TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

RIGAER

Handels-Archiv.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

1899.

Heft I.

Bibliothek der universität Dorpatensis

Riga 1899.
R. Ruetz Buchdruckerei, Domplatz Nr. 11/13.

Rigaer Handels-Archiv.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

1899.

Herausgegeben vom Rigaer Börsen-Comité unter der Redaction des Secretairs desselben

M. v. Reibnitz.

Дозволено цензурою. Рига, 11 Марта 1899 г.

Inhalt.

Pag.

I. Handels- und Schiffsabgaben.

1. Erhebung der Procentsteuer vom Werthe des Ex- und Imports... 1
   a. Regulirung der Abgaben-Tabellen 1
   b. Abänderung der Grundlagen der Erhebung und Verausgabung der Handels- und Schiffsabgaben 2
2. Revision der Handels- und Gewerbesteuer-Gesetzgebung 2

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

3. Hafenbauten:
   a. Die Seedämme 5
   b. Die Düna-Regulirungsbauten 6
      aa. Neubauten 6
      bb. Remontearbeiten 8
      cc. Vertiefung des Wasserweges in der sog. „Rothen Düna“.... 8
      dd. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung 8
      ee. Die für 1899 in Aussicht genommenen Hafenbauten 9
   c. Die Projecte zur Verbesserung der Dünamündung..... 9
   d. Der Ausbau des Andreasholmes 9
   e. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna“ 10
   f. Vergrösserung des Gebiets des Rigaschen Handelshafens..... 11
4. Der Baggerbetrieb:
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1899 11
   b. Der Baggerapparat und die Dampfer des Börsen-Comités..... 16
5. Versicherung der Dampfer und Bagger:
   a. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Explosion..... 18
   b. Versicherung des Dampfers „Hercules“ gegen Seegefahr 19
6. Hebung gesunkener Böte und gesunkener Hölzer 19
7. Ballastloschwesen:
   a. Bestimmung der Ballastloschplätze 21
   b. Ballastloschung 22
8. Maassregeln gegen die Verunreinigung des Fahrwassers in Mühlgraben 22
9. Winterhafen:
   a. Frequenz 22
   b. Feuerlöschwesen..... 22

Pag.

c. Stellung der Festungsverwaltung von Ustj-Dwinsk zum Winterhafen 23
d. Verpachtung eines Platzes zu Kohlenlagern 23
e. Telephonische Verbindung mit dem Winterhafen 24
10. **Der Mühlgrabener Hafen:**
Schiffsbewegung im Jahre 1898 25
11. **Der Bolderaa-Hafen:**
Schiffsbewegung im Jahre 1898 25
12. **Die Navigationsschule:**
a. Wirksamkeit 26
b. Unterricht und Lehrkräfte 26
c. Die Maschinisten- und Heizer-Abtheilung 26
d. Verschiedene die Navigationsschule betreffende Angelegenheiten .. 27
13. **Die Schifferkasse** 28
14. **Die Seemannskasse** 28
15. **Seemannshaus:**
a. Frequenz 28
b. Verschiedene Anordnungen 29
c. Fallen des Zeitballs 30
d. Wladimir-Maria-Stiftung 30
16. **Verpflegung kranker Seeleute** 30
17. **Kirchliche Versorgung von Seeleuten** (Anlage eines Seamens-Room) 31
18. **Schwimmdock** 34
19. **Rigaer Patent-Slip-Dock** 43
20. **Bolderaa-Maschinenfabrik** 43
21. **Compass-Regulirungs-Station** 43
22. **Meteorologische und Pegelbeobachtungen:**
a. Meteorologische Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk 44
b. Pegelstationen in Riga und Ustj-Dwinsk 44
c. Sturmwarnungen 45
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa 46
23. **Eisgangsbeobachtungen** 46
24. **Eisbrecher** 47
25. **Anlage eines neuen Winterhafens bei der Stadt** 50
26. **Vertheilung der Ladeplätze am Stadtkai** 54
27. **Verwerthung der Wasserkraft der Düna** 54
28. **Das Lootsen-Amt** 62
29. **Küstenbeleuchtung** 63
30. **Hebung der Handelsschifffahrt in Russland** 64
31. **Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna** 68
32. **Verbesserungen im oberen Laufe der Düna und Remonte der Anlagen im Beresina-System** 69

III. Telegraphenwesen.

33. **Der Riga-Bolderaa-Telegraph** 71
34. **Telegraphen-Verbindung mit Domesnäs** 71
35. **Telegraphenstation in der Börse** 77

IV. Postwesen.

36. **Vergünstigte Beförderung von Postpacketen (collis postaux)** 80

V. Eisenbahnwesen.

37. **Die Abtheilung des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten** 85

Pag.

38. Conferenzen in Eisenbahn-Angelegenheiten 88
39. Eisenbahntarife im Jahre 1898 99
40. Der Tarif für die Beförderung von Getreide 100
41. Tarif der Bahnen der I. und II. Gruppe 105
42. Der Nordisch-überseeische internationale Verkehr 107
43. Der Tarif für die Beförderung von Flachs- und Hanfwaaren 109
44. Neueingeführte, abgeänderte Tarife 110
45. Verschiedene Verordnungen über die Beförderung von Waaren auf den Eisenbahnen 111
46. Entwickelung des Eisenbahnnetzes durch Eröffnung des Verkehrs auf neuen Bahnen und Theilstrecken, sowie durch im Bau befindliche und concessionirte Bahnen 113
47. Eröffnung von Stationen 117
48. Schliessung von Stationen 118
49. Umbenennung von Stationen 118
50. Eröffnung von Lagerhäusern zur allgemeinen Benutzung 119
51. Die Riga-Oreler Elsenbahn:
    a. Umbau der Güter- und Passagier-Stationen in Riga 120
    b. Verschiedene mit der Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn stattgehabte Verhandlungen 139
    c. Umbau der Station Alexandershöhe 147
52. Eisenbahn Riga-Bauske-Kowno resp. Wilna 148
53. Schmalspurbahn Moiseküll-Riga 148

VI. Zollwesen.

54. Entwurf eines neuen Zollustaws 150
55. Erweiterung des Zollrayons 167
56. Erhöhung der Niederlagssteuer für im Zollrayon lagernde Waaren 169
57. Beseitigung der Privatspediteure 172
58. In Zoll-Entrepôt liegende Waaren 173

VII. 59. **Bankangelegenheiten** 175

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

60. Der Börsen-Speicher 176
61. Die Central-Waaren-Dépôts-Speicher 176
62. Der Rigaer Elevator 177

IX. Das Export-Geschäft.

63. Das Holzgeschäft:
    a. Die Holzflössung auf der Düna 180
    b. Schädigung der Holzhändler durch den Sturm am 1. und 2. December 188
    c. Trennung der Holz ladenden von den Kohlen löschenden Schiffen 189
64. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft:
    a. Haftpflicht der Eisenbahnen für das Gewichtsmanco bei Getreidesendungen 190
    b. Conferenz der Mehlindustriellen zu Riga 195
65. Das Flachs- und Hanf-Geschäft 196

X. Import.

66. Erhebung der Niederlagssteuer auf den Uferplätzen ausserhalb des Zollrayons 197
67. Das Salzgeschäft 201

Pag.

XI. 68. Das Fabrikwesen 202

XII. Die Handelsämter.
69. Pensionen der Handelsbeamten und Entschädigung derselben für ungewrakt verschiffte Waaren 202
70. Der Rigaer Börsen-Artell 203

XIII. Handelsgesetzgebung.
71. Errichtung von Auskunftsbureaux 208
72. Regelung der Kaufgeschäfte mit verfristeter Zahlung 211

XIII. 73. Die Börsen-Usancen 216

XIV. 74. Der Kaufmännische Verein 216

XV. Börsen-Angelegenheiten.
75. Neue Börsen-Ordnung 219
76. Designirung von Sachverständigen 223
77. Die Krönungsstiftung vom 14. Mai 1896 223

XVI. Unterrichtswesen.
78. Das Rigasche Polytechnische Institut 225
79. Die Bolderaasche Volksschule 226
80. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins 226
81. Die Germannsche Schule 226
82. Einrichtung von siebenclassigen Commerzschulen in Riga 227

XVII. 83. Die Leopold Neuscheller-Stiftung 229

XVIII. 84. Darbringungen zu wohlthätigen Zwecken 229

XIX. 85. Betheiligung an Ausstellungen 229

XX. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.
86. Handelsstatistik 230
87. Das Rigaer Börsenblatt 232
88. Industrie-Zeitung 233
89. Handels-Archiv 233

Besondere Beilagen.

A. Ueber die zollfreie Einfuhr von Seeschiffen aus dem Auslande und den Zoll für Binnenschiffe 235
Circulair des Zolldepartements an die Zollämter des Baltischen und Schwarzen Meeres 236
Circulair des Zolldepartements 237
Bekanntmachung des Herrn Livländischen Gouverneurs 238
Reglement für die zollfreie Einfuhr von Ankern, Ketten und Drahttauen ... 239
B. Ortsstatut für die Wohleinrichtung des Holzhafens im Rigaschen Hafen 241
Ueber die Bestätigung der Beschreibung der Grenzen des Rigaschen Handelshafens 249
C. Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1899 251
Rechenschaftsbericht des Rigaer Börsen-Comités über Einnahmen und Ausgaben pro 1898 257
Budget des Rigaer Börsen-Comité pro 1899 271
Ergänzungsbudget pro 1898 277

Jahresbericht

des

Rigaer Börsen-Comités über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt im Jahre 1898 entwickelte Thätigkeit.

I. Handels- und Schiffsabgaben.

I. Erhebung der Procentsteuer vom Werthe des Ex- und Imports.

a. Regulirung der Abgabentabellen.

Beim Schreiben vom 3. Juni sub Nr. 458 übersandte das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben dem Börsencomité ein Gesuch der hiesigen Exportfirma Gustav Becker um Reduction der Handelsabgaben für den Butterexport. In diesem Gesuch führte die genannte Firma aus, dass den vielen Erleichterungen, welche die Regierung durch billige Fracht, schnelle Beförderung, Stellung von Kühlwagen, frachtfreien Rücktransport leerer Buttergefässe u. s. w., der sibirischen Butterausfuhr gewährt habe, die hohen hiesigen Stadtabgaben von $4^1/_2$ Kop. pro Pud schroff gegenüber ständen. Die Versuche, den Export sibirischer Butter über Riga zu lenken, scheinen allen Erfolg zu haben, die Beibehaltung der ausserordentlich hohen Stadtabgaben aber würde nur dahin führen, diesen Theil des Rigaer Exports in der weiteren Entwickelung zu hemmen und wieder mehr nach Reval und St. Petersburg zu verlegen, welche ohnehin den Productionsorten näher gelegen wären. Die genannte Firma bat daher um Ermässigung der Abgabensätze mindestens bis zur Höhe der Revaler und Petersburger Sätze.

Der Börsencomité erklärte sich in seinem Schreiben vom 16. Juni sub Nr. 484 mit der beantragten Herabsetzung der Handelsabgaben für exportirte Butter auf $^3/_4$ Kop pro. Pud einverstanden, worauf diese Herabsetzung erfolgte und damit die gewünschte Parität zwischen Riga, Reval und St. Petersburg hergestellt wurde.

Eine weitere Abänderung der bisher geltenden Abgabentabellen ist für das Jahr 1899 nicht beantragt worden und es verbleiben demnach auch für das Jahr 1899 die im Jahre 1894 (Handelsarchiv Jahrgang 1895

Heft II Seite 344 u. ff.) neu bearbeiteten und in den Jahren 1895, 1896 und 1897 in Einzelbestimmungen nur wenig abgeänderten Abgabentabellen in Kraft.

b. Abänderung der Grundlagen der Erhebung und Verausgabung der Handels- und Schiffsabgaben.

