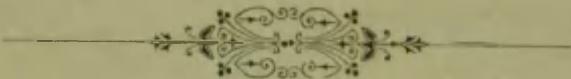


Bericht
des
Revaler Börsen-Comités

über seine
im Interesse des
Handels und der Schifffahrt
entwickelte Thätigkeit

im Jahre
1888.



Reval, 1890.

Bericht

des

Revaler Börsen-Comités

über seine

im Interesse des Handels und der Schiffahrt

entwickelte Thätigkeit

im Jahre

1888.

Als Manuscript für die Mitglieder des Börsen-Vereins gedruckt.



Gedruckt in der Buchdruckerei des „Revaler Beobachter“.

1890.

Дозволено цензурою. — Ревель, 26-го Апрѣли 1890-го года.

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
A. Das Börsen-Comité und der Börsen-Verein	1
B. Finanzielle Angelegenheiten des Börsen-Comités :	
Die Subvention seitens der Stadtverwaltung	3
C. Hafen- und Schiffahrts-Angelegenheiten :	
1. Der Hafenbau	3
2. Der Bau von Speichern und die Anlage von Schienengeleisen beim neuen Bassin	11
3. Lootsenwesen	21
4. Aufstellung von Schiffahrtszeichen an der Hafeneinfahrt	24
5. Verfahren bei der Waarenabfuhr von den Schiffen	25
6. Berechnung des Durchschnittscourfes bei Frachtnoten	25
7. Die Eisungsarbeiten	26
D. Eisenbahnwesen :	
1. Der Passagier- und Waarenverkehr auf der Strecke Reval-Baltischport	27
2. Entladen der zu den Speichern gestellten Waggons	28
3. Diverse allgemeine Anordnungen	29
4. Beleihung der Getreidesendungen durch die Eisenbahnen	31
E. Zollangelegenheiten und Import :	
1. Der Zollartell	34
2. Revision der Zollregeln bei dem Import zur See vom Jahre 1886	49
3. Der Import von lebenden Pflanzen, Weintrauben etc.	65
4. Schwierigkeiten bei der Transitbeförderung von Baumwolle.	67
5. Annahme der Coupons der $4\frac{1}{2}$ procentigen Bodencreditpfandbriefe als Zollzahlung	68
6. Aufenthalt in der Anstellung der Zoll-Verwiegungsdocumente	69
7. Diebstähle auf den Stückgutdampfern	70
8. Abcommandirung von Zollbeamten nach Reval	71

F. Export :

1. Der Lumpenexport	72
2. Ursprungscertificate bei dem Export nach Italien	74
3. Ermäßigung der Lastengelder für in Neval ihre Ladung completirende Dampfer.	74
4. Wöchentliche Berichterstattung über die Getreidepreise etc.	75

G. Wraffwesen :

Verlegung der Heringswraffe aus der Innenstadt.	81
---	----

H. Justizwesen :

Temporäre Regeln für die Verhandlung von Handelsfachen bei den Bezirksgerichten	84
---	----

I. Anhang :

Cassenbericht des Börsen-Comités pro 1888	87
Budget " " " 1889	88



A. Das Börsen-Comité und der Börsen-Verein.



Der Bestand der Glieder des Nevaler Börsen-Comités ist im Jahre 1888 keiner Veränderung unterworfen gewesen. Das der Reihe nach in diesem Jahre ausscheidende Glied des Comités, Herr E. Baron Girard de Soucanton, wurde auf der am 19. Februar abgehaltenen Generalversammlung des Börsen-Vereins einstimmig wiedergewählt. Somit setzte sich der Bestand des Börsen-Comités im Rechenschaftsjahre aus folgenden Herren zusammen: Präses: Herr E. Baron Girard de Soucanton, Vicepräses: Herr Rathsherr C. W. Grünberg, Glieder: Herr Aeltermann Wilh. Mayer, Herr Consul Robt. Koch und Herr W. Demin; Substituten: die Herren Erhard Dehio, Herm. Schmidt und Carl J. C. Koch.

Mitglieder des Börsen-Vereins im Jahre 1888 waren die Herren:

Meno Asmus.

Ernst Vätge,

Ed. Vätge.

Bailen & Leetham (bevollmächtigte
Vertreter für Neval die Herren B.
Behr und T. W. Batty).

Wilh. Vorchert.

Ad. Brockhausen (Börsemakler).

Oswald J. Cattley (bevollmächtigter
Vertreter für Neval Herr Tönnissen).

J. J. Cederhilm.

Th. Clayhills & Sou,

E. Baron Girard de Soucanton.

Consumverein ehstländischer Land-
wirthe (bevollmächtigter Vertreter
Herr A. Grüner).

Erhard Dehio.

W. Demin.

Carl Elfenbein.

Alex. Elfenbein.

G. Erdmann (Börsemakler).

Charles Froese.

Oscar Florell (Börsemakler).

Körster, Nuttmann & Co. (bevoll-
mächtigter Vertreter für Neval Herr
D. Stude).

Carl J. Wahlbäck,

Carl J. Wahlbäck.

Edm. Wahlbäck.

Grünberg & Co.,

C. W. Grünberg.

Gerhard & Hen (bevollmächtigter Vertreter für Neval Herr D. Meyerowitz).
 A. Holmberg Nachfolger,
 Alfons Braum.
 Höppener & Co.,
 Fr. Grün.
 C. A. Johannsen.
 Joachim Christm Koch,
 Robt. Koch.
 Niel. Koch.
 Koch & Co.,
 Carl F. C. Koch.
 Paul Koch (Börsenmakler).
 Kniep & Werner.
 Ad. Werner.
 J. C. Ruhlmann.
 A. M. Luther,
 Chr. Luther.
 Markel Makarow,
 Georg Graf.
 Georg Malmros,
 H. C. C. Malmros.
 Mayer & Co.,
 Günther Thure Wilh. Mayer.
 Wold. Mayers Wwe & Sohn,
 Richard Mayer.
 Wm Müllers Successores & Co.,
 Th. Hofrichter.

Paul Meyer.
 Gottfried Müller,
 Friedr. Müller.
 Russisch-baltische Bergungs- und Tauchergesellschaft (Betriebsdirector S. Baron Francken).
 J. Pfaff.
 Chr. Rotermann.
 Nevaler Preßhefe-Fabrik (Betriebsdirector Dr. Carl Schedl).
 Nevaler Bank-Comptoir,
 Georg Scheel.
 Nevaler Spritz-Fabrik (Betriebsdirector A. Baron Rosen).
 Carl Eberh. Riesenkampff,
 M. Riesenkampff.
 C. Siegel.
 Mart. Chr. Schmidt,
 Mart. Chr. Schmidt.
 Aug. Gleich.
 H. Schmidt & Co.,
 Herm. Schmidt.
 Carl Theodor Stempel.
 C. Wohlbrück (bevollmächtigter Vertreter für Neval die Herren L. Johannsen und C. Schweiger).
 B. Whishaw (bevollmächtigter Vertreter für Neval Herr C. A. Cattlen).

Das Börsen-Comité hat im Laufe des Rechenschaftsjahres 72 Sitzungen abgehalten. Die Mitglieder des Börsen-Vereins haben sich zweimal zur Abhaltung von General-Versammlungen vereinigt. Gegenstand der Tagesordnung der ersten General-Versammlung am 29. Januar 1888 bildete: die Vorlegung des Berichts über die Einnahmen und Ausgaben des Börsen-Comités pro 1887, sowie des Budgets pro 1888 (cf. Rechenschaftsbericht pro 1886 und 1887, pag. 145 und 146), sowie die Wahl dreier Revidenten zur Revision der Cassen-Abrechnung pro 1887. In Bezug auf die Cassen-Abrechnung beschloß die General-Versammlung auf Antrag des Börsen-Comités einstimmig, die Summe von 5000 Rbl. aus dem Cassensaldo als Specialfond zum Bau von Speichern abzuführen, vorausgesetzt, daß dem Börsen-Comité der auf der Südseite des neuen Bassins befindliche Lagerplatz von der Krone zur Exploitation für Handelszwecke unter den von der General-Versammlung bereits früher approbirten Bedingungen (cf. Rechenschafts-Bericht pro

1886 und 1887, pag. 53) übergeben werde und diese Summe, getrennt von dem übrigen, zur Deckung der laufenden Bedürfnisse des Börsen-Comités erforderlichen Capital zu buchen und reserviren. Auf der zweiten, am 19. Februar abgehaltenen General-Versammlung statteten zuerst die auf der ersten General-Versammlung gewählten Revidenten ihren Bericht über den Nichtigbefund sämtlicher Cassen und Bücher ab. Nach Verlesung eines kurzen Berichts über die Thätigkeit des Börsen-Comités während des Jahres 1887 durch den Secrétaire, wurde dann zur statutenmäßigen Wahl eines Gliedes des Börsen-Comités für das der Reihe nach auscheidende Glied geschritten, als deren Resultat sich die Wiederwahl des Herrn E. Baron Girard de Soucanton ergab. Endlich wurde auf Antrag des Börsen-Comités beschlossen, zur Revision der Gebührentaxe des hiesigen Zollartells eine Commission einzusetzen und wurden in diese Commission gewählt die Herren Th. Hofrichter, D. Stude, D. Meyerowitz, E. J. C. Koch und E. R. Cattlen.

B. Finanzielle Angelegenheiten des Börsen-Comités.

Die Subvention seitens der Stadtverwaltung

ist auch im Jahre 1888 auf der gegen früher reducirten Höhe von 6500 Abl. bemessen gewesen, wodurch, wie solches aus dem Cassenbericht ersichtlich, die eigenen spärlichen Mittel des Börsen-Comités zur Deckung der nothwendigsten Ausgaben desselben in besonders starkem Grade haben in Anspruch genommen werden müssen. Auch für das Jahr 1889 ist die städtische Subvention an das Börsen-Comité nur mit 6500 Abl. angenommen.

C. Hafen- und Schiffahrtsangelegenheiten.

1. Der Hafenbau.

Ueber den Gang der mittelst Contracts vom 19. December 1886 vom Börsen-Comité übernommenen Hafenarbeiten liegt ein ausführlicher Bericht des den Bau leitenden Ingenieurs Herrn J. Huszczo vor, welcher, obgleich derselbe auch manches im vorigen Rechenschaftsberichte bereits Mitgetheilte enthält, der Uebersichtlichkeit wegen hier in extenso folgt:

1. Das Nordbollwerk,

als ein Bauwerk, welches allen übrigen Hafentheilen Schutz vor Seegang gewähren soll, wurde in erster Linie in Angriff genommen. Im Januar 1887 wurde an der inneren Seite desselben angefangen, Ende Juni des gleichen Jahres war dieselbe neu ersetzt und man schritt alsdann an die Außenseite des Bollwerkes. Zum Transport der bei dem Auseinandernehmen alter Senkfaßen gewonnenen Steine und Hölzer hat die Bauunternehmung 8 Prähme von 50' Länge, 14' Breite und 8' Höhe, die 5 Cub.-Faden Steine tragen konnten, und einige andere kleinere Prähme von $\frac{1}{2}$ bis 3 Cub.-Fad. Inhalt gebaut. Zum Ausladen der Materialien wurde am Quai des neuen Bassins ein Holzkrahn mit Dampfwinde aufgebaut, dessen Ausleger um ca. 90° drehbar war; mit Hilfe dieses Krahns wurden täglich 2 bis 3 Prähme ausgeladen, während die übrigen Prähme, 2 bis 3 an der Zahl, täglich an anderen Stellen mittelst Handwinden ausgeladen wurden.

Am Dampfkrahn lag eine Gleisansweigung einer transportablen Eisenbahn, so daß der Krahn die von ihm aus dem Prahn gehobenen Materialien direct auf besondere zu diesem Zwecke construirte Kipplorens niederlegte, auf welchen die Materialien zu den Stapelplätzen per Bahn befördert wurden, während die Materialien auf anderen Ausladestellen, wo Krähne mit Handwinden und directe Menschenarbeit thätig waren, per Karren zu den Stapelplätzen befördert wurden. Zwei fernere Krähne mit Dampfwinden befanden sich auf dem Bollwerk selbst, um die vom Ufer kommenden Materialien für die neuen Senkfaßen auszuladen und aufs Bollwerk anzuheben.

Das Auseinandernehmen der Senkfaßen über Wasser geschah einfach von der Hand mit Hilfe gewöhnlicher Brech- und Zimmermannsinstrumente, unter Wasser mit Zuhilfenahme von Tauchern, die mit Stein- und Holzsaugen ausgerüstet waren, wobei zum Anheben von Materialien Krähne mit Handwinden gebraucht wurden, die theils auf dem alten Bollwerk, theils auf Prähmen aufgestellt waren. Die schwimmenden Krähne gewährten den Vortheil leichter Beweglichkeit, konnten aber an der, der offenen See zugekehrten Seite des Bollwerkes nur bei Landwind oder Windstille gebraucht werden; die auf dem Bollwerk selbst aufgestellten Krähne egten die angehobenen Materialien auf dem Bollwerk ab, von wo aus dieselben weiter befördert werden mußten, auch mußten diese Krähne stets mit dem Fortschreiten der Arbeit umgestellt werden.

An der Außenseite ließ sich das Begräumen des alten Bollwerkes durch Taucher nur bei stiller See bewerkstelligen; bei West-, Nord- und Ostwinden, wenn die Stärke derselben auch unbedeutend war, ließ der Wellengang diese Arbeit nicht zu und dieselbe mußte eingestellt werden.

Um gewissermaßen von See und Wind unabhängig zu sein, sah sich die Bauunternehmung genöthigt, einen Erkavator zum Auseinandernehmen der Senkfaßen auf der Außenseite des Bollwerkes anzuschaffen.

Der Excavator ist ein drehbarer eiserner Dampfkrahn, der auf einem standfesten Wagengestell ruht, das auf Schienen verschiebbar ist; die Hebekraft des Krahns beträgt 5,00 Tons; derselbe hat einen automatisch wirkenden Greifer, der beim Herunterlassen an der Kette hängt und geöffnet bleibt, bis er auf den Boden aufstößt, sich hierbei auslöst und dadurch die Fähigkeit erhält, sich beim Anheben zu schließen, wobei Alles, was von seinen Stahlklauen gefaßt wird, mit in die Höhe gehoben wird. Mit der Last wird dann der Krahn gedreht, der Greifer durch entsprechende Verstellung der Ketten geöffnet, wodurch sein Inhalt in einen Brahm oder oben aufs Bollwerk fällt. Der Krahn wird hierauf wieder zurückgedreht, um das Spiel von Neuem anzufangen. Die Dimensionen des hier angeschafften Excavators sind sehr beträchtlich, der Ausleger ist 30' lang, um 3 Faden weit vom Wagengestell noch greifen zu können, was nach dem Profil der zu beseitigenden alten Senkkasten unbedingt nothwendig war.

Der Excavator wurde im August 1887 von W. Crichton in Abo geliefert und aufgestellt und konnte täglich 2 bis 3 Cub.-Faden von unter Wasser befindlichen Senkkasten auseinandernehmen und aus Tageslicht schaffen, — eine Leistung, die in Anbetracht der schwierigen Umstände der Arbeit als genügend betrachtet werden kann; in den ersten Monaten freilich haben die häufig nothwendigen Reparaturen und Abänderungen an demselben seine Leistung stark beeinträchtigt. Der Excavator konnte, auf dem Bollwerk stehend, an der Außenseite desselben unabhängig vom Wetter fast ununterbrochen arbeiten (von den Reparaturen abgesehen); nur bei größerem Seegang, wenn das über's Bollwerk stürzende Sprigwasser der Mannschaft des Apparates unerträglich wurde, mußte die Arbeit eingestellt werden.

Der erste Senkkasten auf der Außenseite des Nordbollwerks wurde am 26. August 1887 verlegt. Der Fortgang der Arbeit hatte mit vielen Hindernissen, Aufhalten und Störungen zu kämpfen, indem mehrere Male ein oder zwei neu versetzte Kästen vom Wellengange weggebracht wurden; es ging daher langsam vorwärts bis zum Januar 1888, wo die See voll Eis trieb und das Wasser von einer festen Eisdicht bedeckt wurde.

Vom Eise aus ging die Arbeit besser vorwärts, da hier keinerlei Störungen mehr durch den Seegang möglich waren und das Bollwerk den großen Massen der Arbeiter ohne Gerüste und Fahrzeuge leicht zugänglich wurde. Es arbeiteten stets der jetzt in richtigen Gang gebrachte Excavator und 8 Taucherapparate an der Beseitigung der unter Wasser befindlichen zerstörten Theile des Bollwerkes, während mehrere Gruppen von Zimmerleuten die noch über Wasser befindlichen neu zu ersetzenden Theile auseinandernahmen und wieder andere Gruppen neue Senkkasten verfertigten, vom Eise aus versenkten und das Bollwerk wieder aufbauten. Der Transport von Materialien von den Bollwerken an's Ufer oder direct in die neuen Senkkasten, sowie auch vom Ufer auf die Bollwerke, wurde durch das Eis ebenfalls sehr erleichtert, weil man jetzt nicht mehr von der Anzahl der zur Verfügung stehen-

den Prahme abhängig war, sondern eine große Zahl Pferde mit Schlitten hiezu verwenden konnte.

Auf diese Weise gelang es, zur Eröffnung der Navigation, also zum April 1888, alles, was unter Wasser zu beseitigen war, fortzuschaffen und ein Drittel des äußeren Umfangs des Nordbollwerkes zu erneuern. Der darauf folgende äußerst günstige Sommer beförderte nochmals die Arbeit auf dem Nordbollwerk; es arbeiteten daselbst der Excavator und 11 Taucherapparate mit dreimal in 24 Stunden wechselnder Mannschaft, so daß der Excavator die ihm vorgezeichnete Arbeit gegen Ende Juli fertig bekam, während die Taucher noch bis zum 9. September 1888 auf dem Nordbollwerk arbeiteten, an welchem Tage der letzte Senkfaßsenk verlegt und damit eine sehr bedeutende Arbeit unter Wasser beendet wurde. Das Aufzimmern des Bollwerkes bis zu der vollen Höhe von 3,25 Faden über Wasser konnte nun ohne weitere Schwierigkeiten vor sich gehen und wurde im Januar 1889 beendet.

II. Am Ostbollwerk

wurde während dieser Zeit nur in beschränktem Maße gearbeitet, d. h. nur dann, wenn — dem Gange der Arbeiten auf dem Nordbollwerk entsprechend — einzelne Taucherapparate frei wurden, oder die bewegte See die Arbeit auf dem Nordbollwerk nicht zuließ. Nach Beendigung der Taucherarbeiten auf dem Nordbollwerk jedoch wurde das Ostbollwerk energischer in Angriff genommen.

Das Aufstellen des Excavators oder der gewöhnlichen Kräne war hier unmöglich, da das Bollwerk über Wasser vollständig fehlte; es wurde somit das Auseinandernehmen der Senkfaßsenk von Tauchern, die von Prähmen aus arbeiteten, ausgeführt.

Das ursprüngliche Project des Ostbollwerkes ist nicht eingehalten worden, sondern es wurden auch hier nur von beiden Seiten Senkfaßsenk, je nach Bedürfnis zwischen 0,75 bis 2,70 Faden unter Niederwasser und bis zur Höhe des Mittelwassers reichend, verlegt, zwischen denselben Steine geschüttet und darauf der obere Theil des Bollwerkes aufgebaut.

Auf dem Ostbollwerk ging die Arbeit gleichmäßig ohne Störungen durch See und Wind fort. Das Eis, welches im Januar 1889 die See wieder bedeckte, hat die Arbeiten unter Wasser nur wenig aufgehalten, während es die Zimmermannsarbeiten noch beförderte; so wurde der letzte Senkfaßsenk am 23. März 1889 verlegt und die Aufzimmern des Bollwerkes bis zum 9. April 1889 beendet.

III. Die Arbeiten an der Quaigründung

konnten nicht rechtzeitig in Angriff genommen werden, da denselben die Ausbaggerung des Grundes bis auf 2,70 unter Niederwasser und die Beseitigung der Victoria-Brücke vorausgehen mußten.

Der Dampfbagger «Городъ Ребель» begann seine Arbeit Ende April 1887 damit, daß er zunächst den Boden um die Pfähle der Victoriabrücke nach Möglichkeit wegbaggerte, alsdann wurde seine große Dampfwinde (Vorderkettenwinde) zum Herausziehen der Pfähle selbst benutzt, in Verbindung mit einem Grolligen Flaschenzug, dessen einer Block auf dem Eimerleiterkrahnbloch aufgehängt war, während der andere direct zur Pfahlschlinge herunterreichte. Für den Flaschenzug wurde eine Kette von $7/8''$, zur Pfahlschlinge eine Kette von $1\ 1/2''$ genommen; kam es doch nicht selten vor, daß diese Ketten rissen oder der Pfahl abgewürgt wurde, so fest steckten die Pfähle im Boden. In solchen Fällen wurden solche Pfähle kleingebaggert und die darauffolgenden wieder gezogen. Es waren im Ganzen 1600 herauszuziehen (400 Gerüstpfähle nicht mitgerechnet), so daß der erste Pfahl der Raigründung nicht früher wie am 27. Juli 1887 gerammt werden konnte.

Zum Rammen der Pfähle wurde eine Dampframme directer Wirkung angeschafft und eine andere Dampframme mit rücklaufender Kette hier selbst angefertigt; weiter waren noch eine Handramme und zwei Kuustrammen thätig.

Die Metalltheile zur Dampframme directer Wirkung wurden von der bekannten Fabrik Menck & Hambroek geliefert, während die Holztheile nach Zeichnung hier angefertigt wurden. Der sonst bei den Dampfrahmen übliche Spiralschlauch zur Leitung des Dampfes in den Rammbären ist bei dieser Ramme durch ein Teleskoprohr ersetzt, was den Vorzug größerer Dauerhaftigkeit als bei den nur zu oft reißenden Schläuchen gewährt. Der Rammbär hat ein Gewicht von 70 Pud (1,126 t). Zahl der Schläge bei 5' (= 1,525 m) Fallhöhe 24 pro Minute.

Die Dampframme mit rücklaufender Kette wurde hier selbst angefertigt, die Dampfwinde dazu von einem der zum Ausladen der Materialien bestimmten Krähne entnommen. Die Ramme leistete bei einem 60 Pud (0,98 t) schweren Bären und 10' (= 3,05 m) Fallhöhe 8 bis 10 Schläge in der Minute.

Das Rammen konnte, da die Pfähle sehr schwer durch den feinen Sandgrund drangen, nicht vor dem Winter beendet werden; die direct wirkende Ramme wurde daher, da das Teleskoprohr bei strenger Kälte zu viel Dampf condensiren ließ und während der Arbeitspausen leicht ein Einfrieren vorkam, in eine einfache Dampframme mit rücklaufender Kette umgebaut, wozu ein neuer Rammbär von 80 Pud (= 1,21 t) Gewicht und eine Kage an die Ramme angebracht wurden; die Dampframme leistete dann, gleich der anderen Ramme mit rücklaufender Kette, 8 bis 10 Schläge pro Minute bei 10' Fallhöhe.

Im Februar 1888 wurde der letzte Pfahl eingerammt und im Laufe des März- und April-Monats wurden die Zangen und Ankerhölzer verlegt.

Der darauffolgende äußerst günstige Sommer 1888 wurde nicht blos zum Versenken des Beton und zur Anfertigung der Betonsteine, sondern auch zum Versetzen und Ausrüsten der ganzen Quaimauer, sowie zum Verlegen der Granitdecksteine benutzt.

Das Einbringen des Beton unter Wasser geschah mittelst eines auf Schienen beweglichen Betontrichters.

Versuche haben gezeigt, daß der mit Rigaischem Portlandcement der betreffenden Lieferung angefertigte Beton bereits nach 25 Minuten so weit im Abbinden vorgeschritten ist, daß man denselben in's Wasser versetzen kann. Die eigentlichen Betonsteine wurden in besonderen Formen mit dem sehr langsam bindenden Runda-ischen Portlandcement angefertigt.

IV. Die Baggerarbeiten

hätten mit dem so vorzüglich bewährten Dampfbagger «Городъ Ревель» einen viel günstigeren Verlauf genommen, wenn nicht so schwere Hindernisse dieselben aufgehalten hätten. Gleich zu Anfang, während der schönsten Frühommerzeit, hatte der Bagger Pfähle zu ziehen, — welche Arbeit, da dieselbe sehr rasch ausgeführt werden mußte und mit der Baggerung unmittelbar verbunden war, nur vom Bagger ausgeführt werden konnte. Gleich darauf fand man unmittelbar an der weggebrochenen Victoriabrücke, also noch im Bereiche der neu einzurammenden Spuntwände für die Quai Gründung, ein altes Wrack im Baggerboden liegen. Dasselbe war 17 Faden lang und 3' 2 Faden breit, vollständig massiver Construction, so daß an ein Zerstoren desselben mittelst der Baggereimer gar nicht zu denken war; die Sprengung desselben mit Dynamit hätte auch nicht rasch bewerkstelligt werden können, da zu solcher Arbeit eine Bewilligung höheren Ortes gehört, die aber wegen der Nähe der Kriegsschiffe und Kronengebäude sehr schwierig zu erlangen gewesen wäre; das Auseinandernehmen mit Tauchern hätte auch einige Monate in Anspruch genommen, und so entschloß sich die Bauverwaltung, das Wrack als Ganzes zu heben und fortzubringen.

Zu diesem Zwecke wurde das Wrack vor allem nach Möglichkeit frei- resp. unterbaggert, alsdann der Vordersteven auf zwei Klappprähme angehoben, dann faßte der Bagger den Hintersteven des Wrackes mit Einschaltung des großen Grolligen Flaschenzugs mittelst der Vorderwinde; zuletzt wurde noch ein großer schwimmender Krahn von der Baltischen Eisenbahn entlehnt, der mit 2 großen Flaschenzügen und Winden das Wrack faßte. Der nach unten geschickte Taucher meldete bald, daß das Wrack wohl angehoben war; doch waren einige Pfähle durch dasselbe gerammt und diese Pfähle steckten im Boden und verhinderten das Fortbringen des Wrackes. Die Pfähle wurden alsdann vom Taucher unter dem Wrack durchgesägt und nun konnten die 4 großen Fahrzeuge, welche das Wrack dicht über dem Meeresboden unter Wasser hielten, zusammen vom Dampfer «Кольвань» aus dem Hafen gezogen werden; man fuhr möglichst nahe dem Catharinenthalschen Strande und versenkte dort wieder das Wrack.

Als ein weiteres Hinderniß, welches sich der Baggerung entgegenstellte, traten Senkfaßen auf, die auf einer Tiefe von 20' unter Wasser im Boden versteckt lagen.

Die Banunternehmung hatte sich entschlossen, zur Beseitigung dieser Senkfaßen den mittlerweile frei gewordenen Excavator zu gebrauchen. Zu diesem Zwecke wurde derselbe auf ein Fahrzeug montirt und zwar so, daß man das Wagengestell ohne Achsen und Räder auf dem Deck des Fahrzeuges befestigte, nachdem das Deck fest von unten unterbaut und das Schiff gehörig versteift und ausbalancirt worden war.

Im September 1888 hatte man mit dieser Arbeit begonnen; da aber die Witterung nicht mehr günstig und die Tage kurz waren, so hatte man im Laufe der zwei Monate nicht mehr wie 60 Cub.-Faden Senkfaßen beseitigt (den Boden nicht mitgerechnet, der vom Apparat mit herausgehoben werden mußte); ungefähr dieselbe Masse bleibt im kommenden Sommer zu beseitigen.

Im August 1888 verließ der Bagger die schlechten Baggerbodenstellen am West- und Südbollwerk und fing an, die reinen unteren Sandschichten (an den Stellen, wo er vorher die oberen lehmhaltigen Bodenschichten bereits abgenommen hatte) durch Röhren hinter die bereits fertige Quaimauer zu schützen. Diese Arbeit ging recht gut von statten, konnte aber bis zum Eintritt kalter Witterung nicht beendigt werden und es blieben noch ungefähr 800 Cub.-Faden Boden für den kommenden Sommer zu bewältigen.

Weiter mag noch die Beseitigung eines unter Wasser befindlichen Grundbaues, der aus Pfählen und Steinschüttung bestand, erwähnt werden. Diese Arbeit wurde unter dem Schutz eines Dammes aus doppelten Spundwänden mit dazwischen geschüttetem Boden im Trockenen ausgeführt, indem man die zwischen die Pfähle geschütteten Steine einfach herausnahm, während die Pfähle, die sich als nicht unter die Baggertiefe gerammt erwiesen, stehen blieben, um mit dem Fortschreiten der Baggerarbeiten ausgebaggert zu werden.

Das Wasser aus der Arbeitsgrube wurde mit demselben Pulsometer, der 1885 zum Einspülen der Pfähle mit Vortheil gebraucht worden ist, fortgepumpt und dabei wurden auch Versuche über das Auspülen angestellt, welche erwiesen, daß das Herausziehen der Pfähle mit Zuhilfenahme der Spülung bei entsprechender Einrichtung ebenfalls leicht bewerkstelligt werden kann.

Im Allgemeinen ist das Nord- und das Ostbollwerk bis auf einzelne kleine Arbeitstheile, die neue Quaimauer sogar vollständig beendigt worden, während am Südbollwerk so gut wie gar nicht gearbeitet worden ist.

Die Arbeiten am Quai und auf dem Nord- und Ostbollwerk mit ca. 7000 Cub.-Faden Baggerung verschlangen bis zum Neujahr 1889 die für den ganzen Bau bewilligte Summe von 465,000 Abl., was durch sehr beträchtliche Mehrarbeiten unter Wasser auf dem Nordbollwerk verursacht wurde; bereits ist übrigens seitens des Ministeriums der Wege-Communicationen eine Nachbewilligung von 160,000 Abl. zur Beendigung der Arbeiten erfolgt, ebenso in Anbetracht der so bedeutenden Hindernisse auf der Außenseite des Nordbollwerkes, sowie der Baggerung, eine Verlängerung der Baufrist von 1 Jahr.

Für obige Arbeiten sind dem Börsen-Comité bis zum 1. Januar 1889 im Ganzen von der Krone 419,339 Rbl. 88 Kop. ausgezahlt worden.

Für verschiedene Remontearbeiten beim neuen Bassin (welche Arbeiten nicht in den Rahmen des Contracts vom 19. December 1886 gehören) während des Jahres 1888 ist die Summe von 622 Rbl. 61 Kop. von der Krone verausgabt worden.

Ueber weitere durch den Umfang der augenblicklich in der Ausführung begriffenen Hafnarbeiten nothwendig gewordene Assignationen ist dem Budget des Bauteilministeriums zu entnehmen, daß für diesen Zweck für das Jahr 1889 die Summe von 80,000 Rbl. ausgeworfen ist. In der Erläuterung zu genanntem Budget heißt es darüber folgendermaßen:

„Nach dem Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachten vom 12. Juni 1885 sind für neue Arbeiten zur Verbesserung des Nevaler Hafens 605,400 Rbl. abgelaßen, welche Summe in das Budget von 1885 unter § 18 Pkt. 9 aufgenommen wurde; dem Ministerium der Begecommunication wurde es anheimgestellt, die zur Fortführung dieser Arbeiten erforderlichen weiteren Summen (der Anschlag für alle auszuführenden Arbeiten war in der Vorstellung des Begebauministeriums mit 1,990,800 Rbl. aufgegeben worden) in die Budgets der nächsten drei Jahre, gerechnet vom Jahre 1886 an, einzubringen, mit Angabe aller genauen Berechnungen und Daten zur Motivirung des Umfangs des geforderten Credits. Die Arbeiten elbst wurden Ende des Jahres 1886 begonnen.

