte es sich um 753 Dampfer und 415 Segler. Der Gesamttonnagehalt der eingelaufenen Schiffe betrug 1.147.980 Registertonnen; jener der auslaufenden Schiffe belief sich auf 1.159.975 Tonnen. Zur Ansfuhr gelangten 199.351 Tonnen Getreide und 568.320 Tonnen diverser Waren. Es bedeutet dies gegenüber dem Jahre 1911/12, in dem rund 500.000 Tonnen Getreide und 579.000 Tonnen Erdölprodukte versendet wurden, einen starken Rückgang, der sich jedoch leicht aus der durch die Sperrung der Dardanellen hervorgerufenen Abschwächung des gesamten Seeverkehrs erklären läßt. Durch den Krieg ist das wirtschaftliche Leben Constanças vollkommen lahmgelegt worden. Der Schiffahrtsverkehr wurde fast gänzlich eingestellt und nur die türkischen Schiffe wagten es trotz der starken Kontrolle der russischen Flotte, der Heimat rumänisches Petroleum zuzuführen. Es steht nicht unbedingt fest, ob sich in Constança noch größere Getreide- und Petroleumlager befinden, da ja an eine Verschiffung schon seit langer Zeit kaum mehr zu denken war. Jedenfalls spricht der Mangel an Lagerhäusern und Tanks der vor Beginn der Feindseligkeiten ständig Anlaß zu Klagen in der rumänischen Presse bot und der zur stärksten Ausnützung der vorhandenen Räumlichkeiten zwang, eher dafür als dagegen.

hinausgeschoben, ebenso wie er auch den von der Regierung beschlossenen doppelgleisigen Ausbau der Linie Buzarest-Cernavoda und die Fortführung der Erweiterungsarbeiten im Hafen von Constança illusorisch gemacht hat. Letzterer wird von Fachleuten geradezu als Muster einer modernen Hafenanlage bezeichnet, die in ihrer vornehmlich auf zwei Ausfuhrprodukten, Petroleum und Getreide aufgebauten großartigen Einrichtung wohl von keinem zweiten Hafen Europas übertroffen wird. Die Hafenanlage, mit deren Anlage im Jahre 1896 begonnen wurde, werden durch drei steinerne Wellenbrecher von etwa 3000 Metern Länge eingeschlossen und geschützt. Die Tiefe des Hafens beträgt durchschnittlich 8,25 Meter, so daß auch die größten im Schwarzen-See-Gebiet verkehrenden Dampfer gefahrlos einlaufen können. Der Getreideauffspeicherung und Verladung dienen zwei kolossale Silospeicher, zu denen jetzt noch ein dritter hinzugekommen ist. Diese zwei Speicher (über den Fassungsraum des dritten liegen genauere Angaben nicht vor) fassen zusammen 70.000 Tonnen Getreide und können vermöge ihrer Verlademaschinen stündlich 300 Tonnen aus den ankommenden Eisenbahnwagen einlagern und gleichzeitig dieselbe Menge an die längs der Silos anliegenden Dampfer abgeben. Einlagerung sowohl wie Ausladung vollziehen sich auf automatischem Wege. Ein Förderband läuft unter einem ganzen Zuge hindurch; die Wagen schütten ihren Inhalt auf das Band und so kann nun der ganze Zug gleichzeitig entleert werden. Die Fördergurte tragen das Getreide zu den Reinigern; dann kommt es in selbsttätige Wagen und von hier endlich in die Zellen des Speichers. Vor den Speichern, deren Türme eine Höhe von 50 Metern erreichen, laufen am Kai 570 Meter lange eiserne Gerüste entlang, an denen