



# Illustrierte Beilage

der

# Rigaschen Rundschau

November 1907

11

## Zum 25jährigen Jubiläum des Rigaer Kaufmännischen Vereins.

Der Rigaer Kaufmännische Verein beging in diesem Jahre sein 25-jähriges Jubiläum, in welcher Veranlassung der folgende kurze Rückblick gegeben sei:

Im Jahre 1868 trat eine Schaar von Männern zusammen, die die Notwendigkeit erkannt hatten, daß in

Börsenkomitees Kommerzienrat T. Sander, der Vize-Präsident desselben Komitees, Herr E. Grade, und es wurden dann noch die Herren H. Kehrhahn und H. v. Westermann hinzugewählt. Dieser Kommission wurde der Auftrag, die Statuten eines Kaufmännischen Vereins auszuarbeiten und



Das jetzige Heim des Rigaer Kaufmännischen Vereins (Börsenbankgebäude).

Phot. Hebensperger & Co., Riga.

einer Handelsstadt von der Bedeutung Rigas ein kaufmännischer Verein ins Leben gerufen werden müsse. Sie wählte ein Komitee, bestehend aus den Herren Bürgermeister G. D. Hernmark, Prof. A. von Miasowsky, Friedrich von Jung-Stilling, Rudolf Kerkovius, Robert Braun und Friedrich Pilzer. In der Folge traten an die Stelle der beiden erstgenannten Herren der damalige Präses des

wohin gehörig zur Bestätigung vorzustellen. Nach Vorstellung mehrerer Entwürfe wurde endlich am 31. Dezember 1881 das noch jetzt bestehende Statut bestätigt. Darauf vergingen bis zum Eingang des bestätigten Exemplars wieder Monate und am 21. Mai 1882 fand die konstituierende Versammlung statt, auf welcher sich 58 Herren als Mitglieder anschrieben. Dasselbe Komitee wurde zum

## ~~~~~

# Dietrich von Rennenkampff,

Oberingenieur der Rigaschen Stadtverwaltung, wurde am 26. Juni 1868 in Estland geboren, auf der Ritter- und Domschule zu Reval und auf der Vorschule des Polytechnikums zu Riga erzogen, studierte sodann auf diesem von 1882—91 Ingenieurwissenschaften und wurde 1891 diplomiert. Er gehörte der Fraternitas Baltica an. Vom Mai 1891 bis Juni 1893 war er als Ingenieur in dem Bureau seines Amtsvorgängers Ad. Agthe und sodann bis Februar 1899 als jüngerer Ingenieur der Samarland-schen Gebietsregierung tätig. Nach dem Rücktritt Agthe's wurde er am 15. April 1899 zum Stadt-Oberingenieur ernannt. Während seiner Amtstätigkeit bezw. unter seiner Kontrolle ist eine Anzahl bedeutjamer städtischer Bauten ausgeführt worden, von denen wir die Fortführung der Kanalisation, die Straßenbauten beim Alexander-Badukt, die Veränderungen in den Straßenzügen, die durch die Erweiterung des Straßenbahnnetzes, wie z. B. am II. Weidenbamm und auf dem Kobornschanz-terrain, bedingt wurden, und die Fortführung der Hafengebäude hervorheben.

### Der Städtebau.

1923

Im Auftrage der Rigaer Stadtverwaltung haben der technischer Leiter der Landgüter-abteilung O. Magazins und der Ingenieur D. von Rennenkampff Deutschland bereist Im Ge-spräch mit unserem Korrespondenten haben sie über ihre Beobachtungen folgendes berich-tet. In allen Stadtverwaltungen ist man überzeugt, daß die technischen und wissenschaftli-chen Methoden des Städtebaus nicht nur allen gegenwärtigen, aber auch den zukünftigen Forderungen entsprechen sollen. Als eine bautechnische Grundlage ist ein diesen Forderun-gen entsprechender Plan notwendig. Der Plan soll technisch und wirtschaftlich realisierbar sein. Die nach einem Wettbewerb ausgelesenen Projekte schließen viele neuen Vorschläge ein, aber passen zu den örtlichen Verhältnissen nicht und sind infolge ihrer Aufwendigkeit nicht realisierbar. Die Mehrheit der Städte, z. B., Lübeck, Bremen, Hannover haben auf solche Wettbewerbe verzichtet. Die Stadtverwaltungen kamen auf den Gedanken, daß man nur die Hauptrichtungen der Pläne entwerfen soll. Die Einzelheiten kann man, wenn es erforderlich ist, wahlfrei ausarbeiten. So wurde in den Plänen von Lübeck, Bremen und Hannover nur die Art von Ausnutzung, wie ausgedehnte kompakte Bebauung mit Landhäusern oder Grundstücke, die für Handel und Industrie bestimmt sind, angegeben. Die Richtlinien der Baupläne werden mit fakultativen Einzelheiten, die notfalls geändert werden können, er-gänzt. In allen neu bearbeiteten Bauplänen fällt das Bedürfnis nach Häusern mit Gärten, Rasen und Fußwegen auf. Auf den Bauplänen von Hannover sieht man eine Fläche mit Radius von 7 Kilometern. Diese Bauzone ist von einem für Rasen, Fußwege zukünftiger Straßen be-stimmten Gürtel von acht Kilometer umringt. In dieser Zone darf man nur mit Genehmi-gung der Stadt und des Landes bauen. In Lübeck, Hannover und Bremen arbeiten das Land und die Stadt die Baupläne gemeinsam aus. Diese Pläne dehnen sich weit über die Stadt-grenzen auf die Grundstücke, die dem Land gehören. Der Berliner Bauplan von 1909 mit Radius von zwanzig Kilometer hat seine entworfenen Grenzen wesentlich erweitert.