„Unabhängig von obigen 605,400 Rbl. waren noch nach eben demselben § 18 Pkt. 9 des Budgets für die Verbesserung des Nevaler Hafens und speciell zur Beendigung der Arbeiten beim neuen Bassin noch 146,358 Rbl. assignirt, von denen bis Ende 1888 unverausgabt geblieben waren 23,062 Rbl. Im Ganzen war daher Ende 1886 für die neuen Arbeiten im Nevaler Hafen ein Credit von 605,400 und 23,062 Rbl. = 628,462 Rbl. offen.

„Nach den Budgets 1886—1888 sind neue Assignationen speciell für den Hafenbau nicht verlangt, sondern es wurden nur 1887 und 1888 die Summen für den Unterhalt der Regierungsinpection beim Bau und der örtlichen Controle abgerechnet, unter Schließung des entsprechenden Credits vom Jahre 1885.

„Die allgemeinen Kosten der Arbeiten, zu denen im Jahre 1886 geschritten wurde, betragen aber, wie sich gegenwärtig herausgestellt hat, 650,537 Rbl., zur Deckung welcher nur ein Credit von 587,087 Rbl. vorhanden war, da von den obigen 628,462 Rbl. 41,375 Rbl. abgezogen werden müssen, welche zum Unterhalt der Regierungsinpection und der örtlichen Controle während 2¹/₂ Jahre verwandt worden waren.

„In Folge dessen sind zur Beendigung der Arbeiten im Laufe des Jahres 1889 erforderlich 650,537 — 587,087 Rbl. = 63,450 Rbl. und unter Hinzufügung von 14,050 Rbl. für den Unterhalt der Regierungsinpection (laut Allerhöchst bestätigtem Reichsrathsgutachten vom 16. Februar 1887) und 2500 Rbl. für

den Unterhalt der örtlichen Controle im Ganzen für das Jahr 1889 die Summe von 80,000 Rbl.“

Weiter sind für Remontearbeiten beim neuen Bassin pro 1889 500 Rbl. assignirt worden und heißt es zur Begründung dieser Assignation im ordinären Budget des Bauministeriums:

„Laut Budget pro 1887 sind für die gewöhnliche Remonte des Nevaler Hafens, im Hinblick auf die nunmehr beendigten Bauten beim neuen Bassin, 2000 Rbl. assignirt gewesen; nach dem Budget pro 1888 wurde eben dieselbe Summe verlangt. Im Hinblick aber auf die thatsächlich allgemein herabgesetzten Ausgaben für die Remonte der Häfen in diesem Jahre, wurde auch die Summe von 2000 Rbl. für die Remonte des Nevaler Hafens nicht bewilligt.

„Im Budget pro 1889 werden im Hinblick auf die Herabsetzung der Summe für die Remonte der Häfen nur gefordert: für die Remonte der im Frühling und sonst angerichteten Beschädigungen an den Hafenerken — 500 Rbl.“

2. Der Bau von Speichern und die Anlage von Schienen- gleisen beim neuen Bassin.

Im Rechenschaftsbericht des Börsen-Comités pro 1886 und 1887 wurde zum Schluß des Referats über diese Angelegenheit mitgetheilt, daß zur allseitigen Überprüfung derselben seitens des Wegebauministeriums nochmals eine Commission nach Neval abdelegirt werden sollte. Diese Commission hat am 22. und 23. Februar 1888 unter dem Präsidium des Ingenieurs, wirkl. Staatsrath Holmström hier selbst getagt. An derselben nahmen außerdem Theil: von Seiten der Commission zum Bau von Handelshäfen die Glieder dieser Commission Obrist Sharynzow und Obristlieutenant Iwanow, der Geschäftsführer Ingenieur Collegien-Meffor Bosnessensky und der Chef der Nevaler Hafenarbeiten Ingenieur Collegienrath Schmelew; vom Eisenbahndepartement der Gehilfe des Inspectors der Baltischen Bahn, Ingenieur Staatsrath Hübschmann; vom Marineministerium der Commandeur des Nevaler Ports Contre-Admiral Powalischin und sein Gehilfe, Capitän 2. Ranges Nykow; von der Reichscontrole der Dirigirende des Ehrl. Controlhofs wirkl. Staatsrath Suchodolsky; vom Zollressort der Dirigirende des Nevaler Zollamts Collegienrath Martinowitsch; von der Stadt Neval Stadthaupt Baron Mandell und Ingenieur Jacoby; vom Nevaler Börsen-Comité der Präses Baron C. Girard de Soucanton und Ingenieur A. v. Weiß; von der Baltischen Eisenbahngesellschaft die Glieder der Verwaltung v. Helmersen und Ingenieur Zenakiew und der Betriebsdirector Ingenieur Zeilich.

Ueber die Verhandlungen der Commission giebt am besten das Protocoll derselben Auskunft, welches folgendermaßen lautet:

Die Commission beschäftigte sich, gemäß der ihr zu Theil gewordenen Aufgaben, Allem zuvor mit der allgemeinen Frage der Vertheilung der an das neue Bassin grenzenden Plätze, behufs Ernirung, welche Export- und Import-Güter auf denselben beladen resp. entlöst werden würden und wo solche Waaren gestapelt werden könnten.

Der Commission wurde hierbei von dem Vertreter des Marineministeriums die Mittheilung zu Theil, genanntes Ministerium halte es für nothwendig, daß ihm das gegenwärtig im Neubau begriffene Quai der Victoriabrücke zur Verfügung gestellt werde als Standplatz für die in Reval ankommenden und möglicherweise hier selbst überwinternden Schiffe der Kriegsflotte. Was den an dieses Quai grenzenden Uferplatz anbetrifft, so hält das Marineministerium es für nothwendig, daß ihm nur ein 10 Faden breiter Streifen längs des Quais zum ungehinderten Verkehr mit der Admiralität und zum Transport des Schiffsmaterials zu den am Quai liegenden Kriegsschiffen zur Verfügung gestellt werde. Der darauf nachbleibende Theil dieses Uferplatzes (der sogenannten Laderampe Nr. 1) könne ganz für die Bedürfnisse des Handels verwandt werden.

Der Dirigirende des Revaler Zollamts, Collegienrath Martiuowitsch erklärte auf die an ihn seitens des Präsidirenden gerichtete Frage über die Intentionen des Zollrellorts in Bezug auf die Vertheilung der Plätze, daß qu. Kessort Folgendes für gut befände: längs sämtlicher, das neue Bassin begrenzenden Quais, einen Streifen von 15 Faden Breite abzutheilen; diesen Streifen, auf welchem keine anderen Gebäulichkeiten errichtet werden dürften und welcher ausschließlich zum Beladen und Entlösen der Güter und zum Transport derselben bestimmt sein soll (die Breite der Kaufmannsbrücke von 9 Faden erweise sich als äußerst eng für die Waarenbewegung) als Zolltrayon in das ausschließliche Verwaltungs- und Verfügungsrecht des Zollressorts zu übergeben; darauf auf der Ostseite des Bassins (Laderampe Nr. 3) seitens des Zollressorts ein an jenen Streifen grenzendes, 75 Faden langes und $7\frac{1}{2}$ breites Packhaus zu erbauen, welches direct unter der Aufsicht des Zolls zu stehen haben und zur Lagerung von Importwaaren bestimmt sein solle; hinter diesem Packhause solle dann ein $7\frac{1}{2}$ Faden breiter, von einem Zaun umgebener Hof zur Aufnahme der Waarenfuhren hergerichtet werden.

Den übrigen Theil dieses Lagerplatzes hält das Zollressort für möglich zum Bau von Privatpeichern abzugeben.

Von dem Dirigirenden des Controlhofs, wirkl. Staatsrath Suchodolski wurde hierbei darauf hingewiesen, daß gegenwärtig, im Falle von Ueberfüllung des Zollpackhofes mit Importwaaren, diese letzteren nach Privatlagerplätzen, welche in der ganzen Stadt zerstreut liegen, übergeführt und daselbst unter Aufsicht des Zolls bewacht werden müssen. Derartige Privatlagerplätze lägen 31 über der ganzen

Stadt zerstreut. Zollbesucher gäbe es im Ganzen 105, denen es obliege, nicht nur die im Hafen und in der Stadt belegenen Lagerplätze zu bewachen, sondern auch das Entlöfchen der Schiffe zu beaufsichtigen, was oftmals mit mehr als 12 Schiffen zu gleicher Zeit zu geschehen habe. Nur durch eine Vergrößerung der Zollpachthäuser im Hafenterron selbst könne derjenige Grad der Zollaufsicht erreicht werden, wie er durch den Zollustaw gefordert wird. Im Hinblick hierauf hält der wirkl. Staatsrath Suchodolsky es für nothwendig, sich den Ausführungen des Zolldirectors Martinowitsch im Princip anzuschließen, indem er die Möglichkeit zugiebt, die Lösung dieser Frage auch auf anderem Wege herbeizuführen.

Die übrigen Glieder der Commission, welche vollständig die Nothwendigkeit zugaben, die verlaublichen Ansprüche des Zolls zu berücksichtigen, konnten nichts desto weniger nicht die Gründe einsehen, derentwegen man durchaus eine derartige äußerste Maßregel anzuwenden sich veranlaßt sehen wolle, wie sie unzweifelhaft die Abtheilung der ganzen Quailänge von 240 Faden vom Hafenterritorium und die Erklärung des angrenzenden Uferlandes zum Zolltrayon, mit allen bei den existirenden Zollformalitäten resultirenden Beschwerden für den Handel bildet. Die anwesenden Vertreter des Wegebauministeriums konnten nicht umhin zu erklären, daß die vorgeschlagenen Projecte vollständig im Widerspruch mit denjenigen Ausgaben ständen, welche die Regierung durch den Bau des neuen Bassins im Hinblick auf die Förderung des Handels und namentlich des Exporthandels des Nevaler Hafens gemacht hat. Die Vertreter des Börsen-Comités fügten dem noch hinzu, daß unter derartigen Umständen sie sich gezwungen sähen, von ihrem Gesuch, daß dem Börsen-Comité die Laderampe Nr. 3 zur Exploitation für Handelszwecke übergeben werde, ganz abzusehen, da dieser Platz, falls er von dem Quai durch das vorgeschobene Zollterrain abgetrennt würde und außerdem keine directe Verbindung mit den ladenden und löschenden Schiffen habe, für das Börsen-Comité jede Bedeutung verliere. Die Vertreter der Baltischen Bahn erinnerten an die Absicht, in Neval einen Getreide-Elevator zu erbauen (diese Absicht habe das Apanagendepartement), und hielten es für nothwendig, die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß zum Bau von Elevatoren mit den erforderlichen Zufuhrwegen sich am besten der westlich vom neuen Bassin belegene Platz eignen würde (die Laderampe Nr. 1). Die westliche Seite dieses Platzes (das gegenwärtig im Bau begriffene Quai der Victoriabrücke) werde freilich von den Kriegsschiffen eingenommen werden; wenn außerdem noch die östliche an das neue Bassin grenzende Seite des Platzes dem Zollamt zur Verfügung gestellt werden sollte, so sei es klar, daß für den Bau eines Elevators hier kein Platz nachbleibe. Im Hinblick hierauf und in Anbetracht dessen, daß die Laderampe Nr. 1 noch nicht völlig fertiggestellt sei, bitten die Vertreter der Baltischen Bahn, die Frage wegen Bebauung dieses Platzes gegenwärtig noch nicht entscheiden zu wollen.

Die Frage wegen Vertheilung der Plätze wurde innerhalb der Commission

einer allseitigen Berathung unterzogen. Das Resultat des dieserhalb verlantbarten Gedankenaustausches bildeten folgende Erwägungen:

Alle von der Regierung in der letzten Zeit unternommenen Maßnahmen zur Verbesserung unserer Häfen haben hauptsächlich die Förderung unseres Exporthandels im Auge gehabt durch eine möglichste Verringerung der Verladungskosten in den Häfen. Was dagegen die Importwaaren anbelangt, so müssen bei Errichtung der Hafenanlagen auseinandergehalten werden Massengüter, welche in ganzen Ladungen angebracht werden (wie z. B. Baumwolle, Oel, Kohlen, Eisen, Maschinentheile zc.), von Stückgütern, wie Mannfactur- und Colonialwaaren, Wein zc. Die Erbauung von theueren Lagerräumen für Importgüter ist nur erforderlich für die Güter zweiter Kategorie. Diese Waaren repräsentiren durchschnittlich einen hohen Werth; die von ihnen erhobenen Importzölle sind so hoch, daß die Ausgaben für Beförderung derselben, falls erforderlich, mittelst Fuhren zu Lagerräumen, welche weit vom Quai belegen sind, verhältnißmäßig nicht so sehr in Betracht kommen.

Im Hinblick hierauf muß man im Interesse des Handels, abgesehen für's Erste von der Bequemlichkeit für die Zollaufsicht, bei einer Berathung über die Hafenanlagen, wie solches auch die Vertreter des Börsen-Comités erklärt haben, nur Exportwaaren und von Importwaaren nur Massengüter in Berücksichtigung ziehen.

Was die Anweisung des Platzes für Import- und Exportgüter anbetrifft, so erklärten sowohl der Dirigirende des Zollamts wie die Vertreter des Börsen-Comités, daß eine Trennung der Plätze für das Beladen und Entlöschten der Schiffe äußerst schwierig und praktisch sogar undurchführbar sein würde. Gegenwärtig geschieht das Beladen und Entlöschten der Schiffe auf denselben Plätzen, wobei oft das Beladen bereits begonnen wird, wenn das Entlöschten noch nicht beendigt ist.

Im Hinblick auf obige Erwägungen kam die Commission (mit Ausnahme des Dirigirenden des Zollamts und des Dirigirenden des Controlhofs) zu folgender Lösung der Frage:

1. Die Laderampe Nr. 3 wird bestimmt zur Lagerung von Exportgütern und von Import-Massengütern.

2. Die Laderampen Nr. 1 und 2 sind vorgesehen für die Errichtung von Getreide-Elevatoren mit den erforderlichen Zufuhrwegen und Eisenbahnschuppen, wie sie erklärt sind in dem Separatvotum der Baltischen Bahn.

3. Import-Stückgüter werden wie bisher im alten Hafen entlöschet, von wo sie mittelst Fuhren entweder nach den bereits existirenden Zollpackhäusern oder im Falle Ueberfüllung derselben in die städtischen Speicher geführt werden. Wenn aber im Hinblick auf das nunmehr dem Marineministerium zur Verfügung gestellte neue Quai der Victoriabrücke die Regierung es für möglich befinden sollte, die erforderlichen Geldmittel zum Bau eines Molos an Stelle der jetzigen Kaufmannsbrücke anzuweisen, so soll dieser Molo zum Bau von Zollpackhäusern bestimmt und vollständig als Zollterritorium betrachtet werden. Dieser letztere Molo wird dann an

das vom Zoll eingenommene Terrain grenzen und auf diese Art würden alle dem Zoll unterstellten Plätze an einer Stelle des Hafens vereinigt werden.

Eine derartige Vertheilung würde vollständig den Bedürfnissen des Handels entsprechen. Was nun speciell die Bedürfnisse des Zolls anbetrifft, von welchen vorher die Rede gewesen ist, so fand die Commission (mit Ausnahme der Vertreter des Zolls und der Controle), daß bei der eben erklärten Vertheilung der Hafenanlagen die Laderampe Nr. 3, falls dieselbe ebenfalls für Import-Massengüter zur Verfügung gestellt werden und mit einem Zaun umgeben werden sollte, nichts anderes darstellen würde, als ein ausgedehnter Privatlagerplatz, welcher sich unter Aufsicht der Beamten des Zolls befindet (in Grundlage des § 508 des Zollustaws) und daß deshalb das Bedürfniß nach Lagerplätzen in der Stadt mit der Einrichtung dieses Lagerplatzes in erheblichem Maße sich verringern würde. Für die Zollaufsicht würde es aber augenscheinlich bequemer sein, es mit Waaren zu thun zu haben, welche auf einem einzigen großen Lagerplatz gelagert werden, als mit solchen, welche zerstreut durch die ganze Stadt lagern. Mit der Erbauung des neuen Molo an Stelle der jetzigen Kaufmannsbrücke und der Unterstellung desselben vollständig unter die Leitung des Zolls würden endlich die Bedürfnisse des Zollrefforts, selbst auch bei einem gesteigerten Import, in vollem Maße befriedigt werden können.

Der Dirigirende des Nevaler Zollamts erklärte, daß er sich nicht für berechtigt halte, die Frage über die zukünftigen Arbeiten im Hafen bereits gegenwärtig zu berühren. Wenn aber die Regierung sich auf die gegenwärtig bereits ausgeführten resp. in der Ausführung begriffenen Bauten beschränken sollte, so müßte er, seiner Meinung nach, auf diejenigen Anforderungen des Zollrefforts bestehen, welche zu Anfang dieses Protocolls von ihm auseinandergesetzt sind. Außerdem könne man von der Errichtung von Lagerräumen auf der Laderampe Nr. 3 keine Verringerung der Privat-Lagerräume in der Stadt erwarten, da die Lagerräume auf jenem Platze ebenfalls private sein würden, bei denen das Lagern von Waaren von dem Belieben der Kaufleute abhängen würde.

Der Dirigirende des Controlhofs fügte seinerseits Dem noch hinzu, daß im Hinblick auf die Bedeutung der Einnahmen aus den Zollgebühren für die Reichsrentei und in Berücksichtigung der Maßnahmen, welche von der Regierung zur Verhinderung des Schmuggels ergriffen werden, es irrationell sein würde, die Mittel der Zollaufsicht, welche dieses Reffort als nothwendig erachtet, zu schwächen und zu stören. In Folge dessen und mit Rücksicht darauf, daß die Unterstellung des qu. Platzes vollständig unter das Verfügungsrecht des Zolls, die Interessen des letzteren mehr sicherstellt, als die Erbauung eines neuen Privat-Lagerhauses auf jenem Platze, schließt sich der Wirkl. Staatsrath *Соколовъ* der Meinung des Vertreters des Zollamts an.

Die übrigen Mitglieder der Commission, welche bei ihrer in diesem Protocoll bereits auseinandergesetzten Meinung in Bezug auf die Vertheilung der Hafeneplätze verblieben, beschloßen die Ansichten der Dirigirenden des Zollamts und des

Controlshofs in das Protocoll aufzunehmen, und wandten sich hierauf der Berathung der nächsten Frage zu, nämlich der Exploitation der Laderampe Nr. 3, welche, wie erwähnt, zum Lagern von Export- und von Import-Massengütern dienen soll.

In dieser Hinsicht erkannte es die Commission für das Zweckmäßigste an, wenn die Regierung, welche die Hafenerwerke selbst erbaut hatte, auch die Bebauung und Exploitation der Ladeplätze unmittelbar in ihre Hand nehmen würde. In Anbetracht dessen jedoch, daß ein derartiges Organ der Regierung — die Hafens-Verwaltungen — welches die Interessen aller hierbei in Betracht kommenden Ressorts berücksichtigen würde, ebenso auch wie die Bedürfnisse des Handels und der städtischen Verwaltung, bis hiezu in den Hafenstädten noch nicht existirt; daß ferner zur Befriedigung speciell der Eisenbahn-Interessen, innerhalb des Rahmens der ihnen durch ihr Statut erlaubten Operationen, die Laderampe Nr. 1 und 2 genügen und daß von Seiten der Verwaltung der Baltischen Bahn kein Gesuch um Ueberlassung des 3. Platzes eingelaufen ist — verblieb die Commission bei dem bereits vorhandenen Vorschlage der berufenen Vertreter der in Reval handelstreibenden Kaufmannschaft — des Börsen-Comités.

Die Vertreter der Stadt wiederholten ihrerseits die von der Stadtverwaltung bereits abgegebene Erklärung, daß die Stadt, indem sie fortfährt das rund um das neue Bassin belegene Land als ihr Eigenthum zu betrachten, darin willigt, daß die Laderampe Nr. 3 dem Börsen-Comité auf die Dauer von 36 Jahren zur Benutzung übergeben werde, mit der Bedingung, daß nach Ablauf dieses Zeitraums derselbe wieder dem gesetzlichen Besitzer zurückgegeben werde.

Indem die Commission nunmehr in eine nähere Berathung der Vorschläge eintrat, welche vom Börsen-Comité proponirt waren, hat sie im Einverständniß mit den Vertretern des Börsen-Comités folgende Bedingungen ausgearbeitet*):

1. Die Laderampe Nr. 3 beim neuen Bassin des Revaler Hafens wird dem Revaler Börsen-Comité zur Benutzung auf die Dauer von 36 Jahren übergeben, gerechnet vom Tage der Uebergabe dieses Platzes in die Verwaltung des Börsen-Comités und der Verbindung desselben durch Schienengeleise mit der Güterstation der Baltischen Bahn.

Anmerkung. Dieser Platz nimmt ungefähr einen Flächenraum von 12,570 Quadrat-Faden ein. Die genauen Grenzen des Platzes werden an Ort und Stelle bei Uebergabe desselben an das Börsen-Comité bestimmt und durch besondere Zeichen festgestellt werden. Dieselben müssen auf einem besonderen von dem Chef der Revaler Hafensarbeiten und den Vertretern des Revaler Börsen-Comités zu unterzeichnenden Plane vermerkt werden.

*) Obige Bedingungen sind in ihrer endgültigen, hier mitgetheilten Form erst nach Schluß der Commissions-Sitzungen, in Petersburg von der Commission zum Bau von Handelshäfen festgestellt worden.

2. Das Nevaler Börsen-Comité verpflichtet sich, den qu. Platz mit einem Zaun zu umgeben, auf demselben, nach eigenem Ermessen, hölzerne, steinerne oder eiserne Speicher zum Lagern sowohl von nach Neval importirten als auch über hier exportirten Waaren zu erbauen; den übrigen Theil des Platzes verpflichtet das Comité sich zum Lagern von Waaren unterm freien Himmel geeignet zu machen mit einem regelrechten Wasserabfluß; außerdem hat das Comité die Beleuchtung des Platzes zu besorgen, alle Maßregeln zur Unterdrückung von Feuergefahr zu ergreifen und für die Bedürfnisse des Zolls ein Wächterhäuschen für die Zollbesucher und ein warmes Gebäude für den dejourirenden Zollbeamten zu erbauen. Alle auf dem Plage errichteten Gebäulichkeiten ist das Comité verpflichtet, für eigene Rechnung gegen Feuergefahr zu versichern.

3. Der Plan für die Placirung der Gebäude auf dem Plage und ebenso auch die Typen und das Material für die zu errichtenden Gebäude werden vom Ministerium der Wegecommunication und im Falle der Nothwendigkeit unter Einvernehmen mit dem Finanzministerium bestätigt; der Plan für die Schienengeleise wird vom Börsen-Comité im Einvernehmen mit der Baltischen Eisenbahn-Gesellschaft festgestellt. Falls sich die Nothwendigkeit einer Abweichung von dem bestätigten Plan und den Typen der Gebäude herausstellen sollte, so kann eine derartige Abweichung nicht anders zugelassen werden als nur unter vorheriger Einwilligung und Bestätigung der resp. Ministerien.

Anmerkung. Die Laderampe Nr. 3 mit den auf ihr errichteten Gebäulichkeiten wird als Privatlagerplatz betrachtet; im Hinblick jedoch auf die Bequemlichkeit der Zollaufsicht über die dem Zoll unterliegenden Importgüter erhält das Zollamt, im Fall von Raummangel in seinen eigenen Lagerhäusern, das Recht, die Abfuhr derartiger Waaren nach den städtischen Privatlagerräumen nicht zu gestatten, so lange für das Lagern dieser Waaren noch Raum in den auf der Laderampe beim Hafen errichteten Lagerräumen ist.

4. Die Reihenfolge sowie die einzelnen Termine für die nach dem bestätigten Plane und Typen zu errichtenden Gebäude wird dem Ermessen des Börsen-Comités überlassen. Hierbei verpflichtet sich jedoch das Comité, im Laufe der ersten drei Jahre nach Uebergabe des Platzes an dasselbe nicht weniger als 800 Qu.-Faden gedeckter Lagerräume, und darunter wenigstens 400 Qu.-Faden geschlossene Räume, zu erbauen und außerdem wenigstens 2000 Qu.-Faden des Platzes zu pflastern und zum Lagern von Waaren im Freien geeignet zu machen. Im entgegengesetzten Falle fällt der Platz mit allen auf ihm errichteten Gebäulichkeiten und Vorrichtungen ohne jede Vergütung wieder an die Krone zurück. Die weitere Errichtung von Gebäulichkeiten und der Anlagen wird dem Ermessen des Börsen-Comités überlassen, jedoch behält das Ministerium sich das Recht vor, eine Erweiterung der Anlagen zu verlangen, falls eine solche nach Einverständniß des Wegebauministeriums mit dem Finanzministerium im Interesse des Nevaler Handels als nothwendig erachtet werden sollte. Sollte das Börsen-Comité einem derartigen Verlangen nicht nachkommen, so hat die Regierung das Recht, den Platz wieder in ihre Verwaltung

zurückzunehmen, indem sie dem Börsen-Comité für die errichteten Gebäulichkeiten eine Vergütung zahlt, welche sich nach dem ursprünglichen Werth und einem Amortisationsplan für 36 Jahre richtet. Der ursprüngliche Werth der Gebäude wird hierbei durch Experte bestimmt.

5. Unter gegenseitiger Vereinbarung des Finanzministeriums mit dem Wegebauministerium werden die Maximalsätze des Lagergeldes, welches für das Lagern von Waaren in den Speichern erhoben werden wird, festgestellt und ebenso auch die Zahlungen für das Beladen und Entlöschten der Schiffe, wobei jedoch die letztere Operation auf Wunsch der Kaufleute auch von diesen selbst bewerkstelligt werden kann. Die Erhöhung und Herabsetzung des Lagergeldes im Rahmen des Maximaltarifs hängt von dem Ermessen des Börsen-Comités ab, worüber jedesmal eine rechtzeitige Bekanntmachung in den Zeitungen zu erlassen ist. Ein Ueberschreiten des Maximaltarifs kann aber nicht anders als im Einverständniß des Finanzministeriums mit dem Wegebauministerium zugelassen werden.

6. Allen Kaufleuten ohne Unterschied steht es frei, ihre Waaren zum Lagern unter gleichen Bedingungen abzugeben, unabhängig davon, ob dieselben zu der in Neval handeltreibenden Kaufmannschaft gehören oder nicht. Im Falle von Ueberanhäufung von Gütern und Raumangel muß bei der Benutzung der Lagerplätze diejenige Reihenfolge beobachtet werden, wie sie in dem besonders hierfür eingerichteten Buche verzeichnet ist.

7. Explodirbare, selbstentzündbare u. dergl. Gegenstände werden nicht zum Lagern angenommen.

8. Das einfließende Lagergeld bleibt dem Börsen-Comité zur Verfügung als Ersatz für seine Ausgaben in Bezug auf den Betrieb und die Instandhaltung (incl. Assurance) der Anlagen, die Ergreifung von Mitteln gegen Feuergefahr und die Verzinsung und Amortisation des für die Errichtung der Anlagen aufgewandten Capitals. Der übrige Theil des Reingewinns fällt dem Börsen-Comité zu, bis zum Ablauf des 36jährigen Zeitraumes zur Benutzung des Platzes und wird im Falle der Nothwendigkeit nach dem Ermessen des Comités oder, falls die Regierung solches verlangt (gemäß dem Pkt. 4 dieser Bedingungen) zum Bau von neuen Lagerhäusern und Anlagen auf dem Plage verwandt; nach Ablauf des vorerwähnten Zeitraumes geht der ganze Rest des Reingewinnes in das Eigenthum des Börsen-Comités über. Im Hinblick hierauf müssen vom Börsen-Comité alljährlich Cassenberichte über die Operationen der auf dem Plage errichteten Anlagen zur allgemeinen Kenntniß veröffentlicht werden.

9. Irgend eine besondere Zahlung an die Krone für das Recht der Exploitation des Platzes wird nicht festgesetzt. Die Regierung behält sich jedoch das Recht vor, in Zukunft als Ersatz für die von der Krone für den Ausbau des Hafens aufgewandten Geldmittel Hafensabgaben von den den Hafen anlaufenden Schiffen oder von den über den Hafen verschifften Waaren zu erheben.

10. Nach Einsetzung einer Hafen-Verwaltung in Neval behalten vorstehende

Bedingungen in Allem ihre Gültigkeit. Das Comité hat sich jedoch allen denjenigen verbindlichen Verordnungen in Bezug auf den Hafen (falls sie mit diesen Bedingungen nicht im Widerspruch stehen) unterzuordnen, welche von der Hafenverwaltung erlassen werden könnten.

11. Nach Ablauf des oben angeführten 36jährigen Zeitraumes wird der Lagerplatz mit allen auf demselben stehenden Gebäulichkeiten und Anlagen vom Börsen-Comité wieder der Krone zurückgegeben, wobei das Comité keine Entschädigung von der Krone für die auf dem Plage errichteten Gebäulichkeiten und Anlagen erhält. Alle Gebäulichkeiten und Anlagen müssen vor ihrer Uebergabe an die Krone remontrirt werden und im vollständig gut erhaltenem Zustande sich befinden. Zu diesem Zwecke wird von einer besonderen vom Ministerium der Wegecommunication zu bestimmenden Commission zugleich mit den Vertretern des Börsen-Comités ein Jahr vor der Uebergabe des Platzes festgesetzt, welche Remontearbeiten speciell vor Uebergabe des Platzes ausgeführt werden müssen. Falls das Börsen-Comité sich weigern sollte, diese Arbeiten selbst auszuführen, so werden sie von der Krone ausgeführt. Die hierfür erforderlichen Ausgaben werden in solchem Falle vom Comité aus dem Ueberschuß des Reingewinnes der früheren Jahre, welcher sich laut § 8 dieser Bedingungen gebildet hat, ersetzt. Falls aber ein solcher Reingewinn nicht vorhanden sein sollte, so werden die Ausgaben von der Krone aus den Einnahmen des Lagergeldes, welches dem Börsen-Comité während des letzten Jahres vor Uebergabe des Platzes zufließt, gedeckt.

12. Im Falle von Krieg, Blokade und anderen dem gleichen Unglücksfällen, welche das Börsen-Comité daran hindern könnten, den Lagerplatz zu exploitiren, so ll der durch diese Bedingungen festgesetzte 36jährige Termin dementsprechend verlängert werden.

Nach Beendigung der Durchsicht obiger Regeln wurde vom Vertreter der Reichscontrole die Erklärung abgegeben, daß, falls die Krone selbst nicht die Exploitation des Platzes übernehmen sollte, derselbe auf dem Wege des Torges zu vergeben sei. Wenn aber auch dieses aus irgend einem Grunde nicht ausführbar sein sollte, so wäre die Exploitation des Platzes, seiner Meinung nach, der Gesellschaft der Baltischen Eisenbahn zu übergeben, behufs Erhöhung der Einnünfte derselben, woran die Regierung besonders interessirt sei.

Zu Folge dieser Erklärung wurde von dem Präsidirenden an den Vertreter der Baltischen Bahn die Anfrage gestellt, welche Vorschläge von Seiten der Bahn in Bezug auf die Exploitation des Platzes gemacht werden könnten.