Nachdem der Börsen-Comité, wie im Jahresberichte für 1897 (Handelsarchiv Jahrgang 1898 Seite 5 und 6) eingehendst berichtet, den Beamten des Finanzministeriums Baron M. E. Nolde und Herrn W. M. Pousner die verlangten Auskünfte über die Handels- und Schiffsabgaben vorgestellt hatte, sind demselben bis zum Abschlusse dieses Jahresberichts keine directen Mittheilungen über die weitere Entwickelung und den Stand dieser Angelegenheit zugegangen. Nur auf privatem Wege hat der Börsen-Comité erfahren, dass der Baron Nolde sein, auf Grund der erhaltenen Auskünfte angefertigtes, überaus umfangreiches Memorial bereits im Frühjahre dem Herrn Finanzminister eingereicht hat, sowie dass die Frage der Regelung der Handels- und Schiffsabgaben Gegenstand eifriger Erörterung in den Centralinstitutionen bildet. Der Börsen-Comité hat indess die Zusicherung erhalten, dass in dieser Angelegenheit keine endgültige Entscheidung gefällt werden solle, ohne dass er gehört worden wäre.

2. Revision der Handels- und Gewerbesteuer-Gesetzgebung.

Die bereits seit dem Jahre 1893 im Gange befindlichen Arbeiten zur Reorganisation der Handels- und Gewerbesteuergesetze haben nun endlich im Jahre 1898 ihren Abschluss gefunden, nachdem dem Börsen-Comité fünf verschiedene, mehr oder weniger von einander abweichende Entwürfe zum neuen Gesetze zur Beprüfung und Begutachtung vorgelegen hatten.

Als der Börsen-Comité von der endgültigen Fertigstellung eines Entwurfs und der bevorstehenden Einbringung desselben an den Reichsrath erfuhr, wandte er sich am 2. März 1898 sub Nr. 174 an das Departement für Handel und Manufacturen mit der Bitte um Uebersendung auch dieses Entwurfs.

Diesem Gesuche wurde entsprochen, doch erst, als fast gleichzeitig, am 19. März, die Beprüfung des Entwurfs im Reichsrathe bereits begonnen hatte. Trotzdem glaubte der Börsen-Comité doch noch in der so wichtigen Frage der Besteuerung der Speicher, hinsichtlich deren seine sämmtlichen bisherigen Bitten und Proteste unberücksichtigt geblieben

waren, einen Versuch machen zu müssen und wandte sich durch seine Vorstellung vom 9. April 1898 Nr. 309 direct an den Herren Finanzminister, indem er ausführte:

„Zu seinem lebhaftesten Bedauern hat nun der Rigaer Börsen-Comité wahrgenommen, dass seine mehrfachen Einwände gegen die Besteuerung der Speicherräume (in seinen Vorstellungen vom 28. September 1894 sub Nr. 599, vom 8. December 1895 sub Nr. 896 und vom 18. März 1896 sub Nr. 259) im vorliegenden Projecte nicht berücksichtigt worden sind, indem der Punkt 33 des Art. 8 den die Gewerbesteuer entrichtenden Handelsanstalten I. Kategorie nur 3 Speicherräume frei giebt, andererseits die Definition des Speicherraumes im Art. 20 eine so unklare und unbestimmte ist, dass es von der Willkür der Steuerinspectore völlig abhinge, ein jedes Speichergebäude in so viele besteuerbare Objecte zu theilen, als das Gebäude Räume enthielte. Aber selbst wenn dieser Artikel 20 im weitesten Sinne interpretirt würde, ergäbe sich eine ausserordentliche Mehrbelastung und Fesselung des Exporthandels, damit aber auch der Landwirthschaft, die nur dazu führen könnten, den soliden Handel mehr und mehr zurückzudrängen, und die Speculation mit unseren Landesproducten zu bevorzugen. Die Speicherfrage d. h. das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl gut eingerichteter Speicher ist geradezu eine Lebensfrage für den Exporthandel. Dieser kann aber nur mit dem heute in Riga und wohl in den meisten Hafenstädten vorhandenen Typus von Speichern, nicht mit einem solchen Typus rechnen, wie er sich in Folge der Bestimmungen des vorliegenden Projects vielleicht in Zukunft entwickeln würde. Der heutige Typus der Speicher ist aber fast durchweg ein derartiger, dass zuerst eine feste Brandmauer das gesammte Gebäude in 2, mit einander in keinem Zusammenhange stehende Theile scheidet; jeder dieser Theile besteht wieder, in 3—4 Etagen, aus je 3—4 einzelnen Räumen, die meist so klein sind, dass man durchschnittlich ihren Fassungsraum nur mit 20 Wagen Getreide oder 10 Wagen Flachs oder Hanf annehmen kann. Diese Bauart wird zum Theil dadurch bedingt, dass meistentheils dieselben Speicher sowohl für Getreide, als auch für Flachs gebraucht werden, dann aber auch, im Frühling und Sommer, wieder für den Importhandel beansprucht werden. Je nach den Verhältnissen der ausländischen Märkte, der Schifffahrt u. s. w. bedarf der Export nun oft für kurze Zeit einer ganzen Anzahl Speicher; es sind in Riga mehrfach Fälle vorgekommen, dass ein Kaufmann für sein zum Export bestimmtes Getreide mit einem Male 70 und mehr Speicherräume hatte miethen müssen. Bei dem hohen Satze von 30 Rbl. für jeden Speicher wäre aber kaum ein Getreidehändler hierzu im Stande, zumal ohnehin schon seit einer Reihe von Jahren der Getreidehandel ein sehr wenig lohnender ist.

Der Börsen - Comité kann nicht umhin, die im Projecte vorgesehene Besteuerung der Speicher für eine ausserordentliche Gefahr für den Exporthandel zu halten und fühlt sich gezwungen, Ew. Hohe Excellenz ganz ergebenst zu bitten, bei der artikelweisen Beprüfung des Projects im Reichsrathe dahin wirken zu wollen, dass Speicher für den Exporthandel in unbeschränkter Zahl völlig frei gegeben werden, sofern nicht aus ihnen direct Handel getrieben wird, oder dass wenigstens der Artikel 20 des Projects in dem Sinne redigirt werde, dass als Speicherraum das gesammte, unter einem Dache befindliche Gebäude zu verstehen sei."

Auch diese letzte Eingabe hat, wie die früheren, denselben Gegenstand betreffenden Eingaben, keinen Erfolg gehabt. Die unklare und harte Fassung der Art. 8 Pkt. 33 und Art. 20 ist auch in die endgültige Fassung des neuen Gesetzes (hier als Art. 6 Pkt. 36 und Art. 46) übergegangen.

Das neue „Reglement der Reichs-Gewerbesteuer" wurde durch das Allerhöchst am 8. Juni 1898 bestätigte Reichsrathsgutachten publicirt und trat mit dem 1. Januar 1899 in Kraft. Hatten schon bei der rein theoretischen Beprüfung des neuen Gesetzes sich zahlreiche Unklarheiten, Widersprüche etc. ergeben, so traten solche erst recht zu Tage, als man begann, das neue Gesetz praktisch anzuwenden. In kurzer Zeit folgte eine Reihe von Cirkularen des Finanzministeriums zur Erläuterung und Ergänzung des Reglements, die jedoch immer noch viele Fragen im Zweifel und offen liessen.

Ueber das neue Gesetz und die durch dasselbe geschaffene neue Lage hielt der Archivar des Rigaschen Handelsamts, Herr A. v. Sticinski, der auch eine Uebersetzung des Reglements und der an dasselbe anknüpfenden Cirkuläre herausgegeben, auf einem Diskutirabend des Kaufmännischen Vereins einen überaus instruktiven Vortrag, der auch in den №№ 243, 244, 245 des „Rigaer Börsenblatts" abgedruckt wurde.

Auf die Zusammensetzung des Börsenvereins äusserte das neue Reglement der Reichs-Gewerbesteuer insofern einen Einfluss, als das Börsenstatut als Bedingung zum Eintritt in den Börsen-Verein den Vorweis von Scheinen 1. oder 2. Gilde verlangte, welche letztere beiden aber nach dem neuen Gesetze nicht mehr existiren. Auf Grund einer, unter Hinzuziehung des Präses des Handelsamts Herrn Stadtrath Erhardt, des Archivars des Handelsamts Herrn A. v. Sticinski und des vereidigten Rechtsanwalts A. Kählbrandt stattgehabten Sitzung am 10. December, beschloss der Börsen-Comité, als temporäre Massregel, hinsichtlich der Personen, die bereits Mitglieder des Börsen-Vereins wären, keinerlei Aenderungen eintreten zu lassen, von neu zum Eintritt sich meldenden Personen aber den Vorweis von Kaufmanns-Standesscheinen

I. Gilde resp. von den Compagnons von Geschäften I. Kategorie oder von Fabrikunternehmungen der ersten 3 Kategorien den Vorweis von Standesscheinen 2. Gilde zu verlangen.

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

3. Hafenbauten.

a. Die Seedämme.

Die Herbststürme des Jahres 1897 hatten an der Mauer des Magnusholmschen Seedammes in der Nähe des kleinen Leuchtthurmes eine grössere Beschädigung verursacht, so dass die Mauer an einer Stelle bis auf den Wasserspiegel abgebrochen werden musste. Nachdem dieser Schaden ausgebessert worden war, wurden 4 Blöcke auf die Mauer gestellt, um im Winter vor dieselbe verlegt zu werden. Die kleinen Schäden im Pflaster und Mauerwerk des Seedammes wurden reparirt.

Die Fugen und Schäden in der West-Mole wurden ausgebessert. Auf dem Pfahldamm war am Anfange der Mauer eine Anzahl der Quadersteine im Herbste von den Wellen herausgerissen worden, so dass diese Stelle der Mauer neu verblendet werden musste.

Die äussere Böschung des Wetzake-Dammes wurde an einigen kleinen Stellen reparirt.

Die Kosten der Remonte der Seedämme betrugen im Jahre 1898 6431 Rbl. 69 Kop.

In der Nacht vom 1. auf den 2. December richtete eine Sturmfluth an den Seedämmen starken Schaden an. In den letzten 25 Jahren war der höchste Wasserstand, der durch Stürme herbeigeführt wurde, der am 15. November 1888, bei welchem die Fluth eine Höhe von 10,1 Fuss am Pegel im Bolderaa-Hafen und von 9,3 Fuss am Pegel in Riga erreichte. In der Nacht vom 1. auf den 2. December trieb der orkanartige Sturm das Wasser bei der Stadt noch um 3 Zoll höher hinauf und verursachte ganz ungewöhnliche Ueberschwemmungen in den Niederungen, welche an den Ufern des Stromes unterhalb der Stadt liegen. Bei dem schweren Seegange, der sich weit in die Düna hinein fortsetzte, haben die den Wirkungen desselben ausgesetzten Dämme an der Strom-Mündung folgende Schäden genommen:

1) Der obere Theil der gepflasterten seeseitigen Böschung des Wetzake-Dammes ist zerstört. Oestlich vom Damm bahnte sich das Wasser hinter dem Wächterhause einen Weg und strömte dort aus der See in die durch den Damm abgesperrte alte Dünamündung.

2) Da die Niederung vor der Magnusholmschen Strandbatterie unter Wasser gesetzt war, so konnten die Wogen hoch über den mit keiner Schutzmauer versehenen Theil des Seedammes laufen und haben dabei die gepflasterte Dammkrone beschädigt. Längs dem äussern Theil des Dammes, der eine Schutzmauer hat, trieb der Segler „Arved" und wurde dort, wo die hohe Mauer aufhört, mit der schweren Eisenladung auf den Damm geworfen. Die 4 beim kleinen Leuchtthurm aufgestellten Betonblöcke, von denen jeder ein Gewicht von etwa 1200 Pud hat, wurden durch die Wellen von der 10 Fuss über dem gewöhnlichen Wasserstande hohen Mauer gestossen. Das Mauerwerk des Seedammes hat an mehreren Stellen grössere Schäden aufzuweisen.

