

Die Anlage
eines
Freihafens für Riga.



Denkschrift
verfasst im Auftrage des Rigaer Fabrikanten-Komitee
von seinem Mitgliede
Direktor Oskar Hillert.



Riga.
Druck von W. F. Häcker.



Die Anlage eines Freihafens für Riga.

Denkschrift

verfasst im Auftrage des Rigaer Fabrikanten-Komitee
von seinem Mitgliede

Direktor **Oskar Hillert.**



Durch seine Lage an der Mündung des Dünastromes, welcher von jeher den natürlichen Handelsweg zwischen Westeuropa und dem Innern Russlands bildete, ist Riga schon seit seiner Gründung zur Handelsmetropole der Ostküste des Baltischen Meeres prädestiniert und hat, durch seine bevorzugte geographische Lage bedingt, die vielen Katastrophen und Schicksalsschläge, von denen es während seines 700jährigen Bestehens betroffen wurde, bisher doch siegreich überwinden und immer wieder aufblühen können.

Seit der Eroberung Rigas durch Peter den Grossen ist ihm zwar unter dem russischen Szepter eine im ganzen friedliche Entwicklung beschieden gewesen, aber gleichzeitig durch die Gründung Petersburgs und dessen Erhebung zur zarischen Residenz sowie zum Sitz des ganz Russland beherrschenden Beamtentums, ein gefährlicher Konkurrent als Ostseehafen erwachsen.

Petersburg, diese Lieblingsschöpfung Peters des Grossen, wurde von ihm und seinen Nachfolgern unter Aufwendung enormer Staatsmittel auch zu einer Handels- und Industriestadt in seiner jetzigen Grösse. Während Petersburg durch den Bau des Marien-Kanalsystems an die Wolga angeschlossen und dadurch mit der Hauptverkehrsader des östlichen Teiles Russlands verbunden wurde, seine Industrie durch sehr umfangreiche und gewinnbringende Regierungsaufträge dauernd unter-

stützt und beim Eisenbahnbau in jeder Beziehung berücksichtigt wurde, war Riga beim Aufbau seines Handels und seiner Industrie stets auf sich selbst angewiesen; auch harrete es vergebens auf eine Staatsunterstützung zur Schiffbarmachung der Düna und den Bau des seit lange projektierten Düna-Dnjepr-Kanals, zur Verbindung mit dem Süden Russlands und dem Schwarzen Meere.

Statt der erhofften Staatshilfe wurde Riga im Gegenteil eine stete Hemmung seiner Privatinitiative beim Ausbau seines Hafens und seiner Bahn- und Wasserzufuhrwege zuteil und jede dahinzielende Tätigkeit seiner Bürger, speziell in den letzten Jahrzehnten, geflissentlich von der russischen Regierung im Keime erstickt. Trotzdem hat Riga in seinem Auslandshandel Petersburg überflügelt und stand für das Jahr 1913 mit einem Umsatz von 409 Mill. Rbl. gegen Petersburg mit 332 Mill. Rbl. an der Spitze aller russischen Ostseehäfen. Auch seine Industrie mit etwa 370 Fabriken, wenn man die subventionierten Staats- und städtischen Betriebe Petersburgs in Wegfall bringt, hat diejenige Petersburgs an Wert und Mannigfaltigkeit überholt. Dieses verdankt Riga seiner geographischen Lage, seinem nahezu eisfreien Hafen und ebenso der Tatkraft und Intelligenz seiner Bürger, auch nicht zuletzt dem Umstande, dass es im geistigen Verkehr mit der Handels-, Finanz- und Industriewelt Deutschlands stand und dort wie aus einem unausschöpfbaren Born stets neue geistige Kräfte zog.

Da die russische Regierung aber schon aus reinem Staatsinteresse auf die Dauer Riga nicht hätte zurücksetzen können, sondern früher oder später durch den Bau des Düna-Dnjepr-Kanals und eines Düna-Wolga-Kanals Riga mit dem Schwarzen und Kaspischen Meere auf dem Wasserwege verbinden und dadurch seiner Weiterentwicklung bisher ungeahnte Möglichkeiten hätte schaffen müssen, so wäre Riga ohne Zweifel mit der Zeit zum bedeutendsten Hafen nicht nur Russlands, sondern der ganzen Ostsee geworden und, mit Russland und Sibirien als Hinterland, im Weltverkehr in Grösse und Bedeutung an Rotterdam und Antwerpen herangerückt.

Der vor drei Jahren ausgebrochene Weltkrieg, der so vieles Bestehende in Europa zertrümmerte, hat auch Riga mit furchtbarem Schlage getroffen.