Hierauf erwiderte der Vertreter der Baltischen Bahn, daß die Verwaltung der letzteren, falls ihr die Exploitation des Platzes übergeben werden sollte, die Rebaunng desselben ohne Einwilligung der Generalversammlung der Actionäre und Erlaubniß des Wegebauministeriums nicht auf sich nehmen könne. Was die Ansprünche der Gesellschaft in Bezug auf Erbaunng einer Hafensation anbelange, so könnten solche gegenwärtig in vollem Maße befriedigt werden, falls der Gesellschaft

die Laderampen Nr. 1 und 2 übergeben werden würden, wie solches auch oben in dem Protocoll auseinandergesetzt worden.

Im Hinblick auf diese Erklärung trat die Commission nicht weiter in eine nähere Verathung des Vorschlags des Vertreters der Reichscontrolle ein.

Was aber den Vorschlag anbetraf, den Platz an dem Wege des Torges zu vergeben, so wurde derselbe von dem Präsidirenden zur Abstimmung vorgelegt, wobei sich der Meinung des Wirkl. Staatsraths Suchodolsky keines der Mitglieder der Commission anschloß.

Hierauf beschloß die Commission, die oben dargelegten Bedingungen für die Uebergabe der Laderampe Nr. 3 an das Nevaler Börsen-Comité zur Exploitation, zusammen mit den in diesem Protocoll auseinandergesetzten Grundzügen für die Vertheilung der Hafensplätze des Nevaler Hafens zu Handelszwecken, dem Ermessen des Herrn Ministers der Wegecommunication zu unterbreiten.“

Das Protocoll ist von allen Gliedern der Commission einwandlos unterschrieben, mit Ausnahme des Vertreters der Reichscontrolle, Wirkl. Staatsraths N. Suchodolsky, welcher dasselbe nur unter Abgabe eines langen Separatvotums unterschrieb, in welchem er nachzuweisen sucht, daß die von der Commission gutgeheißene Uebergabe der Laderampe Nr. 3 zur Exploitation an das Börsen-Comité durchaus nicht den Interessen der Krone und des Handels entsprechen würde.

Außerdem wurde von dem Vertreter der Baltischen Bahn, v. Helmersen, folgende Erklärung dem Protocoll beigelegt:

„Der Vertreter der Verwaltung der Baltischen Eisenbahn-Gesellschaft hat die Ehre, zu erklären, daß wichtige Interessen der Baltischen Eisenbahn eine Exploitation des Platzes beim neuen Bassin des Nevaler Hafens erheischen, und zwar im Hinblick auf folgende Umstände:

1. Bei Vestätigung des Baues der Baltischen Bahn hat die Regierung unter Anderem im Auge gehabt, den Nevaler Hafen mit diesem Schienenwege zu verbinden.

Dieser Zweck ist nur theilweise durch Legung eines Stranges bis zum Zollhause und des sogenannten Kaufmannsstranges, der aus privaten Mitteln erbaut ist, erreicht.

Im Hinblick auf eine bequeme Verbindung mit dem Hafen ist die Baltische Bahn zum Bau einer Ringbahn nach einem vom Herrn Minister der Wegecommunication gutgeheißenen Projecte geschritten. Am Ende dieser Bahn bei Abzweigung der Stränge nach dem Hafen ist es erforderlich, eine Eisenbahnstation zu haben, widrigenfalls obiges Ziel einer unmittelbaren Verbindung der Güterbewegung der Baltischen Bahn mit dem Verkehr zur See in Neval nicht erreichbar ist.

Auf Grundlage der §§ 46 und 81 des allgemeinen russischen Eisenbahn-Statuts legt die Erbauung einer Station im Hafen der Gesellschaft die Verpflichtung auf, daselbst auch genügende Lagerräume und Plätze zum Lagern der Waaren zu haben.

2. Alle von der Baltischen Bahn im directen überseeischen Verkehr beförderten Güter werden dann nach der Station „Reval-Hafen“ dirigirt, zur Vermeidung unnützer Umladungen auf der Station „Reval-Stadt“ und des Transports der Waaren zum Hafen mittelst Fuhren, wodurch die Ladefosten vergrößert werden.

Dieser Umstand wird entschieden der Hebung des Verkehrs auf der Bahn im directen überseeischen Verkehr förderlich sein, namentlich in Bezug auf die Stückgüter, woran nicht nur die Baltische Bahn, sondern auch die Regierung interessirt ist. Als besten Platz für die Erbauung von Packhäusern und Lagerplätzen am Hafen hält die Verwaltung der Baltischen Bahn die Laderampe Nr. 1 und 2, welche belegen sind zwischen dem Hehling, dem nördlichen Quai des Bassins und dem unter dem Namen Victoriabrücke bekannten Quai.

Außerdem hält der Vertreter der Baltischen Bahn es für nöthig noch hinzuzufügen, daß alle projectirten Schienenanlagen, auf denen das rollende Material der Bahn bewegt werden soll, der Sicherheit wegen und im Hinblick auf die Exploitations-Interessen der Bahn unbedingt unter die Verwaltung der Betriebs-Direction der Bahn gestellt werden müssen, und daß das zur Legung der Geleise erforderliche Land, sowohl das städtische, als auch das dem Börsen-Comité zur Exploitation übergebene, der Verwaltung der Baltischen Bahn mientgeltlich zur Verfügung gestellt werden müsse.“

Am 15. April 1888 hat endlich das Börsen-Comité durch seine Unterschrift sich bereit erklärt, die Laderampe Nr. 3 unter obigen Bedingungen zur Exploitation zu übernehmen.

Trotz dieses für die Intentionen des Börsen-Comités verhältnißmäßig günstigen Resultats der Commissionsitzungen hat es doch noch nicht zu einem definitiven Abschluß der Angelegenheit kommen können und ist dem Börsen-Comité bis hierzu Nichts über den weiteren Verlauf derselben zu Ohren gekommen.

3. Lootsenwesen.

Am 14. Juli 1888 sub Nr. 2171 lief beim Börsen-Comité folgendes Schreiben des Herrn Revaler Portcommandeurs ein:

„Bei Uebersendung einer Copie der Vorschrift des hydrographischen Departements des Marineministeriums vom 25. Juni a. e. Nr. 1703, des Schreibens des Herrn Ministers der Wegecommunication Nr. 3460 und einer Wittschrift der Deputirten der Bauerngemeinde der Insel Margön, beehre ich mich, das Revaler Börsen-Comité ergebenst zu bitten, sein Gutachten in Veranlassung der Wittschrift der Margönschen Lootsen abzugeben zu wollen.“

Die Wittschrift der Margönschen Bauern hatte aber folgenden Wortlaut:

„Hohe Excellenz!

Wir Endesunterzeichnete wagen es im Namen der ganzen Bauerngemeinschaft der Insel Nargön zum zweiten Mal, im Anschluß an unsere erste Bitte im December vorigen Jahres, ganz ergebenst um Folgendes zu bitten: daß es von der Regierung auf gesetzlichem Wege gestattet werde, daß der Lootsendienst zum Einführen der Schiffe von der Insel Nargön bis zum Nevaler Hafen auf Wunsch der Herren Schiffscapitäne und bis zu den Lootsenstationen der finnländischen Küsten aus übertragen werde, da wir uns bereits während des 4. Menschenalters damit beschäftigen, bis jetzt aber noch kein von der Regierung bestätigtes Statut besitzen. In letzter Zeit laufen, in Folge der Vergrößerung des Nevaler Handels, Gott sei Dank, viel mehr Handelsschiffe, sowohl russische als ausländische, in den Nevaler Hafen ein; aber in letzter Zeit haben auch verschiedene unbekannte Persönlichkeiten begonnen, sich mit dem Lootsendienst zu beschäftigen, und führen die Schiffe unter unserem Namen, wodurch sie uns des täglichen Brodes berauben und im Falle irgend welcher Unglücksfälle oder Unregelmäßigkeiten auf uns Nargöner Lootsen ein ungünstiges Licht werfen. Hohe Excellenz, wir sind nicht im Stande, uns mit Ackerbau zu ernähren, da unser Land nichts zu produciren vermag, und wir sind deshalb gezwungen, uns unser Brod für baares Geld in Neval zu kaufen, und unser einziger Verdienst ist der Fischfang und der Lootsendienst, und deshalb wagen wir es, Ew. hohe Excellenz ganz ergebenst zu bitten, daß für uns auf gesetzlichem Wege ein Lootsenstatut bestätigt werde, wobei wir bereit sind, der Krone die uns von unserem Verdienst auferlegten Abgaben pünktlich zu bezahlen, und noch hinzufügen, daß es am Allerbesten wäre, wenn alle ausländischen Schiffe verpflichtet würden, einen Lootsen an Bord zu nehmen und im Falle der Bestätigung eines Statuts der Nargöner Lootsen es anderen Leuten verboten werden würde, den Lootsendienst zwischen der Insel Nargön und dem Nevaler Hafen zu versehen. Insel Nargön, 16. Mai 1888. Unterzeichnet von A. Ambrosjer, J. Markuß, O. Rosen, L. Holm.“

Das Börsen-Comité gab darauf am 20. August Nr. 184 an E. Excellenz den Herrn Portcommandeur sein Gutachten wie folgt ab:

„Am 11. Juli a. c., Nr. 2172, haben Ew. Excellenz im Auftrage des hydrographischen Departements des Marineministeriums sich an das Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, sein Gutachten abzugeben über ein an den Herrn Minister der Wegedcommunication gerichtetes Gesuch der Nargönschen Bauern wegen Gewährung des ausschließlichen Rechtes des Lootsendienstes beim Einführen der Schiffe in die Nevaler Bucht. In Folge dessen hat das Börsen-Comité die Ehre, in Folgendem seine Ansicht über diese Angelegenheit Ew. Excellenz zu unterbreiten.

„Die Bauern der Insel Nargön beschäftigen sich in der That seit langer Zeit in der Eigenschaft als freie Lootsen mit dem Einführen der Schiffe in die Nevaler Bucht.

Ebenso wie die Nargönschen Bauern beschäftigen sich aber auch hiermit die, hauptsächlich vom Fischfang lebenden Bewohner des umliegenden Festlandes. Daß Letztere weniger erfahren und zum Lootsendienst tauglich wären, wie solches die Nargönschen Bauern in ihrem Gesuch behaupten, ist dem Börjen-Comité nicht bekannt und spricht hiergegen auch schon der Umstand, daß seit langen Jahren im Allgemeinen nur selten Unglücksfälle durch die Schuld der Lootsen beim Einführen der Schiffe in die Nevaler Bucht zu verzeichnen gewesen sind. Weder die Einen, noch die Anderen können den Schiffern irgend welche, namentlich materielle Garantien für ihre Zuverlässigkeit bieten, wie ja auch die Nargönschen Bauern es selbst in ihrem Gesuch hervorheben, daß sie arm sind und über kein Vermögen verfügen, weshalb sie auch lange nicht im Stande sein werden, diejenigen oft sehr bedeutenden Schäden zu ersetzen, welche den Schiffen durch die Unachtsamkeit und Unerfahrenheit der Lootsen zugefügt werden können. Durch eine Bevorzugung der Nargönschen Bauern nach der Richtung hin, daß man ihnen die ausschließliche Berechtigung zum Lootsendienste einräumt, würde man ohne allen Grund die anderen Personen, welche sich bis jetzt ebenfalls als freie Lootsen mit dem Einführen der Schiffe beschäftigen, ihres Verdienstes berauben und dieselben schwer schädigen. Die Errichtung einer Lootsenstation auf der Insel Nargön und die dann von der Regierung stets über dieselbe auszuübende Controle würde außerdem auch mit Ausgaben verbunden sein, deren Bestreitung wahrscheinlich die Einführung einer obligatorischen Lootsentare zur Folge haben würde, was die Ausgaben der den Nevaler Hasen besuchenden Schiffe durch eine weitere Auflage vergrößern müßte.

Im Hinblick auf die hier angeführten Gründe, muß das Börjen-Comité sich gegen eine Gewährung des Gesuchs der Nargöner Bauern aussprechen und hält es für zweckentsprechender in Bezug auf den Lootsendienst beim Einführen der Schiffe in die Nevaler Bucht Alles beim Alten zu lassen.

Sollte aber der Herr Minister es trotzdem für nöthig befinden, dem Gesuch der Nargöner Bauern zu willfahren, so wäre solches nach Ansicht des Börjen-Comités doch nur unter der strikten Bedingung möglich, daß die Inanspruchnahme der Lootsen durchaus nicht obligatorisch für alle ausländischen Schiffe gemacht werde, wie solches die Nargönschen Bauern anstreben, sondern daß dieselbe, wie bisher, ganz dem Ermessen der Schiffer überlassen bleibe. Die Einfahrt in die Nevaler Bucht ist, wie ja auch Ew. Excellenz bekannt, eine so bequeme und gefahrlose, daß Schiffe, welche den Nevaler Hasen auch nur ein oder zwei Mal besucht haben, bereits ganz ohne Gefahr auch ohne Lootsen in die Bucht zu gelangen vermögen und solches auch stets zu thun pflegen. Hierzu gehört namentlich auch die große Zahl der ausländischen Tourdampfer, welche den Nevaler Hasen in regelmäßigen Zwischenräumen während der ganzen Navigationsperiode anlaufen. Wollte man auch für alle diese Dampfer die Inanspruchnahme der Lootsen obligatorisch machen, so würde man die ohnehin schon großen Ausgaben der Schiffe noch durch eine neue und außerdem vollständig unnütze erhöhen. Deshalb erscheint auch

im Hinblick auf die bequeme und gefahrlose Einfahrt in die Revaler Bucht die Errichtung einer Lootsenstation auf der Insel Margön weder nothwendig noch wünschenswerth.“

Auch im Rechenenschaftsjahre ist das Börsen-Comité wiederholt von verschiedenen amtlichen Institutionen und Personen, so von dem Libanischen Stadtkamt, von dem Herrn Commandeur des Revaler Ports, vom Zolldepartement &c. um Auskünfte über die Organisation der hiesigen Hafenslootsen erlucht worden, welche Auskünfte stets, so weit möglich, bereitwillig ertheilt wurden.

4. Aufstellung von Schifffahrtszeichen an der Hafeneinfahrt.

In dazu gewordener Veranlassung sah sich das Börsen-Comité genöthigt, am 24. Mai 1888, Nr. 110 folgendes Schreiben an den Herrn Commandeur des Revaler Ports zu richten:

„Im Herbst vorigen Jahres wurden auf Anordnung des Herrn Chefs der Revaler Hafensarbeiten die über das Wasser herausragenden Theile des Bollwerks zwischen der Ostpforte und dem inneren Kauffahrteihafen niedergedrückt, während die unter der Wasserlinie befindlichen Steine und Senkkästen jenes Bollwerks nicht fortgeräumt wurden. Diese, durch das Wasser bedeckten Ueberreste des alten Bollwerks bilden nun eine nicht geringe Gefahr für die diese Einfahrt benutzenden Schiffe. Es wäre demnach erforderlich an dieser Stelle, welche von dem, seitens des Börsen-Comités zur Aufrechterhaltung der Ordnung im hiesigen Hafen angestellten Capitän Mathiesen genau bezeichnet werden kann, ein Warnungszeichen aufzustellen, damit diese Einfahrt wieder von den Schiffen ohne Gefahr für sich und ihre Ladung passirt werden kann. Zudem das Börsen-Comité an Ew. Excellenz die ergebene Bitte richtet, behufs Aufstellung eines Warnungszeichens an der erwähnten Stelle die erforderliche Anordnung verfügen zu wollen, erlaubt sich das Börsen-Comité zugleich Ew. Excellenz zu bitten, Ihren Einfluß auch dahin geltend zu machen, daß die beim Abgange der Schiffe erforderliche Unterzeichnung der Musterrollen im Comptoir der Brandwache so rasch als möglich erledigt werde, damit den zur Abfahrt bereiten Schiffen kein unnützer Aufenthalt verursacht werde.“

Am 5. Juni, Nr. 1850 antwortete darauf Sr. Excellenz der Herr Portecommandeur, daß zur Kenntlichmachung des Fahrwassers an der vorerwähnten Hafeneinfahrt Besen aufgestellt seien und daß er ferner dem Commandeur der Revaler Brandwache vorgeschrieben habe, das Unterschriften der Musterrollen zu beschleunigen und dadurch nicht die zum Ausgehen bereiten Schiffe aufzuhalten.

5. Verfahren bei der Waarenabfuhr von den Schiffen.

Von dem Niedergericht der Stadt Reval wurde in Veranlassung einer daselbst anhängig gemachten Rechtsache eines hiesigen Handlungshauses wider ein hier am Ort bestehendes Fuhrgeschäft, das Börsen-Comité mittelst Schreibens d. d. 24. August 1888, Nr. 733 um ein Gutachten darüber erucht, welche Usancen hieselbst in Bezug auf die Waarenabfuhr von den ankommenden Dampfern existiren, insbesondere darüber, „wer die ankommende Waare auf dem Dampfer zu empfangen und zu sortiren hat, der Fuhrherr oder der Spediteur resp. Empfänger selbst und wer den durch falsches Sortiren und Dirigiren der Waaren etwa entstandenen Schaden zu tragen hat.“

Das Börsen-Comité antwortete hierauf dem Niedergericht am 13. September, Nr. 192 folgendermaßen:

„Von der Kaufmannschaft als bindend anerkannte Usancen in Bezug auf die Waarenabfuhr von den Schiffen existiren hieselbst nicht; soviel dem Börsen-Comité jedoch bekannt, wird es hiermit folgendermaßen gehalten.

„Falls der Spediteur die Waare nicht durch den Adressaten des Schiffes, sondern selbst abführen läßt, so hat er zum Schiff einen Empfänger zu stellen, welcher die Waarencolli zu sortiren und an den Fuhrmann zur Weiterbeförderung zu überweisen hat und dessen Unterschrift für den richtigen Empfang der Waare bindend ist. Als selbstverständlich gilt es, daß der Fuhrmann den ihm ertheilten Weisungen in Bezug auf das Führen der Waaren strict Folge zu leisten hat. Sollte aber doch der Fuhrmann die Waare auf einen anderen als den ihm angewiesenen Lagerplatz geführt haben, so kann solches jedenfalls von dem auf dem Lagerplatz ebenfalls postirten Artelttschik des Spediteurs sofort constatirt werden, da die den Fuhrleuten übergebenen und auf dem Lagerplatz vorzuzeigenden Fuhrzettel mit laufenden Nummern versehen sind und der Artelttschik des Spediteurs beim Fehlen einer Nummer die falsche Beförderung einer Waarenpartie sofort bemerken muß. In manchen Fällen mag es wohl vorkommen, daß der Fuhrhalter selbst vom Spediteur zum Empfang der Waare auf dem Schiff bevollmächtigt wird und derselbe alsdann die Stelle des Artelttschiks des Spediteurs vertritt; in solchem Falle ist, nach Ansicht des Börsen-Comités, der Fuhrhalter in derselben Weise haftbar wie der Artelttschik es gewesen wäre“

6. Berechnung des Durchschnittscourses bei Frachtnoten.

Auf einer combinirten Sitzung des Börsen-Comités, der Schiffsadressaten und Expeditionsfirmen am 12. December 1888 wurde, zur Vorbeugung etwaiger Differenzen, beschloßen, bei der Berechnung des Durchschnittscourses der englischen

Valuta stets den sich bei der Berechnung ergebenden genaueren Durchschnittscours mit Weglassung der Bruchtheile in Anwendung zu bringen, wobei die Brüche unter $\frac{1}{2}$ garnicht, und diejenigen über $\frac{1}{2}$ für voll zu berechnen sind.

7. Die Eisungsarbeiten.

Die ersten Anzeichen einer Behinderung der Schifffahrt durch Eis machten sich im Rechnungsjahre Anfang Januar bemerkbar und wurde Seitens des Börsen-Comités in Folge dessen mit den Eisungsarbeiten zur Freihaltung des inneren Hafens vom Eise begonnen. Diese Arbeiten mußten jedoch bald als zwecklos eingestellt werden, da der inzwischen eingetretene stärkere Frost und heftige Nordweststürme die ganze Bucht derartig mit Eis festrieben, daß an ein künstliches Öffnenhalten des Hafens nicht zu denken war. Die Eisverhältnisse gestalteten sich in diesem Jahre besonders ungünstig, denn an vielen Stellen der Bucht war das Treibeis mehrere Fuß über einander zusammengetrieben und zu einer festen compacten Masse gefroren. Derart blieb die Situation unverändert bis Anfang April, wo die Sonne bereits stärker auf das Eis einzuwirken begann. Jetzt erschien auch wieder der geeignete Zeitpunkt gekommen, um mit erneuten Eisungsarbeiten ans Werk zu gehen und wurden vom Börsen-Comité Arbeiter angemietet, welche vom Hafen aus beginnend eine Rinne in das Eis auf der Rhede bis in die Region des dünneren Eises hauen sollten. Diese Arbeit war jedoch schwerer zu bewältigen, als es anfänglich schien und erforderte viel Aufwand an Zeit und Geld. Auf eine Aufforderung des Börsen-Comités hin steuerte das Stadtamt 500 Rbl. zu den Eisungskosten bei. Unterstützt wurde die Arbeit der Eisbrecher noch durch mehrere in Winterlager hier selbst befindliche Dampfer, welche den Arbeitern auf der Rhede folgten und die gehauene Rinne frei zu halten suchten, während andere Dampfer vom offenen Meere aus den Eingang zu erzwingen versuchten. So gelang es denn endlich den vereinigten Anstrengungen eine Rinne bis in das offene Wasser herzustellen und dadurch den Hafen wieder für Schiffe zugänglich zu machen. Die offizielle Eröffnung der Schifffahrt wurde in diesem Jahre vom 21. April an gerechnet. Den beiden, der Firma Bailen & Leetham gehörigen Dampfern „Parana“ Capitän Law und „Rosetta“ Capitän Kelsen wurde für ihre erfolgreiche Mitwirkung bei den Eisungsarbeiten eine Prämie von je 100 Rbl. bewilligt.

D. Eisenbahnwesen.

1. Der Passagier- und Waarenverkehr auf der Strecke Reval-Baltischport.

Auf Veranlassung mehrerer hiesiger Handlungshäuser wandte sich das Börsen-Comité am 11. Januar, Nr. 11 mit folgender Eingabe an die Betriebsverwaltung der Baltischen Bahn:

„Die seit einigen Tagen eingetretene Eisperre des Revaler Hafens bedingt für die Zeit, während welcher noch die Baltischporter Rhede offen ist, naturgemäß nicht nur einen bedeutend regeren Waaren-, sondern auch Passagierverkehr zwischen Reval und Baltischport, welchem die augenblicklich verkehrenden Passagierzüge nicht, wie solches im Interesse des hiesigen Handels wünschenswerth ist, zu genügen im Stande sind. Das Börsen-Comité beehrt sich daher obl. Betriebsverwaltung die ganz ergebene Bitte vorzulegen, in Erwägung zu ziehen, ob es nicht möglich sein sollte, außer den bereits nach dem Fahrplan verkehrenden Passagierzügen noch täglich Morgens um 7 Uhr von hier und Nachmittags um 6 Uhr von Baltischport Dampfswagen abgehen zu lassen, oder doch, falls solches nicht durchführbar, zu denselben Stunden Waarenzüge zu befördern, denen dann Passagierwaggons angehängt werden könnten. Außerdem beehrt sich das Börsen-Comité zu bemerken, daß der Abends 6 Uhr von Baltischport abzulassende Zug jedenfalls, soll er einen wesentlichen praktischen Nutzen haben, eine derartige Fahrzeichwindigkeit haben müßte, daß er um 7 1/2 Uhr hier eintrifft, damit dadurch den Kaufleuten die Möglichkeit geboten wird, ihre Post zu erledigen und noch mit dem Abendzuge desselben Tages zu expediren. Derartig beförderte Züge würden nicht nur für den Handel sehr willkommen sein, sondern sich auch der Bahn gut bezahlt machen.“

Am 13. Januar, Nr. 345 theilte darauf die Betriebsverwaltung der Bahn dem Börsen-Comité mit, daß sie in Berücksichtigung des obigen Gesuchs dahin Verfügung getroffen habe, daß vom 13. Januar an ein gemischter Zug um 5 Uhr 37 Min. Nachmittags von Baltischport nach Reval abgelassen werde, welcher in Reval um 7 Uhr 37 Min. Abends eintrifft, und daß außerdem zu den um 6 Uhr Morgens von Reval, und um 7 Uhr 57 Min. Abends von Baltischport zu expedirenden Waarenzügen Passagierbillete 3. Classe verkauft werden würden. — Diese Verfügung der Bahn wurde seitens des Börsen-Comité's den Kaufleuten sofort per Circulär bekannt gegeben.

Der Waarenverkehr auf der Strecke Reval-Baltischport war im Januar 1888 ein besonders lebhafter, damit im Zusammenhang mehrten sich leider aber

auch die Klagen über unregelmäßige Waarenbeförderung und Verkehrsstockungen auf der Bahn. Die Bahn glaubte, wie sie solches in einem Schreiben an das Börsen-Comité vom 21. Januar, Nr. 425 auseinandersetzte, hierfür vor allen Dingen die Kaufleute verantwortlich machen zu müssen, welche die Waggons in Baltischport angeblich zu langsam entlöschten, und bat das Börsen-Comité, für eine raschere Entladung der Waggons das Seinige beitragen zu wollen. Das Börsen-Comité legte diesen Wunsch der Bahn den Exporteuren ans Herz, glaubte aber doch der Bahn in einem Schreiben vom 26. Januar, Nr. 32 bemerken zu müssen, daß für die auf der Baltischporter Strecke entstandenen Verkehrsstockungen wohl kaum die Kaufleute verantwortlich gemacht werden könnten, „denn erstens“, heißt es in dem qu. Schreiben des Börsen-Comités, „existiren in Baltischport überhaupt nicht derartig ausgedehnte Schienengeleise und Vorkehrungen, wie sie zu einem raschen Entladen einer größeren Anzahl Waggons zu gleicher Zeit, unerläßlich sind. Ferner werden die von den Kaufleuten beladenen Waggons von der Bahn in so unregelmäßigen Zwischenräumen nach Baltischport gesandt, daß es oft vorgekommen ist, daß von einzelnen Firmen während mehrerer Tage nur zu einigen wenigen Waggons täglich empfangen werden konnten, während plötzlich am nächsten Tage eine Anzahl von 50 und mehr Waggons für eine einzige Firma allein anlangte. Das Entladen einer derartig großen Anzahl Waggons seitens einer einzigen Firma im Laufe nur eines Tages, wie solches von der Bahn gewünscht wird, mit den in Baltischport vorhandenen äußerst primitiven Ladevorrichtungen erscheint nun geradezu als eine physische Unmöglichkeit. Außerdem erscheint auch die Zahl der Bediensteten der Bahn in Baltischport bei dem augenblicklichen lebhafteren Verkehr keine genügende. Es müßte also die Sorge der Bahn auf eine gleichmäßigere Vertheilung der zu expedirenden Waggons an die einzelnen Ablader und auf eine Erweiterung der Geleisanlagen und Laderampen in Baltischport gerichtet sein, um dadurch eine Stockung des Verkehrs zu vermeiden. Im Hinblick auf das Obengesagte dürfte daher auch das von der Bahn in Aussicht genommene Entladen der Waggons seitens der Bahn selbst, unter freiem Himmel, bei einem nicht rechtzeitigen Entladen seitens der Kaufleute, als eine zu strenge Maßregel angesehen werden, welche den Handelsstand schädigen muß, zumal wohl auch nicht immer die erforderlichen Unterlagen und Besenminge zum Schutz der Waaren vorhanden sein dürften.“

2. Entladen der zu den Speichern gestellten Waggons.

Die Betriebsverwaltung der Baltischen Bahn theilte mittelst Schreibens vom 7. October Nr. 4705 dem Börsen-Comité Folgendes mit:

„Zur Vermeidung eines unproductiven Aufenthalts derjenigen Waggons, welche

an Sonn- und Feiertagen zu den Speichern der Kaufleute zum Entladen daselbst gestellt werden, bittet die Betriebsverwaltung der Bahn das Börsen-Comité ergeht, bei den betreffenden Firmen zu beantragen, daß die an Sonn- und Feiertagen bis 6 Uhr Nachmittags zu den Speichern gestellten Waggons noch am selben Tage der Stellung entladen werden, widrigenfalls die Betriebsverwaltung der Bahn sich gezwungen sehen wird, die Waggons im Packhause der Bahn zu entlöschten und dadurch dieselben von den Gütern zur weiteren Nugbarmachung zu befreien.“

Gegen diese Anordnung der Bahn sah jedoch das Börsen-Comité sich veranlaßt, in folgendem Schreiben vom 13. October, Nr. 250, zu reclamiren:

„Sich zum Empfange des Schreibens vom 7. October, Nr. 4705, bekennd, beehrt sich das Börsen-Comité die Mittheilung zu machen, daß es den Inhalt desselben zur Kenntniß der hierbei interessirten Kaufleute gebracht hat, kann dabei aber doch nicht die Bemerkung verschweigen, daß die von der Bahn erlassene Anordnung in der Praxis kaum durchführbar und mit den kaufmännischen Interessen nicht vereinbar erscheint. Von den hier selbst ankommenden und zu den Speichern der Kaufleute gestellten Waggons müssen bekanntlich noch vor ihrer Entladung Proben genommen werden, um das Getreide zu sortiren, was nach Eintritt der Dunkelheit nicht möglich ist, und sich in der gegenwärtigen Jahreszeit nach 6 Uhr Nachmittags von selbst verbietet. Die Kaufmannschaft ist stets gern bereit, allen Anordnungen der Bahn, soweit solche nicht zu sehr mit den eigenen Interessen collidiren, prompt nachzukommen, von der andern Seite müßte aber auch die Bahn, meint das Börsen-Comité, bei ihren Anordnungen mehr die Bedürfnisse des Kaufmannstandes in Berücksichtigung ziehen und nicht oft denselben gerade entgegen handeln. Wollte die Bahn ihre gegenwärtige Verfügung in der Praxis thatsächlich consequent durchführen, so würde sie dadurch nicht nur den Handel in empfindlichster Weise schädigen, sondern auch in kurzer Zeit sich selbst „festfahren.“

Endlich möchte das Börsen-Comité nicht unerwähnt lassen, daß seines Wissens nach auch für die nach den Kaufmannspeichern gestellten Waggons die Verordnung zu Kraft besteht, der zufolge für das Entladen der Waggons eine Frist von 12 Arbeitsstunden gewährt wird.

„Im Hinblick auf das hier Gesagte beehrt sich daher das Börsen-Comité die Betriebsverwaltung ebenso ergeben wie dringend zu ersuchen, von der Durchführung ihrer gegenwärtigen Anordnung Abstand zu nehmen.“

Die qu. Anordnung der Bahn ist auch, soweit dem Börsen-Comité bekannt, praktisch nicht zur Durchführung gelangt.

3. Diverse allgemeine Anordnungen.

a. Stempelsteuer für die Frachtbrief-Duplicate.

Laut Circularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 23. Februar 1888, sub Nr. 2014 ist von dem Herrn Minister der Wegcommunication, im

Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister, verfügt worden, daß die Duplicate der Eisenbahn-Frachtbriefe auf Grundlage des Pkt. 6, § 14 des Stempelsteuergesetzes, der Zahlung einer Stempelsteuer von 5 Kop. für Rechnung der Bahn in denjenigen Fällen unterliegen, wenn die Frachtsumme mehr als 5 Rbl. beträgt.

b. Miethzahlung für die den Eisenbahnen gehörigen Cisternen-Waggons.