3) Von der West-Mole ist der grösste Theil gut stehen geblieben Am Ende des Faschinendammes sind von den Wassermassen, die über die Schutzmauer stürzten, gegen 30 Faden des Dammkörpers stark beschädigt worden.

4) Der Fort-Cometen-Damm hat an einer recht geschützten Stelle, d. h. bei den Kohlenstegen Schaden genommen. Obgleich das vorspringende Fundament des Krahns diese Stelle deckte, haben die hoch aufschlagenden Wellen die Fugen zwischen den Quadern ausgespült. Aus der Mauer sind an einigen Stellen die Steine gelöst und herausgefallen, hinter derselben ist das Erdreich auf kurzen Strecken eingesunken.

b. Die Dünaregulirungsbauten.

aa. Neubauten.

1) Wie im vorigen Jahre, so ersuchte auch in diesem die Hafenbau-Verwaltung den Börsen-Comité, zur Verstärkung der Faschinendämme, Baggerboden hinter dieselben für Rechnung der Krone anschütten zu lassen. Hinter dem mittleren Theil des Magnusholmschen Parallelwerkes wurden ca. 3852 Cub.-Fad., hinter dem Damm von Klein-Ilkenesch ca. 666 Cub.-Fad. und beim Bolderaahafen ca. 486 Cub.-Fad. angeschüttet. Für diese Erdarbeiten zahlte die Krone 6204 Rbl. 60 Kop.

2) Das untere Ende des Bolderaa-Pfahldammes wurde verlängert und verbreitert, um den nöthigen Platz für die Fundirung eines Hafenfeuers zu gewinnen. Die bisher dort brennende Petroleumlampe hatte ihrem Zwecke nicht entsprochen und wird durch ein Leuchtgas-Feuer ersetzt werden. Zur Aufstellung eines Wellblechhäuschens auf gemauertem Fundamente, über welchem ebenfalls ein Leuchtgas-Feuer angezündet werden soll, wurden die vorbereitenden Arbeiten auf dem Damme STU bei der Durchfahrt zur Rothen Düna gemacht.

3) Der Bagger „Pernau“ wurde von der Hafenbau-Verwaltung vom 4. Mai bis zum 1. Aug. benutzt, um die Einfahrt in die Rothe Düna oberhalb der Oeffnung im Damm STU zu vertiefen. Hierbei wurde die frühere Richtung abgeändert und ein 22 Fad. breiter, 10 Fuss tiefer Weg von der Oeffnung zum Kopfe der oberhalb derselben liegenden Buhne ausgebaggert, welcher hoffentlich weniger der Versandung unterliegen wird, als der frühere, fast senkrecht zur Stromrichtung in der Düna geführte Weg. — Von Anfang August bis Ende December arbeitete der Bagger im Bolderaa-Hafen, wo er vor dem neuen Bauplatz der Hafenbau-Verwaltung die Tiefe vergrösserte. Gehoben wurden im Ganzen ca. 5300 Cub.-Fad. Boden.

4) Zwischen dem Fort-Cometen-Damme und der Kaimauer des Bolderaa-Hafens liegt am oberen Ende desselben eine Niederung, welche die Hafenbau-Verwaltung sich ausgesucht hat, um einen Platz für ihre Baggerapparate und Schiffe zu haben. In diesem Jahre wurden daselbst einige Anschüttungen gemacht und an der Wasserseite derart befestigt, dass man bequem kleine Fahrzeuge auf's Land ziehen kann. Zunächst sind auf dem Platz ein Materialschuppen und ein Wächterhaus errichtet worden.

5) Der neue Hopperbagger „Alexander Boetticher“: Am 15. Novbr. traf im Rigaer Hafen der von dem Ministerium der Wegecommunicationen für die Verbesserung des Seegatts bestellte Hopperbagger „Alexander Boetticher“, nach einer zehntägigen Fahrt von Rotterdamm, ein. Derselbe ist in Haarlem auf der Werft „.Conrad“ gebaut und hat bei einer Länge in der Wasserlinie von 190 Fuss, einer grössten Breite von 35 Fuss, einer Tiefe von 16,5 Fuss und einer Laderaumgrösse von 40 Cubik-Faden nur unbedeutend geringere Dimensionen als der Hopperbagger „Düna“.

Der Bagger ist versehen mit einer Eimerkette, die im hinteren Theile desselben liegt; der Boden kann in den Laderaum oder in neben den Bagger gestellte Prähme geschüttet werden. Zum Baggern dient ausserdem eine grosse Pumpe mit einem Saugrohr, das an der Seite des Schiffes angebracht ist. Diese Pumpe ist auch im Stande, den angesogenen oder mit den Eimern in den Laderaum gehobenen Boden durch ein schwimmendes Druckrohr an's Land zu pressen.

Der Bagger greift bis in eine Tiefe von 32 Fuss und soll 30—40 Cub.-Faden Boden in der Stunde heben können, da er nicht nur ungewöhnlich grosse Eimer, sondern auch 2 sehr starke Maschinen mit dreifacher Expansion hat. Jede Maschine indicirt 270 Pferdekräfte bei 165 Umdrehungen pro Minute. 2 Schrauben geben dem beladenen Schiff eine Geschwindigkeit von $6^1/_2$ Knoten. Die Maschinenkraft des Hopper-Baggers „Düna“ ist nur etwa $^1/_2$ Mal so gross (ca. 150 Pferdekräfte bei 120 Umdrehungen). Da die Eimer dieses Baggers nur ca.

11 Cub.-Fuss fassen, so beträgt seine Leistung auch nur bis zu 16 Cub.-Faden in der Stunde. Während der neue Bagger sich in etwa $^3/_4$ Stunden füllt, hat der Bagger „Düna“ hierzu $2^1/_2$ Stunden nöthig.

Nach dem am Ende des vorigen Jahres abgeschlossenen Contract sollte der Bagger am 15. Juli d. J. zur Probearbeit im Rotterdam fertig sein. Die Lieferung hat sich aber sehr verzögert, so dass die Ueberführung des Baggers nach Riga erst im November stattfinden konnte.

Der Bagger mit voller Ausrüstung, aber ohne Rohrleitung für das Schwemmen des Bodens, kostet 365,842 holl. Gulden, geliefert in Riga ohne Zoll, während für den Bagger „Düna“ im Jahre 1880 315,000 Mark gezahlt wurden.

bb. Remonte-Arbeiten.

Die Hafenbau-Verwaltung liess die Dünaregulirungswerke, welche die Stadt nicht übernommen hat, repariren. Einen ungewöhnlichen Schaden hatte nur der Bolderaa-Pfahldamm bei der Oeffnung am oberen Ende desselben erlitten, wo eine Unterspülung der Pfähle stattfand, so dass die zwischen denselben gemachte Steinschüttung einsank.

cc. Vertiefung des Wasserweges in der sogen. „Rothen Düna“.

Als die Rigaer Hafenbau-Verwaltung dem Börsen-Comité im Schreiben vom 11. Aug. sub Nr. 220 anzeigte, dass die Baggerarbeiten in der Einfahrt zur „Rothen Düna“ beendet seien, lenkte der Börsen-Comité die Aufmerksamkeit der Bau-Verwaltung darauf, dass unterhalb der Oeffnung im Damm STU sich auf einer ca. 100 Fad. langen Strecke im Fahrwasser Tiefen von nur 8—9 Fuss befinden und dass eine zweite Untiefe sich vor dem Anlegeplatz der Bierbrauerei „Waldschlösschen“ hinzieht. Mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung, welche die „Rothe Düna“ für den Verkehr kleiner Dampfböte im Rigaer Hafen hat, ersuchte der Börsen-Comité die Bau-Verwaltung, wenn möglich, noch in diesem Herbste eine Vertiefung und Erweiterung des Fahrwassers der „Rothen Düna“ an diesen beiden Stellen durch den Bagger „Pernau“ ausführen zu lassen.

Zur Ausführung dieser Arbeiten ist es im Jahre 1898 nicht gekommen, da der Bagger im Bolderaa-Hafen eine Vertiefung auszuführen hatte.

dd. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadt-Verwaltung.

Im Jahre 1898 wurden von der Stadt-Verwaltung keine Dünaregulirungsbauten zum weiteren Unterhalt übernommen.

ee. Die pro 1899 in Aussicht genommenen Hafenbauten.

Von der Bau-Verwaltung sind für die Verbesserung des Rigaschen Hafens im Jahre 1899 u. A. folgende Summen erbeten worden:

Für 400 Vorrichtungen zum Anbinden der Flösse auf der Düna zwischen Klein-Jungfernhof und der Eisenbahnbrücke	R.	260,000 —
Für die Remonte einer Uferbefestigung an der „Rothen Düna" bei „Alexandershöhe" . . .	„	14,936 —
Für den Bau eines Verwaltungs-Gebäudes . . .	„	45,000 —
Für ein hölzernes Arbeiterhaus	„	11,760 —
Für ein Neben-Gebäude bei demselben	„	1,590 —
Für einen Gerätheschuppen	„	1,680 —
Für das Entfernen von 350 grossen Steinen aus der Düna zwischen der Stromschnelle Gladki und Klein-Jungfernhof	„	10,500 —
Für 200 Vorrichtungen zum Anbinden der Flösse auf derselben Strecke der Düna	„	27,200 —
Für den Betrieb des Baggers „Pernau"	„	21,000 —
Für den Betrieb des Baggers „Alexander Bötticher"	„	51,252 60
Für den Betrieb des Dampfers „Riga"	„	19,541 50
Für Remonte der Dünadämme etc.	„	37,714 —
	R.	502,174 10

c. Die Projecte zur Verbesserung der Dünamündung.

Von dem Erfolge einer grösseren Vertiefung des Seegatts durch die Arbeit des neu angeschafften Baggers „Alexander Bötticher" soll die Frage betr. die Verlängerung der West-Mole abhängig gemacht werden. Die von der Hafenbau-Verwaltung seit mehreren Jahren ausgeführten Tiefemessungen auf den Sandbänken vor und neben der Dünamündung lassen das beständige Wachsen der Sandablagerungen verfolgen.

d. Der Ausbau des Andreasholmes.

Die beim Andreasholm und unterhalb von demselben projectirten Hafenanlagen wurden im Zusammenhang mit der am Dünaufer projectirten Export-Güterstation in einer besonderen Commission des Ministeriums der Wege-Communication am 9. September erörtert, zu welcher auch

Delegirte der Stadt Riga und des Rigaer Börsen - Comite hinzugezogen waren.

Das Nähere siehe: Riga-Oreler Eisenbahn.

c. Vertiefung der sogen. „Trockenen Düna".

Ueber die in diesem Jahre zur Verbesserung der Trockenen Düna ausgeführten Arbeiten gab der Hafenbau - Ingenieur am 27. October sub Nr. 127 folgenden Bericht ab:

„Die im vergangenen Jahre angefangenen Vertiefungsarbeiten in den Stromschnellen der „Trockenen Düna" sind seit dem Juni d. J. fortgesetzt worden und haben namentlich während der Zeit des anhaltend niedrigen Herbst - Wasserstandes einen guten Fortgang genommen. Beendigt sind die Arbeiten zur Herstellung eines 20 Faden breiten Kanals durch die 4 Stromschnellen Damba, Bersemünde, Sterkel und Kraatz. In der Stromschnelle Wampe wird das losgebrochene Gestein im Schutze von Staudämmen noch fortgeräumt und hofft man, in diesem Jahre auch fertig zu werden. Nicht fortgesetzt sind die im vergangenen Jahre angefangenen Arbeiten in den Stromschnellen Dahlen und noch nicht angefangen die Arbeiten in der Stromschnelle Gladki, welche sich oberhalb von Dahlen in der ungetheilten Düna befindet. Diese Vertiefungsarbeiten, sowie die Beendigung der am oberen Ende von Dahlen projectirten Dämme sind für's nächste Jahr nachgeblieben. Die einzelnen Steinblöcke, welche im Fahrwasser der Trockenen Düna zwischen den Stromschnellen lagen, sind gehoben worden; die neben dem Fahrwasser befindlichen sollen nach und nach entfernt werden.