Nicht etwa, dass Riga durch lange Belagerung zerstört und durch den Feind geplündert und vernichtet worden wäre — nein, seine eigene

Regierung hat durch die wahnwitzige Idee, zwischen sich und dem Feinde eine Wüste zu schaffen, die blühende Rigaer Industrie durch weitgehendste Evakuierung lahmgelegt und seine Einwohner, speziell die Arbeiterbevölkerung zum grossen Teil in alle vier Winde zerstreut, dadurch alles wirtschaftliche Leben vernichtet und an Stelle blühender Unternehmungen fast nur Ruinen zurückgelassen.

Bei Beendigung des Krieges tritt an Riga die ernste Frage heran, auf welchem geeignetstem Wege und durch welche Mittel die Zerstörung des Erwerbslebens beseitigt und Riga als Handels- und Industriestadt vor dem Untergange gerettet werden könnte.

Bei näherem Eingehen auf diese, die Zukunft Rigas entscheidende Frage, ist vor allem mit der Tatsache zu rechnen, dass Riga nach Beendigung des Krieges in seinem wirtschaftlichen Leben auf neue, von Grund aus veränderte Entwicklungsbedingungen gestellt sein wird. Solches ist bedingt durch die eingetretene, einschneidend veränderte politische und wirtschaftliche Konstellation; gleichzeitig steht zu erhoffen, dass Riga aus dem russischen Staatsverbände ausscheidet und an das Deutsche Reich angegliedert wird. Naturgemäss wird der Handel, speziell der Exporthandel von der Neugestaltung der Lage weniger betroffen werden, die Industrie aber sehr.

Zu einem Überwinden der drohenden Lage und zu erneutem Hochkommen wäre, ausser einer staatlichen, einmaligen Subvention (Entschädigung), der äussersten Kraftspannung der Rigaer Handels- und Industriekreise und einer energischen Unterstützung durch Grossbanken, von seiten der deutschen Regierung auch noch die Verwirklichung folgender 3 Ziele erforderlich:

1. Schaffung eines Freihafens in Riga für Handel und Industrie;
2. Abschluss eines günstigen, langjährigen Handelsvertrages und Festlegung günstiger Bahntarife mit Russland;
3. Schiffbarmachung der Düna und Kanalanschluss an Dnjepr und Wolga.

Die beiden letzteren Punkte kommen vorläufig nicht in Betracht, da sie nicht einseitig von der deutschen Regierung bestimmt werden können, sondern Gegenstand von Verhandlungen mit der russischen Regierung bilden müssten, wogegen die Schaffung eines Freihafens ganz im freien Willen der deutschen Regierung läge.

Die Vorteile, welche ein Freihafen der bestehenden Rigaer Industrie gewähren könnte, wären in erster Linie davon abhängig, wie weit die bereits bestehenden Anlagen in das Freihafengebiet eingeschlossen werden.

Der Handel Rigas (als Umschlagsplatz für ausgehende und einkommende Waren betrachtet) hatte sich auf ganz natürliche Weise entwickelt, wie derjenige aller anderen russischen Häfen, während die Entwicklung der Rigaer Industrie unter dem Schutze der hohen russischen Zollmauer, mit dem weiten Russland als Absatzgebiet, in der Hauptsache eine mehr künstliche Entwicklung zeigt.

Tritt Riga aus dem russischen Staatsverbande aus, so sind seiner Industrie bis auf einige wenige Ausnahmen die Fundamente entzogen, auf welchen sie sich aufbaute und das bisher seine Produkte abnehmende Inland wird ganz automatisch mit einem Schlage zum Auslande.

Die Rigaer Industrie wäre damit dem russischen Markte gegenüber auf die gleiche Stufe gestellt wie die deutsche, englische oder sonst eine andere. Aber während alle anderen ausserrussischen Industrien sich neben Russland längst den Weltmarkt erobern konnten, ist dieser für die Rigaer Industrie noch eine terra incognita und es wird langer Jahre Arbeit bedürfen, ehe sie auf ihm auch nur einzelne ihrer Produkte unterbringen können wird.

Wäre die Rigaer Industrie unbedeutend und erst in den Kinderschuhen befindlich, so könnte man sie ruhig ihrem Untergange überlassen, aber da sie beim Ausbruch des Krieges gegen 370 Fabriken mit ca. 80.000 Arbeitern einen Jahresumsatz von 600 Mill. Mark, bei ca. 100 Mill. Mark Gehältern und Löhnen aufwies und das in der Industrie investierte Kapital mindestens 500 Mill. Mark beträgt, so muss für ihre Erhaltung und Weiterentwicklung durchaus Sorge getragen werden; mit ihrem Untergange ginge nicht nur sehr viel deutsches Kapital und langjährige deutsche Arbeit verloren, sondern Riga selbst als Stadt wäre dauernd seiner hauptsächlichsten Lebensquelle beraubt, als Brennpunkt geistigen deutschen Lebens und deutscher Kultur in den Ostmarken so gut wie vernichtet.