Laut Circularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 20. Mai 1888, Nr. 5070 ist vom Eisenbahnrathe, mit Genehmigung des Herrn Ministers der Wegecommunication, beschlossen worden, die zu Gunsten der Eisenbahnen für die von denselben zur Beförderung von Flüssigkeiten gestellten Cisternen-Waggons zu erhebende Zahlung auf 2,5 Kop. pro Waggon und Werst im Maximum festzusetzen, welche Zahlung bei Verwendung von Cisternen-Wagen von größerer Tragfähigkeit als 600 Pud, entsprechend erhöht werden kann.

c. Normalhöhe des Gewichtsabganges bei Waaren während des Transports derselben auf den Eisenbahnen.

Von dem Herrn Minister der Wegecommunication sind, in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse des Eisenbahnrathe die auf die Dauer eines Jahres, d. h. vom 9. März 1887 bis zum 9. März 1888 festgesetzten Normen des Gewichtsabganges bei Waaren während des Transports derselben auf den Eisenbahnen bis zum 30. Juli 1889 prolongirt worden, und zwar betragen dieselben:

- 1) für trockene Waaren 1 pCt.
- 2) für Flüssigkeiten oder von der Bahn in feuchtem Zustande übernommene Waaren, sowie für nachstehend benannte Waaren, als: Holz jeder Art, Farbholz in Stücken und gemahlen, Baumrinde, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fett, Seife, Del in festem Zustande, frische Früchte, Blättertabak, Wolle, Leder jeder Art, Pelzwerk, Häute, getrocknete Fische, getrocknete Früchte und Fruchtstift, Sehnen von Thieren, Hörner und Hufe, Knochen, ganze und gemahlene, Hopfen, frischer Mastix, Talg in Blasen, Flach und Hanf 2 pCt.
- 3) für Salz, Erze, Düngmittel, Erde, bei deren Beförderung in Waggonladungen, in unverpacktem Zustande 3 pCt.

4. Beleihung von Getreidesendungen durch die Eisenbahnen.

Von dem Reichsrath ist in den vereinigten Departements der Reichs-Deconomie und der Geseze, sowie in der Plenarversammlung, die Vorstellung des Finanzministers, wegen Gestattung der Reichsbank, zeitweilig durch Vermittelung der Eisenbahnen, unter Verpfändung der Getreidewaaren, Vorschüsse auszureichen, beprüft und mittelst Gutachtens, welches am 14. Juni 1888 die Allerhöchste Bestätigung erhalten, Folgendes festgesetzt worden:

Der Reichsbank, deren Comptoiren und Abtheilungen, ist zeitweilig für die Dauer von 3 Jahren zu gestatten, durch Vermittelung der Eisenbahnen, unter Verpfändung der Getreidewaaren, Geldvorschüsse auszureichen unter Beobachtung folgender Hauptbedingungen:

- 1) Die Vorschüsse werden von denjenigen Eisenbahnen ausgereicht, welche darum nachgesucht und vom Finanzminister, nach Uebereinkunft desselben mit dem Minister der Begecommunicationen und dem Reichscontroleur die Genehmigung dazu erhalten haben.
- 2) Die Vorschüsse dürfen nicht 60 pCt. des nach den Preisen des nächsten Handelspunktes bestimmten Werthes der Ladung übersteigen.
- 3) Der Zinsfuß für die Vorschüsse wird von der Reichsbank bestimmt und die Zinsen bei Rückzahlung des Vorschusses für die wirkliche Zeit der Nutzung desselben (nach Tagen gerechnet) erhoben.
- 4) Außer den Zinsen vom Vorschuß (Art. 3) hat der Vorschußnehmer zu entrichten: a) $\frac{1}{2}$ pCt. von der entliehenen Summe zur Bildung eines Reservefonds (Art. 16) und b) höchstens $\frac{1}{3}$ pCt. dieser Summe zur Deckung der den Eisenbahnen durch die Vorschußoperationen verursachten Unkosten.
- 5) Die Vorschüsse werden auf eine Zeitdauer bis zu 6 Monaten oder ohne vorherbestimmte Frist ihrer Rückerstattung ausgereicht. Im letzteren Falle müssen sie nicht später als bis zu der durch Art. 90 des Allgemeinen Russischen Eisenbahngesetzes bestimmten Zeit für den Verkauf von den Adressaten nicht entgegengekommener Güter zurückgezahlt werden.
- 6) Personen, welche das Recht der Verfügung über die Waare haben, ist es gestattet, dieselbe zu besichtigen und Proben zu nehmen, sowie unter Aufsicht des Bahnamtens Maßnahmen gegen das Schlechtwerden des Getreides zu ergreifen, oder zu fordern, daß die Bahn für ihre Rechnung dieses thue. Im Falle es nothwendig sein sollte, können solche Maßnahmen auch für Rechnung des Eigenthümers von der Eisenbahn ergriffen werden, ohne daß eine Aufforderung desselben eingelaufen wäre.
- 7) Der Normalverlust am Gewicht des Getreides in Folge seiner Bearbeitung zur Vermeidung eines Verderbs wird durch die vom Conseil für Eisenbahnangelegenheiten festgesetzten Regeln bestimmt.

- 8) Die verpfändete Ladung wird von der Eisenbahn nicht anders ausgeliefert, als nach Entrichtung der derselben zustehenden Summen und zwar sowohl des Vorschusses nebst Zinsen als auch der in Art. 4 bezeichneten Zahlungen.
- 9) Im Falle nicht rechtzeitiger Zahlung wird die Waare auf Anordnung der Eisenbahn durch den Börsenmakler verkauft, oder, wo kein solcher vorhanden, öffentlich versteigert.
- 10) Zum Verkauf kann auch noch in folgenden Fällen geschritten werden: a) wenn das verpfändete Getreide zu verderben beginnt und die Bahn mit ihren Mitteln dieses nicht verhindern kann; b) wenn nach Abänderung der Höhe der Vorschüsse (Art. 17) die früher ausgereichte Summe die neuerdings festgesetzte Höhe um mehr als ein Drittel übersteigt und c) wenn die Gefahr nahe liegt, daß der Werth des in den allgemeinen Stationsgebäuden lagernden Getreides den Vorschuß und die Gebühren, die bis zum Zahlungstermine anwachsen könnten, nicht decken würde. Ueber die Zumverkaufstellung in allen oben bezeichneten Fällen ist 7 Tage vor dem Verkaufe der Person, welche das Dispositionsrecht über die Sendung hat, oder dem Vorschußempfänger, wenn derselbe bekannt ist, eine Anzeige darüber zuzusenden.
- 11) Aus der durch den Verkauf der Waare erzielten Summe werden nach Abzug der Verkaufskosten vorzugsweise vor allen sonstigen Schulden des Besitzers, selbst wenn er für zahlungsunfähig erklärt sein sollte, — die den Bahnen zustehenden Summen incl. der Lagerkosten (Art. 12, Pkt. b) ausgezahlt, darauf die Vorschüsse nebst Zinsen und zuletzt die in Art. 4 aufgezählten Zahlungen.
- 12) Denjenigen Eisenbahnen, welche das Recht erhalten haben, Vorschüsse auf Getreideladungen zu ertheilen, ist gestattet: a) Vorschüsse aus den Bahnmitteln bis zur Wiedererstattung der betreffenden Summen durch die Reichsbank zu verabsolgen; b) für die Lagerung von Getreide bis zu 6 Monaten besondere Localitäten zu bauen oder zu miethen und für das Lagern ein Lagergeld zu erheben, das für jede Station vom Minister der Begecommunicationen jedoch nicht höher als $\frac{1}{3}$ Kop. pr. Pud und Monat, bestimmt wird, und c) besondere Agenten zum Verkauf von Getreide im Auftrage der Absender zu unterhalten und dafür eine Commissionsgebühr, die 1 pCt. der durch den Verkauf erzielten Summe nicht übersteigen darf, zu erheben.
- 13) Die Eisenbahnen übernehmen der Reichsbank gegenüber die volle und unbedingte Verantwortlichkeit für die für Rechnung der Bank ausgereichten und von Letzterer zurückerstatteten Vorschüsse.
- 14) Wenn die der Bank zustehende Summe von der Bahn im Laufe von 7 Tagen nach Verkauf der Waare oder nach Ablauf des Termins, bis zu welchem der Vorschuß ertheilt war, nicht eingezahlt worden, hat die Bahn außer den Renten bis zum Tage der Rückzahlung noch eine Pön von

$\frac{1}{2}$ pCt. monatlich von der ganzen nicht rechtzeitig gezahlten Summe zu entrichten.

- 15) Der Ueberschuß von den Erhebungen der Eisenbahn zur Deckung der Ausgaben für die Vorschußoperationen (Art. 12, Pkt. b), und für den Commissionsverkauf (Art. 12, Pkt. c), wird nach Deckung der betreffenden Ausgaben für die Einrichtung und Führung dieser Operationen, dem Reservecfond (Art. 4, Pkt. a) zugezählt.
- 16) Der Reservecfond (Art. 4, Pkt. a) kann, nach erhaltener Genehmigung des Ministers der Wegecommunicationen unter Zustimmung des Finanzministers und des Reichscontrolneus zur Ausreichung von Belohnungen an die Eisenbahnbeamten für erfolgreiche Führung der Vorschußoperationen und zur Deckung der durch diese Operationen erlittenen Verluste, soweit die für die betreffende Bahn zum Reservecfond eingegangene Summe reicht, benutzt werden. Falls die Vorschußoperationen auf irgend einer Bahn eingestellt werden, erhält der verbleibende Rest des Reservecfonds derselben von der Regierung eine andere Bestimmung.
- 17) Die Feststellung der Details der gegenseitigen Beziehungen zwischen den Bahnen und der Reichsbank hinsichtlich der Ausreichung von Vorschüssen, des Modus der Festsetzung und Abänderung der Höhe der Vorschüsse, der Taxirung des Werths der Güter und überhaupt des Geschäftsganges bei diesen Operationen der Vorschußvertheilung, der Lagerung und des Commissionshandels, sowie die Regierungsansicht über dieselben, die Bestimmung der äußersten Summe der Ausgabe für die Vorschuß-Operation jeder einzelnen Bahn, die Bestimmung der Stationen, wo Vorschüsse ertheilt werden können, sowie die Anweisung von Mitteln zur Deckung von Verlusten bei diesen Operationen ist, falls die Regierung an der Ertragsfähigkeit der Bahn interessirt ist, den Ministern der Finanzen und der Wegecommunicationen, nach Uebereinkunft mit dem Reichscontrolneur, anheimgestellt.“

Die Baltische Bahn gehört bis hiezu nicht zu denjenigen Bahnen, denen auf ihr Ansuchen hin das Recht der Vorschußvertheilung auf Getreidefendungen eingeräumt worden ist.

E. Zollangelegenheiten und Import.

1. Der Zollartell.

Die, wie bereits im Rechenschaftsbericht pro 1887 erwähnt, stetig sich mehrenden Klagen über die Unvollkommenheit und Ungenauigkeit der alten Artelltare, welche noch vom Jahre 1882 datirte, bewogen das Börsen-Comité, auf der zweiten ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1888 einen Antrag auf Revision der Artelltare einzubringen. In Erledigung dieses Antrages wurde auf besagter Generalversammlung eine Commission gewählt, welche eine neue Artelltare ansarbeiten sollte. Diese Commission machte sich sofort nach ihrer Constituirung eifrig ans Werk, sammelte alle erforderlichen Daten, hörte sowohl die von Seiten der Kaufmannschaft als auch des Artells verlaublichen desbezüglichen Wünsche an, und arbeitete unter möglichster Berücksichtigung dieser Wünsche eine neue Tare ans, welche bereits mit Eröffnung der Navigation im April 1888 in folgender Redaction verbindliche Kraft erhielt:

Gebühren-Taxe

für den Revaler Hafen=Artell.

Für Empfangnahme vom Schiffsbord und für das Auflegen auf die Fuhren, resp. für die Abnahme von den Fuhren und Auftragen auf die Schiffe, wird erhoben:

für Heringe, die zur Wrake gehen, pro Faß	1 ¹ / ₂ Kop.
„ Fastingen, leere, pro Stück	1 „
„ Getreide u. Saat, außer Hafer, pro Last von 15 Tschetw.	20 „
„ Hafer pro Last von 15 Tschetwert	15 „
„ Spiritus pro Last von 144 Wedro	30 „
„ Steine (Dach- und Mauer-) pro Mill:	30 „
„ Flachs pro Berkowek	3 „
„ Kleie pro Kuhle oder 2 Säcke	1 „
„ Delfuchen pro Pud	¹ / ₄ „
„ alle anderen Waaren ebenfalls pro Pud	¹ / ₄ „

Gebühren-Taxe

für den Nevaler Hafen- und Zoll-Verkehr.

Für sämtliche erforderliche Handleistungen ab Bord der Schiffe über Zoll-Lager (resp. auch über Privat-Zoll-Lager) bis zur Zustellung auf die Fuhrn oder bis an die Waggons (Fuhrlohn, Stempeln, Plombiren, Reparaturen, Beschnürung exclusive) wird erhoben:

- a) für Transit-Waaren: für alle im Freien gelagerten Waaren, die verzollt $\frac{3}{8}$ Kop. zahlen, pro Pud brutto $\frac{3}{8}$ Kop.
für alle übrigen im Freien gelagerten Waaren, die ohne durch die Speicher zu gehen verladen werden, brutto $\frac{1}{2}$ "
für alle durch die Speicher direct oder mit Ueberführen vom Hof oder anderen Lagerstellen zur Verladung kommenden Waaren pro Pud brutto 1 "
- b) für alle verzollten Waaren laut angegebener Taxe in Kop. pro Pud brutto, incl. Verwiegen:

	pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Kop.		pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Kop.
Abfälle von roher Baumwolle, Tuch- und Spinnenden, gepreßt und ungepreßt, von Wolle (Scheerfloek'n, Scheerhaare)	$\frac{3}{4}$	Apothekerwaaren (nicht besonders genannte)	2
von Seide (siehe Seide)		Aprikosen	1
Apfel und Birnen	1	Arak	1
Aether und ätherische Oele	1	Arsenik	1
Alabafter, roh	$\frac{5}{8}$	Artilleriegeschosse aus Eisen, Stahl und Gußeisen ohne Pulverfüllung	$\frac{3}{4}$
Alabafter-Gegenstände jeder Art	$1\frac{1}{2}$	Asbest, roh	$\frac{5}{8}$
Alaun und Alaunerde	$\frac{3}{4}$	Asbestwaaren	1
Alle in Glas- und Steingefäßen und in Fässern	1	Asphalt, roher	$\frac{5}{8}$
Alizarin	1	Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastic	$\frac{3}{4}$
Alkali	$\frac{3}{4}$	Asphaltfilz, Asphaltpappe und Asphalttröhren	$\frac{3}{4}$
Alpenhaar	1	Astronomische Instrumente	2
Ammoniaksalze	$\frac{3}{4}$	Bachwerk	1
Ammoniak, schwefelsaures	$\frac{3}{4}$	Bagnets (Leisten)	$1\frac{1}{4}$
Anilinfarben	1	Barnt (Schwerspat)	$\frac{3}{4}$
Anthracit	$\frac{5}{8}$	Baumwolle, rohe (incl. 14-tägiger Bewachung)	$\frac{5}{4}$
Antimonium crudum	$\frac{3}{4}$	Baumwollengarn in Ballen	1
Apfelsinen	1		

	pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Rop.		pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Rop.
Baumwollengarn in Kisten und Rollen	1/4	Bretter, Bohlen, Balken, Brussen, ausländische	3/4
Beeren, frische, getrocknete, einge- machte	1	Bronce und Broncewaaren, grobe (feine siehe Kurzwaaren) . . .	1 1/4
Benzin	1	Buchhändlerwaaren	2
Betonsteine, unbearbeitet	5/8	Bürstenbinderwaaren	2
Bienenwachs	1	Butter	1
Bier in Glas- und Steingefäßen und in Fässern	1	Carbolsäure	3/4
Bilder (auch auf Rahmen)	2	Cardemom	1
Bimstein	3/4	Cassia	1
Bindsfaden	3/4	Cartonnagen	1 1/4
Biscuits	1	Catechu (Cutch, Gambir, terra japonica)	3/4
Bittersalz (engl. Salz)	3/4	Cement	5/8
Blechwaaren	1	Cementwaaren	3/4
Blei: unverarbeitet in Blöcken, Stangen, Platten und Rollen } Bleiasche, Bleibruch, Bleidraht } Bleiwaaren, mit Ausnahme der nachbenannten Gegenstände	5/8	Chamottesteine, unbearbeitet . . .	5/8
Bleifugeln	3/4	Chemische Producte, nicht genannte Chemische } Chirurgische } Instrumente	2
Bleiplomben		Chilifalpete	5/8
Bleiröhren und Bleischrot } Blei- und Silberglätte		3/4	Chlorate of Potash oder Bertho- let'salz
Bleiglanz	3/4	Chlorcalcium (chlorsaure Ralk) . . .	5/8
Bleiweiß	3/4	Chloralkali (Bleicherde, Bleichalk, Bleichpulver, Chlormagnesium) . . .	3/4
Bleizucker	1	Chloralkali	3/4
Blumen, lebende und getrocknete . . .	1 1/4	Chokolade	1
Blumenzwiebeln	1 1/4	Cichorie, roh und präparirt	3/4
Böttcherarbeiten, zusammengesetzt und auseinandergenommen	3/4	Cigarren	2
Bolus	3/4	Cigarrenkistenbretter	1
Borax	3/4	Citronen	1
Borsten	1	Cochenille	1
Brauntwein in Glas- und Stein- gefäßen und in Fässern	1	Cognac in Glas- und Steingefäßen und in Fässern	1
Braunstein	3/4	Colonialwaaren, nicht benannte . . .	1
Braunkohlen und Briquets	5/8	Colophonium	3/4
Bresennige	1	Conditorwaaren	1
		Conserven	1 1/2
		Copra	5/8

	pr. Rub brutto, incl. Verwiegen: Kop.		pr. Rub brutto, incl. Verwiegen: Kop.
Crystallwaaren	2	Eiserne Nägel, Schrauben und Muttern	$\frac{3}{4}$
Dachfilz und Dachpappe jeder Art	$\frac{3}{4}$	Eisen- und Eisengußwaaren, nicht benannt, verpackt und unverpackt	1
Dachpfannen	$\frac{5}{8}$	Eisenvitriol	1
Datteln	1	Elfenbein, unbearbeitet	$1\frac{1}{4}$
Deckpläne (Pressennige), lederne und leinene	1	Equipagen, in Kisten verpackt . . .	1
Delicateßen	1	Erde jeder Art, mit Ausnahme von terra japonica	$\frac{5}{8}$
Denk- und Grabmäler	1	Erdwachs (Diokerit und Cerasin) . .	$\frac{3}{4}$
Desinfectionsmittel (Flüssigkeit und Pulver)	$\frac{3}{4}$	Erze	$\frac{5}{8}$
Dertrin	1	Essig und Essigsprit	1
Dielenläufer aus Schnur und Cocosbast	1	Explobirende Gegenstände und ge- füllte Geschosse	$1\frac{1}{4}$
Dividivi	1	Farberde und Farbethon	$\frac{5}{8}$
Dochte	1	Farbeholz und Farbewurzeln, ge- mahlen, geraspelt, gehobelt	$\frac{3}{4}$
Drahtwaaren	$1\frac{1}{4}$	Farbeholz in Stücken und Scheiten	$\frac{3}{4}$
Drechslerarbeiten jeder Art	$1\frac{1}{4}$	Farbeholz-Extract	$\frac{3}{4}$
Drechselmaschinen	$\frac{3}{4}$	Farbestoffe, nicht genannte	1
Droguen, nicht benannte	1	Fayencewaaren	$1\frac{1}{4}$
Druckpapier	$\frac{3}{4}$	Feigen	1
Düngungsmittel, nicht benannte . .	$\frac{5}{8}$	Felle, rohe, gesalzene, getrocknete	$\frac{3}{4}$
Effecten	2	Fett jeder Art	$\frac{3}{4}$
Eisen in Blöcken, Stangen, Plat- ten und Kunbeisen	$\frac{5}{8}$	Feuersprizen nebst Zubehör	$\frac{3}{4}$
Eisenblech (Schwarzblech)	$\frac{5}{8}$	Fibre, meric.	1
Eisenbruch	$\frac{5}{8}$	Filz, unverarbeitet	1
Eisenröhren	$\frac{5}{8}$	Filzwaaren, mit Ausnahme von Dachfilz	2
Eisen- und Eisenguß-Baumaterial	$\frac{5}{8}$	Firnif	$\frac{3}{4}$
Eisenzubehör zu Eisenbahnfahr- zeugen	$\frac{5}{8}$	Fischbein	$1\frac{1}{4}$
Eisenbahnschienen	$\frac{5}{8}$	Fische in Blechboxen und Glas- büchsen, einschl. Sarbinen und Sarbellen, gesalzene, getrocknete, geräucherte, gedörrte	1
Eisenbahnschienen = Befestigungsge- genstände, Kreuzstücke, Weichen ze. nebst Zubehör	$\frac{5}{8}$	Fischleim (Hansenblase)	1
Eisendraht (incl. Telegraphendraht)	$\frac{3}{4}$	Flechtarbeiten aus Rohr, Schilf, Hobelspähnen, Stroh, Ruthen, Draht u. bergl., sowie auch Kä-	
Eiserne Dampfkessel	$\frac{3}{4}$		
Eiserne Condensationsröhren	$\frac{3}{4}$		
Eiserne Reservoirs	$\frac{3}{4}$		
Eiserne Kasten und Schränke	1		

	pr. Rud brutto, incl. Verwiegen: Rop.		pr. Rud brutto, incl. Verwiegen: Rop.
fige, Vogelbauer und alle Korbmacher=Arbeiten	2	Graphit, roh	$\frac{3}{4}$
Flechtmöbel	2	Grasamen	$\frac{5}{8}$
Fleischwaaren	1	Griffel	1 $\frac{1}{4}$
Flintenschäfte aus Holz	1	Grünspan	1
Floridamoos	1	Grüße jeder Art	1
Fourniere	1	Guaano	$\frac{5}{8}$
Früchte jeder Art, getrocknete und eingemachte	1	Gummen, Gummiharze	1
Fruchtestenzen	1	Gummi elasticum u. Guttapercha in unverarbeiteten Zustände	1
Fruchtsaft	1	Gegenstände daraus	2
Fußbekleidungen	1 $\frac{1}{4}$	Guß Eisen in Blöcken und Musden, auch Bruch	$\frac{5}{8}$
Fußteppiche aus Schnur, Jute und Cocosbasi	1	Gyps, roh	$\frac{5}{8}$
Galanterie- und Kurzwaaren	3	Gypsgegenstände jeder Art	1 $\frac{1}{4}$
Gallipot (weißes Harz)	$\frac{3}{4}$	Haare von Thieren jeder Art	1
Garancin	1	Handwerksinstrumente aus Eisen und Stahl, mit oder ohne Holztheile	1
Garne aller Art, egl. Seidengarn, in Ballen	1	Hanf	$\frac{3}{4}$
Garne auf Rollen und in Kisten	1 $\frac{1}{4}$	Hanfgarn	1
Gelatine	1	Harken	$\frac{3}{4}$
Gelbholz	$\frac{3}{4}$	Harze, ordinaire, egl. Gummiharz	$\frac{3}{4}$
Gemüse, frisch und in Conserven	1	Hausgeräth, Umzugsgut	2
Gerbstoffe, nicht genamnte	1	Hefe	1
Getränke jeder Art	1	Heringe in Fässern und Fäßchen	$\frac{5}{8}$
Getreidesamen	$\frac{5}{8}$	Heugabeln	$\frac{3}{4}$
Gewebe jeder Art, Manufacturwaaren, ausgenommen die besonders genamnten	4	Holz (Nußholz) und Farbholz	$\frac{3}{4}$
Gewichtswaagen nebst Zubehör	1	Holzessig	$\frac{3}{4}$
Gewürze	1	Holzwaaren, egl. besonders genamnte	$\frac{3}{4}$
Gewürznelken	1	Holzzeugmasse	1
Glas (Spiegel- und Fensterglas)	1	Honig	1 $\frac{1}{4}$
Glasbrocken	$\frac{5}{8}$	Hopfen	1 $\frac{1}{4}$
Glaswaaren	2	Hülfsenfrüchte	$\frac{3}{4}$
Glauberfalsz u. Glauberfalszrückstände	$\frac{3}{4}$	Indiafasern	1
Glocken	1	Indigo	1
Glycerin	$\frac{3}{4}$	Ingwer	1
Glycose (Traubenzucker)	1	Instrumente, physikalische, mathematische, musikalische, photographische u. dgl.	2

	pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Kop.		pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Kop.
Johannisbrod	1	Kupferwaaren, nicht genannte . . .	1 ¹ / ₄
Zute	3/4	Kupfervitriol	1
Zutegarn	1	Kurzwaaren	3
Zutesäcke	1	Lack zum Poliren	1
Macheln	3/4	Lampenwaaren	2
Kaffee und Kaffeesurrogate, ercl.		Landwirthschaftliche Geräthe, nicht	
Cichorie	1	benannte	3/4
Kali, chlorsaures und chromsaures	3/4	Leder und Lederriemen in Ballen	3/4
Kameelgarn	1	in Kisten	1
Kanzleibedürfnisse	1 ¹ / ₄	Lederarbeiten	1 ¹ / ₄
Kapern	1	Lehm	5/8
Karden, Kardendisteln (Mauhkarden)	1	Leim	1
Karniese	1 ¹ / ₄	Leinengarn in Ballen	1
Kartoffelmehl	1	in Kisten u. in Rollen	1 ¹ / ₄
Käse	1	Lichte jeder Art, auch aus Wachs	
Kastanien	1	und Spermacet	1
Kautschuk in unbearbeit. Zustande	1	Liqueure in Glas- und Steinge-	
Gegenstände daraus	2	fäßen und in Fässern	1
Kienruß	3/4	Lithographiesteine	1
Kleider, fertige	4	Locomobilen	3/4
Knochen, Mammuth- und Wallroß,		Macaroni	1
unbearbeitet	1 ¹ / ₄	Mähnen von Pferden	1
Knochenasche	5/8	Magnesit (Bittererde)	3/4
Knochenkohle, gebrannte	5/8	Malachit, unbearbeitet	1
Knochenkohlenabfall	5/8	Malz	3/4
Knoppern (Walläpfel)	3/4	Mannagrüße	1
Kobalt	3/4	Manufacturwaaren jeder Art, ercl.	
Kohlen jeder Art	5/8	besonders benannte	4
Korinthen	1	Marmor in Stücken und Fliesen	1 ¹ / ₈
Korken und Korkholz	1	Matrizen	1
Kosmetische Waaren	1 ¹ / ₄	Maschinen jeder Art	3/4
Krapp	1	Maschinentheile	3/4
Kräuter jeder Art	1 ¹ / ₄	Mehl	1
Kreide	5/8	Melonen	1
Kreosotpulver	3/4	Meunige	2/4
Kupfer, unbearbeitet in Blöcken,		Menschenhaare	3
Platten, Stangen	3/4	Messing, unbearbeitet in Blöcken,	
Kupferblech	1	Platten und Stangen	2/4
Kupferwalzen, Nägel, Draht	1	Messingblech	1

	pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Rop.		pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Rop.
Messingwalzen, =Nägel, =Draht	1	Pasteten	1
Messingwaaren, nicht benannte	1 1/4	Patronen	1 1/4
Metalle und Metallcompositionen, nicht benannt, unbearbeitet, in Blech und Bruch	3/4	Pech	3/4
bearbeitet (Waare)	1 1/4	Perlwaaren	3
Militärgegenstände, Geschützrohre, Artilleriegeschosse ohne Pulver= füllung, Lafetten u. dergl.	3/4	Perlgrauen	1
Mineralwasser	1	Perlmutter, unbearbeitet	1 1/4
Milchwaaren	1	Pfeffer	1
Möbel	2	Pflanzen, lebende und getrocknete	1 1/4
Mühlsteine, grobe	5/8	Pflanzenfasern	1
Mumie	3/4	Pflanzenwachs	1
Muscatsblüthe, Muscatnüsse	1	Pflaumen und Pflirsche	1
Muscheln	1 1/4	Phosphorit	5/8
Muttern, eiserne	3/4	Piajawa	1
Nägel, eiserne	3/4	Pilze in Glas- und Steingefäßen	1
Neze	1	Piment	1
Neusilber in Draht, Blech und Platten	3/4	Porzellanwaaren	2
Neusilberwaaren	1 1/4	Porphyr, unbearbeitet	1
Nüsse jeder Art, auch Mandeln	1	Porter in Glas- u. Steingefäßen und in Fässern	1
Obstwein in Glas- und Stein= gefäßen und in Fässern	1	Posamentirwaaren	2
Ofer	3/4	Potasche und Perlasche	3/4
Del jeder Art in Glas- u. Blech= gefäßen und in Fässern, excl. wohriechende Oele	3/4	Pumpen aus Holz	3/4
Oelsamen jeder Art	5/8	Quecksilber	1
Olein	3/4	Quercitron	3/4
Oliven	1	Rahmen zu Bildern und Spiegeln aus Holz	1 1/4
Packleinen	1	Raventuch	1
Papier und Pappe jeder Art in Risten	1	Reis	1
in verschnürten Ballen	3/4	Retorten aus Chamotte	3/4
Papparbeiten	1 1/4	Röhren aus Holz	3/4
Paproschülßen	1 1/4	Rohr, unbearbeitet, incl. Stuhl= rohr	5/8
Parfümerien	1 1/4	(bearbeitet siehe Flechtwaaren.)	
		Rosinen	1
		Rum in Glas- und Steingefäßen und in Fässern	1
		Sacklein und Säcke	1
		Safran	1
		Sago	1

	pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Rop.		pr. Pud brutto, incl. Verwiegen: Rop.
Salmiak, roher	$\frac{3}{4}$	Seife, ercl. wohlriechende	$\frac{3}{4}$
Salmiakgeist	1	Senf	1
Salpeter	$\frac{5}{8}$	Seisen und Eiheln	$\frac{3}{4}$
Salz, Steinsalz, Kochsalz	$\frac{5}{8}$	Serpentin, unbearbeitet	1
Tischsalz in Packen	1	Soda, calcinirte, caustische, cry- stallisirte (Alkali), rohe und Sodaasche	$\frac{3}{4}$
Salze, mineralische, zu Nädern	1	Soya	1
Salzsäure	1	Spath	$\frac{3}{4}$
Samen, nicht benannt	$\frac{3}{4}$	Spatin	$\frac{3}{4}$
Sand- und Schmirgelpapier, Schmirgel	$\frac{3}{4}$	Spiegel und Spiegelglas	1
Schaukeln	$\frac{3}{4}$	Spiefsachen	2
Schellack	1	Spindeln und Spulen aus Holz	$\frac{3}{4}$
Scherben von Glas, Steingut, Porzellan und Fayence	$\frac{5}{8}$	Spiritus in Glas- und Steinge- fäßen und in Fässern	1
Schiefer, unbearbeitet	$\frac{5}{8}$	Stahl in Klöcken, Stangen und Platten unbearbeitet	$\frac{5}{8}$
Schiefer tafeln	$1\frac{1}{4}$	Stahl in Risten	$\frac{3}{4}$
Schildpatt, unbearbeitet	$1\frac{1}{4}$	Stahlblech	$\frac{3}{4}$
Schilf	$\frac{5}{8}$	Stahlwaaren, nicht benannt, ver- packt und unverpackt	1
Schienen	$\frac{5}{8}$	Stärke	1
Schlackenwolle	$\frac{3}{4}$	Stearin, roh	$\frac{3}{4}$
Schleifsteine, grobe	$\frac{5}{8}$	Steine, einfache, jeder Art, unbe- arb. oder in behauenen Stücken bearbeitet (Steinhauerarbeit)	$\frac{5}{8}$ $\frac{3}{4}$
feine verpackt	1	Steinkohlen	$\frac{5}{8}$
Schmalte	$\frac{3}{4}$	Steinmüße	$\frac{3}{4}$
Schmelztiegel aus Graphit und Thou	$\frac{3}{4}$	Stiefel und Schuhe jeder Art	$1\frac{1}{4}$
Schnäpfe in Glas- und Steinge- fäßen und in Fässern	1	Stricke	$\frac{3}{4}$
Schneearbeiten jeder Art	$1\frac{1}{4}$	Sumach (Schmack), gemahlen und in Blättern	$\frac{3}{4}$
Shoddywolle (Lumpenwolle und Noils)	$\frac{3}{4}$	Superphosphat	$\frac{5}{8}$
Schrauben, eiserne	$\frac{3}{4}$	Spermacet	1
Schwämme	2	Syrup	1
Schwefel, roh	$\frac{3}{4}$	Tabak in Blättern	1
geläutert	1	Tabakfabrikate	2
Schwefelblüthe	1	Talg	$\frac{3}{4}$
Schwefelsäure (Vitriolöl)	1	Talk	$\frac{3}{4}$
Secgras	1		
Segeltuch	1		
Seide in jeder Gestalt, Seidengarn	2		

	pr. Pud brutto, incl. Vermiegen: Kop.		pr. Pud brutto: incl. Vermiegen, Kop.
Tannin	1	Wasserglas	$\frac{3}{4}$
Tapeten	1	Waterclosets	$\frac{3}{4}$
Taue	$\frac{3}{4}$	Weberkarden, künstliche	1
Telegraphenapparate	2	Weberschiffchen	$\frac{3}{4}$
Telegraphen-Isolatoren	1	Wein in Glas- und Steingefäßen und in Fässern	1
Terpentin und Terpentinöl	1	Weinstein (Brechweinstein)	1
Thee	1	Weintrauben	1
Thon- und Töpferwaaren	$\frac{3}{4}$	Weißblech	$\frac{3}{4}$
Thonerde	$\frac{5}{8}$	Wichse	1
Thonröhren	$\frac{3}{4}$	Wolle von Thieren jeder Art	1
Thran	$\frac{3}{4}$	Wollengarn in Ballen	1
Tinte	1 $\frac{1}{4}$	in Kisten und Rollen	1 $\frac{1}{4}$
Tischlerarbeiten, nicht besonders genannte	1 $\frac{1}{4}$	Ziegelsteine	$\frac{5}{8}$
Torfkohlen	$\frac{5}{8}$	Zimmet	1
Trippel	$\frac{3}{4}$	Zink, unverarbeitet, Zinkbruch und Zinkasche	$\frac{5}{8}$
Trüffel in Glas- und Stein- gefäßen	1	Zinkblech	$\frac{3}{4}$
Twist	1	Zinkblende	1
Uhren, deren Theile und Zubehör	2	Zinkwaaren	1
Umzugsgut	2	Zinkweiß	$\frac{3}{4}$
Vanille	1	Zinn, unverarbeitet, Zinnbruch, Zinnasche	$\frac{3}{4}$
Venetianerroth	$\frac{3}{4}$	Zinnwaaren	1 $\frac{1}{4}$
Vermicell	1	Zucker in Hüten und Stücken, Sandzucker	$\frac{3}{4}$
Nitriol	1	Zuckercouleur	1
Waagen	1	Zuckerrückstand (Melasse)	$\frac{3}{4}$
Wachs (Pflanzen- u. Bienenwachs)	1	Zündhölzchen	1 $\frac{1}{4}$
Wachstuch jeder Art	3	Zwirn auf Krollchen in Kisten	1 $\frac{1}{4}$
Waffen (Handwaffen)	1 $\frac{1}{4}$	Zündhütchen	1 $\frac{1}{4}$
Wagenschmiere	$\frac{3}{4}$		
Waggons, auseinander genommene	$\frac{3}{4}$		
Waldwolle	1		