Die aus den Stromschnellen entfernten Geröll- und Felsmassen, welche am Ufer abgelagert wurden, sind grösser als veranschlagt worden. Ebenso mussten viel mehr Steine aus dem Fahrwasser gehoben werden, als im Anschlage vorgesehen worden.

Auf beiden Ufern der trockenen Düna sind in Entfernungen von 25 Faden von einander, in der Höhe von etwa 3 Fuss über dem gewöhnlichen Wasserspiegel eiserne Ringe zum Befestigen der Flösse eingemauert. Jeder zweite Ring ist mit einer 7 Fuss langen Kette versehen, um auch bei höheren Wasserständen die Befestigung der Flösse bequem ausführen zu können. Projectirt waren 362 solcher Ringe, von welchen mehr als die Hälfte fertig gestellt ist.

Bei der Stromschnelle Bersemünde ist ein Limnigraph aufgestellt worden, welcher die Wasserstände stündlich aufzeichnet. In diesem Herbst ist der Wasserstand eine Zeit lang niedriger gewesen, als der dem Projecte zu Grunde gelegte niedrigste Wasserstand vom Jahre 1887. Die Tiefe im Fahrwege wird daher bei solchen niedrigen Wasserständen

auch weniger als 2, 3 Fuss betragen, doch dauern solche seltene Wasserstände nur kurze Zeit an.

Nachdem in diesem Jahre die Düna von Klein-Jungfernhof bis zur Stromschnelle Gladki in das Gebiet des Rigaschen Hafens hineingezogen worden ist, hat die Bau-Verwaltung angefangen, bei Dahlen auch den Hauptarm der Düna zu verbessern. Unterhalb der Stromschnelle Gladki werden die einzelnen grossen Felsblöcke aus dem Wasser gehoben und sollen in diesem Jahre 60 Uferringe angebracht werden, von welchen hereits etwa die Hälfte fertiggestellt ist.

f. Vergrösserung des Gebiets des Rigaschen Handelshafens.

Im Jahre 1898 wurde das Gebiet des Rigaschen Hafens bedeutend erweitert, indem die Grenze desselben stromauf vom unteren Ende der Insel Dahlen bis oberhalb derselben zur Stromschnelle Gladki verlegt wurde. Dadurch wurden die beiden Dünaarme, welche die Insel Dahlen begrenzen, mit in das Hafengebiet hineingezogen. Eine Beschreibung der neuen Grenzen des Hafens wurde durch den Dirigirenden Senat publicirt.

4. Der Baggerbetrieb.

a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1898.

Da der Hauptarm der Düna oberhalb der Eisenbahnbrücke seit dem Januar durch Eismassen verstopft war, so entstand beim Eisgange im Frühjahr 1898 im Nebenarm zwischen dem Hasenholm und Lutzausholm eine sehr heftige Strömung, welche das Flussbett stark vertiefte, das Uferbollwerk zwischen den Brücken unterspülte und zum Einsturz brachte und starke Versandungen unterhalb vor den Dämmen AB und CDE verursachte. Nach Ablauf des Hochwassers waren vor dem oberen Damme nur $13^1/_2$ bis 16 Fuss Wassertiefe vorhanden. Der Eingang zum Hafen hinter dem Damme war bis auf 17 Fuss versandet. Vor dem Damme CDE fand sich eine Tiefe von 18 bis 19 Fuss vor. Im Eingang zum Hafen hinter diesem Damme hatte sich die frühere Tiefe von 20 Fuss erhalten.

Die vor dem Stadtkai regelmässig eintretenden Versandungen erstreckten sich nach dem Hochwasser-Abfluss bis zum Andreasdamm. Gut erhalten blieb die Tiefe im Fahrwasser vom Andreasdamm bis unterhalb von der Weissen Kirche. Beim Eisgange hatten sich die

Schollen auf der rechten Seite des Strombettes stark zusammengeschoben und festgesetzt und dasselbe auf dieser langen Strecke mehrere Tage hindurch während der stärksten Abströmung eingeengt, was auf die Erhaltung der Tiefe im Fahrwege auf der linken Seite sehr günstig einwirkte. Unterhalb der Weissen Kirche bei dem sogen. Neugraben und am Ende des Bolderaa-Pfahldammes waren Verflachungen auf kurzen Strecken im Fahrwasser entstanden. Im Seegatt hatte die Tiefe bis auf 21,9 Fuss abgenommen. Die Baggerarbeiten zur Vertiefung desselben wurden zuerst auf der Ostseite, wo die versandete Strecke kürzer war, ausgeführt. Am 19. Juni war die Tiefe von 23½ Fuss wieder erreicht. Die Arbeiten, um die Westseite auf dieselbe Tiefe zu bringen, wurden bis zum 21. October fortgesetzt. Bis zur Stadt hinauf konnte eine Wassertiefe von 22 Fuss vom 27. Juni an wieder benutzt werden.

Ausser den Arbeiten zur Erhaltung der bisherigen Tiefe im Fahrwasser, kamen im Jahre 1898 noch Baggerungen für eine weitere Verbesserung des Hafens zur Ausführung. Während der Abströmung des Hochwassers wurden Vertiefungen im Bolderaa-Hafen und hinter dem Damme CDE ausgeführt. Zu derselben Zeit wurde die Tiefe in Neu-Mühlgraben auf 20 Fuss gebracht. Ein Theil des Hafens hinter dem Damme CDE, das Fahrwasser längs den Dämmen der Mitauer Vorstadt und zwischen den Brücken auf der Stadtseite wurde bis auf 22 Fuss vertieft. Auf der Unteren Drogde wurde der Anfang gemacht, dem Fahrwege eine Wassertiefe von 24 Fuss zu geben. Zur Verbesserung der Stromverhältnisse bei den Hafenanlagen, welche unterhalb vom Andreasholm projectirt sind, wurde der Fahrweg auf der Oberen Drogde auf der rechten Seite erweitert.

Die Baggerarbeiten begannen am 7. April und endigten am 2. Nov.

Die Arbeiten der einzelnen Bagger vertheilten sich nach Zeit und Ort folgendermassen:

Der Bagger „Gustav“ arbeitete während der Hochwasserzeit vom 22. bis 26. April im Bolderaa-Hafen und ward dann beim Neu-Graben zur Vertiefung des Fahrwassers benutzt. Vom 12. bis zum 26. Juni entfernte er am unteren Ende des Bolderaa-Pfahldammes die dort entstandenen Verflachungen, worauf er auf die West-Seite der Unteren Drogde ging, wo er bis zum 12. Juli blieb. Vom 13. Juli bis zum 2. August vertiefte der Bagger die Einfahrt in den Hafen hinter dem Damme AB. Nachdem er an einem Tage die Durchfahrt in der Pontonbrücke auf der Stadtseite vertieft hatte, ward er bei der Mitauer-Vorstadt oberhalb der Brücke in Betrieb gesetzt. Hier arbeitete er bis zum 2. October. Bis zum 24. October legte der Bagger das neben dem Fahrwasser auf der Oberen Drogde liegende Wrack frei. Nachdem er die Steinschüttung am Fusse des Fort-Comet-Dammes neben dem

Schwimmdock etwas abgearbeitet hatte, vertiefte der Bagger die Durchfahrt unter der Drehbrücke bei der Stadt von $14^1/_2$ bis auf 16 Fuss und ging am 3. November in den Winterhafen.

Der Bagger „Düna“ begann am 7. April die Baggerarbeit im Bolderaa-Hafen, wo er die Liegestelle des Schwimmdocks vertiefte. Am 15. April ward er zum Neu-Graben versetzt, wo er bis zum 26. April blieb, um dann die Versandungen aus dem Seegatt auf der Ostseite zu entfernen. Die Vertiefung bis auf $23^1/_2$ Fuss beendigte er am 19. Juni, worauf er dieselbe Arbeit auf der Westseite des Seegatts ausführte. Am 23. October ging er in den Winter-Hafen. Bei schlechter Witterung, wenn die Arbeit in der See nicht möglich war, vertiefte der Bagger das Fahrwasser neben dem Fort-Cometen-Damme unterhalb vom Kabel, wo er eine Tiefe von 23 Fuss herstellte.

Der Bagger „Cyclop“ brachte den Neu-Mühlgraben in der Zeit vom 20. bis zum 25. April auf die Tiefe von 20 Fuss und arbeitete dann beim Stranddampferstege bis zum 15. Mai. Am 16. Mai begann er die gewöhnliche Vertiefungsarbeit vor dem Stadtkai beim Zollgebäude und stellte darauf vom 18. Juni bis zum 6. Juli auch zwischen den Brücken die Tiefe von 22 Fuss her. Am 7. Juli fing der „Cyclop“ die grosse Arbeit zur Herstellung eines 22 Fuss tiefen Fahrweges längs den Dämmen AB und CDE an, die er am 2. Sept. beendigte. Im September und October erweiterte er das Fahrwasser auf der rechten Seite der oberen Drogde und ward dann am 20. October in's Winterlager gebracht.

Der Bagger „Bolderaa“ arbeitete vom 14. bis 24. April hinter dem Damme CDE, worauf er die Vertiefung des Fahrweges vor dem Stadt-Ufer beim Andreasdamm anfing. Am 29. Juni war dieselbe erreicht. Nach Herstellung einer 22 Fuss tiefen Einfahrt in den Hafen hinter dem Damm CDE, unterstützte er vom 25. Juli an den Bagger „Cyclop“ bei der Vertiefung des Fahrweges vor den Dämmen AB und CDE. Am 14. September ward der Bagger in den Neu-Mühlgraben versetzt, um das Fahrwasser bei der Fähre zu erweitern. Vom 25. September bis zur Einstellung des Betriebes ward der „Cyclop“ benutzt, um die vom Bagger „Gustav“ angefangene Vertiefung der Unteren Drogde bis auf 24 Fuss fortzusetzen.

Der Bagger „Mühlgraben“ ward am 2. October bei dem sogen. Neu-Graben unterhalb der Weissen Kirche in Betrieb gesetzt, wo er bis zum 28. October das Fahrwasser um 25 Faden auf einer 240 Faden langen Strecke erweiterte.

