

Der Fall von Constanza.

Von Leopold Fischl.

Wien, 23. Oktober.

Die siegreichen deutschen und bulgarischen Truppen haben Constanza, Rumäniens wichtigsten Seehafenplatz, eingenommen. Die Bedeutung Constanzas lag darin, daß über diesen Hafen der Weg Rumäniens zu den Dardanellen ging. Diesem Umstand verdankt es die Blüte, welcher sich auf wirtschaftlichem Gebiete auch seinem Mutterlande mitteilte. Constanza war über den Winter der einzige Hafenplatz Rumäniens, wo der Export ohne Unterbrechung fortgesetzt werden konnte, denn wenn die Donau durch Eis geschlossen war, so konnte der Seehafen Sulina keine weiteren Zufuhren bekommen, da dorthin ausschließlich der Wasserweg führt. Constanza jedoch erhielt während des Winters durch die Bahn unausgesetzt Zufuhren in allen Exportartikeln des Landes und auch während des Jahres war durch billige Tarife dafür gesorgt, Constanza gegenüber Sulina und den anderen Hafenplätzen Braila und Galatz konkurrenzfähig zu erhalten. Die Ausfuhr Constanzas erstreckte sich hauptsächlich auf Feldfrüchte, Erdöl und dessen Derivate. Große staatliche Docks gaben die Möglichkeit, sehr bedeutende Getreidequantitäten einzulagern, des weitern sorgten umfassende Zisternenanlagen für die Einlagerung des Petroleum und Benzins. Das Erdöl wurde früher aus dem Petroleumgebiete teils per Bahn, teils auf dem Wasserwege bis Cernavoda transportiert, von wo es dann zu Land nach Constanza befördert wurde. Ganz in letzter Zeit ist die Pipeline Moreni-Constanza fertiggestellt worden. Sie hatte in Friedenszeiten Constanza wiederum einen großen wirtschaftlichen Aufschwung gebracht, da sich der Petroleumexport seewärts wohl ausschließlich auf diesen Hafen konzentriert hätte. Die großen geschäftlichen Umsätze in Constanza haben es auch dazu gebracht, daß dort im Laufe der Zeit fast sämtliche rumänischen Großbanken durch Filialen in Constanza vertreten waren. Waren daselbst doch auch große Importeure und Exporteure, die dank den Verhältnissen das ganze Jahr hindurch an der Arbeit sein konnten, während für die anderen Getreideexporteure und die Importeure von Bedarfsartikeln in den Flußhafensstädten mit Donauschluß das Geschäft größtenteils aufhört. Rumänien unterhielt via Constanza die Handelschiffahrt nach dem Orient und nach Aegypten, und es war jedem Verladener möglich, von jeder Bahnstation des Landes, zum Beispiel nach Kairo, Alexandrien usw. Transporte direkt aufzugeben. Laut dem Konsularberichte vom Jahre 1914 sind in diesem Jahre in Constanza 1168 Fahrzeuge (gegen 1166 im Vorjahre) ein- und 1148 (gegen 1161 im Jahre 1913) ausgelassen. Von den eingelaufenen Fahrzeugen waren 753 Seedampfer und 415 Segler. Der Gesamttonnagehalt der eingelaufenen Schiffe betrug 1.147.980 Registertonnen, die Ladung 8500 Tonnen Getreide und 140.400 Tonnen diverser Güter. Weiter 26.179 Passagiere sowie 34.352 Mann Besatzung. Der Flotte nach waren am Einlaufe beteiligt: Oesterreich-Ungarn mit 107 Schiffen von einem Gehalt von 176.872 Tonnen, Rumänien mit 295 Schiffen (248.946 Tonnen), Bulgarien 58 Schiffe (3284 Tonnen), Griechenland 58 Schiffe (rund 75.000 Tonnen), Deutschland 31 Schiffe (zirka 81.000 Tonnen), die Türkei 350 Schiffe (16.000 Tonnen), England 101 Schiffe (rund 234.000 Tonnen), Italien 62 Schiffe (zirka 75.000 Tonnen), Frankreich 21 Schiffe (44.000 Tonnen), Rußland 61 Schiffe (99.000 Tonnen).

Was die Beteiligung einzelner Gesellschaften am Verkehr von Constanza betrifft, so hat sich die Schiffahrtsbewegung des Oesterreichischen Lloyd, der seine Fahrten am 28. Juli 1914 eingestellt hat, auf 27 Reisen beschränkt, von denen 9 die Route Triest-Constanza-Braila und zurück, 15 die Strecke Triest-Constanza-Dressa und retour betrafen. Die Lloydampfer brachten im ganzen 7206 Tonnen verschiedener Güter und führten 6000 Tonnen aus. Die Ungarische Levantelinie hatte einen geringeren Verkehr nach Constanza. Die Rumänische Seeschiffahrtsgesellschaft unterhielt bis zum Kriegsbeginn die regelmäßigen Kurse, beschränkte sich aber später auf die Linie Constanza-Konstantinopel und seit dem November 1914 auf den Verkehr Constanza-Balkisch.