Anmerkung I. Für ohne Vermiegung zur Verzollung und Versendung gelangende Waaren wird $\frac{1}{4}$ Kop. pro Pud weniger erhoben. Für Maschinen und andere Partiewaaren in Kisten, wenn bei deren Zollrevision mehr als die Hälfte der Kisten geöffnet wird, wird jedoch die volle Gebühr nach obiger Tare erhoben, auch wenn die Partie unverwogen bleibt.

Anmerkung II. Für Waaren-Collis verschiedenen Inhalts wird vom ganzen

Bruttogewicht die Gebühr erhoben, welche die im Collo enthaltene höchst tarirte Waare zu zahlen hat.

Anmerkung III. Für in vorstehendem Tarif nicht genannte Waaren wird die Gebühr nach Vereinbarung zwischen Börsen-Comité und Artel erhoben.

Anmerkung IV. In einem Stück über 100 Pud wiegende Waaren-Colli sind von vorstehender Taxe ausgeschlossen und bleibt die Gebühr freier Vereinbarung vorbehalten.

Anmerkung V. Für Steinkohlen und Coaks, desgleichen für Waaren russischer Production, wie Salz, Zucker, Schienen, die im Cabotage-Verkehr oder in ganzen Ladungen über das Ausland angebracht werden, ist die obligatorische Benutzung des Artels ausgeschlossen.

Anmerkung VI. Für das Aufladen von Baumwolle vom Stapel auf die Fuhre wird erhoben pro Ballen 2 Kop.

Anmerkung VII. Für Baumwolle, welche durch Lichter vom Schiffe empfangen wird, wird erhoben für das Beladen und Entladen der Lichter pro Ballen 2 Kop.

Anmerkung VIII. Auf den Stapelplätzen hat der Artel das Stapeln der Baumwolle nach den Marken unter Leitung der Expeditore der Kaufleute zu besorgen, zu welchem Zweck seitens der Baumwolle empfangenden Kaufleute am Stapelplatz Expeditore zu stellen sind. Falls der Kaufmann dem Artel das Sortiren und Stapeln der Baumwolle allein überträgt, wird erhoben pro Ballen 2 Kop.

Anmerkung IX. Es wird erhoben:

Für Beschnüren jeden Collos	Manufactur- und Kurzwaaren und ähnlicher Güter				5 Kop.
"	"	"	"	Thee	$\frac{1}{4}$ Kiste
					$\frac{1}{2}$ Kiste
					$\frac{1}{4}$ Kiste
					3 Kop.
					2 Kop.
					1 Kop.
"	Emballirung			5 "	4 "
"	Emballirung anderer Waaren-Colli:				3 "
	Colli bis 10 Pud			15 Kop. pro Collo.	
	" über 10 "			25 " " "	

Ferner wurde vom Börsen-Comité folgende

I n s t r u c t i o n

für die innere Organisation und Verwaltung des Nevaler Zoll=Artells

ausgearbeitet und dem Artell als Richtschnur übergeben:

§ 1.

Der Zweck des Artells ist folgender:

1. Dem Zollamte geübte und zuverlässige Arbeiter zur Disposition zu stellen, um alle am Zollamte zur Waarenbeförderung erforderlichen Arbeiten prompt und geschickt auszuführen.
2. Der Nevaler Kaufmannschaft die für die Waarenabfertigung erforderlichen Arbeiten zu leisten gegen Bezahlung laut einer zwischen dem Artell und der Kaufmannschaft vereinbarten Tare.

§ 2.

Der Artell hat demzufolge alle diejenigen Obliegenheiten und Handleistungen prompt zu erfüllen, welche ihm durch den § 4 seines Contracts mit dem Börsen-Comité vom 25. April 1881 vorgezeichnet sind, und falls seine, gegenwärtig auf 50 Mann normirte Mitgliedszahl hierzu nicht ausreicht, die erforderliche Anzahl außer dem Artell stehender geschickter Arbeiter zu engagiren, wie solches durch den § 8 des Contracts bestimmt wird.

§ 3.

Zu den Artellverband dürfen nicht aufgenommen werden:

- a) Personen, welche nicht in gehöriger Ordnung zum Aufenthalt legitimirt sind;
- b) dem Trunke ergebene Personen;
- c) Personen, die unter Gericht oder in Untersuchung stehen, oder früher einmal gerichtlich bestraft worden sind, wegen Diebstahls, Betrug und dergleichen Vergehen, sowie Personen, welche wegen schlechter Führung aus irgend einem andern Artell ausgeschlossen sind;
- d) Personen, welche das 20. Lebensjahr noch nicht erreicht haben;
- e) Personen, welche nicht zu lesen verstehen.

§ 4.

Zur directen Anordnung und Beaufsichtigung der vom Artell auszuführenden Arbeiten, sowie für die innere Leitung der Artellangelegenheiten werden von der Generalversammlung des Artells 1 Aeltester und 3 Gehilfen gewählt, welche in ihren Aemtern vom Dirigirenden des Nevaler Zollamts und vom Nevaler Börsen-

Comité zu bestätigen sind. Den Anordnungen und Verfügungen des Artellältesten und dessen Gehilfen haben die Mitglieder des Artells unbedingt Folge zu leisten.

§ 5.

Zur ordnungsmäßigen Führung sämtlicher Bücher des Artells, sowie zur Aufmachung der Artellrechnungen für die Kaufleute ist ein besoldeter Buchhalter anzustellen, welcher ebenfalls von der Generalversammlung zu wählen und vom Börsen-Comité in seinem Amte zu bestätigen ist. Dieser Buchhalter hat sämtliche Bücher stets in der gehörigen Ordnung zu halten und dieselben auf Verlangen jederzeit dem Börsen-Comité und dem Herrn Dirigirenden des Zollamts zur Einsichtnahme vorzulegen.

§ 6.

Zur Eincassirung der von den Kaufleuten dem Artell für geleistete Artellarbeiten zu zahlenden Geldbeträge wird von der Generalversammlung eine (oder mehrere) dem Artellverbande angehörende Persönlichkeit gewählt, dessen quittirende Unterschrift für den richtigen Empfang der Gelder bindend ist. Alle eingehenden Gelder sind, soweit sie nicht zur Bestreitung der laufenden Ausgaben des Artells erforderlich sind, bei einem Bankgeschäft auf Giro-Conto einzuzahlen und die Chefs vom Artellältesten, einem Gehilfen desselben und dem Buchhalter zu unterzeichnen. Sämtliche übrigen Gelder, Bücher und Documente, sofern sie nicht in einem Bankgeschäft deponirt sind, müssen in einem im Bureau des Artells befindlichen sicheren Kasten resp. Schrank untergebracht werden, zu welchem der Älteste, ein Gehilfe und der Buchhalter je einen Schlüssel haben. Einmal jährlich, nach Abschluß der Bücher, sind solche, die Cassé und andere etwaige Documente von drei hierzu auf der Generalversammlung speciell gewählten Artellmitgliedern zu revidiren und über den Befund ein Protocoll aufzunehmen.

§ 7.

Am 10. eines jeden Monats, oder falls derselbe auf einen Sonn- oder hohen Festtag fallen sollte, am nächstfolgenden Tage, findet eine ordentliche Generalversammlung statt, auf welcher die vom Buchhalter anzumachende Rechnungsablegung für den verfloffenen Monat verlesen wird. Auf der ersten, spätestens zweiten ordentlichen General-Versammlung eines jeden Jahres wird außerdem die Rechnungsablegung für das abgelaufene Jahr vorgelegt, der Gewinnantheil der Mitglieder für das verfloffene Jahr bestimmt und werden 3 Revidenten für die Revision der Cassa und der Bücher gewählt. Auf dieser Generalversammlung werden ferner alle übrigen erforderlichen Wahlen vollzogen und wird über alle eingegangenen Anträge, die wenigstens von 10 Mitgliedern unterzeichnet sind, verhandelt. Beschlußfähig ist die Generalversammlung bei Anwesenheit von wenigstens $\frac{2}{3}$ der Artellmitglieder und werden die Beschlüsse durch Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

§ 8.

Auf allen Generalversammlungen führt der Artellälteste den Vorsitz und ist vom Buchhalter über alle verhandelten Gegenstände und Entscheidungen ein Protocoll aufzunehmen, das vom Ältesten, dessen Gehilfen, sowie von den von der Generalversammlung dazu designirten Artellmitgliedern zu unterschreiben und vom Protocollführer zu contraſigniren ist.

§ 9.

Im Falle auf einer Generalversammlung nicht $\frac{2}{3}$ der Mitglieder erschienen war, ist vom Ältesten zehn Tage darauf, d. h. am 20. des betreffenden Monats, wieder eine Generalversammlung anzuberäumen, auf welcher dieselbe Tagesordnung zur Verhandlung gelangt. Die Anwesenden beschließen dann ohne Rücksicht auf ihre Anzahl.

§ 10.

Außer den ordentlichen können auch, wenn der Artellälteste eine solche anordnet, oder wenigstens 10 Mitglieder des Artells darum nachsuchen, außerordentliche Generalversammlungen stattfinden.

§ 11.

Jedes Mitglied des Artells hat bei seiner Aufnahme einen Salog von 200 Abl. einzuzahlen und ein Reversal zu unterschreiben, in welchem er sich verpflichtet, sich sämmtlichen Bestimmungen des Artellstatuts und dieser Vereinbarung unterzuordnen.

§ 12.

Vergehen im Dienste werden nach Ermessen der Generalversammlung bestraft mit:

1. Geldstrafen zum Besten der Kranken- und Unterstützungscasse (§ 16);
2. Ausschluß aus dem Artellverbande;
3. Uebergabe an die competente Behörde.

§ 13.

Die im § 12 angeführten Strafen treten ein bei:

1. Vergehen gegen die Subordination und so namentlich wegen Renitenz gegen den Ältesten und dessen Gehilfen;
2. ungebührlichem Benehmen gegen die Beamten des Zolls und die Kaufleute;
3. Trunkenheit;
4. Veruntreuung;
5. bei ungerechtfertigtem Wegbleiben von der Arbeit;
6. bei Fahrlässigkeit in Ausführung der Arbeiten;
7. auf Antrag des Börsen-Comités oder des Zollamts.

Anmerkung. Bei entdeckter Veruntreuung erfolgt der Ausschluß aus dem Verbande sofort und wird ein solches Mitglied der competenten Behörde zur

Bestrafung übergeben. Ein der Veruntreuung überführtes Mitglied darf unter keinen Umständen mehr in den Artellverband aufgenommen werden.

§ 14.

Ist ein Mitglied erkrankt, so hat es solches frühmöglichst dem Aeltesten anzuzeigen, der falls erforderlich einen Stellvertreter für ihn zu ernennen hat. Ist anzunehmen, daß die Krankheit eine andauernde sein könnte, so ist ein Attest des behandelnden Arztes dem Aeltesten vorzustellen. Ist die Krankheit eine simulierte gewesen, so wird das Mitglied mit einer Geldstrafe zum Besten der Kranken- und Unterstützungscasse bestraft, das erste Mal mit 3 Rbl. und für jedes folgende Mal mit immer um 1 Rbl. steigender Strafzahlung.

§ 15.

Für die ersten 30 Krankheitstage resp. Ausbleiben des Mitgliedes werden demselben keine Vertretungsgelder in Abzug gebracht. Währt die Krankheit länger, so hat die Generalversammlung über eine theilweise Beschränkung des dem Mitgliede zukommenden Gewinnanteils zu beschließen.

§ 16.

Zur Unterstützung erkrankter oder im Dienst untauglich gewordener Mitglieder des Artells ist eine Kranken- und Unterstützungscasse gegründet. Diese Casse wird gebildet aus sämtlichen den Mitgliedern verschiedener Vergehen wegen auferlegten Strafzahlungen und aus einem einprocentigen Abzuge von dem Gewinnanttheile eines jeden Mitgliedes, welcher Abzug monatlich von jedem Mitgliede einbehalten wird. Die Unterstützungen können einmalige und dauernde sein. Ueber die Höhe der Unterstützung und die Art derselben hat in jedem einzelnen Falle die Generalversammlung zu beschließen.

§ 17.

Das der Kranken- und Unterstützungscasse gehörige Capital muß in zinstragenden Papieren angelegt und beim Revaler Börsen-Comité aufbewahrt werden.

§ 18.

Die Unterstützungen dürfen nur aus den Strafgeldern, den einprocentigen Abzügen von dem Gewinnanttheile eines jeden Mitgliedes und den Zinsen des Capitals verabfolgt werden. Was von diesen Summen im Laufe eines Jahres nicht zu Unterstützungen verausgabt worden ist, wird zum Capital zugeschlagen und ebenfalls dem Börsen-Comité zur Aufbewahrung und verzinslichen Anlegung übergeben.

§ 19.

Im Falle einer durch irgend welche Umstände bedingten Auflösung des Verbandes des Revaler Hafen- und Zollartells wird das Capital der Kranken- und Unterstützungscasse zu gleichen Theilen unter die Mitglieder des Artells vertheilt.

Formular für das von jedem Mitgliede bei seinem Eintritt in den Artellverband zu unterschreibende Reversal:

„Ich Endesunterzeichneter becheinige hierdurch, daß mir der von dem Nevaler Börsen-Comité mit den Vertretern des Nevaler Hasen- und Zollartells unter befürwortender Begutachtung des Herrn Dirigirenden des Nevalschen Zollamts am 25. April 1881 abgeschlossene Vertrag dem Inhalte nach bekannt ist, sowie daß ich die Vereinbarung über die innere Organisation und Verwaltung des Nevaler Zollartells empfangen habe und mit dem Wortlaut derselben bekannt bin und erkläre hiermit ausdrücklich, mit dem Inhalte derselben vollständig einverstanden zu sein und die Entscheidungen der Generalversammlungen als inappellabel anzuerkennen.“

Leider haben die vielfachen Differenzen zwischen den Kaufleuten und dem Artell auch nach Edition der neuen Artell-Taxe nicht aufgehört, und am häufigsten namentlich sind derartige Differenzen in Bezug auf die Expedition und Bewachung der über hier importirten Baumwolle gewesen. Wenn man ferner geglaubt hatte, durch Erhöhung verschiedener Positionen der früheren Artell-Taxe auch die materielle Lage des Artells etwas zu verbessern, so konnte auch dieser Zweck nicht vollständig erreicht werden, da durch verschärfte Zollbestimmungen die an den Artell gestellten Anforderungen stetig gewachsen waren, welchen der Artell nur durch Anmietung einer weit größeren Anzahl von Extraarbeiter gerecht zu werden im Stande war. So beklagte sich der Artell namentlich darüber, daß er gegenwärtig gezwungen werde, nicht nur, wie bis dahin, die im eigentlichen Zollhof lagernden, noch nicht vom Zoll bereinigten Waaren zu bewachen, sondern auch die außerhalb und so namentlich im sogenannten Kanonenhof und im Mayer'schen Hofe lagernden und nicht vom Zoll bereinigten Waaren. Derartiges sei aber in der ursprünglichen Abmachung und bei Festsetzung der neuen Artell-Taxe nicht in Betracht gezogen worden und erheische eine bedeutende Vermehrung der Wachmannschaft seitens des Artells. In Bezug auf diese Angelegenheit kam die Kaufmannschaft dem Artell insofern entgegen, als man ihm proponirte, derartige Waaren die ersten 14 Tage hindurch frei (d. h. nur gegen Vergütung der eigentlichen Artell-Taxe) zu bewachen, worauf dann nach Ablauf dieser 14 Tage etwaige weitere Bewachungskosten dem Artell voll zu vergüten sind. Diese Proposition wurde vom Artell acceptirt. Behufs weiterer Aufbesserung der materiellen Lage des Artells wurde ferner beschlossen, vom 1. Januar 1889 versuchsweise auf ein Jahr überhaupt die Artell-Taxe für Baumwolle von $1\frac{1}{2}$ resp. $\frac{3}{4}$ Kop. auf $\frac{3}{4}$ resp. $\frac{1}{2}$ Kop. zu erhöhen.

In Bezug auf den Baltischporter Zollartell wurde auf ein Gesuch desselben hin beschlossen, diesem Artell für die von dem Zoll prätendirte Bewachung von noch nicht vom Zoll bereinigten, im Freien lagernden Waaren, eine Vergütung zu bewilligen, der zufolge von jedem Expeditur auf jedem Lagerplatz, auf welchem

von ihm noch nicht vom Zoll bereinigte Waaren im Freien lagern, 50 Kop. pro Tag und 50 Kop. pro Nacht dem Artell an Wächterlohn zu zahlen sind.

2. Revision der Zollregeln bei dem Import zur See vom Jahre 1886.

Am 5. August 1888, Nr. 205, ging dem Börsen-Comité seitens des Dirigirenden des Nevaler Zollamts, Staatsrath Martinowitsch, folgendes Schreiben zu:

„Vom Herrn Finanzminister wurden in Uebereinstimmung mit dem Herrn Reichscontrolleur im Jahre 1886 bestätigt und damals auch den Zollämtern als Richtschnur vorgeschrieben: a) die temporären Regeln für die Frachtdocumente beim Import zur See; b) allgemeine Instruction an die Zollämter in Bezug auf den Import zur See, und c) Instruction über die Besichtigungs-Documente, die Besichtigung der Waaren, die Berechnung und Bezahlung des Zolls und anderer Abgaben für dieselben und ebenso für den Rücktransport der Waaren.

„Diese Instructionen und Regeln bilden einen ersten Versuch für eine Verallgemeinerung derjenigen Hinweise, welche den Zollinstitutionen als Richtschnur dienen und die Lücken früherer Verfügungen ausfüllen sollen, und hatte man, obgleich dieselben unter Mithilfe der im Zollfach am meisten versierten Persönlichkeiten abgefaßt sind, sowohl bei ihrer Ausarbeitung als auch bei ihrer Bestätigung nur im Auge, im Laufe einiger Zeit ihre Zweckmäßigkeit für die Praxis zu erproben und sie später einer Durchsicht zu unterziehen auf Grund derjenigen Hinweise, welche die Anwendung derselben in der Praxis hervorgerufen hat.

„Das Zolldepartement ist nun der Ansicht, daß gegenwärtig seit Einführung der qu. Instructionen und Regeln bereits genügend Zeit zur Erörterung dieser Frage verflossen ist und hat mir aufgetragen, genau motivirte Beschlüsse in Bezug auf diese Regeln und Instructionen vorzustellen, und Se. Excellenz der Herr Chef des St. Petersburger Zollbezirks hat, bei Uebergabe dieser Verfügung des Departements an mich, von sich aus noch hinzugefügt:

„1. Bei Ausarbeitung dieser Beschlüsse eine möglichste Vereinfachung aller Formalitäten, die Schnelligkeit des Zollverfahrens und die Gewährung der nothwendigen Erleichterungen für unseren auswärtigen Handel im Auge zu behalten, ohne jedoch hierbei die thatsächlich für eine regelrechte Ausführung der Zolloperationen nothwendigen Anforderungen zu vernachlässigen, und 2. daß das Nevaler Zollamt verpflichtet sei, gemäß Vorschrift des Departements, seine Erwägungen in vorstehender Sache vorher dem Nevaler Börsen-Comité zur Begutachtung mitzutheilen und dieses letztere, d. h. das Gutachten des Börsen-Comités und seine eigenen Bemerkungen zu demselben, dem Herrn Kreischef nicht später als zum 1. September vorzustellen.

„In Erfüllung der obigen Vorschriften und bei Uebersendung eines Project's von motivirten und durch die Praxis gebotenen Ermägungen, auf Grund derer die qu. Regeln und Instructionen zum beiderseitigen Nutzen abgeändert werden könnten, beehre ich mich, das Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, mir sein Gutachten in dieser Sache zusammen mit den hier folgenden Beilagen nicht später als zum 20. August zuzustellen.“

Obigem Schreiben waren folgende vom Revaler Zollamt projectirte Abänderungen der qu. Regeln zur Begutachtung seitens des Börsen-Comités beigelegt:

I. Temporäre Regeln über die Ladungsdocumente bei dem Import von Waaren zur See vom 17. April 1886.

§§ der Regeln.

§ 1.

Bei Ankunft eines Schiffes im Hafen werden seitens des besichtigenden Zollbeamten dem Schiffer sofort abgenommen der Gesundheitspaß, sämtliche Connoissemente für die Fracht, der Meßbrief, ein Verzeichniß der Passagiere und Schiffsquipage und andere Documente, welche der Schiffer etwa vorzustellen haben sollte, und endlich die Schiffsdeclaration auf einem gedruckten Blaufet, welche in einer dem Schiffer bekannten Sprache von ihm selbst oder von einer Person, welche er hierzu beauftragt, jedoch nur aus der Zahl derjenigen Personen, welche mit dem Schiff angekommen sind, ausgefertigt und von dem Schiffer selbst unterschrieben werden muß. Im Falle der Schiffer nicht zu schreiben verstehen sollte, muß die Wichtigkeit des von dem Schiffer abzuziehenden Documentes von einem Translatenr in der Session des Zollamts in Gegenwart von zwei anderen Zeugen bestätigt werden.

Projectirte Abänderungen des Revaler Zollamts.

§ 1.

Die Aufmachung der Schiffsdeclaration durch den Capitän selbst verzögert sehr den Empfang und die Besichtigung des Schiffes, da die Capitäne meist nur wenig gebildet sind, sowie schlecht und langsam schreiben, wodurch die Fertigstellung und Abnahme der Declaration oft sich während mehrerer Stunden hinzieht. Von anderen Personen auf dem Schiffe, welchen nach dem Gesetz das Recht zusteht, im Auftrage des Capitäns die Declaration zu schreiben, sind nur die Passagiere und Matrosen vorhanden; die ersteren aber lehnen es stets ab die Declaration zu schreiben, da sie so rasch wie möglich das Schiff verlassen wollen, die letzteren sind in den meisten Fällen noch weniger gebildet als die Capitäne.

Infolgedessen sollte in den Fällen, wo der Capitän es ablehnt die Declaration zu schreiben, es dem Translatenr des Zollamts gestattet sein, solches

zu thun in Gegenwart des Schiffsadmiranten, als einer mit sämmtlichen Zollformalitäten und Gesetzen vertrauten Person, welche laut § 1108 des Zolluß. als der Bevollmächtigte des Capitäns und der dem Zoll gegenüber für den Capitän Verantwortliche anzusehen ist, und deshalb auch durchaus competent zur Vertretung der Interessen des Capitäns erscheint.

§ 4.

Eine Abänderung der Schiffsdeclaration nach Unterzeichnung derselben seitens des Schiffers ist nicht gestattet.

§ 4.

Obgleich in diesem § eine Correctur der Declaration nach Unterschreibung derselben seitens des Capitäns nicht zulässig ist, so wird doch in folgenden §§ eine solche Correctur nach Unterschrift des Capitäns gestattet in dem Falle, wenn bei der factischen Besichtigung des Schiffes durch den Zollbeamten der Capitän einsieht, daß in der Declaration irgend etwas von der Schiffsprovision oder dem Inventar oder den eigenen Sachen der Besatzung nicht angegeben ist.

Zur Vermeidung eines derartigen Widerspruches müßte die Redaction des § 4 noch durch folgenden Zusatz ergänzt werden: „mit Ausnahme der im § 5 dieser Regeln angeführten Fälle.“

§ 5.

Bei der eigentlichen Besichtigung des Schiffes, welche gemäß den bezüglichen Regeln von den Zollbeamten unmittelbar nach der Unterschrift der Declaration seitens des Schiffers geschehen muß, kann der Schiffer ohne weitere Verantwortung, wenn er etwas Derartiges bemerkt, anzeigen, daß er irgend etwas von dem Schiffsinventar

§ 5.

Auf Grund dieses § muß die Besichtigung des Schiffes durch die Zollbeamten sofort nach Unterschrift der Declaration durch den Schiffer vollzogen werden, während noch die Anmerkung zum § 484 des Zolluß. zu Kraft belassen ist, d. h. dem Capitän noch das Recht zusieht, Fehler nach Ablauf von 24 Stunden nach Abgabe

oder der Provision oder von den der Mannschaft zum eigenen Gebrauch dienenden Sachen in der Declaration nicht vermerkt hat (§ 479 des Zollust.), wie er auch ebenso Anzeige machen muß von allen verborgenen Räumen, welche zur Lagerung von Waaren dienen könnten, von allen verborgenen Gängen auf dem Schiffe, oder von allen nicht genügend befestigten Brettern, welche die Möglichkeit bieten könnten, in die Schiffsräume einzudringen (Num. zu § 485 des Zollust.). Die über alle diese Anzeigen von den besichtigenden Zollbeamten auf der Declaration zu machenden besonderen Anmerkungen müssen ebenfalls vom Schiffer unterschrieben werden, worauf dann keine Veränderungen und Ergänzungen mehr zugelassen werden.

§ 9.

Falls in einem Connoissement die Angaben fehlen sollten, an wen die Waare adressirt, so wird dieselbe als an Ordre importirt angesehen und wird dem betreffenden Eigenthümer nur dann ausgeliefert, wenn er nachweisen kann, daß ihm die Waare gehört (Duplicat des Connoissements). Wenn jedoch im Connoissement nicht angegeben ist 1) die Collis- oder Stückzahl (mit Ausnahme der schüttweise importirten Waaren), 2) die Marken und Nummern (für verpackte Waaren), 3) die Benennung der Waare und 4) die Quantität derselben — so wird das Connoissement als überhaupt nicht vorhanden angesehen und wird mit der betreffenden Waare dann verfahr-

der Declaration zu verbessern. Es wäre nothwendig diese zwei verschiedenen Bestimmungen zu erklären und in Einklang zu bringen in Form einer Anmerk. zu dem § in folgendem Sinne: Die Capitäne verlieren nicht das Recht, Fehler in ihren Declarationen zu verbessern, wenn sie nicht auf das ihnen durch die Num. zu § 484 des Zollustaws gewährleistete Vorrecht Verzicht leisten.

§ 9.

Waaren, welche laut Connoissementen auf Ordre angebracht werden, werden auf Grund dieses Paragraphen den Eigenthümern nach Vorstellung der Duplicate der Connoissementen ausgeliefert.

Da der Capitän mehrere, oft bis 7 Connoissementen unterschreibt, von denen nur eines im Zollamt vorgestellt wird, die anderen aber als Duplicate gelten, so kann es sich, wie solches auch schon in einigen Zollämtern vorgekommen ist, ereignen, daß sich für eine und dieselbe Waare mehrere Eigenthümer finden, und aus diesem Grunde müßte festgestellt werden, daß die Auslieferung der Waaren auf Grund der vorgestellten Connoissementen an die Personen zu ge-

ren, als ob sie ohne Connoissement importirt wäre.

§ 10.

Wenn beim Entlöfchen des Schiffes sich Waaren vorfinden, für welche ein Connoissement nöthig, letzteres aber nicht vorhanden ist, und wenn ebenso über diese Waaren nichts in der Schiffsdeclaration vermerkt ist, so werden dieselben angehalten und von dem Schiffer wird ein Salog genommen (§ 1716 des Zollst.) in der Höhe 1) des fünffachen Zolls bei zollpflichtigen Waaren, 2) des doppelten Werthes der Waaren bei verbotenen Waaren und 3) von 10 pCt. des Werthes bei zollfreien Waaren.

schehen habe, welche ein mit dem Indosso des Waarenempfängers oder Waarenabsenders versehenes Connoissement-Duplicat vorzeigt.