Die Leistung der Bagger ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bagger	War im Betriebe Tage	Hat gebaggert	Hat gefördert Cub.-Faden	Tagesleistung im Durchschnitt Cub.-Faden	Tagesleistung im Maximum Cub.-Faden
Gustav	195	159 Tage oder 2085 Stunden.	13790	86,7	156 an 2 Tagen.
Düna	192	144 Tage oder 1228 Stunden. Davon 107 Tage oder 1038 Stunden.	16289 in der See: 13174	113,1 123,1	230 an 1 Tage.
Cyclop	171	141 Tage oder 1793 Stunden.	29171	206,8	332 an 1 Tage.
Bolderaa	193	161 Tage oder 1798 Stunden.	33897	210,5	342 an 1 Tage.
Mühlgraben	27	22 Tage oger 170 Stunden.	5198	236,3	368 an 1 Tage.
Alle 5 Bagger	778	627 Tage.	98345	853,4	

Es wurde gebaggert mit den 5 Baggern:

Im Seegatt	vom	Bagger	Düna	in	107	Tagen	13174	Cub.-Fad.
Neben dem Fort-Comet-Damme .	„	„	„	„	20	„	865	„
Im Bolderaa-Hafen	„	„	„	„	7	„	638	„
do.	„	„	Gustav	„	8	„	240	„
Am unteren Ende des Bolderaa-Pfahldammes . .	„	„	„	„	11	„	1166	„
Beim Neu-Graben	„	„	„	„	38	„	4266	„
do.	„	„	Düna	„	10	„	1612	„
do.	„	„	Mühlgraben	„	22	„	5198	„
Bei der Generals-Insel	„	„	Gustav	„	13	„	1334	„
do.	„	„	Bolderaa	„	27	„	5280	„
In Neu-Mühlgraben	„	„	„	„	9	„	1196	„
do.	„	„	Cyclop	„	6	„	528	„

Bei den Wohlers-hofschenBuhnen	vom	Bagger	Cyclop	in	34	Tagen	5990	Cub.-Fad.
do.	„	„	„	„	19	„	764	„
Vor dem Andreas-damm u. Zoll-platze	„	„	Bolderaa	„	34	„	7443	„
Vor dem Kai bei der Stadt	„	„	„	„	18	„	4859	„
do.	„	„	Cyclop	„	43	„	8342	„
Zwischen den Brücken bei der Stadt	„	„	„	„	15	„	3780	„
do.	„	„	Gustav	„	4	„	138	„
In der Einfahrt zum Hafen CDE	„	„	Bolderaa	„	23	„	4485	„
Im Hafen hinter dem Damm CDE	„	„	„	„	10	„	1909	„
Längs dem Damm CDE	„	„	„	„	13	„	3312	„
do.	„	„	Cyclop	„	26	„	6182	„
In der Mündung des Hafens AB	„	„	Gustav	„	18	„	1682	„
Längs dem Damm AB	„	„	Cyclop	„	17	„	4349	„
do.	„	„	Bolderaa	„	27	„	5413	„
Zwischen den Brücken bei der Mitauer-Vorstadt	„	„	Gustav	„	48	„	4200	„
				In	627	Tagen	98345	Cub.-Fad.

Von diesem Quantum wurden 3624 Cubik-Faden Boden neben dem Fort-Cometen-Damm und 2870 Cub.-Faden hinter dem Klein-Ilkenesch-Damm abgelagert und zwar wurden 5496 Cubik-Faden ausgekarrt und 998 Cubik-Faden mit Schaufeln aus den Prähmen hinausgeworfen. Der Hafenbau-Verwaltung wurden 5004 Cubik-Faden Boden geliefert, von welchen der grösste Theil — ca. 4000 Cubik-Faden — hinter dem Faschinendamm von Magnusholm angeschüttet wurde. Der übrige Theil diente zur Erhöhung des Terrains hinter dem Damme von Klein-Ilkenesch und beim oberen Ende des Bolderaa-Hafens. Ausserdem wurden dem Rigaschen Bauamt für Bollwerks- und Strassenbauten ca. 828 Cubik-Faden und einzelnen Privatpersonen 6431 Cubik-Faden Boden als Mauergrand abgegeben.

Die Baggerarbeiten des Börsen-Comités haben im Jahre 1898 — 177,366 Rbl. 29 Kop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammensetzt:

Gagen, Löhne und Unkosten		Rbl.	41,486 60
Kohlenverbrauch incl. Platzmiethe		„	13,176 72
Reparaturen		„	32,763 58
Materialien		„	8,468 58
Tauwerk		„	4,002 70
Ketten und Drahtseile		„	949 94
Feuerversicherung der Bagger und Materialien		„	3,004 80
Für den Schleppdienst:			
per Dampfer Bönkensholm	Rbl. 525 —		
„ Comet	„ 3,098 —		
„ Planet	„ 7,707 —		
„ Rud. Kerkovius	„ 5,830 —		
„ Zander	„ 11,134 —		
„ Hernmark	„ 11,063 50		
„ Herkules	„ 13,374 50		
„ Simson	„ 12,509 50		
		Rbl.	65,241 50
J. Poresch: für Auskarren von Baggerboden		„	14,676 80
für 1 electr. Beleuchtungsapparat		„	1,562 33
		Rbl.	185,333 55
Abzüglich: verkauftes Wrackholz	Rbl. 324 79		
„ altes Tauwerk . .	„ 249 60		
verkaufte alte Materialien . .	„ 778 21		
an die Dampfer-Casse abgetretenes Oel	„ 410 06		
von der Hafenbau-Verwaltung für Auskarren von Baggerboden beim Magnusholmschen Damm	„ 6,204 60		
		Rbl.	7,967 26
		Rbl.	177,366 29

b. Der Baggerapparat und die Dampfer der Börsen-Comités.

1) Zu den 4 Dampfbaggern „Gustav“, „Düna“, „Cyclop“ und „Bolderaa“ trat im October der Bagger „Mühlgraben“ hinzu.

Nachdem die Motala Werkstads Nya Actiebolag den im August vorigen Jahres übernommenen Bau eines Dampfbaggers in Gothenburg

auf der Lindholmen-Werft hatte anfangen lassen, übertrug der Börsen-Comité die Ueberwachung desselben dem Inspector des Brittischen Lloyd Herrn Ingenieur C. A. Möller gegen eine Entschädigung von 500 Kr. und der Reisekosten für die Fahrten nach Motala, wo der Bau der Maschinen erfolgte. Beim Stapellauf am 19. Juni erhielt der Bagger den Namen „Mühlgraben". In Folge des Gesetzes, welches am 1. Juli 1898 den Einfuhrzoll für Baggermaschinen aufhob, sah sich der Börsen-Comité veranlasst, den auf den 1. Juni festgesetzten Lieferungstermin zu verschieben und forderte die Motala-Werft auf, den Bagger nicht vor dem 1. Juli nach Riga kommen zu lassen. Die Fertigstellung des Baggers verzögerte sich aber sehr bedeutend. Am 14. September verliess er Gothenburg, langte am 19. September im Rigaer Hafen an und konnte erst am 6. October, nachdem er im Winterhafen zusammengesetzt worden war, seine Probebaggerung machen und in Empfang genommen werden. Für die um 13 Wochen verspätete Lieferung des Baggers hatte die Motala-Werft eine Pön von 7,200 M. zu zahlen.

Da die Eimer des im Jahre 1884 gebauten Baggers „Cyclop" so weit abgenutzt waren, dass eine Erneuerung derselben vorgenommen werden musste, wurde in Vorschlag gebracht, dieselben zu vergrössern, um dadurch die Leistungsfähigkeit des Baggers zu erhöhen. Zu diesem Zwecke war es aber erforderlich, den Bagger so umzubauen, dass der Schlitz desselben um 1 Fuss breiter wird. Der Börsen-Comité genehmigte am 29. October den mit ca. 5000 Rbl. veranschlagten Umbau des Baggers und die Beschaffung von grösseren Eimern mit Guss-Stahlböden.

2) Zu den 48 eisernen Baggerprähmen kamen im Juni 9 hinzu. Dieselben haben einen Fassungsraum von je 16 Cub.-Faden und wurden von der Bolderaa-Maschinenfabrik und der Schiffswerft von R. H. Mantel rechtzeitig abgeliefert. Da der in diesem Jahre vergrösserte Baggerbetrieb die Anschaffung eines 2. Kohlenprahmes nothwendig machte, so beschloss der Börsen-Comité einen der 3 älteren Prähme, die ihrer ungünstigen Form und ihrer Baufälligkeit wegen nur mit grosser Vorsicht zum Transport von Baggerboden benutzt werden können, für diesen Zweck umbauen zu lassen.

Da sich bei der Arbeit des neuen Baggers „Mühlgraben" ergeben hatte, dass die für ihn angeschafften 9 Prähme bei einer Arbeitsstelle, die nicht in der Nähe der Strom-Mündung liegt, ungenügend waren und da auch die Leistungsfähigkeit des Baggers „Cyclop" durch die Vergrösserung seiner Eimer erhöht werden wird, so schlug der Hafenbau-Ingenieur vor, noch 3 neue Baggerprähme von 16 Cub.-Faden Laderaumgrösse bis zur nächsten Arbeits-Saison bauen zu lassen. Der Börsen-Comité nahm diesen Vorschlag an und beantragte bei der General-Versammlung der Kaufmannschaft vom 27. November, sie wolle ihm eine Summe bis zum Betrage von 60,000 Rbl. zu diesem Zwecke aus

den Mitteln der Börsenbank bewilligen. Nachdem dieser Antrag genehmigt worden, übertrug der Börsen-Comité den Bau der Prähme der Bolderaa-Maschinenfabrik, welche sich erboten hatte, 2 Prähme bis ult. Mai und 1 Prahm bis ult. Juni 1899 für den Preis von 53,400 Rbl. zu liefern.

3) Der im August 1897 bei der Motala Werkstads Nya Actiebolag bestellte neue Eisbrecher „Rudolph Kerkovius“ lief am 3. März vom Stapel und sollte am 1. Mai in Riga abgeliefert werden. Mit Rücksicht auf das Gesetz, durch welches vom 1. Juli 1898 ab der Einfuhrzoll für im Auslande gebaute Eisbrecher aufgehoben wurde, verlängerte der Börsen-Comité die Lieferungszeit bis zum Juli. Der Eisbrecher traf am 3. Juli in Riga ein und machte 2 Tage darauf seine Probefahrt, nach welcher er als allen Anforderungen entsprechend empfangen werden konnte. Der Dampfer war nach der Bestellung noch mit electrischer Beleuchtung, bestehend aus einem Scheinwerfer von 1000 Normalkerzen Stärke und 15 Glühlampen, sowie mit einer Vorrichtung zum Umklappen des Schornsteins versehen worden. Die Kosten hierfür betrugen 5650 Reichsmark.

4) Zur Bedienung der Bagger wurden die Bugsirdampfer „Simson“, „Hercules“, „Hernmarck“, „Zander“, „Rudolph Kerkovius“, „Planet“ und „Comet“ benutzt und wo diese nicht ausreichten, Privatdampfer angemiethet. Für diese Hilfe wurden gezahlt 525 Rbl.

5. Versicherung der Dampfer und Bagger.

a. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Explosion.

Auf Grundlage des Generalversammlungsbeschlusses der Kaufmannschaft vom 14. December 1883 sind bei mehreren russischen Feuerwehr-Versicherungs-Gesellschaften versichert:

1)	Der	Dampfer	„Simson“	für	den	Werth	von	.	40,000	Rbl.
2)	„	„	„Hercules“	„	„	„	„	.	50,000	„
3)	„	„	„Hernmarck“	„	„	„	„	.	30,000	„
4)	„	„	„Zander“	„	„	„	„	.	30,000	„
5)	„	„	„Rud. Kerkovius“	„	„	„	„	.	30,000	„
6)	„	„	„Planet“	„	„	„	„	.	10,000	„
7)	„	„	„Comet“	„	„	„	„	.	4,000	„
8)	„	Bagger	„Gustav“	„	„	„	„	.	20,000	„
9)	„	„	„Düna“	„	„	„	„	.	70,000	„
10)	„	„	„Cyclop“	„	„	„	„	.	60,000	„
11)	„	„	„Bolderaa“	„	„	„	„	.	60,000	„
12)	„	„	„Mühlgraben“	„	„	„	„	.	80,000	„
									484,000	Rbl.

Im Jahre 1898 hat die Versicherung der Bagger 2,974 Rbl. 50 K., die der Dampfer 2,374 Rbl. 22 Kop. gekostet.

b. Versicherung des Dampfers „Hercules“ gegen Seegefahr.

Seit dem Jahre 1888 ist der Dampfer „Hercules“ bei den „privaten Assecuradeuren“ in Kopenhagen für den Werth von 180,000 Kr. gegen Unglücksfälle auf der See versichert. Bei der Erneuerung der Versicherung wurde der Werth des Schiffes, entsprechend dem gegenwerthigen Buchwerthe desselben, auf 100,000 Kr. herabgesetzt.