Im Jahre 1914 sind zum erstenmal im Hafen von Constanza die Dampfer der neu eingeführten Levantestrecken der Hamburg-Amerika- und der Kaiserliche Linie erschienen. Die rumänische Regierung hat alles getan, um den Hafen von Constanza zu heben und jedes Jahr wurden daselbst Regulierungs- und Erweiterungsarbeiten vorgenommen. Die neuen Kaianlagen sind fundiert und zum großen Teile ausgebaut worden. Der große Wellenbrecher wurde ausgebessert und die alten Kaianlagen wurden abgetragen. Im Jahre 1912 wurde auch bei den Docks mit dem Bau eines dritten Silos begonnen, die Fertigstellung der inneren Einrichtung ist jedoch nicht zu Ende geführt worden.

Die Dobrudscha liefert viel Gerste, Mais und Weizen. Deutsche Ansiedler haben unfruchtbare, felsige Strecken zu fruchtbarem Ackerland umgearbeitet. Ferner wird dort viel Viehzucht getrieben, und besonders an Schafen, deren Wolle geschätzt wird, ist das Land reich. Die honigsüßen Melonen der Dobrudscha genießen in ganz Rumänien guten Ruf und auch der dort erzeugte Käse ist im ganzen Lande geschätzt. Im Frieden sandte die Türkei nach Constanza Früchte und Gemüse und Rußland Kohlen sowie geräucherte Fische und andere Delikatessen. Constanza und die anderen Hafenplätze versorgten Rumänien mit Seefischen. Englische Dampfer brachten Kohle und andere Bedarfsartikel und führten Getreide oder Petroleum in die Heimat zurück. Indien schickte ungeschälten Reis, der die Reisschälmaschinen des Landes versorgte, und japanische Tankdampfer führten Petroleum von Constanza direkt in ihr Land. In Friedenszeiten war reges Leben in diesem Hafen. Schiffe brachten Passagiere und Waren aus aller Herren Länder, und die am Molo angelegten Dampfer nahmen Ladung für die Ausfahrt auf. Im Kriege hat sich das natürlich seit der Sperre der Dardanellen stark geändert. Rußland hatte die wichtigsten Linien durch Minen gesperrt und der Personenverkehr mit Konstantinopel und Rußland war gänzlich unterbrochen. Dennoch haben sich türkische Kaikis sehr oft

hinausgewagt, und wenn auch so manches Fahrzeug von russischen Wachtschiffen aufgegriffen und die Ladung versenkt wurde, so haben doch sehr viele ihr Ziel erreicht. Die Verhältnisse hatten es eben mit sich gebracht, daß in den letzten zwei Jahren der größte Teil des Ausfuhrüberschusses Rumäniens teils auf dem Schienenstrange der Bahn, teils auf dem Wasserwege außer Lande gehen mußte. Geschäftlich war daher Constanza im Kriege teilweise ausgeschaltet und es spürt jetzt in hohem Maße auch noch die Widrigkeiten des Krieges, in die das Land durch eine kurzzeitige Regierung hineingetrieben worden ist. Interessant ist, daß gegen Ende August neuen Stils die Regierung den in den Docks zu Constanza lagernden Weizen per Bahn nach Braila schaffen ließ. Sie ist also sehr voraussichtig hinsichtlich des Schicksals Constanzas gewesen. Auch die Seeschiffe, die größtenteils den Verkehr mit dem Orient vermittelten, liegen schon seit vielen Monaten teils in Braila, teils im Maciner Kanal verankert. Wenn die Möglichkeit gegeben wäre, die russische Flotte im Schwarzen Meer zur Untätigkeit zu verdammen, so wäre heute ganz gut an eine Seeverbindung Constanza-Konstantinopel zu denken, da ja meines Wissens Rumänien nur über ein Seekampfschiff, „Elisabetha“, verfügt, das jedoch bereits veraltet ist, und die Vorsicht wird es wohl gebieten, daselbe nicht via Sulina in einen sehr riskanten Kampf zu zwingen. Als vor Abschluß des zweiten Getreidekontrakts die Zentralmächte nicht sofort den Rumänen die geforderten sehr hohen Preise bewilligen wollten, schrieb die „Independance“ in einem Artikel „Sabotage“ betitelt, daß Rumänien nur deswegen mit dem Verkaufe seiner Ernte gezögert habe, weil man die neue Ernte bisher noch nicht schätzen konnte. Jetzt hätte man die nötigen Anhaltspunkte und sofort zeige sich die Regierung bereit, ihre Ueberschüsse abzugeben, aber die gebotenen Preise seien solche, als stände Rumänien vor der Zwangslage, sein Getreide nur an die Zentralmächte zu verkaufen, und man übersehe seitens der Unterhändler derselben, daß Rumäniens natürlichster Exportweg, der zur See, auch in absehbarer Zeit frei werden könnte. Vielleicht erfüllen sich die Wünsche des offiziellen rumänischen Blattes sehr bald, aber wir glauben, daß es jetzt nicht in dem Sinne sein wird, wie es damals gemeint war.