§ 10.

Diesem Paragraph gemäß wird in den Fällen, wo sich bei der Entlöschung Waaren vorfinden, welche in den Connoissemerten nicht enthalten und in der Schiffsdeclaration nicht aufgegeben sind, von dem Capitän ein Solog abgenommen. In der Praxis geschieht es jedoch häufig, daß der Capitän einen solchen Solog, weil er ihn nicht hat, nicht vorstellen kann, und in Folge dessen sollte in derartigen Fällen die Bestimmung des § 1108 des Zollstaws angewandt werden, welche es zuläßt, von den Schiffsadressaten Bürgschaft für die Richtigkeit der Entlöschung der Waaren aus dem Schiffe, sowie für Bezahlung der erforderlichen Beitreibungen und Strafen zu nehmen.

II. Allgemeine Instruction für die Zollämter beim Import zur See vom 17. April 1886.

§§ der Instruction.

§ 9.

Der Beamte, welcher mit der Zusammenstellung der «грузовая роспись» (§ 6) betraut ist, ist verpflichtet nach Empfang der Documente vom Mitgliede des Zollamts, dieselben sofort ins Tischregister einzutragen, welches nach Formular Nr. 3 für die Ge-

Projectirte Abänderungen des Realer Zollamts.

§ 9.

Da der mit der Zusammenstellung der «грузовая роспись» vertraute Beamte (Traducteur) die Schiffsdeclaration mit den beigefügten Connoissemerten aus der Session unter Quittung erhält und dieselben bei sich aufbewahrt behufs Vergleichung der Angaben mit

schäftsführung, betreffend die Documente beim Import zur See geführt wird. Nach diesem Register werden die Documente vom Geschäftsführer (Secretär) aufbewahrt bis zu ihrer Abfertigung in die Controlbehörde, worüber eine Anmerkung im ausgehenden Journal gemacht wird.

§ 13.

Das im Zollamte verbleibende Exemplar der «грузовая роспись» oder die Copie von derselben wird benutzt zur Entlöschung der Waaren nach derselben und zum Empfang der Waaren im Lager; aber mit Erlaubniß des Dirigirenden ist es bereits gestattet, vor Zusammenstellung der «грузовая роспись» mit der Entlöschung von schweren umfangreichen Gütern, welche auf dem Schiffsdeck geladen sind, zu beginnen unter unmittelbarer Aufsicht des für die Entlöschung bestimmten Beamten.

den Documenten während der für die Einreichung der Angaben festgesetzten Frist und darauf nach Ablauf dieser Frist ein Verzeichniß über die nicht aufgegebenen Waaren zusammenstellt, so wäre es gerechtfertigter, die Verantwortlichkeit für die Aufbewahrung während der für Einreichung der Angaben festgesetzten Frist vom Secretär auf den mit der Zusammenstellung der «грузовая роспись» betrauten Beamten, d. h. den Translateur, zu übertragen, als auf denjenigen Beamten, welcher die Documente in der That aufbewahrt. Nach Ablauf der Frist für Einreichung der Angaben und nach Zusammenstellung des Verzeichnisses über die nicht aufgegebenen Waaren müssen die Schiffsdeclarationen mit den Connoissemments dem Secretär zur endgiltigen Durchsicht und Abfertigung in die Controlbehörde übergeben werden.

§ 13.

Durch Vorschrift des Zolldepartements vom 30. Mai 1887 Nr. 10620 ist es den Tour-Passagierdampfern gestattet worden, die Entlöschung auf Grund eines Manifestes, welches vorher mit den vom Schiffer vorgestellten Connoissemments zu vergleichen ist, zu bewerkstelligen, d. h. also vor Zusammenstellung der «грузовая роспись». In Folge dessen müßte der Inhalt dieser Vorschrift, welche, ohne das Interesse der Krone zu schädigen, die Tonrschiffahrt sehr erleichtert und die Entlöschung der Waaren beschleunigt, in den vorliegenden Paragraph als Anmerkung aufgenommen werden.

§ 18.

Jedes Waarencollo, welches sich bei der Entlöschung als beschädigt oder durchnäht erweist, muß sofort vom Beamten besichtigt, brutto verwogen und falls möglich in Gegenwart des Capitäns oder einer von ihm hierzu bevollmächtigten Person plombirt werden, worüber ein Act nach dem beigelegten Formular Nr. 6 aufgemacht wird, während das Colli selbst nach dem Packhause, gemäß der hierfür bestimmten besonderen Instruction abgeführt wird.

§ 33.

Die auf Lager angekommenen oder zur Beförderung transit in Waggons zu verladenden Waaren werden nach der «грузовая роспись» oder nach einer Abschrift aus derselben durch die hierfür bestimmten Beamten empfangen.

§ 18.

Das Verwiegen am Orte der Entlöschung derjenigen Collis, welche sich als beschädigt oder durchnäht erwiesen haben, stellt nach den örtlichen Verhältnissen in Folge der Enge der Quais und der Unmöglichkeit, eine Waage daselbst aufzustellen, große Schwierigkeiten dar, und deshalb wäre festzustellen, daß derartige Collis, nachdem ein vorschriftmäßiger Act aufgestellt und dieselben plombirt sind, wenn solches möglich, sofort mit dem Act zusammen in Begleitung des besichtigenden Beamten und des Besuchers ins Packhaus befördert werden, wo dieselben in Gegenwart eines Mitgliedes und des Capitäns resp. dessen Bevollmächtigten zu verwiegen sind und das Gewicht in den Act einzutragen ist.

§ 33.

Durch diesen Paragraph wird keine Frist festgesetzt für die Transitabfertigung der Waaren zur Besichtigung in den inneren Zollämtern. Nach den bestehenden speciellen Regeln für die Transitbeförderung von Waaren ist die Frist für die Abgabe der «заявление» für die Beförderung als eine 14tägige angegeben. Wenn aber der Waarenabsender die заявление, wie ihm solches gestattet ist, erst am vierzehnten Tage dieser Frist einreicht, so hat er der Kürze der Zeit wegen und oft wegen Mangel an Waggons gar keine Möglichkeit, die Waare noch am selben Tage zu beladen, und deshalb müßten zwei Termine festgesetzt werden: einer für die Einreichung der заявление, die

Waare transit zu befördern, und ein zweiter für die wirkliche Abendung der Waare, gerechnet vom Tage der Einreichung der Anzeige.

III. Instruction vom 27. März 1886.

§§ der Instruction.

§ 2.

Die Stempelbogen für die Angaben werden nur den Waareneimpfängern, oder deren Bevollmächtigten nach vorheriger Vergewisserung dessen ausgeliefert, daß die Waare nach den im Zollamt empfangenen Ladungsdocumenten wirklich an ihn adressirt oder ihm abgetreten ist, und daß das Schiff oder der Zug, für welche die Documente vorgestellt sind, in der That beim Zollamt eingetroffen ist.

§ 9.

Nach Aufmachung der Anzeigen (объявление) werden dieselben einem Mitgliede oder dem Dirigirenden des Zollamts behufs Verificirung mit den Ladungsdocumenten vorgestellt.

Projectirte Abänderungen des Kevaler Zollamts.

§ 2.

Dieser § sollte vollständig ausgeschlossen werden, da es: 1) dem dejourirenden Mitgliede wegen der vielen ihm durch die Instruction auferlegten Verpflichtungen sehr beschwerlich ist, bei Ausgabe der Stempelbogen für die Angaben, sich nach den Ladungsdocumenten davon zu überzeugen, daß die Waare wirklich an diejenige Person adressirt ist, welche den Bogen nimmt, und 2) weil selbst die Vergewisserung hierüber zwecklos erscheint, da jeder Kaufmann, welcher Stempelbogen, sozusagen im Voraus und zum Vorrath zu nehmen wünscht, solches immer thun kann, indem er für eine und dieselbe Waare zu mehreren Bogen als wirklich erforderlich nimmt, was der dejourirende Beamte zu controliren nicht im Stande ist.

§ 9.

In den großen Zollämtern, wo täglich eine beträchtliche Anzahl von Anzeigen einlaufen, ist das dejourirende Mitglied, da es in den meisten Fällen die ausländischen Sprachen nicht beherrscht, vollständig der Möglichkeit be-

raubt, diese Anforderung der Instruction zu erfüllen, da die Ladungsdocumente in verschiedenen ausländischen Sprachen abgefaßt sind; deßhalb müßte die Obliegenheit der Verificirung der Anzeigen mit den Ladungsdocumenten auf den Translatenr übertragen werden, wo ein solcher sich im Etat des Zollamts befindet.

§ 13.

Falls zugleich mit den Anzeigen auch Facturen, Connoiffemente, Frachtbriefe und andere Documente vorgestellt werden, so muß hiervon in der Anzeige ein Vermerk gemacht werden, und diese Beilagen, mit Ausnahme der Facturen, werden dem Einreicher der Anzeige nicht zurückgeliefert, sondern den Anzeigen beigelegt und nach Erlegung der erforderlichen Stempelsteuer für dieselben, in der Folge der Controlbehörde übersandt; nöthigenfalls können dem Einreicher der Anzeige beglaubigte Copien von diesen Documenten ausgeliefert werden. Die Originalfacturen werden den Einreichern wieder retournirt, nachdem sie Copien von ihnen dem Zollamt vorgestellt und letzteres diese mit den Originalen verglichen hat; die Copien werden zu den Anzeigen gefügt.

§ 32.

Es ist nicht gestattet irgend welche Aenderungen und Correcturen in den Bogen, auf welchen das Gewicht vermerkt ist (отвѣсная лить), zu machen; falls jedoch ein Schreibfehler vorhanden sein sollte, so ist am Schluß hierüber eine Anmerkung zu machen, mit der Unterschrift sämmtlicher Personen, welche

§ 13.

Die dem Zollamt zugleich mit den Anzeigen vorgestellten Facturen müßten mit der Unterschrift des Waarenabsenders unter Bedrückung seines Siegels oder des Stempels der Firma versehen sein, oder es müßte im entgegengelegten Falle die Unterschrift die erforderliche Beglaubigung haben, da bei Nichtbeobachtung dieser Bedingung die Facturen leicht von fremden Personen am Orte des Empfangs der Waare ausgestellt werden können.

§ 32.

Bei Durchsicht der Gewichtsangaben stellen sich nicht selten Fehler in der Endsumme heraus, welche dann bei Unterschrift sämmtlicher beim Verwiegen betheiligten Personen corrigirt werden müssen (des Besuchers, des Artellschiffs und des functionirenden Beamten), was beträchtlich die Besichti-

beim Verwiegen zugegen waren (§ 39). Verdorbene Bogen werden zum Ausschnitt beige Siegelt und zusammen mit dem Buche, wenn dasselbe zu Ende ist, der Controlbehörde übersandt.

§ 60. Litt. r.

Wenn sich von der Quantität einer Waare ein Plus von mehr als 8 pCt. vorfinden sollte, so ist in der betreffenden Angabe zu erklären: „der Ueberschuß von mehr als 8 pCt. im Betrage von . . . Pud oder Pfund der resp. Waare ist zur Confiscation abgetheilt worden“ oder aber „der Ueberschuß von mehr als 8 pCt. im Betrage von . . . Pfund kann nicht abgetheilt werden“. Der letzte Umstand muß vom Dirigirenden des Zollamts bestätigt werden. Der Ueberschuß von mehr als 8 pCt. wird zur Confiscation abgetheilt nur nach Bestimmung durch die Session des Zollamts, und ist es dem Kaufmann, falls er damit nicht zufrieden sein sollte, gestattet gegen die Verfügung des Zollamts Klage zu führen.

gung der Waaren verzögert namentlich in den Fällen, wenn die Verwiegungsbogen, behufs Correctur der Fehler und zur Unterschrift nach Baltischport gesandt werden müssen, um dort die beim Verwiegen betheiligten gewesen Personen aufzufinden. Zur Vermeidung der hierdurch entstehenden Verzögerung in der Auslieferung der Waaren, sollte es erlaubt werden, die Anmerkungen über die Correctur von Fehlern in der Endsumme der Gewichtsangaben nur vom Buchhalter und dem dejourirenden Mitgliede unterschreiben zu lassen, ohne hierbei die Unterschriften aller bei Verwiegung betheiligten gewesen Personen zu verlangen.

§ 60. Litt. r.

Dieser Paragraph müßte gemäß der im Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachten vom 15. Mai 1886 enthaltenen Bestimmung abgeändert werden, auf Grund deren eine Confiscation der Waaren, bei denen sich ein Ueberschuß von mehr als 8 pCt. gegen die angegebene Quantität ergibt, durch die Erhebung des 5fachen Zoll aufgehoben worden ist.

§ 60. Litt. i.

Bei den mit dem Namen досмотровая очистка bezeichneten Besichtigungsdocumenten aller Waaren überhaupt muß durchaus die Art ihrer Verpackung angegeben werden, indem dabei das Material bezeichnet wird, aus welchem dieselbe gefertigt ist, so z. B. Leinwandstücke, Rohrkörbe, hölzerne und eiserne Fässer, ob doppelt oder einfach, einfache oder doppelte Säcke etc.

§ 62.

Falls sich im Vereinigungsdocument einer Waare ein Fehler herausfinden sollte, welcher erst nach Unterschrift sämtlicher die Vereinigung bewerkstelligt habender Personen bemerkt wird und eine Correctur oder Clausel erfordert, durch welche die Höhe des zu entrichtenden Zolls verändert werden kann, und falls ferner ein Zweifel an der Richtigkeit des Besichtigungsdocuments, oder Zweifel an der Richtigkeit in Bezug auf die Anwendung des Tarifs entstehen sollten, so steht es den besichtigenden Beamten frei hiervon mittelst Rapports dem Dirigirenden Anzeige zu machen, in dessen oder seines Gehilfen Gegenwart eine Durchsicht der gemachten Anzeige vorgenommen und deren Resultat in einer Anmerkung unter der anfänglichen Vereinigungsaufmachung, bei Unterschrift aller die Durchsicht vollzogen habenden Personen auseinandergesetzt wird.

§ 60. Litt. i.

Die Anforderung, in diesen Documenten außer der Art der Verpackung auch noch das Material derselben anzugeben, complicirt und verzögert die Zusammenstellung dieser Documente, und deshalb wäre es genügend, ohne die Sache dadurch zu schädigen, eine Erklärung über das Material der Verpackung nur dann unbedingt zu fordern, wenn solches nöthig ist zum Abzug der Procente für die Tara oder wenn die Tara selbst, abgesehen von der Waare, dem Zoll unterliegt, wie z. B. bei eisernen, zinkenen und kupfernen Fässern und Geschirren u. dgl.

§ 62.

Es sollte erlaubt werden, statt der von dem Beamten dem Dirigirenden aufzugebenden speciellen Rapporte über die entdeckten Fehler hierüber schriftliche Erklärungen auf der Anzeige (объявление) selbst zu machen, indem die letztere selbst dem Dirigirenden zwecks Ertheilung der Resolution vorgestellt wird, was sowohl die Verifizirung der gemachten Anzeigen beschleunigen, als auch die Controle über derartige Erklärungen erleichtern würde, da dann keine Nothwendigkeit vorhanden sein würde, sich nach den einzelnen Rapporten der Beamten über den Grund der vorgenommenen Revision der Waare zu vergewissern.

§ 66.

Nach Abnahme einer Copie von der досмотровая очистка werden die Original-Angaben gegen Quittung in dem im vorhergehenden Paragraph erwähnten Buch der Buchhalterei übergeben, wo die besichtigten Waaren in die Waarenbücher eingetragen werden.

§ 66.

Dieser Paragraph ist theilweise abgeändert worden durch ein Circular des Zolldepartements vom 28. April 1888, Nr. 7983, durch welches es gestattet wird, falls von Seiten des Kaufmanns der Wunsch geäußert wird, die Waare bereits am Tage der Besichtigung zu bezahlen und zu erhalten, diese Waaren erst nach Ausreichung des Zerliks in die Waarenbücher einzutragen.

Wenngleich auch diese Abänderung eine ziemliche Erleichterung für die Kaufmannschaft in sich schließt, so erschwert sie doch dem Zollamt einigermaßen die Führung der Waarenbücher, da der Kaufmann, dessen Waaren auf Grund verschiedener Aufgaben besichtigt werden, im Packhause bis zur Beendigung der Besichtigung auf Grund der letzten Aufgabe verbleibt, während die ersten dieser Aufgaben bereits in's Zollamt abgeliefert worden, und da für sie nicht die sofortige Bezahlung angemeldet, in die statistische Abtheilung behufs Notirung der erforderlichen Daten für die Waarenbücher weitergesandt worden sind. Wenn nun der Kaufmann später erscheint und den oben erwähnten Wunsch äußert, die Waaren zu bezahlen und empfangen, so kann er oft diese nicht empfangen, weil die Aufgaben in der statistischen Abtheilung zurückgehalten werden.

Im Hinblick auf das Angeführte, wäre es wünschenswerth, behufs einer einheitlichen Geschäftsführung, abgesehen von den bereits erfolgten Abänderungen den § 66 noch nach dem Sinne hin zu ergänzen, daß die Eintragung in die

Waarenbücher aller derjenigen Waaren, welche bereits besichtigt aber am Tage der Besichtigung noch nicht vom Zoll bereinigt, erst nach Beendigung der Geschäftsthätigkeit des Zollamts erfolge, d. h. nach Schluß der Cassa und der Annahme von Zahlungen.

§ 70.

Von dem Berechner des Zolls wird die Angabe zusammen mit dem durchgesehenen Zahlungsbogen dem Rentmeister zum Empfange des Zolls in der hierfür vorgeschriebenen Ordnung übergeben, und nach Eintragung des Zolls in das Cassabuch wird auf der Angabe eine Aufschrift über die empfangenen Zahlungen in den Endsummen getrennt für Geld- und Creditwährung gemacht. Diese Aufschrift unterschreibt der Rentmeister unter Beifügung der Nummer des Cassabuchs, unter welcher die Gelder als Einnahme gebucht sind, sowohl auf der Angabe als auch auf dem Zahlungsbogen. Eine gleiche Aufschrift wird auch in den Litterabüchern und auf den übrigen Documenten gemacht beim Empfang des Zolls für Waaren und Gegenstände, welche ohne Angaben besichtigt worden sind.

§ 70.

Es erscheint zweckentsprechender, daß die Cassabücher nicht vom Rentmeister, sondern in der Buchhalterei geführt werden, da die Abrechnungsverschlüsse in der Buchhalterei und einige von ihnen hauptsächlich aus dem Cassabuch zusammengestellt werden, und außerdem die Führung des Cassabuchs und des eingehenden Journals in zwei Händen, d. h. in der Buchhalterei und beim Rentmeister, einer beständigen Controle über den richtigen Eingang der Zollgebühren Vorshub leistet, da, wenn das Cassabuch beim Buchhalter, das eingehende Journal beim Rentmeister geführt wird, dieselben täglich verglichen werden müssen und eingeschlichene Fehler leichter entdeckt werden würden, — und deshalb müßte festgesetzt werden, daß, nach Eintragung der Zollgebühren in das eingehende Journal, auf der Angabe eine Aufschrift über die empfangenen Summen gemacht werde bei der Unterschrift des Cassirers, unter Voransetzung sowohl auf der Angabe als auch auf dem Zahlungsbogen nicht der Nummer des Cassabuchs, wie es durch gegenwärtigen Paragraph gefordert wird, sondern der Nummer des eingehenden Journals, unter welcher die Gelder als Einnahme gebucht sind.

§ 74.

Die Quittungen werden nach Form Nr. 4 in den Schnurbüchern des Zolldepartements angefertigt und dem Rentmeister unter dem Siegel des Dirigirenden eingehändigt.

§ 74.

Dieser Paragraph muß abgeändert werden, da gegenwärtig die Quittungen nach Form Nr. 4 auf Verfügung des Departements der indirecten Steuern angefertigt und den Zollämtern durch die Cameralhöfe zugesandt werden.

Bereits aus obigen, vom Zollamt proponirten Abänderungen der qu. Regeln ist deutlich zu ersehen, wie recht das Börsen-Comité hatte, in seinem bereits gelegentlich der Einführung dieser Regeln im Jahre 1886 abgegebenen Gutachten (cf. Rechenschaftsbericht pro 1886 und 1887, pag. 89 ff.) darauf hinzuweisen, daß die praktische Durchführung derselben auf viele Schwierigkeiten stoßen müsse und den Importhandel hemmen werde. Jetzt war vom Zolldepartement selbst die Anregung zu einer Revision der Regeln gegeben.

Behufs Beprüfung der Vorlage des Zollamts und Hinzufügung etwaiger weiterer, im Interesse des Kaufmannsstandes wünschenswerther Abänderungen der qu. Regeln, berief das Börsen-Comité eine *Versammlung* der hiesigen *Spediteure* und *Schiffsadressaten*, und gab unter Berücksichtigung der auf dieser *Versammlung* verlaublichen *Desideria*, am 19. August 1888, Nr. 183 sein Gutachten an den Herrn *Dirigirenden* des Zollamts, wie folgt, ab:

I. Temporäre Regeln für die Ladungsdocumente bei dem Import zur See (vom 17. April 1886).

Ad § 1. Das *Revaler Börsen-Comité* erklärt sich mit der vom Zollamt proponirten Abänderung durchaus einverstanden und kann es ebenfalls nur bestätigen, daß die Ausfertigung der *Schiffsdeclaration* vom *Capitän* selbst oder nur von solchen Personen, welche mit dem Schiffe angekommen sind, in der Praxis die äußersten Schwierigkeiten mit sich bringt. Deshalb wäre es sehr wünschenswerth, wenn es gestattet würde, die Ausfertigung der *Declaration* von dem *Translatenr* des Zollamts bewerkstelligen zu lassen und zwar in Gegenwart des *Schiffsadressaten*, als der in jeder Beziehung für den Schiffer vor dem Zoll verantwortlichen Person.

Ad § 4. Nach Meinung des *Börsen-Comités* könnte dieser Paragraph ganz in Wegfall kommen, da der Inhalt desselben bereits durch den nächstfolgenden Paragraph vollständig gedeckt wird.

Ad § 5. Mit der zu diesem Paragraph vom Zollamt proponirten Ergänzung erklärt sich das *Börsen-Comité* einverstanden.

Ad § 8. (Dieser Paragraph handelt von den in den *Connoissemanten* etwa zu machenden und zulässigen Abänderungen und Zusätzen). Mit Rücksicht darauf,

daß der Capitän des Schiffes als der einzige verantwortliche Theil für alle Unrichtigkeiten und Widersprüche in den Connoissemerten erscheint, wäre es nur recht und billig, ihm zu gestatten, überhaupt alle derartigen Fehler zu verbessern und abzuändern, wenn er dieselben zeitig vor Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort bemerkt, während nach dem Wortlaut dieses Paragraphs nur derartige Zusätze oder Abänderungen gültig sind, welche am Abgangsort gemacht und dort von einer officiellen Persönlichkeit beglaubigt sind. Dieses Recht müßte dem Capitän umso mehr zugesprochen werden, als es ihm nach der Anmerkung zum § 7 dieser Regeln gestattet ist, das Connoissement erst bei Abgabe der Schiffsdeclaration zu unterschreiben.

Ad § 9. Zu den vom Revaler Zollamt zu diesem Paragraph abgegebenen Erklärungen erlaubt sich das Börsen-Comité zu bemerken, daß auf sämtlichen Connoissemerten die Clausel enthalten ist, daß sobald ein Exemplar derselben erledigt, d. h. die Waare dem Vorzeiger des Connoissemerts ausgeliefert worden ist, die anderen Connoissemerte bereits an und für sich als nicht mehr gültig zu betrachten sind. Trogdem hält das Börsen-Comité es für zweckmäßig, wenn zu diesem Paragraph folgender Zusatz gemacht werden würde: „mit dem Indosso des Waarenabsenders oder des Waarenempfängers und in letzterem Falle nur dann, falls auf dem Ordreconnoissement das Indosso vom Waarenabsender auf den Waarenempfänger gemacht ist.“

Ad § 10. Das Börsen-Comité erklärt sich mit der vom Zollamt zu diesem Paragraph proponirten Abänderung einverstanden.

Ad § 11. (Dieser Paragraph handelt von den bei unrichtigen Angaben in den Connoissemerten zu erhebenden Strafen). Wenn sich bei der Entlöschung Waaren vorfinden, für welche Connoissemerte erforderlich, letztere aber nicht vorgestellt sind und in der Schiffsdeclaration hiervon nichts angegeben ist, und wenn sich im Laufe eines Jahres kein Eigenthümer für diese Waaren findet, so sollte nach dem Dafürhalten des Börsen-Comités bei der Confiscation der Waaren von dem Schiffer statt des fünffachen Zolls für die zollpflichtigen Waaren, nur der Zoll und 10 pCt. Accidenzien erhoben werden, weil bei der Beladung der Schiffe in den ausländischen Häfen mit Baumwolle, Eisen und anderen Massenartikeln die Dampfer sehr nah an einander stehen und es öfters geschieht, daß ohne Uebelwollen und ohne Wissen des Schiffers die für einen Dampfer bestimmten Waaren fehlerhaft in einen anderen geladen werden. Außerdem werden die Connoissemerte gleich dort am Absendungsorte ausgeschrieben und hat später weder der Schiffer noch der Eigenthümer der Waare die Möglichkeit, Connoissemerte auf die überzähligen Waaren vorzustellen.

Ad § 14. (Handelt von der Vorstellung der Original-Facturen). Da der größte Theil der über die Hafenzollämter eingeführten Waaren nicht in den Hafencitäten verbleibt, sondern an die Eigenthümer im Innern des Reichs versandt wird, und die Original-Facturen sich bei den letzteren befinden, so ist die Anforde-

rung, auf Verlangen des Zolls die Original-Facturen innerhalb 24 Stunden vorzustellen, praktisch nicht ausführbar und deshalb müßte eine längere Frist festgesetzt werden, während welcher es möglich wäre, die Facturen von den Inhabern zu erhalten. Mit Rücksicht auf die oft sehr großen, hier in Betracht kommenden Entfernungen dürfte diese Frist jedenfalls nicht weniger als 14 Tage betragen, wie eine solche auch für die Einreichung der Angaben festgesetzt ist.

II. Allgemeine Instruction an die Zollämter bei dem Import zur See (vom 17. April 1886).

Ad §§ 9 u. 13. Hinsichtlich der vom Zollamt zu diesen beiden Paragraphen proponirten Abänderungen hat das Börsen-Comité keine Bemerkungen zu machen.

Ad § 18. Das Börsen-Comité erklärt sich mit dem vom Zollamt vorgeschlagenen Modus, daß die bei der Entlöschung als beschädigt und durchnäßt vorgefundenen Waaren, der Enge der Quais wegen nicht am Entlöschungsorte, sondern erst im Packhause verwogen werden, einverstanden, möchte aber noch hinzugefügt wissen, daß die Verwiegung sofort nach Ablieferung der Waaren im Zollpackhause, jedenfalls noch am nämlichen Tage zu geschehen habe, da sonst ein Verlorengehen oder weiteres Verderben der Waaren nicht ausgeschlossen erscheint.

Ad § 33. Die Einsetzung zweier Termine, eines für die Einreichung der Anzeige die Waare transit zu befördern und eines zweiten für die wirkliche Beförderung derselben, hält das Börsen-Comité für nicht angebracht. Den Kaufleuten könnten bei Nichteinhaltung des zweiten Termins, so namentlich wenn die Bahn die Waggons nicht rechtzeitig stellt, Unannehmlichkeiten erwachsen und es könnte seitens des Zoll das Verbot erfolgen, die Waare überhaupt transito zu befördern. Deshalb wäre es erwünscht, wenn dieser Paragraph in seiner alten Fassung belassen würde.

III. Instruction (vom 27. März 1886).

Ad §§ 2, 9, 32, 60 Litt. r u. i, 62, 66, 70 u. 74. Bezüglich der vom Zollamt zu diesen Paragraphen proponirten Abänderungen und Zusätzen hat das Nevaler Börsen-Comité keine Bemerkungen zu machen.

Ad § 5. (Dieser Paragraph handelt von der Rückgabe der Stempelbogen an das Zollamt, und von dem Vorrechte, dessen sich in dieser Hinsicht einige Zollämter erfreuen). Mit Rücksicht auf die Bedeutung des Nevaler Zollamts und im Hinblick darauf, daß beim lebhafteren Geschäftsverkehr die Kaufleute nur sehr wenig Zeit zum Schreiben der Angaben übrig behalten, wenn sie die nicht benutzten

Stempelbogen noch am selben Tage vor Schluß der Session zurückliefern sollen, während doch die Strafen für falsche Aufmachung der Angaben verhältnißmäßig hohe sind, beehrt sich das Revaler Börsen-Comité darum nachzusehen, daß das Vorrecht, die Stempelbogen für die Angaben während dreier Tage bei sich zu behalten, auch auf das Revaler Zollamt ausgedehnt werde.

Ad § 13. Es wäre durchaus erforderlich, daß ebenso wie die mit den Angaben vorgestellten Original-Facturen, auch die Original-Connoissemments, nachdem dem Zollamt Copien derselben vorgestellt worden, den Kaufleuten zurückgeliefert werden, weil dieselben gerade diese Documente zu verschiedenen Zwecken, so namentlich für die Bahnen bei Erlangung der billigeren Tarife für die Durchfrachten und überhaupt bei der Frachtverrechnung, sehr nöthig haben, während den Interessen des Zolls auch durch die Copien, deren Richtigkeit mit den Original-Connoissemments festgestellt werden könnte, gedient sein dürfte.

Ad § 59 (handelt davon, daß der Inhalt eines jeden Waarencollis, wenn sich in demselben verschiedene Waaren befinden, in der Angabe einzeln aufgegeben werden muß). Im Hinblick auf eine bereits existirende Entscheidung des Zolldepartements müßte zu diesem Paragraph folgende Anmerkung gemacht werden: Bei dem Import von Waaren in großen Partien, Maschinen, Lampenwaaren, Wein in Fässern u. s. w., wo sich in jedem Colli verschiedene, aber sich stets wiederholende Waaren befinden, können dieselben, gemäß einer Entscheidung des Zolldepartements, zusammen und nicht jedes Colli einzeln angegeben und bereinigt werden.

Ad Anmerkung zu § 67. (Die Anmerkung besagt, daß die Bezahlung des Zolls nur für einzelne in einem und demselben Colli enthaltene Artikel, sowie für einzelne Colli, welche nach der Gewichtsangabe zu einem Ganzen vereinigt sind, nicht zulässig ist.) Im Interesse der Billigkeit und Gerechtigkeit und zur Erleichterung des Handels sollte es in strittigen Fällen und da, wo die Waaren behufs Entscheidung über die richtige Tarification in's Departement gesandt werden, gestattet sein, die anderen Waaren, mit Ausnahme der strittigen, vom Zoll zu bereinigen, ebenso auch die Massenwaaren einzeln nach der Gewichtsangabe (отвѣтъ).