Da das Ristorno . . . Kr. 13,500
die Prämie . . . . „ 8,136 betrug, so
wurde der Rest . . „ 5,364 dem Börsen-Comité zurückgezahlt.

6. Hebung gesunkener Böte und gesunkener Hölzer.

a. Da auf die an den Herrn Hafencapitän am 31. October 1897 sub Nr. 942 (vergl. Handelsarchiv, Jahrg. 1898, Seite 27 und 28) gerichtete Beschwerde des Börsen-Comités über gesunkene Hölzer keine weiteren Anordnungen oder Maassnahmen erfolgt waren, wandte sich der Börsen-Comité an die Rigasche besondere Session für Hafenangelegenheiten durch die Schreiben vom 25. Juli und 19. September 1898 sub NNr. 554 und 675 und wiederholte, unter Darlegung der von diesen Hölzern drohenden Gefahr für die Schifffahrt, seine früheren Anträge um öffentlichen Aufruf von Fischern und anderen mit der Oertlichkeit vertrauten Personen zum Aufsuchen und Heben der Hölzer, denen dann diese selbst zu überlassen oder eine entsprechende Entschädigung seitens der Eigenthümer zu zahlen wäre; daran schloss der Börsen-Comité die dringende Bitte, diese für die Schifffahrt so wichtige Frage einer demnächst einzuberufenden Sitzung der Session zur Beprüfung und Entscheidung vorzulegen. Trotzdem lief das Jahr ab, ohne dass über irgend welche Anordnungen oder Beschlüsse in dieser Angelegenheit etwas zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangt wäre. Erst auf der Sitzung vom 16. Januar 1899 kam der obige Antrag des Börsen-Comités in der Hafensession zum Vortrage, doch war ein endgültiger Beschluss der letzteren bis zum Schlusse dieses Jahres-Berichts nicht bekannt geworden.

b. In Folge eines Berichts des stellvertr. Lotsenkommandeurs, dass die Stumpen der durch den Eisgang im vergangenen Herbste abgebrochenen Schutzpfähle der Pontonbrücke nicht herausgezogen seien

und, unter Wasser befindlich, eine ernste Gefahr für die Schifffahrt bildeten, sowie dass das Lotsenamt für die Folgen der dadurch etwa entstehenden Unfälle keine Verantwortung übernehmen könne, ersuchte der Börsen-Comité den Herrn Hafenkapitän am 27. März 1898 sub Nr. 262 um schnellstmögliche Entfernung dieser Stumpen oder wenigstens um Aufstellung von Warnungszeichen.

Am 30. März sub Nr. 413 bereits antwortete der Hafenkapitän, dass er von den die Schifffahrt gefährdenden Enden der Schutzpfähle den Chef der Rigaschen Hafenbauten benachrichtigt habe, damit dieser die Entfernung derselben veranlasse, dass aber bis zur vollständigen Reinigung des Fahrwassers von diesen Pfählen der Lotsenkommandeur an den gefährlichen Stellen Warnungszeichen aufstellen werde.

c. Ferner machte der Börsen-Comité dem Herrn Hafenkapitän in den Schreiben vom 7. August Nr. 581, 5. October Nr. 714 und 23. October Nr. 775 noch von folgenden, die Schifffahrt hindernden und gefährdenden Umständen Mittheilung und bat um Beseitigung derselben:

1) dass auf dem linken Ufer der Düna bei Unter-Poderaa nahe beim Fahrwasser auf den Flössen Holz zersägt und Pitprops zugeschnitten würden, so dass die Sägespähne und die Binderuthen in den Fluss fielen und durch die Strömung in's Fahrwasser getragen würden;

2) dass das beim Hebekrahn in Mühlgraben schon seit Jahren versunkene Boot nur 14 Fuss unter der Oberfläche des Wassers liege und beim Hebekrahn auf dem Zollkai ein mit Kreide beladenes Boot gesunken wäre;

3) dass endlich auf der Sandbank neben dem Bolderaa-Pfahldamme ein mit Brennholz beladenes Küstenfahrzeug gestrandet und so weit gesunken wäre, dass nur noch einige Theile desselben aus dem Wasser hervorragten; dieses Wrack könne leicht von dem Eisgange und der Frühjahrsströmung fortgeführt werden und in's Fahrwasser gerathen.

Der Herr Hafenkapitän antwortete hierauf am 27. October sub NNr. 2977 und 2978, dass über jedes im Hafen gesunkene Fahrzeug von den Distriktsaufsehern ihm unverzüglich berichtet werde. Auf Grund dieser Berichte würden von ihm die entsprechenden Anordnungen getroffen, dass die gesunkenen Fahrzeuge von den Besitzern gehoben würden. Solche Fahrzeuge seien im Laufe des Jahres nicht wenige gesunken und dann gehoben worden. Auch die beim Hebekrahn in Mühlgraben und am Zollkai gesunkenen Fahrzeuge seien ihm wohlbekannt. Da der Besitzer des bei Mühlgraben gesunkenen Bootes zahlungsunfähig sei, habe er sich an die Stadtverwaltung gewandt, welche denn auch 300 Rubel zur Anmiethung von Arbeitern bewilligt habe, doch hätte sich bis hiezu kein Unternehmer gefunden. Das beim Zollkai versunkene Boot mit Kreide zu heben, sei ein Herr Glasenapp verpflichtet, der hiezu auch aufgefordert sei. Zum Wegräumen des beim

Bolderaa-Pfahldamme gesunkenen Boots sei dem Besitzer Martin Buhok ein Termin von 21 Tagen bewilligt worden, der erst Ende dieses Monats ablaufe; doch werde die Hafenverwaltung es mit Dank annehmen, wenn der Börsen-Comité diese Arbeit mit seinen Mitteln ausführte.

Letzteres geschah auch, indem der Dampfer „Hercules" am 2. November das erwähnte Wrack in's Meer brachte und hinter dem Magnusholmschen Seedamme versenkte.

7. Ballastloschwesen.

a. Bestimmung der Ballastloschplätze.

Laut Schreiben des Rigaschen Bauamtes vom 30. März 1898 sub Nr. 198 wurden von der Commission zur Bestimmung der Ballastloschplätze im Rayon des Rigaschen Hafens für die Navigationsperiode 1897, mit nur geringen Veränderungen gegen das Vorjahr, die untenbenannten Plätze zum Loschen von Ballast angewiesen und sollten die einzelnen Ballastsorten, bis auf weitere Anordnung, nach diesen Stellen in nachstehend angegebenen Quantitäten befördert werden:

1) Andreasdamm: ca 10 Schiffsladungen guten, groben Grandes und ausserdem aller feine Ballast, welcher zu Gartenanlagen tauglich und nicht als Waare von Werth declarirt ist.

2) Bei der Karls-Schleuse: ca. 10 Ladungen guten, groben Grandes.

3) Andreasholm: ebenfalls ca. 10 Ladungen guten, groben Grandes.

4) Kiepenholm: nur der Ballast, welcher mit Rücksicht auf die Beladung von Schiffen nicht nach anderen Seiten dirigirt werden kann.

5) Ober-Poderaa (bei der Uferbefestigung): 10 Ladungen groben Ballast.

6) Neu-Mühlgraben: ca. 20 Ladungen groben Grand und 30 Ladungen Ballast, der zu Wege- und Strassenanlagen untauglich ist; letzterer soll zur Anfüllung der daselbst befindlichen Niederungen verwandt werden, zum Zwecke der Errichtung von Stapelplätzen.

7) Alt-Mühlgraben: am Längsdamm unterhalb Klein-Ilkenesch ca. 10 Ladungen und bei der Alt-Mühlgrabenschen Uferbefestigung ebenfalls 10 Ladungen Ballast, der zu Wege- und Strassen-Anlagen untauglich ist. Die Aufsicht über die Ballastloschung am Ilkeneschschen Längsdamm, sowie die Herstellung von Anbindepfählen daselbst für Schiffe hat die Verwaltung der Rigaschen Hafenbauten übernommen.

8) Bolderaascher Fort-Comet-Damm: Ballast jeder Art von allen im genannten Hafen ladenden Schiffen.

Auf Grund der seinerzeit zwischen dem Börsen-Comité und der Stadtverwaltung getroffenen Vereinbarung ist die Aufsicht über die Ballastloschung an dem im Punkt 8 genannten Orte dem Ingenieur des Börsen-Comités, Herrn A. Pabst, übertragen worden.

b. Ballastloschung.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im Jahre 1898 die Ballastloschung durch die städtischen Ballastmeister ausgeführt worden. Dieselben erhielten eine Vergütung von 30 Kop. für die Ballastlast, während die Ballastloschgebühr auf dem alten Satze von 42½ Kop. pro Ballastlast belassen worden war.

8. Massregeln gegen die Verunreinigung des Fahrwassers in Mühlgraben.

Auf Grund der mit dem Börsen-Comité geschlossenen Vereinbarung hatte der Matrose Jasper, für das Abführen von Kohlenasche, Schlacken und sonstigem Unrath von den in Mühlgraben löschenden und ladenden Schiffen, im Ganzen 120 Rbl. vereinnahmt, so dass der Börsen-Comité, der übernommenen Garantie gemäss, den Zukurzschuss von 80 Rbl. zu bezahlen hatte.

Die Vereinbarung ist auch für das Jahr 1899 erneuert worden.

9. Winterhafen.

a. Frequenz.

Im Laufe des Jahres 1898 haben 28 Dampfer, 36 Segler und 55 Prähme den Winterhafen benutzt. Zur Zeit liegen in demselben 17 Dampfer, 6 Segler und 63 Prähme.

An Hölzern haben im Jahre 1898 im Winterlager gelagert:

ganze Sleeper	5996 Stück
halbe Sleeper	1125 „

b. Feuerlöschwesen.

Der Winterhafen besitzt eine grössere und zwei mittlere Spritzen, ausserdem gehört auch noch eine Spritze zum Inventar des Bagger-

betriebes. Die Bedienung der Spritzen besorgen die Baggerarbeiter und Arbeiter der Bolderaa-Maschinenfabrik.

c. Stellung der Festungsverwaltung von Ustj-Dwinsk zum Winterhafen.

Zum ersten Male seit vielen Jahren ist der Börsencomité in der Lage, in seinem Jahresberichte über ein durch keinerlei Conflicte getrübtes, völlig normales Verhältniss zur Festungsverwaltung und über mehrfache Beweise wohlwollenden Entgegenkommens auf die Bedürfnisse des Handels und der Schifffahrt berichten zu können. Zum Theil lag das, den Berichten des St. Petersburger Vertreters zufolge, an der, auch in den Central-Behörden des Kriegsministeriums immer mehr an Boden gewinnenden Ansicht der untergeordneten Bedeutung der Festung Ustj-Dwinsk für Landesvertheidigungszwecke, zum Theil wohl auch am Wechsel in der Commandantur — an Stelle des im Winter 1897 verstorbenen Generals Domaradzki war im Frühjahr 1898 der Generalmajor J. D. Swertschkow zum Kommandanten ernannt worden. — Seitens der Festungs-, wie auch seitens der Wilnaer Ingenieurverwaltung wurden sowohl die beim Schwimmdock erforderlichen Anlagen, wie auch die an den Gebäuden im Winterhafen seitens des Börsencomités beantragten Reparaturen ohne Weiteres genehmigt. Eine definitive Regelung der Stellung der Festungs-, beziehungsweise der Landesvertheidigungsinteressen zu den Interessen von Handel und Schifffahrt und zu den Eigenthumsrechten des Börsencomités ist bisher noch nicht erfolgt. Doch lässt sich wohl dieser Regelung ohne besondere Besorgniss entgegensehen, da in der beim Kriegsministerium gebildeten Commission zur Ausarbeitung der sogenannten Esplanaderegeln zwei Vertreter des Finanzministeriums, die Herren wirkl. Staatsrath Sabugin und Collegienrath Ssolodilow, sowie zwei Vertreter des Ministeriums des Innern, speciell mit der Vertretung der Interessen von Handel und Schifffahrt und der Civilbevölkerung betraut sind. Der Collegienrath Ssolodilow kam im September nach Riga und machte, auf einer Dampferfahrt mit Vertretern des Börsencomités, sich auf's eingehendste mit den örtlichen Verhältnissen bekannt.

d. Verpachtung eines Platzes zu Kohlenlagern.