Die Schaffung eines Freihafens für die Rigaer Industrie wäre gleichbedeutend mit einer Gleichstellung ihrer fundamentalen Lebensbedingungen mit denjenigen der Industrien Westeuropas und Amerikas.

Für eine im Freihafen gelegene Industrie kämen folgende Vorteile hinzu:

1. könnte sie sich unter möglichst günstigen Bedingungen die innere Neueinrichtung an Stelle der durch die Evakuierung Rigas nach Russland verschleppten und dort entweder verkauften oder verloren gegangenen vierzehntausend Waggonladungen Motoren, Kessel, Maschinen, Apparate beschaffen und so zu baldigster Gesundung und Erstarkung gelangen;

2. würde bei Bezug von Brennmaterial, von welchem die Rigaer Industrie jährlich ca. 1 Million Tons Steinkohlen verbrauchte, durch zollfreie Einfuhr dieser wesentliche Faktor bei Gestaltung der Selbstkosten ausserordentlich fördernd ins Gewicht fallen;

3. würde der zollfreie Bezug und die Lagerung von Rohwaren (Rohgummi, Baumwolle, Wolle, Kopra, Farbhölzer, Kreide etc.) sowie sämtlicher Materialien, Chemikalien, Werkzeuge, Fastagen und Packungen die Herstellungskosten der für Russland bestimmten Produkte nicht nur wesentlich verbilligen, sondern auch der Rigaer Industrie die Möglichkeit geben, nach und nach auch für den Weltmarkt zu arbeiten;

4. es würden durch Schaffung eines Freihafens viele Industrien, die die Verarbeitung ihrer Rohstoffe nur ganz einseitig für den russischen Bedarf eingerichtet hatten, die Zahl ihrer Produkte wesentlich vermehren und ihre Technik vervollkommen. Die in Riga stark entwickelte Verarbeitung von Gummi und vegetabilen Mineralölen hatte hierin schon den Anfang gemacht;

5. würde die Verarbeitung von Rohstoffen, welche aus Russland bezogen werden, wie: Holz, Flachs, Felle, Häute, Getreide, Ölsaaten, Naphtha etc., welche bisher grösstenteils als Rohstoffe ins Ausland, vornehmlich nach England gingen, in Riga selbst vorgenommen werden und es würde in Riga mit der Zeit wieder eine Holz-, Mühlen-, Leinen-, Ölinindustrie etc. erblühen. Besonders in den ersten Jahren nach dem Kriege würden ihr die hohen Seefrachten zugute kommen, welche den Handel dazu zwingen werden, die knappen Schiffsräume für wertvollere und daher höher zahlende Fertigprodukte zu verwenden, anstatt dieselben für voluminöse billige und mehr Schiffsräume beanspruchende Rohwaren herzugeben;

6. dürfte die Einführung eines Freihafens auch anregend auf die Gründung von Schiffswerten und die Aufnahme eines Schiffbaues in

Riga einwirken, welcher seinerseits fördernd auf die Vergrößerung Rigaer Reedereien wirken würde. Da aber der Handel stets der Flagge folgt und die Schaffung direkter eigener Dampfverbindungen nicht nur nach Westeuropa, sondern auch nach Amerika und Ostasien in Zukunft von wesentlicher Bedeutung ist, so ist gerade die Bildung von Grossreedereien für Rigas Handel und Industrie von grösster Wichtigkeit.

Was nun die Vorteile eines Freihafens für Rigas Handel betrifft, liegen dieselben ebenfalls klar zutage und sie würden sich in der Hauptsache in folgendem äussern:

1. die Einfuhr Rigas an Brennmaterial und Rohstoffen für die Rigaer Industrie machte einen grossen Teil seiner Gesamteinfuhr aus und mit dem Erlöschen der Rigaer Industrie käme dieser Teil der Einfuhr in Wegfall, während jede Erweiterung und Stärkung der Rigaer Industrie auch seinen Einfuhrhandel vergrössert. Somit würde die Schaffung eines Freihafens, insofern sie die Rigaer Industrie belebt, auch gleichzeitig seinen Einfuhrhandel heben;

2. aber auch der Einfuhrhandel Rigas als Durchgangshandel nach Russland würde von einem Freihafen nicht nur für Riga selbst, sondern für das enorme russische Hinterland von ganz ausserordentlichem Vorteil sein. Das ganze Nord- und Mittelland gravitiert sowohl bei seiner Ausfuhr als Einfuhr nicht nach den Schwarzmeerehäfen, sondern nach dem Baltischen Meere. Die Industrie Russlands konzentriert sich heute in der Hauptsache noch in den Bezirken Moskau, Twer, Kostroma, Wladimir, Nishny-Nowgorod, Saratow und Serpuchow und ist bei ihrem Bezuge von Rohstoffen aus dem Auslande auf die baltischen Häfen angewiesen. Da der Hafen von Petersburg 6 Monate im Jahre durch Eis geschlossen ist und den Bedürfnissen Grossrusslands nicht genügt, so wird die russische Regierung die Schaffung eines Freihafens in Riga und die damit verbundene Möglichkeit einer zollfreien und fast kostenlosen Lagerung seiner Importartikel dankbar und freudig begrüßen.