3. Der Import von lebenden Pflanzen, Weintrauben etc.

Durch eine in Nr. 93 der „Gesetzesammlung“ vom Jahre 1888 publicirte Verfügung des Herrn Domänenministers und auf Grund eines am 5. Februar 1885 Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens war zum Zweck der Verhinderung einer Einschleppung der Phylloxera nach Rußland die Einfuhr von lebenden Pflanzen, Früchten und Gemüsen nur auf gewisse Zollämter beschränkt worden, und zwar in Bezug auf die baltischen Häfen nur auf Libau, Riga und St. Petersburg, während die Einfuhr gerade über den bedeutendsten

russischen Importhafen der Ostsee, Reval, verboten war. Zur Wahrung der Revaler Handelsinteressen sah sich daher das Revaler Börsen-Comité veranlaßt, am 28. October 1888, Nr. 269 und 270, folgendes gleichlautende Gesuch den Herrn Ministern der Reichsdomänen und der Finanzen zu unterbreiten:

„Auf Grund des Pkt. 2 § 1 des Allerhöchst am 5. Februar 1885 bestätigten Reichsrathsgutachtens über die Ergreifung von Maßregeln zur Verhinderung der Einschleppung der Pnylloxera nach Rußland, sind gegenwärtig vom Herrn Domänenminister, im Einverständniß mit dem Herrn Finanzminister, neue Regeln in Bezug auf die Einfuhr von lebenden Pflanzen, Früchten und Gemüsen nach Rußland aufgestellt worden, welche in Nr. 93 der „Sammlung der Gesetze etc.“ des laufenden Jahres veröffentlicht worden sind. Durch den Pkt. 1 dieser Regeln wird die Einfuhr von lebenden Pflanzen und Weintrauben in Bezug auf die Ostsee nur über die Häfen Libau, Riga und St. Petersburg gestattet, während dem Revaler Hafen dieses Recht nicht eingeräumt worden ist.

„Obgleich dem Revaler Börsen-Comité freilich nicht die Motive bekannt sind, auf Grund deren die Einfuhr von lebenden Pflanzen und Weintrauben nicht auch über das Revaler Zollamt gestattet werden konnte, so möchte es hier doch nur einige Gesichtspunkte anführen, im Hinblick auf welche es wünschenswerth und gerechtfertigt erscheint, daß die Erlaubniß der Einfuhr dieser Artikel auch auf den Revaler Hafen ausgedehnt werde.

„Das Revaler Zollamt, als ein Haupt- und Lager-Zollamt, gehört zu den Zollinstitutionen der ersten, d. h. obersten Kategorie, und es versteht sich von selbst, daß Vorrechte, welche den Zollinstitutionen zweiter Kategorie, d. h. den Zollämtern 1. Classe, wie z. B. dem Libauschen Zollamt, gewährt werden, nicht ohne besonderen Grund einer Zollinstitution der 1. Kategorie vorenthalten bleiben. Außerdem nimmt aber auch das Revaler Zollamt von allen Zollämtern des baltischen Meeres in Bezug auf den Import die erste Stelle ein, ein Umstand, welcher beweist, daß Reval der am bequemsten gelegene Hafen der Ostsee für den Importhandel ist. So wurden z. B. nach den vom Zolldepartement veröffentlichten statistischen Daten im vorigen Jahre 1887 an Waaren importirt: über St. Petersburg für 58,734,683 Rbl., Reval 64,542,373 Rbl., Riga 20,709,175 Rbl. und Libau nur 11,273,218 Rbl. Somit hat der Revaler Import denjenigen St. Petersburgs noch beinahe um 6 Mill. Rbl. überflügelt. Weiter muß noch in Berücksichtigung gezogen werden, daß ein großer Theil der bisher über Reval importirten lebenden Pflanzen und Weintrauben nicht hier am Orte verbleibt, sondern weiter nach dem Innern des Reichs, namentlich nach Moskau, transportirt wird; deshalb müßte gegenwärtig, wenn die Einfuhr über Reval verboten wird, der ganze bisher über hier importirte und für das Innere des Reichs bestimmte Theil dieser Waaren, während der Eisperre des St. Petersburger Hafens den viel weiteren und theureren Weg über Libau an ihren Bestimmungsort befördert werden. Besonders empfindlich würde das auch für die speciell für den St. Petersburger Consum bestimmten, nicht unbeden-

ten Quantitäten ausländischer Weintrauben sein, welche bei einem frühen Schluß der St. Petersburger Navigation, wie z. B. in diesem Jahre, nicht mehr über das nahe Reval importirt werden könnten, sondern einen für sie während des Frostes viel gefährlicheren weiteren Weg gehen müßten.

„Im Hinblick auf das hier Angeführte und in Anbetracht dessen, daß die neuen Regeln practisch noch nicht eingeführt sind, sondern erst mit dem 23. December a. e. in Kraft treten, erlaubt sich das Revaler Börsen-Comité Ew. hohe Excellenz mit der ganz ergebensten Bitte anzugehen, geneigtest dahin Anordnung treffen zu wollen, daß die Erlaubniß zur Einfuhr von lebenden Pflanzen und Weintrauben auch auf das Revaler Zollamt ausgedehnt werde.“

Am 28. November 1888, Nr. 11512, lief darauf vom Departement für Landwirthschaft und landwirthschaftliche Industrie des Domänenministeriums folgende Antwort beim Börsen-Comité ein:

„Auf das Gesuch vom 28. October a. e., Nr. 269, hat das Departement für Landwirthschaft und landwirthschaftliche Industrie die Ehre, das Revaler Börsen-Comité zu benachrichtigen, daß der Herr Minister der Reichsdomänen es für möglich befunden hat, die Einfuhr von lebenden Pflanzen und Weintrauben auch über den Revaler Hafen, gleichwie über Libau, Riga und St. Petersburg, zu gestatten, worüber auch bereits dem Dirigirenden Senat zur Veranlassung der erforderlichen Publication Mittheilung gemacht worden ist.“

4. Schwierigkeiten bei der Transitbeförderung von Baumwolle.

In dazu gewordener Veranlassung wandte sich das Börsen-Comité durch Vermittelung des Herrn Dirigirenden des Revalischen Zollamts am 25. November 1888, Nr. 293 mit folgendem Gesuch an das Zolldepartement:

„Bei der Transitbeförderung von Baumwolle über Reval zur Zollbereinigung in den inneren Zollämtern ist es, besonders in der letzten Zeit, oft vorgekommen, daß die von der Eisenbahn zur Transitbeladung der Baumwolle gestellten Waggons, von dem Zollamt zu diesem Zweck nicht acceptirt wurden, weil sich an denselben nicht die nöthigen Sicherheitsvorrichtungen befanden, welche durch die betreff. Zollregeln im Interesse einer sicheren Beförderung der Transitgüter per Bahn gefordert werden. Aus diesem Grunde sind in letzter Zeit erhebliche Verzögerungen in der Transitbeförderung der Baumwolle entstanden und erwachsen dem Handel dadurch empfindliche Störungen, da die Bahn nicht im Besiß der nöthigen Anzahl Waggons mit den vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen ist.

„Die Beobachtung aller derjenigen Sicherheitsvorrichtungen, wie sie durch die resp. Zollregeln für die sichere Beförderung der Transitgüter vorgeschrieben

werden, scheint bei der Transitbeförderung von Baumwolle nicht so sehr erforderlich zu sein, wie bei der Beförderung von Stückgütern in kleineren Partien; in Bezug auf Baumwolle dürften die Interessen der Krone auch bei einer weniger strengen Handhabung des Verschlusses und der Plombirung der Waggons gesichert erscheinen.

„Das Kevaler Börsen-Comité beehrt sich daher Ew. Excellenz ganz ergebenst zu ersuchen, geneigtest dem Kevaler Zollamt Vorschrift zu ertheilen, bei der Transitbeförderung von Baumwolle in die inneren Zollämter in Bezug auf den Verschuß der Waggons einige Erleichterungen zuzulassen, um dadurch weitere Verzögerung in der Beförderung dieser Waare zu beseitigen.“

Der Herr Director des Kevaler Zollamts theilte darauf dem Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 9. December 1888, N. 6840 Folgendes mit:

„In Beantwortung des Gesuchs des Kevaler Börsen-Comités vom 25. November a. e., Nr. 293, beehre ich mich dem Börsen-Comité folgendes, von mir am 7. December empfangene Telegramm des Zolldepartements mitzutheilen: „Baumwolle und Heringe können in Waggons befördert werden, welche, wenn sie auch nicht den Bedingungen des § 140 entsprechen, doch nur außerdem an jeder Waggonthür mit zwei Plomben plombirt sind. Diese Erleichterung soll für die Dauer von zwei Monaten zu Kraft bestehen.“

Das Börsen-Comité zeigte diese Verfügung den Spedituren sofort per Circulär an.

5. Ausnahme der Coupons der 4^{1/2} pCt. gegenseitigen Bodencredit-Pfandbriefe als Zollzahlung.

In Veranlassung dessen, daß das hiesige Zollamt zu Anfang des Jahres 1888 sich weigerte, die fälligen Coupons der 4^{1/2} pCt. Bodencreditpfandbriefe an Zahlungsstatt bei der Zollerlegung anzunehmen, richtete das Börsen-Comité am 15. Januar Nr. 19 folgendes Gesuch an den Herrn Finanzminister, Geheimrath N. S. Wjshnegradsky:

„Gemäß den Bestimmungen über die Conversion der 5 pCt. Pfandbriefe der russischen Gesellschaft gegenseitigen Bodencredits in 4^{1/2} procentige mit Regierungsgarantie, werden die Coupons dieser Werthpapiere von den Zollämtern in Zahlung bei der Erlegung des Zolls angenommen. Das hiesige Zollamt weigert sich jedoch, die am 2. Januar a. e. fällig gewesenen Coupons auch gegenwärtig noch, nach dem 2. Januar in Zahlung anzunehmen, indem es sich darauf beruft, daß in dem auf der Rückseite dieser Pfandbriefe befindlichen russischen Auszuge aus den resp. Conversionsbestimmungen nur von der Zahlungsannahme der „laufenden Coupons“ die Rede ist. Im Hinblick hierauf erlaubt sich nun das Börsen-Comité darauf aufmerksam zu machen, daß in dem ebenfalls auf der Rückseite befindlichen deutschen

(„fällige Coupons“), französischen („coupons échus“) und englischen („issued coupons“) Terte nur von solchen Coupons die Rede ist, deren Einlösungstermin bereits abgelaufen ist. Es ist darum anzunehmen, daß in der Redaction des russischen Tertes sich eine Ungenauigkeit eingeschlichen hat, was um so wahrscheinlicher ist, als die fälligen Coupons aller anderen Werthpapiere von den Zollämtern wohl in Zahlungsstatt angenommen worden.

„Indem das Börsen-Comité Obiges zur Kenntnißnahme Ew. hohen Excellenz zu bringen sich erlaubt, beehrt es sich Ew. hohe Excellenz zugleich ganz ergebenst darum anzugehen, dahin Anordnung treffen zu wollen, daß die fälligen Coupons der convertirten gegenseitigen Bodencreditpfandbriefe, gleich wie die fälligen Coupons aller anderen Werthpapiere von den Zollämtern als Zahlung angenommen werden.

„Eine Ausschließung dieser Coupons von der Annahme an Zahlungsstatt bei den Zollämtern würde eine erhebliche Erschwerung der Umlauffähigkeit und damit im Zusammenhange auch eine Entwerthung dieser, bekanntlich im ganzen Reiche sehr verbreiteten Werthpapiere zur Folge haben.“

Als Antwort auf dieses Gesuch theilte das Zolldepartement mittelst Schreibens vom 5. Februar 1888, Nr. 873 dem Börsen-Comité mit, daß bereits dahin Verfügung getroffen worden sei, auch die fälligen Coupons der 4 $\frac{1}{2}$ procentigen gegenseitigen Bodencreditpfandbriefe an Zahlungsstatt bei allen Zollämtern anzunehmen.

6. Aufenthalt in der Aufstellung der Zollverwiegungs- Documente.

Auf eine Eingabe der hiesigen Expediture hin richtete das Börsen-Comité am 15. December 1888, Nr. 311 folgendes Schreiben an den Herrn Dirigirenden des Revaler Zollamts:

„Das Revaler Börsen-Comité erlaubt sich Ew. Hochgeboren auf einen Uebelstand aufmerksam zu machen, welcher in wesentlichem Maße die zollamtliche Expedition der hierher importirten Waaren verschleppt und dadurch stark die Leistungsfähigkeit und den guten Ruf des Revaler Hafens in commercieller Beziehung schädigt.

„Dieser Uebelstand besteht darin, daß das hiesige Zollamt, sei es nun aus Mangel an Beamten oder aus anderen Gründen, die Controle der Verwiegungs-Documente (отвешу), deren Aufaddirung und Anheftung an die Zollangaben sehr in die Länge zieht, so daß diese Manipulationen gegenwärtig fast immer erst fünf bis sechs Tage nach der vollzogenen Verwiegung beendigt werden, während welcher Zeit die ganze Abfertigung der Waaren sistirt werden muß. Ein derartiger Zeitverlust ist nun aber gerade bei dem gegenwärtigen lebhaften Import von größtem

Nachtheil, da sich durch denselben die zu expedirenden Güter täglich mehr und mehr anhäufen und von Seiten der Kaufleute im Innern des Reichs fortwährende Klagen über die langsame Expedition der Güter in Reval einlaufen.

„Da, soviel dem Börsen-Comité bekannt, nach den resp. Zollbestimmungen nur 10 pCt. der Waaren aus jedem Transport zu controliren sind, so könnte es wohl — wie solches auch in anderen Zollämtern geschieht, arrangirt werden, daß Zollbeamte abecommandirt werden, die gleich bei der Verwiegung die gesetzlichen 10 pCt. der Waare der Controle unterziehen und daß ferner die controlirten Verwiegungs-Documente (отвѣсы) an demselben Tage noch, an welchem die Verwiegung stattgefunden, in's Zollamt geschafft und dort aufaddirt werden, so daß dieselben unbedingt bereits am nächsten Tage nach der Verwiegung den betreffenden Ausgaben angeheftet werden können.

„Das Börsen-Comité beehrt sich daher, Ew. Hochgeboren ergebenst darum zu ersuchen, wenn möglich die erforderliche Anordnung dahin geneigtest erlassen zu wollen, daß die Controle der «отвѣсы» und deren Anheftung an die Zollangaben in Zukunft nicht später als am folgenden Tage nach Beendigung der Verwiegung ausgeführt werde, da der jetzt ausgeübte langsame Modus der Waarenerpedition auf die Dauer die traurigsten Folgen für den Revaler Expeditions-handel nach sich ziehen muß.“

Auf diese Vorstellung des Börsen-Comités war bis zum Schluß des Jahres noch keine Rückantwort des Herrn Zolldirectors eingelaufen.

7. Diebstähle auf den Stückgutdampfern.

Die stets sich mehrenden Klagen über die auf den Dampfern begangenen Diebstähle bewogen das Börsen-Comité, am 24. December, Nr. 319, dem Herrn Zolldirector folgende Bitte vorzutragen:

„Die Fälle von Diebstählen auf den mit Stückgütern hier selbst anlangenden Dampfern haben sich in der letzten Zeit erheblich gemehrt und rufen, zum Schaden des Revaler Handels, fortwährend Klagen sowohl von Seiten der ausländischen Rhederei-Gesellschaften als auch der Kaufleute im Innern des Reichs hervor. Es scheint die Vermuthung nicht unbegründet zu sein, daß diese Diebstähle fast immer von den, auf den Dampfern selbst mit der Entlösung der Waaren beschäftigten Arbeitern ausgeführt werden. Deshalb wäre eine strenge Durchsuchung dieser Arbeiter bei ihrem Abgange vom Schiff sehr nothwendig, doch ist eine solche Controle seitens der Kaufleute nicht immer möglich.

„Im Hinblick hierauf beehrt sich das Revaler Börsen-Comité, Ew. Hochgeboren ergebenst darum zu ersuchen, den auf den Schiffen befindlichen Zollbesuchern

einzuschärfen, genau darauf zu achten, daß von den auf den Schiffen beschäftigten Arbeitern nichts gestohlen werde, und daß deshalb diese Arbeiter bei ihrem Weggange vom Schiff seitens der Besucher einer Durchsuchung unterzogen werden.“

8. Abcommandirung von Zollbeamten nach Reval.

Auf eine telegraphisch an den Herrn Director des Zolldepartements gerichtete Bitte des Börsen-Comités um zeitweilige Verstärkung des Stats des Revaler Zollamts, da sich gleich nach Eröffnung der Schifffahrt Ende April 1888 wegen der großen Anhäufung von Schiffen im Hafen der ständige Etat des hiesigen Zollamts zur Bewältigung der großen Arbeitslast zu klein erwies, wurden aus St. Petersburg im Ganzen nach Reval zeitweilig abcommandirt: 4 Beamte als stellvertretende Mitglieder, 6 Beamte speciell für den Hafenz- und Packhausdienst und 40 Besucher.

F. Export.

1. Der Lumpen-Export.

Bei dem Schreiben des Departements für Handel und Manufactur vom 12. Juli, Nr. 7152, wurde dem Börsen-Comité untenstehendes Circulär des Herrn Ministers des Innern vom 17. April, Nr. 1061, bezüglich des Exports von Lumpen aus Rußland, zur Mittheilung an die hiesigen Kaufleute übersandt:

„Vom Departement der Eisenbahnen war folgende Frage aufgeworfen worden: erscheinen Lumpen, bei den jetzt bestehenden Bedingungen des Transports derselben mit der Eisenbahn lose aufgeworfen, in sofern gefährlich als Quelle der Ansteckung, daß es unbedingt nothwendig erscheint, diese Bedingungen zum Schaden der Einnahme der Bahnen, zu verändern. — Nach allseitiger Beprüfung dieser Frage und Durchsicht des in dieser Sache abgefaßten Journals einer speciellen Versammlung, bestehend aus den Vertretern der Ministerien: der inneren Angelegenheiten, der Communicationen, der Finanzen und der Reichsdomänen und der mit Lumpen handelnden Kaufleute sowie der Arbeiten des VI. internationalen Congresses für Hygiene, der in Wien im Jahre 1887 u. N. auch in dieser Sache abgehalten worden war, hielt es der Medicinalrath für zweckmäßig, bei uns folgende Vorsichtsmaßregeln beim Transport, dem Sammeln, dem Handel und der Bearbeitung der Lumpen einzuführen.

- 1) Vorsichtsmaßregeln beim Import von Lumpen aus dem Auslande: Die zum Import bestimmten Lumpen, alten Kleidungsstücke, schmutziges Bettzeug, alten Kleider u. s. w. müssen vor dem Durchlassen derselben vom Auslande in den Häfen und Grenzzollpunkten im Weiseln und unter strenger Controle der Zoll- und Sanitätsautoritäten gründlich desinficirt werden.
- 2) Vorsichtsmaßregeln beim Transport von Lumpen auf den innerhalb des Reichs liegenden Communicationswegen:
 - a. Der Transport von schmutzigen Lumpen und dergl. altem Zeuge wird in gut verpackten Ballen und Säcken, deren Emballage und Bedeckungen vorher mit einer Desinfectionslösung getränkt worden, bewerkstelligt. (Siehe unten Pkt. e.)
 - b. Nur diejenigen Ballen mit Lumpen dürfen auf den Eisenbahnplattformen, auf den Landungs- und Hafenplätzen des Im- und Exports angenommen und in Waggons wie Schiffe (resp. Barken) verladen werden, welche gut gepreßt und in eine dicke Schicht von starkem Leinenzewege gewickelt sind, welche gut (ohne Unterbrechung) zusammengenäht und vollständig

mit einer Lösung von 2procentigem Glycerin-Sublimat mit Zufügung einer Lösung von 2 pCt. Weinsäure getränkt sind.

- e. Im Falle der Nichterfüllung dieser Vorsichtsmaßregel, wird es in jedem der genannten Annahmes- und Ladungspunkte von Lumpen, der örtlichen Sanitätsautorität zur Pflicht gemacht, eine Tränkung der Ballen mit einer Lösung von Sublimat vermittelt Bestreichens derselben mit einem mit der Desinfectionslösung getränkten Pinsel auf Kosten des Absenders oder Empfängers dieser Waare, vorzunehmen.
 - d. Die Ballen müssen unberührt gelassen werden und auf keinen Fall auf der Strecke zwischen dem Absand- und Empfangsorte ausgepackt werden.
 - e. Die Waggous und Schiffe (Barken) in denen Lumpen transportirt worden sind, müssen nach Ausladung derselben sorgfältig ausgewaschen und desinficirt werden (durch heißen Dampf).
- 3) Vorsichtsmaßregeln beim Sammeln, Aufbewahren und der Bearbeitung von Lumpen:
- a. Es wird untersagt, Magazine und Niederlagen von Lumpen an dicht bevölkerten Orten anzulegen, in den Centren der Bevölkerung wie auch überhaupt an allen denjenigen Orten, wo solches von den Sanitätsautoritäten als die öffentliche Gesundheit gefährdend, anerkannt werden wird.
 - b. Die Verkaufsmagazine für Lumpen, wie auch die Niederlagen, in denen Lumpen gesammelt und sortirt werden u. s. w., wie auch Orte, an denen eine Masse von schmutzigen Lumpen angehäuft und aufbewahrt werden, müssen gut gewindigt und mit Desinfectionsapparaten versehen werden nach Anweisung der örtlichen Sanitätsautorität, deren Pflicht es ist, über deren Thätigkeit Aufsicht zu führen.
 - c. Das Errichten von Magazinen, Niederlagen, Fabriken u. s. w., sowie von Orten zum Sammeln, Aufbewahren und Bearbeiten von Lumpen wird nicht früher zugelassen, als bis die locale Sanitätsautorität darüber ein Zeugniß ausgestellt, daß sämtliche bezeichneten Räumlichkeiten und Fabriken nicht mit der Gefahr einer Weiterverbreitung von ansteckenden Krankheiten drohen und allen Anforderungen dieser Regeln genügen.
 - d. Die Decken, Dielen und Wände solcher Räumlichkeiten, Magazine, Niederlagen und Fabriken müssen sorgfältig, und zwar wenigstens einmal monatlich desinficirt werden.
 - e. Das Auseinanderpacken, Sortiren und die ferneren Manipulationen mit den Lumpen in den Niederlagen und Magazinen, das Bearbeiten der Lumpen auf den Papierfabriken, Manufacturen und anderen Anstalten, müssen nach strenger Desinfection des Inhalts der losgelösten Ballen, vermittelt bis zu 100° Celsius erwärmten Wasserdampfs oder eines anderen gleichstarken ansteckungsvernichtenden Mittels, vollzogen werden.

- f. Personen, welche in Werkstätten und auf Fabriken mit Lumpen arbeiten, müssen speciell dieser Arbeit angepasste Kleider tragen und sich bei Berührung mit verdächtigen Lumpen, sorgfältig desinficiren; — beim Verlassen der Werkstätten müssen die Arbeiter ihre Kleidung wechseln, Hände und Gesicht mit einer schwachen Desinfectionslösung abwischen.
- g. Alle Arbeiter auf Papierfabriken müssen vaccinirt werden und muß die Impfung der Schutzpocken bei ihnen alle sechs Jahre wiederholt werden.
- Obiges Circulär wurde der Kaufmannschaft per Circulär zur Kenntnißnahme mitgetheilt.

2. Ursprungs-Certificate bei dem Export nach Italien.

Der hiesige italienische Consularagent, Herr E. v. Glehn, theilte dem Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 7. (19.) März 1888 mit, daß zufolge Circulärs des Königl. italienischen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten vom 8. März 1888, wegen des zwischen Italien und Frankreich nicht zu Stande gekommenen Handelsvertrages, sämtliche aus anderen Ländern nach Italien importirte Waaren mit Ursprungs-Certificate versehen sein müssen, um nicht in Differentialzölle zu verfallen, welche Waaren aus Frankreich treffen.

Das Börsen-Comité verfehlte nicht, diese Verfügung den hiesigen Exporteuren per Circulär bekannt zu geben.

3. Ermäßigung der städtischen Lastengelder für in Reval ihre Ladung completirende Dampfer.

Am 6. Juni 1888, Nr. 126, wandte sich das Börsen-Comité mit folgendem Gesuch an das Revaler Stadtamt:

„Da der Exporthandel Revals sich während der Sommermonate nur auf höchst unbedeutende Quantitäten beschränkt, welche in den seltensten Fällen zur vollen Befrachtung eines Schiffes genügen, ist die Revaler Kaufmannschaft gezwungen, zum Zwecke der Versendung ihrer Waaren in's Ausland diejenigen Gelegenheiten wahrzunehmen, wo in St. Petersburg oder Finnland befrachtete Dampfer den Revaler Hafen behufs Aufnahme von Passagieren anlaufen. Laut bestehender Verordnung sind nun derartige Schiffe nur verpflichtet, $\frac{1}{3}$ der städtischen Lastengelder zu entrichten, so lange sie keinerlei Waaren in Reval aufnehmen; sobald dieselben jedoch hier auch nur mit einem Collo beladen werden, müssen sie die Lastengelder in vollem Umfange zahlen. Die für die wenigen hier aufzunehmenden Stückgüter zu zahlende

Fracht ist aber nicht im Stande, die Dampfer für die erhöhten Hafengebühren zu entschädigen, und weigern sich in Folge dessen die Capitäne solcher Dampfer häufig, irgend welche Güter hier am Orte aufzunehmen, wodurch die hiesigen Kaufleute gezwungen werden, ihre Waaren so lange liegen zu lassen, bis sich eine volle Ladung angesammelt hat. Ganz abgesehen von den übrigen Miffligkeiten eines derartigen Exportmodus, verträgt aber nicht jede Waare ein langes Liegen und namentlich bei der jetzt aus unserer Provinz zur Ausfuhr gelangenden Butter ist ein solches Ansammeln größerer Quantitäten unmöglich. Um diese Uebelstände zu beseitigen und die hiesigen Kaufleute vor durch den Verderb der Waaren entstehenden Verlusten zu schützen, wäre es erforderlich, den erwähnten Tourdampfern zu gestatten, ohne Erhöhung des von ihnen bisher zu zahlenden Dritttheils der städtischen Lastengelder, Waaren bis zu einem bestimmten Quantum aufzunehmen, und zwar wäre hierbei nach Ansicht des Börsen-Comités die Grenze bis zu 2000 Pud = etwa 220 Tschetwert Roggen anzusetzen, falls anders die Maßregel einen factischen Nutzen gewähren soll. Daß aber die städtischen Einnahmen durch diese Vergünstigung eine Einbuße erleiden würden, ist nicht anzunehmen, da, wie gesagt, im anderen Falle die Dampfer nicht ihre Rechnung dabei finden, kleinere Waarenpartien bis zu 2000 Pud aufzunehmen und sich darauf beschränken würden, Reval nach wie vor nur behufs Aufnahme von Passagieren anzulaufen.

„Auf Grundlage des oben Gesagten richtet daher das Börsen-Comité an obl. Stadttamt die ergebnisse Bitte, dahin Anordnung treffen zu wollen, daß den hier auf ihrer Reise in's Ausland behufs Aufnahme von Passagieren anlaufenden Schiffen auch gestattet werde, Waaren bis zu 2000 Pud aufzunehmen, ohne daß diese Schiffe deshalb gezwungen wären, statt $7\frac{2}{3}$ Kop. pro Last die Lastengelder in ihrem vollen Umfange von 23 Kop. pro Last zu entrichten.“

Obigem Gesuch ist leider vom Stadttamt nicht Folge gegeben worden.

4. Berichterstattung über die Getreidepreise, Seefrachten und Affecuranzprämien.

Vom Departement für Handel und Manufacturen erhielt das Börsen-Comité vom 17. September 1888, Nr. 9239 folgendes Schreiben:

„Rechtzeitige Aufklärung über die Verhältnisse und Resultate unseres Getreide-Ausfuhrhandels ist sowohl für die Regierung, als auch für die Bevölkerung von sehr wesentlicher Bedeutung und es werden im Hinblick hierauf im „Anzeiger für Finanzen, Gewerbe und Handel“ allwöchentlich Auskünfte über die Ausfuhr der verschiedenen Getreide- und Mehlsorten über unsere hauptsächlichsten Zollämter abgedruckt. Außerdem aber erweist es sich als nothwendig, Auskünfte über Seefrachten aus den russischen Häfen nach den ausländischen Märkten und über die

Versicherungsprämien für in's Ausland ausgeführte Getreide sendungen, wie auch die Preise für Getreide an den Hafensplätzen genau zu ermitteln und, soweit möglich unverzüglich zu veröffentlichen. Da das Börsen-Comité über ein in dieser Beziehung reiches Material verfügt und in seiner Mitte Personen zählt, die an den Operationen im Getreidehandel unmittelbar betheiligt sind, beehrt sich das Departement für Handel und Manufacturen das Börsen-Comité ergebens zu ersuchen, allwöchentlich Auskünfte über die weiter unten aufgezählten Gegenstände, nach folgenden Hinweisen, mittheilen zu wollen.

„Wünschenswerth wäre es, daß die Auskünfte das erste Mal für die Woche vom 25. September bis zum 2. October eingesandt würden.

„Die Wochen werden von Sonntag zu Sonntag gerechnet, also: vom 25. September bis zum 2. October, vom 2. bis 9. October, vom 16. October u. s. w. In den einzusendenden Vorschlägen ist zu vermerken, auf welche Woche sich die in dem Vorschlage enthaltenen Daten beziehen.

„Die Frachten werden ausgeführt: in der im betreffenden Hafen angenommenen Grundeinheit (1 Ton Fett, 496 englische Pfund Weizen, 2000 Kilogramm Hafer und so weiter) oder dem Umfange nach (z. B. per Ladung (charge) Weizen), in ausländischer Valuta (z. B. so und so viel Schilling und Pence per Ton Fett, so und so viel Mark und Pfennig per 2000 Kilogramm Hafer) je nach der hauptsächlichsten Bestimmung oder Richtung aus dem betreffenden Hafen (z. B. nach London, zum Continent, nach Marseille, nach Stettin, in die Häfen der Nordsee u. s. w., oder, falls die Bestimmung unbekannt ist, auf opencharter oder ordres). Aus den Schwankungen der Frachten im Laufe der Woche, über welche berichtet wird, wird der Durchschnitt für diese Woche gezogen, doch ist hiebei, nach Möglichkeit, diejenige Quantität Getreide zu berücksichtigen, welche nach dem einen oder anderen Frachtsäge versandt wurde.

„Der Betrag der Versicherungsprämie (bestimmter Procentsatz vom Werthe der Waare) für das ins Ausland zu exportirende Getreide wird gleichfalls im mittleren Durchschnitte für die betreffende Woche berechnet. Die Versicherungsprämien werden bei jeder einzelnen Richtung angegeben, für welche vom Comité Frachtsäge mitgetheilt werden.

Die Preise werden für jeden Tag der betreffenden Woche von folgenden Getreidearten angegebenen: Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Lein- und Rapsaat. Die Angaben sind pro Pud zu machen, falls aber im Hafen Kauf und Verkauf von Getreide ausschließlich fischetwertweise stattfindet, ist bei Angabe der Preise in dieser Einheit, der Hinweis zu machen: „per Fichetwert des und des Gewichts“ (in natura). In gleicher Weise ist die Getreidesorte zu bezeichnen (Girka-Weizen, Garnowka, Samarascher, Ruffak u. s. w.), sowie die Qualität (z. B. ungedorrter, gewindigter Hafer u. s. w.), sofern dieselbe auf die Taration des Getreides von Einfluß ist. Bei Berechnung des durchschnittlichen Tagespreises

sind, soweit möglich diejenigen Quantitäten Getreide zu berücksichtigen, über welche zu bestimmten Preisen Geschäfte abgeschlossen wurden.