Riga mit seinen Handels- und Industriefernperspektiven befindet sich am Endpunkt des Welthandels und des Wasserwegs, der nach dem Schwarzen Meer führt. Deshalb, um Riga zu erweitern, ist ein Territorium mit Radius von 1,5 Km erforderlich. Dafür muß man einen Bauplan mit Hauptrichtlinien ausarbeiten.

Um den Städtebau mit den örtlichen Verhältnissen zu koordinieren, soll die geeignete Behörde, d.h. die Stadtverwaltung, bevollmächtigt sein, über Grundstücke zu verfügen, die für die Erweiterung der Stadtgrenze und für die zukünftige Bebauung erforderlich sind.

In jeder deutschen Stadt, die wir besucht hatten, besteht ein Landbestand, den die Stadt noch zu erweitern versucht. In den Fällen, wenn die Stadt einzelne Grundstücke für Bebauung verkauft, wird der herausgeholte Gewinn jedenfalls in die neuen Grundstücke an dem Stadtrand investiert. Bei dieser Ordnung soll der Landbestand der Stadt sich nie verkleinern. Die ziemlich geringen stadteigenen Landbestände entsprechen nicht dem Bedürfnis des Städtebaus und darum benutzen die deutschen Städte, hauptsächlich die Privatgrundstücke. Alle stadteigenen und nicht bebauten Grundstücke sind für die Stadtbedürfnisse als Gemüsegärten, Sportplätze, grüne Anlagen und so weiter benutzt. Zum Beispiel sind der Stadt Leipzig gehörenden 4.500 ha von Wäldern und Weiden in Parks, in denen die Einwohner sich erholen können, verwandelt. Die Grundstücke mit landwirtschaftlichem Charakter, die von der Stadt nicht bearbeitet werden, werden Privatpersonen für Gemüsegärten verpachtet. Bemerkenswert ist, daß die Städte ihre Grundstücke für landwirtschaftlichen Zwecke nicht verkaufen.

In Gebieten des Städtebaus bestehen verschiedene Arten von stadteigenem und privatem Landverkauf.

Die Grundstücke für den Bau werden als Erbeigentum verkauft, wobei die Stadt oder private Grundeigentümer sich das Kaufvorrecht vorbehalten oder werden als Erbpacht, genau so wie in Lettland, oder als Erbbaurecht, wenn das Land auf bestimmte Zeit, normalerweise auf 60 bis 90 Jahre, mit dem Eintrag ins Grundbuch verpachtet. Nach einer bestimmten Zeit geht das Land an den ursprünglichen Besitzer über. Endlich, ist auch die langfristige Pacht auf 30 - 40 Jahre mit Eintragen ins Grundbuch möglich. Unter den vorgenannten Arten des Kaufs sind die ersten zwei am meisten verbreitet, weil der Käufer die Möglichkeit hat, die Hypotheken zu benutzen und sein Recht auf das Eigentum zu sichern. Die dritte Kaufmöglichkeit ist weniger bevorzugt, denn die Hausbesitzer können nicht in vollem Maße die Hypotheken nutzen, und die Krediteinrichtungen beschränken wesentlich das Anleihen im Falle eines solchen Eigentums. Von staatswirtschaftlichem Standpunkt ist diese Art von Bodennutzung auch nachteilig, weil der Besitzer in Erwartung der ablaufenden Frist die Gebäude nicht renovieren wird, was zu ihrem Verfall führen kann. Die letzte Art von Erwerb eines Grundstücks für die Bebauung wird selten gebraucht, hauptsächlich, in den Städten, in denen die Grundstücke in der Hafenzonen für industrielle und Handelszwecke angeboten werden. Wie es schon früher darauf hingewiesen wurde, benutzt man oft im deutschen Städtebau die Privatgrundstücke. Aber, um beim Durchführen der Baupläne die völlige Abhängigkeit der Stadt von privaten Grundbesitzern zu vermeiden, besteht in Deutschland eine Reihe von Gesetzen und Bestimmungen, die den Städten erlauben, diese Abhängigkeit zu beseitigen.