Ferner ist als sicher anzunehmen, dass Russland, um sich von den furchtbaren Wunden, welche ihm dieser Weltkrieg geschlagen hat, einigermaßen zu erholen, vor allem seine Landwirtschaft durch intensiven Betrieb heben muss; dazu aber sind Maschinen und im nördlichen und mittleren Russland, wo keine Schwarzerde vorhanden ist, grosse Mengen von künstlichem Dünger (Phosphate und Kalisalze) nötig. Da landwirt-

schaftliche Maschinen aus Amerika, Phosphate und Kali aus Deutschland in grossen Dampferladungen nach Russland bezogen werden, würde Riga in Zukunft als Freihafen bei der Verteilung dieser Importartikel eine bedeutende Rolle spielen. Der Import dieser Waren, welcher vor dem Kriege schon 50 Millionen Rubel jährlich betrug, würde nicht künstlich nach den Schwarzmeerhäfen abgedrängt werden.

3. Grossrussland mit Moskau als Zentrum ist aber auch der Hauptkonsument von Baumwolle und sämtlichen Kolonialwaren (wie: Kaffee, Weine, Kakao, Pfeffer) und Fertigprodukten (wie: Stoffe, Modeartikel, Schuhwaren etc. etc.), welche schon bisher teils direkt von Russland importiert wurden. Wird Riga deutsch, ohne Freihafen zu sein, so würde der russische Konsument besonders in den ersten Jahren bestrebt sein, die deutschgewordenen baltischen Häfen bei diesem Bezuge möglichst zu umgehen, während ein Freihafen, ganz abgesehen von den finanziellen Vorteilen, dem deutsch-baltischen Hafen einen mehr neutralen Anstrich verleiht und daher weniger Veranlassung zu einer Umgehung seitens des russischen Kaufmanns gäbe;

4. die zollfreie Lagerung von Steinkohlen in Riga gäbe den einlaufenden Dampfern, deren Zahl annähernd 2500 im Jahre betrug, Veranlassung, für die Rückfahrt in Riga zu bunkern und dadurch die Hälfte ihrer Kohlenräume für Waren zu ersparen, was bei den nach dem Kriege herrschenden hohen Frachten von wesentlicher Bedeutung wäre; andererseits würden viele mit Ballast kommende Dampfer, welche in Riga Ladung nähmen, besser mit Kohlen, anstatt mit Ballast einlaufen.

Im Rahmen dieser Denkschrift können nicht alle Möglichkeiten und Vorteile, welche für Industrie und Handel aus einem Freihafen sich ergeben würden und in Zukunft entwickeln könnten, vorausgesehen und aufgezählt, sondern nur im grossen und ganzen sollte ein Bild von der Einwirkung eines Freihafens auf Rigas wirtschaftliches Leben gegeben werden.

Nach endgültiger Lösung der Frage über die Schaffung eines Freihafens für Rigas Handel und Industrie wird es der eingehenderen Bearbeitung der Details vorbehalten sein, festzustellen, wie weit die Grenzen des Freihafengebietes gezogen werden müssten, um möglichst alle bestehenden Fabrikanlagen aufzunehmen. Zusammenhängend hiermit wäre ausserdem noch das Augenmerk auf folgenden Umstand zu lenken. Die Lage der Ausmündung des projektierten Düna - Dnjepr-

Kanals ist von dauernder Bedeutung, da dieselbe mit dem Freihafen und seiner zweckdienlichen Ausgestaltung und späteren Benutzung in engem Zusammenhange steht.

Was Rigas Stellung gegenüber anderen, alten Hafenplätzen der Ost- und Nordsee betrifft, können folgende Gesichtspunkte an den Schluss dieser Denkschrift als gewiss zutreffend gesetzt werden.

So wie Rotterdam und Antwerpen die natürlichen Ausgangspunkte für das Rheingebiet, Bremen für das Flussgebiet der Weser, Hamburg für Mitteldeutschland und Böhmen, Stettin für Schlesien, Danzig und Königsberg für Ostdeutschland, Polen und Westrussland sind, so war Riga und wird es immer bleiben, das Ein- und Ausgangstor für Grossrussland bis weit nach Sibirien hinein. Daher kann es auch eine natürliche Rivalität zwischen diesen einzelnen Städten nicht geben. Im Gegenteil, das Aufblühen der einen Handelsstadt kann die Entwicklung der andern nur wohlthätig unterstützen.