„Die Auskünfte über Frachten Versicherungsprämien und Getreidepreise für die verflossene Woche sollen in die nächste Nummer des „Anzeigers der Finanzen“ aufgenommen werden, entsprechend den daselbst veröffentlichten Daten über die Getreideausfuhr. Im Hinblick hierauf bittet das Departement, die erwähnten Auskünfte möglichst unverzüglich auf die Post zu befördern und zwar mit solcher Zeitberechnung, daß dieselben in Petersburg nicht später als am Freitag^{*)} der auf die Rechnungswoche folgenden Woche eintreffen.

„Zugleich hiemit bittet das Departement: 1) mitzutheilen, ob seitens des Börsen-Comités oder von privaten Firmen, von welchen namentlich und in welchen Zeiträumen, Preiscourante für den Getreidehandel und Frachtbulletins herausgegeben werden, und, falls solches seitens des Börsen-Comités geschieht, solche den zu übersendenden Auskünften anzuschließen; 2) anzugeben, ob Tabellen zur Erleichterung der Berechnung der Frachten nach der Grundeinheit und zur Umrechnung derselben auf russisches Gewicht und russische Valuta herausgegeben werden, und, wenn solches der Fall, je 2 Exemplare dieser Tabellen beizufügen.

„Endlich wäre es von sehr wesentlichem Nutzen, wenn es sich als möglich erweisen sollte, an jedem Sonnabend-Morgen telegraphisch annähernd die durchschnittlichen Frachten, Versicherungsprämien und Getreidepreise für die ablaufende Woche mitzutheilen. Diese Telegramme könnten, der Kostenersparniß halber, in vereinbarten Bezeichnungen abgefaßt werden und müßte das Börsen-Comité den Schlüssel zu diesen Bezeichnungen der Redaction „des Anzeigers der Finanzen“ gütigst zustellen; dieser Schlüssel müßte den örtlichen Verhältnissen angepaßt werden und brauchte nur die Bedingung zu erfüllen, daß er keine Veranlassung zu einer verschiedenen Deutung der Depeschen böte.

„Der Finanzminister legt dem rechtzeitigen Einsammeln aller, sich auf unseren Getreidehandel beziehenden Auskünfte eine sehr große Bedeutung bei und hat dem Departement aufgetragen, dem Comité mitzutheilen, wie er mit ganz besonderer Dankbarkeit Alles entgegennehmen werde, was seitens des Comité's geschehen sollte sowohl um die obendargelegten Wünsche zu erfüllen, als auch um das Finanzministerium überhaupt über den Getreidehandel in Reval auf dem Laufenden zu erhalten, wenn auch die Auskünfte, die das Comité mitzutheilen für nützlich befindet, über den Rahmen des vorstehenden Programms hinausgehen sollten.“

Dieser Aufforderung des Departements entsprechend, begann das Börsen-Comité darauf vom 25. September an mit der regelmäßigen wöchentlichen Bericht, erstattung über die hiesigen Getreidepreise, Seefrachten und Assuranceprämien-nachdem es zuerst die Herren Börsenmakler D. Florell, A. Brockhausen und

*) Der „Anzeiger der Finanzen“ erscheint des Sonntags.

Paul Koch, sowie die Herren Erhard Dehio und Charles Froese ersucht hatte, ihm allwöchentlich die erforderlichen Daten hierfür zuzustellen.

Ferner erging am 6. November, Nr. 11014 folgende Aufforderung des Handelsdepartements an das Börsen-Comité ein:

„Der Herr Finanzminister hat angeordnet dem Comité seinen Dank für die prompte Zustellung von Auskünften über Preise, Frachten und Prämien per Post auszudrücken und gleichzeitig das Comité zu ersuchen, allwöchentlich per Telegraph, angefangen mit nächster Woche vom 7.—12. November, nicht die Durchschnittspreise der Woche, wie das Departement unter dem 11. October gebeten hat, sondern die zuletzt zu Stande gekommenen Preise, d. h. die auf der letzten Getreidebörse notirten, mitzutheilen. Ebenso müssen in den Telegrammen nicht die Durchschnittsfrachten für die Woche, sondern die Frachten desjenigen Tages, für welchen die Getreidepreise aufgegeben werden, mitgetheilt werden.

„Hierdurch wird der Antrag des Departements vom 17. September Nr. 2939 über die Mittheilung der durchschnittlichen wöchentlichen Auskünfte über Preise, Frachten und Prämien nicht aufgehoben. Die Auslagen für die erwähnten Telegramme werden seitens des Finanzministeriums in denjenigen Terminen ersetzt werden, welche das Comité als die ihm genehmsten bezeichnen wird. Diese Telegramme müssen mit solcher Zeitberechnung aufgegeben werden, daß sie spätestens am Freitag Abend in St. Petersburg eintreffen; unter dieser Bedingung können die am Freitag entstandenen Preise aufgegeben werden.“

Nunmehr folgen genauere Angaben über die in den betr. Telegrammen zu gebrauchenden Abkürzungen. Der Schluß obbezeichneten Rescripts lautet folgendermaßen: „Gleichzeitig ersucht das Departement das Börsen-Comité ergebenst, die an der Revaler Börse geltenden Usancen für den Getreidehandel einzuschicken und brieflich folgende Fragen zu beantworten:

1. An welchen Tagen findet in Reval die Getreidebörse statt?
2. Auf welchen Tag werden sich die per Telegraph mitgetheilten Nachrichten beziehen?
3. Muß bei Berechnung der Versicherungsprämie in einem bestimmten Procentsatz vom Preise der Waare der Preis in dem Abfendehafen oder derjenige im Bestimmungshafen (London, Rotterdam etc.) in Berücksichtigung gezogen werden?
4. Wird die Umrechnung der Frachtbasis (496 engl. Pfund Weizen und 2000 Kilo Roggen) auf Rubel Weizen, Roggen, Hafer, Gerste nach den „Riga & Lower Baltic Ports freigth Rates“ (oder nach den „Riga'schen Frachttabellen“) vorgenommen, d. h. die Fracht für 1 Rub (oder eine andere Gewichtseinheit) Roggen wird 2 pCt. mehr, für 1 Rub Gerste und LeinSaat 5 pCt. mehr, und für 1 Rub Hafer 22 $\frac{1}{2}$ pCt. mehr berechnet, als für 1 Rub Weizen; oder geschieht diese Umrechnung wie in Petersburg, nach den „London and Baltic Printed Rates“, d. h. die Fracht für 1 Quarter Roggen wird 7 $\frac{1}{2}$ pCt. weniger, 1

Quarter Gerste 15 pCt. weniger, 1 Quarter Leinfaat 10 pCt. weniger und 1 Quarter Hafer 22 1/2 pCt. weniger als für die Fracht für 1 Quarter Weizen gerechnet.

„Hierbei ersucht das Departement, an einem Beispiel (angenommen, daß die Fracht nach London 2 sh. für 496 engl. Pfund Weizen und nach Stettin 16 Mark für 2000 Kilo Roggen betragen) zu erläutern, wie die Berechnung der Fracht für 1 Pud Weizen, Roggen, Hafer und Gerste geschieht:

a) Bei Anwendung der „Riga & Lower Baltic Ports Freighth Rates“, und hauptsächlich

b) bei Anwendung der „London and Baltic Printed Rates“.

„Dem Börsen-Comité ist am besten der Modus einer solchen Berechnung bekannt und deshalb hofft das Departement, hierüber eine ausführliche Antwort zu erhalten. Zugleich ersucht das Departement ergebenst, die Antwort auf die vierte Frage nicht später als zum 10. November dem Departement zugehen zu lassen.“

Hierauf antwortete das Börsen-Comité dem Departement mittelst Schreibens vom 9. November, Nr. 287 Folgendes:

„Zich zum Empfange des Schreibens des Departements vom 6. November, Nr. 11014 bekennd, beehrt sich das Nevaler Börsen-Comité dem Departement mitzutheilen, daß es den Inhalt desselben zur Kenntniß genommen hat, und demgemäß nicht nur in Zukunft regelmäßig fortfahren wird, per Post die wöchentlichen Angaben über die hiesigen Getreidepreise, die Frachten und Affecuranzprämien zuzustellen, sondern ebenso auch telegraphisch an jedem Freitag die letzten Preis- und Frachtnotirungen für Getreide nach dem im Schreiben auseinandergesetzten Programm mittheilen wird.

„Was ferner die in dem Schreiben des Departements an das Börsen-Comité gerichteten Fragen betrifft, so beehrt sich das Comité auf dieselben Folgendes zu erwidern:

„Ad 1) In Neval werden keine regelmäßigen Börsenversammlungen zum Abschluß der Getreidegeschäfte abgehalten, weil die Zahl der hiesigen Getreideexporteure eine zu geringe ist. Vor einigen Jahren wurde seitens des Börsen-Comités ein Versuch zur Abhaltung regelmäßiger Börsenversammlungen gemacht, doch stellte sich bald in der Praxis heraus, daß das Bedürfniß hierzu nicht vorhanden war, welches augenblicklich noch weniger vorliegt, nachdem seit bald drei Jahren in Neval ein allgemeines Telephonnetz existirt, mit welchem alle Comptoire verbunden sind. Die Börsenmakler und Schiffsagenten besuchen täglich die Comptoire der einzelnen Exporteure und vermitteln auf diese Weise die Getreidegeschäfte.

„Ad 2) Die von dem Börsen-Comité mitzutheilenden telegraphischen Nachrichten werden sich auf den Freitag einer jeden Woche beziehen.

„Ad 3) Die Versicherung des Getreides wird, falls nicht ausdrücklich etwas Anderes verabredet worden ist, auf den Werth der Waare „frei an Bord“, d. h.

auf den nach dem Verkaufspreise sich herausstellenden Betrag nach Abzug der im Bestimmungshafen zu zahlenden Fracht, und mit einem usancemäßigen Zuschlag von 3 pCt. bis 5 pCt. abgeschlossen.

„Ad 4) Die Befrachtungen auf Getreide werden im Revaler Hafen für die Nordsee und den Canal nach den London and Baltic Printed Rates und für die Ostsee auf Basis von 2000 Kilo geschlossen, wobei Weizen, Roggen, Grütze, Erbsen und LeinSaat gleiche Fracht, Gerste und Buchweizen jedoch 5 pCt. mehr, Hafer 20 pCt mehr und Haussaat 10 pCt. mehr Fracht zahlen.

So würde sich nach den „London and Baltic Printed Rates“, bei einem Frachtsatz nach London von 2 Shilling für 496 englische Pfund Weizen, die Fracht für 1 Pud stellen wie folgt:

1 Pud Weizen	1 ⁴ / ₅ pence
1 „ Roggen	1 ¹³ / ₂₀ „
1 „ Hafer	2,1 „
1 „ Gerste	1 ⁹³ / ₁₁₁ „

und auf Basis von 2000 Kilo Roggen, würde, bei einem Frachtsatz von 16 Mark für 2000 Kilo nach Stettin, sich die Fracht für 1 Pud wie folgt stellen:

1 Pud Weizen	13,1 Pfennige
1 „ Roggen	13,1 „
1 „ Gerste	13,75 „
1 „ Hafer	15,7 „

„Endlich beehrt sich das Börsen-Comité beifolgend 1 Exemplar der nur in deutscher Sprache edirten Revaler Börsen-Usancen und der in russischer Sprache herausgegebenen „Правила Ревельской биржи относительно покупки и продажи хлебного зерна“ zu übersenden.“

G. Drakwesen.

Verlegung der Heringswrake aus der Innenstadt.

Das Nevaler Stadtamt richtete am 18. November 1888, Nr. 1904 folgende Aufforderung an das Börsen-Comité:

„Indem das Stadtamt obigem Börsen-Comité das Schreiben des Ehstl. Gouverneurs vom 8. November a. e., Nr. 2530 nebst einem beigegeführten Protocoll betr. die Verlegung der jetzigen städtischen Fischwrake auf einen anderen außerhalb der Stadt belegenen Platz, im Anschlusse übersendet, beehrt es sich hieran die ergebenste Bitte zu knüpfen, das Börsen-Comité wolle es geneigtest nicht unterlassen, dem Stadtamt in dieser Angelegenheit eine gutachtliche Meinungsäußerung zukommen zu lassen.“

Das qu. Protocoll lautet, soweit es sich auf die Heringswrake bezieht, folgendermaßen:

„Am 2. October dieses Jahres 1888 bewerkstelligten wir Endesunterzeichneten, der Gehilfe des Ehstländischen Medicinalinspectors Antonow, der stellvertretende Stadtarzt Iljin und der Pristaw des VI. Stadttheils Brjinsky, eine Besichtigung der der Stadt gehörigen, an der Neugasse befindlichen beiden Höfe, auf denen die hierher importirten gesalzenen Fische zum Verkauf und Weiterverkauf ins Innere des Reichs gewrakt werden. Die vorgenommene Wrake besteht darin, daß aus den Heringsfässern die Lake abgegossen und die Fische sortirt werden, wobei die untauglichen und verdorbenen Fische auf die Erde geworfen werden; darauf werden die Fässer bis oben mit Fischen aus anderen Fässern wieder vollgefüllt, die abgegossene Lake wird von Neuem ausgegossen, worauf die Fässer festgemacht und mit Marken versehen werden. Diese beiden Höfe stellen einen ziemlich umfangreichen, mit Steinen gepflasterten, umzäunten Platz dar, der theils verdeckt und gebielt ist. Zur Zeit der Besichtigung befanden sich daselbst einige Tausend Faß. Am Ende des Hofes befindet sich ein offener Canal zum Abfließen der ausgegossenen schmutzigen Lake und der weggeworfenen Fische. Da wir bei einer Temperatur unter 0° besichtigten, war keine Ausdünstung von den weggeworfenen Fischen und der ausgegossenen Lake wahrnehmbar, aber unzweifelhaft muß eine solche bei einer warmen Temperatur im Sommer existiren, wo die Zersetzung der organischen Substanzen sehr rasch vor sich geht, und deshalb wird auch ein übler Geruch, gemäß den Erklärungen der Polizei, nicht nur auf diesen beiden Höfen, sondern auch in der Nähe des Canals empfunden, der durch bewohnte und mit großen Gebäuden bebante Straßen geht.“

Auf Grund dieses Protocolls beantragte nun der Herr Gouverneur bei der Stadt eine Verlegung der Heringswrafe außerhalb der Stadt bereits zum Frühjahr 1889.

Das vom Börsen-Comité abgegebene Gutachten lautete folgendermaßen :

„In ergebener Beantwortung des Schreibens obl. Stadtamts d. d. 18. November a. e. Nr. 1904 betreffend die vom Ehstländischen Gouverneur beantragte Verlegung der städtischen Heringswrafe beehrt sich das Revaler Börsen-Comité Folgendes zu erwidern :

„Es dürfte sich empfehlen, den Herrn Gouverneuren in einer Vorstellung darauf aufmerksam zu machen, daß eine Verlegung der Heringswrafe aus den bisher von ihr eingenommenen Räumlichkeiten an der Neugasse im gegenwärtigen Zeitpunkte und, wie der Herr Gouverneur solches wünscht, zum Frühjahr 1889 im Interesse des Handels durchaus nicht rathsam und praktisch auch nicht durchführbar erscheint. Wenn in dem betref. Protocoll über die Besichtigung der Heringswrafe von einer Gefahr die Rede ist, welche sich im Sommer durch die starke Zerfetzung der aus der Wrafe weggeworfenen organischen Substanzen und den dadurch entstehenden üblen Geruch für die in der dortigen Umgebung lebenden Einwohner bildet, so dürfte eine solche Gefahr, wenn sie überhaupt vorhanden, doch übertrieben geschildert worden sein. Die Heringswrafe besteht an ihrem jetzigen Orte bereits seit langen Jahren, und es ist niemals bekannt geworden, daß durch den aus derselben ausströmenden Geruch Krankheiten oder irgend welche Epidemien entstanden sein sollten. Es ist ferner in dem erwähnten Protocoll unrichtig dargestellt, daß die bei der Wrafe als untauglich cassirten Heringe auf die Erde resp. in den Abzugscanal geworfen werden und daselbst der Zerfetzung anheimfallen. Die cassirten Heringe werden im Gegentheil in Tonnen geworfen und später in Gegenwart der Zollbeamten auf offenem Meere der Vernichtung preisgegeben, d. h. versenkt. Von der Heringslake fließt auch nur ein geringer Theil durch den Abzugscanal in die unterirdische Cloake und wird von dort weiter ins Meer geleitet, der größte Theil der Lake wird wieder zum Vollfüllen der gewrakten Tonnen verwandt. Ein zwingender Grund zur augenblicklichen Verlegung der Heringswrafe außerhalb der Stadt scheint daher nicht vorhanden zu sein.

„Trotzdem soll aber nicht geleugnet werden, daß im Allgemeinen eine Verlegung der Wrafe aus den jetzigen Räumlichkeiten an einen günstiger gelegenen Ort wohl wünschenswerth wäre und ist auch das Börsen-Comité dieser Frage bereits öfters nähergetreten. Als vorzüglich zu diesem Zwecke würde sich ein Theil des auf der Südseite des neuen Bassins belegenen großen Ladeplatzes eignen. Bei Anlage eines Gebäudes für die Heringswrafe muß vor Allem darauf Bedacht genommen werden, daß dasselbe nicht zu weit von den Anlegeplätzen der Schiffe entfernt ist und andererseits auch wieder mit den Schienengeleisen der Bahn leicht erreicht werden kann. Würde solches nicht berücksichtigt, die Heringswrafe sogar vielleicht weit außerhalb der Stadt verlegt werden, so würde in Folge der dadurch erhöhten

hiesigen Plazspesen der ganze Import von gesalznen Fischen, wie solches gegenwärtig schon bei einem Theil desselben der Fall ist, sich von Reval fortziehen und die Stadt dadurch eine nicht unwesentliche Einbuße in den Einnahmen aus der Waarenprocentstener erleiden. Die eben als nothwendig angeführten Bedingungen zur Anlage einer Heringswrake treffen nun bei dem Plaz auf der Südseite des neuen Bassins, vorausgesetzt daß derselbe durch Schienengeleise mit der Bahn verbunden wird, in vorzüglicher Weise zusammen und hat daher das Börsen-Comité bei seinen vielfachen Bemühungen zur Erlangung jenes Plazes auch immer die eventuelle Verlegung der Heringswrake dorthin im Auge behalten. Da jedoch die Frage, ob jener Plaz der Stadt oder der Krone als Eigenthum zuzusprechen sei, und ebenso auch diejenige, wie und wem derselbe zur Exploitation übergeben werden soll, noch immer nicht entschieden ist, so dürfte nach Meinung des Börsen-Comités vor Regelung dieser höchst wichtigen Angelegenheit auch nicht an eine Verlegung der Heringswrake gegangen werden, und wäre es nöthig, auch speciell hierauf die Aufmerksamkeit des Herrn Gouverneurs zu lenken. Wenn derselbe jedoch trotzdem auf eine sofortige Verlegung der Wrake bestehen sollte, so dürften sich als geeignete Plätze zum Bau derselben der Plaz in der Nähe der Theerküche am Hafen, oder der Plaz zwischen dem Clahillschen und Manerschen Canale empfehlen, wo außerdem auch mit Leichtigkeit bequeme Abflüsse für die überreichende Heringslake hergestellt werden könnten.“

Nachdem im Frühjahr 1889 seitens des Stadtamts mehrere nothwendige Reparaturen an der Heringswrake vorgenommen worden sind, hat auch Weiteres über die Verlegung derselben nicht mehr verlautet.

H. Justizwesen.

Temporäre Regeln für die Verhandlung von Handelsfachen bei den Bezirksgerichten.

Im Anfange des Jahres 1888 ging dem Börsen-Comité die Mittheilung zu, daß der Gesetzentwurf über die Einführung der Justizreform in den Baltischen Gouvernements im Justizministerium vollendet und dem Reichsrathe zugegangen sei.

Das Justizministerium war dem Vernehmen nach der Conservirung resp. Constituirung besonderer Commerz-Gerichte völlig abgeneigt und hielt es für genügend die Handelsfachen den ordinären Civilgerichten zu überlassen und nur temporäre Bestimmungen für die Verhandlung der Handelsfachen zu erlassen, welche ein beschleunigteres Verfahren und einige anderweitige Erleichterungen bezwecken. Das Börsen-Comité muß sich versagen diese Regeln hier in extenso wiederzugeben, und muß sich darauf beschränken nur die Eingabe mitzutheilen, welche es in dieser Angelegenheit den Herrn Ministern des Innern und der Finanzen überreichen ließ. Sie lautet:

„Im Juli a. pr. hatte das Revaler Börsen-Comité die Ehre, Ew. Hohen Excellenz eine Denkschrift betreffend die Creirung von besonderen Commerzgerichten bei der bevorstehenden Einführung der Justizreform in den Ostseeprovinzen zu überreichen. Das Revaler Börsen-Comité petitionirte damals, gleichwie die Börsen-Comités der übrigen baltischen Hafenstädte, um die Errichtung von besonderen Commerzgerichten in den größeren Hafenstädten der Ostseeprovinzen nach dem Muster der bereits in verschiedenen Städten des Reichs bestehenden, oder doch zum Wenigsten um die Gründung von besonderen Abtheilungen bei den Bezirksgerichten für die Verhandlung von Handelsstreitigkeiten. Wie das Börsen-Comité nunmehr erfahren hat, ist jedoch in dem beim Reichsrath eingebrachten Project des Herrn Justizministers dieses Gesuch nicht berücksichtigt worden und sollen in Zukunft in den Ostseeprovinzen alle Handelsstreitigkeiten auf allgemeiner Grundlage von den Friedensrichtern resp. Bezirksgerichten unter Berücksichtigung besonderer temporärer Regeln verhandelt werden.

„Das Revaler Börsen-Comité sicht in der Entscheidung dieser Angelegenheit eine so wichtige principielle Frage für die Entwicklung des zukünftigen Handelslebens in den Ostseeprovinzen, daß es sich die Freiheit zu nehmen wagt, Ew. Hohe Excellenz nochmals mit derselben zu belästigen. Es muß dabei auf seinem bereits früher gekennzeichneten Standpunkt beharren, daß es die Errichtung von besonderen

Commerzgerichten oder doch wenigstens von besonderen Abtheilungen für die Verhandlungen von Handelsstreitigkeiten bei den Bezirksgerichten unter Hinzuziehung von stimmberechtigten Mitgliedern aus dem Kaufmannsstande als durchaus unerlässlich für eine sachliche Rechtsprechung in Handelsfachen hält. Die Verhandlung von Handelsstreitigkeiten auf allgemeiner Grundlage durch die Bezirksgerichte muß dagegen als den Interessen des Handels zuwidergehend bezeichnet werden. Die Gründe, welche das Börsen-Comité zu einer solchen Auffassung der Sachlage bewegen, sind bereits in der früheren Eingabe an Ew. Hohe Excellenz, von welcher das Börsen-Comité sich anbei noch eine Copie beizulegen beehrt, dargelegt.

„Indem das Börsen-Comité sich der Hoffnung hingiebt, daß es ihm gelingen wird, Ew. Hohe Excellenz von der Dringlichkeit und praktischen Nothwendigkeit seiner Bitte zu überzeugen, erlaubt es sich zu gleicher Zeit nochmals Ew. Hohe Excellenz ganz ergebenst darum anzugehen, bei den bevorstehenden Verathungen über die Einführung der Justizreform in den Ostseeprovinzen Ihren vielvermögenden hohen Einfluß für die Creirung von besonderen Commerzgerichten in den größeren Handelsstädten der Ostseeprovinzen, und so namentlich auch in Reval, oder doch für die Errichtung von besonderen Abtheilungen bei den Bezirksgerichten für die Verhandlung von Handelsstreitigkeiten, in denen auch Personen aus dem Kaufmannsstande als ständige stimmberechtigte Mitglieder zu fungiren hätten, geltend zu machen. Sollte jedoch wider Erwarten die Verwirklichung dieses Wunsches des gesammten Kaufmannsstandes der Ostseeprovinzen nicht möglich werden, so wären zum Wenigsten die vom Herrn Justizminister in seiner qu. Eingabe an den Reichsrath zur Einführung geplanten temporären Regeln für die zukünftige Verhandlung von Handelsstreitigkeiten in den Bezirksgerichten der Ostseeprovinzen, nach Meinung des Börsen-Comités in einigen Punkten einer Modification zu unterwerfen.

„In Bezug auf die in Rede stehenden temporären Bestimmungen erlaubt sich daher das Revaler Börsen-Comité Folgendes ganz ergebenst in Vorschlag zu bringen:

„Ad Pkt. 3. Die Fassung scheint keine ganz klare und passende zu sein und dürfte nach Ansicht des Börsen-Comités besser folgendermaßen lauten: „Die im Art. 221 der Civilproceß-Ordnung enthaltene Bestimmung wird auf Klagen wider alle Kaufleute ausgedehnt, welche und so weit sie durch ständig an einem andern Orte wohnhafte Repräsentanten, oder mittelst einer generellen Vollmacht zum Handelsbetrieb autorisirte Bevollmächtigte Verträge abgeschlossen haben.“

„Ad Pkt. 4. Die im Pkt. 4 projectirte Abweichung von den in der Civilproceß-Ordnung festgesetzten allgemeinen Bestimmungen involvirt eine große Härte gegen den Beklagten. Wenn den Kaufleuten, welche an ihrem nur zeitweiligen Aufenthaltsorte in Grundlage des Art. 206 der Civilproceß-Ordnung gerichtlich belangt werden, das nach Art. 207 *ibid.* gewährte Recht zur Bitte um Ueberweisung der Sache an das Gericht ihres bleibenden Wohnorts entzogen werden sollte, dürften sich bald Leute finden, die die Ausnutzung einer solchen gesetzlichen

Bestimmung zu einem förmlichen Gewerbe erhöhen in der Art, daß sie gegen alle nur zeitweilig an einem fremden Orte sich aufhaltenden Kaufleute unmittelbar vor ihrer Abreise Klagen auf geringfügige Summen anbrächten, in der gewiß meist mit Erfolg gekrönten Absicht, daß der in der Abreise begriffene Kaufmann lieber ein kleines Opfer bringen, als sich am fremden Orte auf eine Klage einlassen, alle damit verbundenen Weiterungen und Schritte erledigen und hierdurch seine Abreise hinauschieben wird. Aus demselben Grunde empfiehlt es sich, den Art. 210 unverändert in Kraft zu belassen, da die in demselben enthaltene Härte durch den nachfolgenden Art. 211 beseitigt wird, letzterer aber in Wegfall kommen müßte, falls, wie im Pkt. 4 der „temporären Bestimmungen“ projectirt, die Ueberweisung der Klage an das Gericht des beständigen Wohnorts des Beklagten, von dem Einverständniß des Klägers abhängig gemacht wird.

„Ad Pkt. 12. Dieser Punkt stellt es dem Ermessen des Gerichts anheim, in denjenigen Fällen, wo die Handlungsbücher des Klägers nicht mit denjenigen des Beklagten übereinstimmen, sonst aber die Bücher beider Parteien ordnungsmäßig geführt sind, je nach Umständen entweder die Bücher der einen Partei für glaubwürdiger zu halten als die der andern und darauf die Entscheidung zu gründen, oder aber die Handelsbücher gar nicht als Beweismittel anzunehmen. Das Börsen-Comité ist der Ansicht, daß die Alternative die Bücher der einen Partei für glaubwürdiger zu halten als die der andern, wenn dieselben sonst ordnungsmäßig geführt sind trotzdem aber nicht mit einander übereinstimmen, in keinem Falle dem Ermessen des Gerichts anheimgestellt bleiben darf, da sonst dasselbe leicht in seiner Beurtheilung der Beweismittel durch persönliche Motive beeinflusst werden könnte und die durchaus erforderliche strenge Objectivität des Rechtspruches nicht genügend gewahrt werden würde. In Fällen, wie den hier angeführten, dürften die Handlungsbücher überhaupt nicht als Beweismittel angenommen werden, und müßte die Entscheidung der Klage auf andere, durchaus glaubwürdige und unantastbare Beweise gegründet werden. Der betreffende Pkt. 12 der „temporären Bestimmungen“ müßte daher nach Ansicht des Börsen-Comités dementsprechend modificirt werden, und also lauten: „Falls die Handlungsbücher des Klägers nicht mit denen des Beklagten übereinstimmen, im Uebrigen aber ordnungsmäßig geführt sind, dürfen die Handlungsbücher überhaupt nicht als Beweismittel angenommen werden, und muß die Entscheidung der Sache auf andere glaubwürdige und unantastbare Beweise gegründet werden.“

I. Anhang.

Cassen-Bericht

des Revaler Börsen-Comités pro 1888.

	Rbl.	Rop.	Rbl.	Rop.
Einnahmen.				
An Saldo vom Jahre 1887			4093	—
„ Subvention der Stadtverwaltung			6500	—
„ Beiträgen von der Kaufmannschaft			1707	—
„ Zinsen			199	50
„ eingegangenen Eisingskosten			1670	25
			14169	75
Ausgaben.				
Per Gage den Lehrern der Handelsclasse, Bücher zc.	1664	91		
„ Subvention an das baltische Polytechnicum . .	100	—		
„ „ „ die Baltischp. Seemannschule	200	—		
„ „ „ „ Gesellschaft zur Rettung „ Schiffbrüchiger	100	—		
„ Miethe für die Canzellei des Börsen-Comités . .	600	—		
„ Gage des Secretärs und Jurisconsults	2100	—		
„ „ und Gratification der Diener	200	—		
„ telegraphische Coursberichte	300	—		
„ Druck des statistischen Handelsberichts	550	—		
„ „ „ Rechenschaftsberichts d. Börs.-Com.	335	—		
„ Aufertigung der Exportlisten	50	—		
„ Gratification an den Hafencapitän	100	—		
„ „ „ „ Hafenaufsicher	75	—		
„ Translate, Abschriften zc.	290	—		
„ Gage des Statistikers u. Ausgaben desselben . . .	1897	91		
„ Telephonabonnement	100	—		
„ Stempelmarken	651	60		
„ Eisingskosten	1843	20		
„ Canzleiausgaben, Druckkosten	185	70		
„ Inserate, div. Unkosten, Depeschen zc.	603	77		
„ Beitrag zur Anschaffung von zwei Feuer- hähnen an der Hafenstrasse	524	45		
„ Aufertigung von Plänen	75	—	12646	57
„ Saldo zum 1. Januar 1889			1523	18
			14169	75

Budget

des Revaler Börsen-Comités pro 1889.

	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Einnahmen.				
An Saldo vom Jahre 1888			1523	18
" Subvention der Stadtverwaltung			6500	—
" Beiträgen von der Kaufmannschaft			1800	—
" " zu den Eisungsarbeiten			1000	—
" Extra-Einnahmen und Zinsen			200	—
			11023	18
Ausgaben.				
a. Ordentliche Ausgaben.				
Per Unterhalt der Handelsclasse	1700	—		
" Subvention an das baltische Polytechnicum	100	—		
" " " die Baltischporter Semannsschule	200	—		
" " " die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger	100	—		
" Gage des Secretärs und des Jurisconsults	2100	—		
" Unterhalt der Canzlei und Vorlagen	700	—		
" Miete des Locals des Börsen-Comités	600	—		
" Gage und Gratification der Diener	200	—		
" telegraphische Coursberichte	300	—		
" Telephonabonnement	100	—		
" statistische Arbeiten	2000	—		
" Druck der Handelsberichte zc.	850	—	8950	—
b. Außerordentliche Ausgaben.				
Per Eiskosten im Frühjahr und Winter	2000	—		
" unvorhergesehene Ausgaben	73	18	2073	18
			11023	18