Auf eine Anfrage des Chefs der Rigaschen Hafenbauten um Ueberlassung eines Platzes auf dem Fort-Cometdamme zu Kohlenlagern erklärte der Börsencomité im Schreiben vom 4. Juli sub Nr. 513 sich bereit, den auf einem übersandten Plane näher bezeichneten Platz von ca. 100 Quadratfaden gegen eine Zahlung von 5 Rubel jährlich unter der Bedingung an die Hafenbau-Verwaltung zu verpachten, dass diese

alle zur Anlage eines Steinkohlenlagers erforderlichen Arbeiten selbst auszuführen und, im Falle einer Kündigung dieser Vereinbarung, die gemachten Anlagen unentgeltlich wieder zu entfernen und den Platz in seiner ursprünglichen Gestalt dem Börsencomité zurückzugeben habe.

Durch das Schreiben vom 6. Juli Nr. 401 erklärte sich der Chef der Hafenbauten mit diesen Bedingungen einverstanden.

e. Telephonische Verbindung mit dem Winterhafen.

Um mit seinem Schwimmdock und mit seinen Anlagen im Winterhafen eine schnelle und bequeme Verbindung zu erhalten, beschloss der Börsen-Comité die Herstellung einer Telephonleitung zu denselben. Da eine derartige Anlage nur durch die Bell-Telephone-Company ausgeführt werden darf, so traf der Börsen-Comité mit derselben eine besondere Vereinbarung. Die Verhandlungen mit dieser, so wie mit der Festungsverwaltung, durch deren Rayon die Leitung gehen musste, wurden vom Ingenieur O. Fleischer geführt, der auch die Arbeiten zur Herstellung der Privatlinie von Bolderaa bis zum Winterhafen leitete.

Gemäss der Vereinbarung mit der Bell-Telephone-Company baut der Börsen-Comité für eigene Rechnung vom jetzigen äussersten Ende der Bell-Telephone-Leitung in Bolderaa bis zu den von ihm beim Winterhafen in Aussicht genommenen Stationen die erforderlichen Leitungen, von welchen die Strecke von Bolderaa bis zum Fort-Cometen-Damm in den Besitz der Telephone-Company übergeht, welche dafür unentgeltlich die Reparaturen auf dieser Strecke übernimmt. Der Rest der Privatlinie vom Ende des Fort-Cometendammes bis zum Endpunkt der Linie bei der Bolderaaer Maschinenfabrik verbleibt Eigenthum des Börsen-Comité und wird von demselben für eigene Rechnung unterhalten. Gegen Zahlung des ermässigten Abonnements für den Drei-Werst-Rayon und der Unterhaltungskosten für die Strecke Ilgezeem-Bolderaa, incl. Kronsabgabe, erhält der Börsen-Comité einen Apparat im Oeconomiegebäude des Winterhafens, während die Apparate beim Schwimmdock und bei der Bolderaaer Maschinenfabrik für eigene Rechnung aufzustellen sind. Letztere hat sich bereit erklärt, an den jährlichen Kosten für die Anlage mit 150 Rbl. jährlich theilzunehmen. Ausserdem wird eine Privat-Telephonanlage zwischen dem Schwimmdock und der Bolderaaer Maschinenfabrik hergestellt, um den Verkehr zwischen beiden zu erleichtern.

Da die Festungsverwaltung anfänglich auf Mitanschluss an die Telephonlinie des Börsen-Comité Anspruch erhob, wurden die Arbeiten auf der Linie sistirt bis zum Abschluss der nachstehenden Vereinbarung:

1) Die Telephonlinie verläuft im Festungsrayon ununterbrochen und gerade längs dem Geleise der Bolderaaer Bahn.

2) Der Börsen-Comité stellt auf seine Kosten die erforderlichen 4—5 Pfosten auf der kürzesten Strecke zwischen seiner Leitung und der fünften Bastion der Festung auf und lässt dieselben mit einer an beiden Enden offenen Leitung versehen, um der Festung in einem Kriegsfalle die schnelle Herstellung einer telephonischen Verbindung mit der Stadt Riga zu ermöglichen; die Remonte und Erhaltung dieser Zweiglinie hat von Seiten und für Rechnung der Festungsverwaltung zu geschehen.

3) Die Benutzung der Telephonlinie des Börsen-Comité ist der Festung ausschliesslich nur im Kriegsfalle gestattet; die Eröffnung des Telephonverkehrs auf dieser neuen Linie fand am 31. Dec. 1898 statt.

10. Der Mühlgrabener Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1898.

In Neu-Mühlgraben haben gelöscht:									Total:	
									Dampfer	Segler
	Kohlen	Schienen	Guss-eisen	Harz	Farbe-holz	Ma-schinen-theile	Diverse Waaren	Ballast		
Dampfer	104	2	3	—	3	5	29	—	146	—
Segler	24	—	—	—	29	8	29	8	—	98
In Neu-Mühlgraben haben geladen:										
		Getreide		Flachs		Holz	Gyps	Diverse Waaren		
Dampfer . .		13		—		106	5	4	128	—
Segler. . .		2		—		16	47	2	—	67
									274	165

(gegen 208 und 152 im Vorjahre).

Es überwinterten in Neu-Mühlgraben 11 und in Alt-Mühlgraben 11 Segler.

In Alt-Mühlgraben haben 345 Schiffe (291 Dampfer und 54 Segler) Holz geladen (gegen 360 resp. 303 und 57 im Vorjahre).

11. Der Bolderaahafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1898.

Vom Jahre 1897 war kein Schiff im Hafen verblieben.

Im Jahre 1898 liefen in den Hafen ein 36 Schiffe (gegen 73 im Vorjahre), darunter 26 Dampfer und 10 Segler. Es gingen aus

26 Dampfer und 7 Segler, so dass bis zum 1. Januar 1899 3 Segler im Hafen verblieben.

12. Die Navigationsschule.

a. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comités ist im Schuljahre 1897/98 in der Schiffer- und Steuermannsclasse von 27 (gegen 15 im Vorjahre), die Vorbereitungs - Classe von 20 (gegen 12 im Vorjahre), im Ganzen also von 47 Schülern besucht worden. Am 1. Januar 1899 betrug der Schülerbestand insgesammt 47. Dem Stande nach waren von dieser Gesammtzahl der Schüler: eximirten Standes — 1, Bürger — 29, Bauern — 17, Ausländer —; der Confession nach: Lutheraner — 44, Römisch-Katholische — 1, Griechisch-Katholische — 2. Die Prüfung am Schlusse des Lehrcursus, im März 1898, bestanden 20 (gegen 11 im Vorjahre) Schüler und zwar auf den Grad eines Schiffers 7 (gegen 2 im Vorjahre), auf den Grad eines Steuermanns 13 (gegen 9 im Vorjahre) Schüler. Die Prüfungscommission stand unter dem Vorsitze des Herrn Rigaschen Hafencapitains Contre-Admiral Gerardi. Der Herr Livländische Gouverneur hatte zu Gliedern der Commission ernannt: den Leiter der Navigationsschule des Börsen-Comités Collegien-Assessor Capitain Bruhns, den Leiter der Magnusholmschen Navigationsschule Hofrath Breiksch und die Schiffer Tode und O. Zwilling, seitens der Stadtverwaltung waren dazu delegirt worden die Herren Aeltester H. Stieda und W. G. Sperling, als deren Suppleanten die Herren Aeltester M. Pannewitz und A. von Hertwig, seitens des Unterrichtsressorts der Oberlehrer der Mathematik Herr Th. Oehrn.

b. Unterricht und Lehrkräfte.

An der Navigationsschule des Börsen-Comités wird der Unterricht ertheilt: in nautischen Fächern vom Leiter der Schule Capitain W. A. Bruhns und vom zweiten Lehrer Capitain J. E. Götz, im Maschinenwesen und stellvertretend im Zeichnen vom Ingenieur O. Kohlhase, in der russischen Sprache vom Oberlehrer Cand. N. Troizki. In der niederen Chirurgie (Verletzungen, Verbandlehre etc.) unterrichtet Dr. med. A. Zander, welcher zugleich die Prüfung der Navigationsschüler auf Farbensinn und Sehschärfe bewerkstelligt.

c. Die Maschinisten- und Heizer-Abtheilung.

Die unter Leitung des Ingenieurs O. Kohlhase stehende Maschinisten- und Heizer-Abtheilung wurde im Schuljahre 1897/98 von 134 Schülern (gegen 121 im Vorjahre) besucht. Am 1. Januar 1899 betrug der

Schülerbestand insgesammt 171. Dem Stande nach vertheilen sich die Schüler folgendermassen: eximirten Standes — 1, Bürger — 110, Bauern — 56, Ausländer — 4; der Confession nach: Lutheraner — 164, Griechisch-Katholische — 6, Römisch-Katholische —, Reformirte — 1. Die Maschinistenprüfung bestanden 56 (gegen 46 im Vorjahre), die Heizerprüfung 67 (gegen 66 im Vorjahre) Schüler.

d. Verschiedene die Navigationsschule betreffende Angelegenheiten.

1) Auf einen von der Delegation für die Navigationsschule befürworteten Antrag der beiden Lehrer der Navigationsschule bewilligte der Börsen-Comité die Summe von 100 Rubel zum Ankauf verschiedener zerlegbarer und zusammengesetzter Schiffsmodelle und Grundrisse vom Schiffszimmermann Kalcks.

2) Am 7. Juli 1898 sub Nr. 4923 theilte der Livländische Herr Gouverneur dem Börsen-Comité mit, dass durch das am 17. November 1897 Allerhöchst bestätigte Reichsraths-Gutachten dem Finanzminister, unter anderem, anheimgestellt worden sei, nothwendige Reorganisationen der Navigationsschulen im Reiche in Erwägung zu ziehen und dass in Folge dessen das Departement für Handel und Manufacturen gegenwärtig sowohl die Bearbeitung des bereits vorhandenen desbezüglichen Materials, als auch das Sammeln von noch fehlenden Auskünften in Angriff genommen habe. Als eine überaus empfindliche Lücke in diesen Materialien erweise sich der völlige Mangel genauer statistischer Daten über die Personen, welche von den staatlichen Schiffer-Prüfungs-Commissionen Schiffsführer-Diplome, gemäss den Allerhöchst am 27. Juni 1867 bestätigten Regeln, erhalten hätten. Gerade diese Auskünfte aber erwiesen sich als durchaus nothwendig, sowohl um im Allgemeinen eine Reorganisation der Navigationsschulen zu erörtern, als auch um die häufigen Klagen der Schiffsbesitzer darüber, dass ihnen keine genügende Anzahl diplomirter Schiffer und Steuerleute zur Verfügung stehe, sowie die vielen Gesuche um Zulassung von, nur praktisch vorgebildeten, nicht speciell ausgebildeten Seeleuten zur Schiffsführung in nähere praktische Erwägung zu ziehen.

In Folge eines desbezüglichen Antrages des Departements für Handel und Manufacturen ersuchte nun der Herr Livländische Gouverneur den Börsen-Comité um Mittheilung genauer Daten über die Personen, welche in den letzten 20 Jahren aus der Navigationsschule des Börsen-Comités die Prüfungen bestanden hätten, mit Angabe von Vor-, Vater- und Familiennamen, Alter, Herkunft und Vorbildung dieser Personen.

Die gewünschten statistischen Daten stellte der Börsen-Comité beim Berichte vom 29. September sub Nr. 697 vor; aus diesen Daten ergab sich, dass im Ganzen vom Jahre 1879—1898 — 235 Schüler der Navigationsschule Prüfungen vor der Regierungs-Schiffer-Prüfungs-Commission bestanden und zwar 128 den Grad eines Schiffers weiter Fahrt erlangt hatten; das durchschnittliche Alter bei der Erlangung dieses Grades war 27 Jahr.

3) Bereits nach Eröffnung des neuen Cursus ging der Navigationsschule eine neue, am 8. October 1898 vom Herrn Finanzminister bestätigte Instruction zur Prüfung der Sehschärfe und des Farbensinns der Schüler der Navigationsschulen zu, die wesentlich strenger als die frühere war, so dass 6 bereits aufgenommene Schüler wieder entlassen werden mussten.

13. Die Schiffercasse.

Die Schiffercasse unterstützte im abgelaufenen Jahre 12 Wittwen mit zusammen 1196 Rbl.

Der Capitalbestand belief sich ult. December 1898 auf 22,593 Rbl. 90 Kop.

14. Die Seemannscasse.

Die Seemannscasse hat im verflossenen Jahre 79 Personen unterstützt und zu dem Behuf 3217 Rbl. verausgabt. Der Capitalbestand belief sich ult. December 1898 auf 47,914 Rbl. 63 Kop.

15. Seemannshaus.

a. Frequenz.

Vom Januar bis ult. December 1898 waren im zeitweiligen Logis im Hause und zwar der Nationalität nach:

Inländer . . .	257	Mann
Deutsche . . .	31	„
Engländer . .	30	„
Skandinavier .	24	„
Franzosen . .	1	„
Oesterreicher .	1	„
Holländer . .	22	„
Spanier . . .	1	„
Brasilianer . .	1	„
	368	Mann (gegen 113 im Vorjahre).

Im Logis waren:

im Januar . . .	18 Mann . . .	487	Logistage
„ Februar . .	18 „ . . .	494	„
„ März . . .	16 „ . . .	344	„
„ April . . .	12 „ . . .	221	„
„ Mai	20 „ . . .	221	„
„ Juni . . .	11 „ . . .	76	„
„ Juli	24 „ . . .	153	„
„ August . . .	37 „ . . .	229	„
„ September .	58 „ . . .	244	„
„ October . .	79 „ . . .	335	„
„ November .	99 „ . . .	647	„
„ December .	91 „ . . .	664	„
	483 Mann	4135	Logistage

(gegen 237 resp. 3120 im Vorjahre).

Invalide Seeleute wurden für Rechnung des Hauses verpflegt:

Capitaine	4 Mann
Lootsen	1 „
Matrosen	10 „
	15 Mann (wie im Vorjahre).

a. Verschiedene Anordnungen.

1) Auf Antrag der Delegation für das Seemannshaus beschloss der Börsen-Comité, die Aussenuhr des Seemannshauses mit einem transparenten Zifferblatte versehen und die Uhr sodann Nachts beleuchten zu lassen, und bewilligte für den Umbau der Uhr einmalig 180 Rbl., für die Beleuchtung 100 Rubel jährlich. Die Arbeit übernahm die mechanische Werkstatt von P. Raasche.

2) Ebenfalls auf Antrag der Delegation für das Seemannshaus beschloss der Börsen-Comité für die invaliden Pensionäre einen Arzt zu engagiren. Diese Function übernahm Herr Dr. Laurentz für ein Jahreshonorar von 50 Rubel.

3) Der Hafenbau-Ingenieur Herr A. Pabst hatte bereits im Frühjahre 1896 die Aufmerksamkeit auf den schadhaften Zustand des im Jahre 1882 am sogen. Durchbruch erbauten Bollwerks beim Seemannshause gelenkt, doch war diese Arbeit wegen anderer dringender Arbeiten verschoben worden. Auf einen neuen Bericht des Herrn Ingenieur Pabst bewilligte der Börsen-Comité die erforderliche Remonte, die in der Weise ausgeführt werden sollte, dass die schadhaften Pfosten abgesägt werden und dann die Böschung gesenkt werde.

4) In Anbetracht des wachsenden Verkehrs mit dem Seemannshause bewilligte der Börsen-Comité dem Haus-Inspector und Watershout

die Mittel zum Anschlusse des Seemannshauses an das Telephonnetz mit der Bestimmung, dass das Telephon auch der Navigationsschule zugänglich wäre.

c. Fallen des Zeitballs.

Nachdem die Rigaer Stadtverwaltung für sämmtliche öffentliche Uhren Rigas die St. Petersburger Zeit vom 1. Januar 1899 ab eingeführt hatte, hatte sich auch der Rigaer Börsen-Comité, von dem bereits vor Jahresfrist die Anregung hiezu ausgegangen war, dieser Neuerung hinsichtlich der ihm gehörigen öffentlichen Uhren angeschlossen. Nur hinsichtlich des Zeitballs auf dem Seemannshause liess sich diese Maassregel nicht durchführen, da, wie der Leiter der Navigationsschule Herr Capitain Bruhns berichtete, der Zeitball in erster Reihe den Bedürfnissen der nach Riga kommenden Seeleute, zum Reguliren ihrer Uhren, bestimmt ist und dessen Fallen in den nautischen Almanachs um 12 Uhr 0′ 0″ Rigaer Polytechnikumszeit angegeben ist. In Folge dessen benachrichtigte der Börsen-Comité die interessirten Rigaer Behörden und publicirte in den Tagesblättern, dass bis zum Ende des Jahres 1901 der Zeitball um 1 Uhr 24 Min. 51 Secunden Petersburger resp. Pulkowaer Sternwartenzeit fallen werde. Gleichzeitig bat er die Redactionen der nautischen Almanachs in Berlin und London, in ihren Ausgaben vom Jahre 1902 die Bemerkung über den Zeitball des Seemannshauses dahin abzuändern, dass derselbe vom 1. Januar 1902 um 12 Uhr 0′ 0″ osteuropäischer resp. Pulkowaer Zeit fallen werde.

d. Wladimir-Maria-Stiftung.

Aus dem Capital der Wladimir-Maria-Stiftung sind im verflossenen Jahre 5 Schiffer fortlaufend unterstützt worden. Verausgabt wurden in Summa 415 Rbl. Das Capital betrug ultimo December 1898 11,331 R. 72 Kop.

16. Verpflegung kranker Seeleute.

Im Laufe des Jahres 1898 sind für Rechnung der Seehospital-Casse 61 Seeleute mit 1177 Krankentagen (gegen 61 resp. 1796 im Vorjahre) im Stadt-Krankenhause resp. in der Reimerschen Augenheilanstalt und im Marien-Diakonissenhause verpflegt worden, und zwar:

Inländer	33	Mann
Engländer	11	„
Dänen	7	„
Deutsche	1	„
Scandinavier	9	„
Zusammen	61	Mann.

Gezahlt wurde für dieselben 1310 Rbl., wovon die Schiffs-Correspondenten und Rheder einen Theil vergüteten, so dass der See-hospital-Casse nur 616 Rbl. zur Last fielen.

17. Kirchliche Versorgung von Seeleuten.

(Anlage eines Seamens-Room.)

Bezugnehmend auf seine frühere Eingabe (Handelsarchiv Jahrgang 1897 Seite 51—52) wandte sich der Rigasche Stadtprobst Herr Oberpastor Gaethgens durch Schreiben vom 17. Januar 1898 sub № 3 nochmals an den Börsencomité, in welchem er Folgendes ausführte:

„Wenngleich die Motive, die den Börsencomité zur Ablehnung des von mir vertretenen Gesuchs genöthigt haben, von mir vollkommen gewürdigt werden können, so giebt mir doch die in dem ablehnenden Schreiben ausgesprochene Anerkennung des ausserordentlichen Werthes einer geistlichen Versorgung unserer Seeleute, der auch vom obl. Börsencomité ganz gewürdigt wird, den Muth, nochmals mit meinem Gesuch, wenn auch in veränderter Form, vor Einen obl. Börsencomité zu treten. Ueber die Bedeutung und die Nothwendigkeit des von mir befürworteten Werkes brauche ich mich dabei nicht nochmals zu äussern, sondern kann auf meine frühere Eingabe verweisen. Das aber muss ich erwähnen, dass die ganze Angelegenheit inzwischen bereits in ein weiteres Stadium getreten ist. Es hat sich uns, nachdem der anfängliche Plan so gut wie aufgegeben war, im Frühjahr 1897 ganz ungesucht die Möglichkeit geboten, eine Persönlichkeit zu gewinnen, die für diese Arbeit wie prädestinirt erschien. Wir meinten diesen Fingerzeig nicht unbeachtet lassen zu dürfen. Einige Kirchencollecten boten die nöthigen Mittel für die allererste Einrichtung dar und in einem bescheidenen Miethlocal hat der Mann seine Arbeit an den Seeleuten begonnen. Die Erfahrung dieses ersten Sommers bereits hat es auf's Schlagendste bewiesen, dass damit einem schreienden Nothstande abgeholfen wurde. Zu ganz unvorhergesehenem, ungeahntem Umfange ist die, mit den allerbescheidensten Mitteln begonnene Arbeit angewachsen. Können und dürfen wir eine so verheissungsvolle begonnene Arbeit aufgeben? Und doch werden wir vor die Nothwendigkeit gestellt, wenn uns nicht anderweitige Hilfe zu Theil wird. Können wir auch das, was an directer geistlicher Verpflegung den Seeleuten geboten worden ist, mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln bestreiten, so reichen diese Mittel doch nicht aus, um eine Einrichtung zu treffen, deren Vorhandensein doch als unerlässlich erscheint, die gleichsam die Basis bildet, von der uns eine sittliche Beeinflussung der Seeleute erst möglich erscheint, ich meine die Begründung und Erhaltung eines Seamens-Room. Das muss eine in nächster

Nähe des Hafens belegene, geräumige Behausung sein, die den Seeleuten den Tag über zugänglich ist, damit sie dort Briefe schreiben und empfangen, Zeitungen und gute Bücher lesen, oder mit irgend einer Beschäftigung die Zeit hinbringen können, die ihnen überhaupt einen Zufluchtsort für ihre freie Zeit bietet, damit sie nicht genöthigt sind, dieselbe in der Kneipe zu verbringen. Das hier bestehende Seemannshaus ist, nach dem Urtheil Sachkundiger, seiner Lage wegen für einen solchen Zweck nicht geeignet. Ein solches Seamens-Room muss leicht zu erreichen und Jedermann zugänglich sein. Ein Hausvater hätte für Aufrechthaltung der Ordnung und für Befriedigung der geistigen Bedürfnisse der Besucher zu sorgen. Ein solches Seamens-Room in's Leben zu rufen, resp. durch eine regelmässige Subvention seinen Bestand sicherzustellen, dürfte doch den Zwecken des Börsencomités in keiner Weise widerstreiten und über die vom Gesetz seiner Thätigkeit gezogenen Grenzen nicht hinausgehen, um so weniger, wenn etwa der Börsencomité eines seiner Glieder zum Inspector dieses Seamens-Room bestellen oder doch es in die Verwaltung desselben abdelegiren wollte. Der Sache wäre aber durch eine solche Maassregel nur gedient. Mit demselben Recht, mit dem der Börsencomité das Seemannshaus zu Nutz und Frommen der ausgedienten Seeleute unterhält, dürfte es doch gewiss auch das Seamens-Room für active Seeleute unterhalten oder doch subventioniren; diese haben doch gewiss kein minderes Anrecht an seine Fürsorge, wie jene. Dass von diesem Seamens-Room aus (nicht in ihm) auch die geistliche Versorgung der Seeleute in's Werk gesetzt werden könnte (etwa durch Anzeigen über die für Seeleute veranstalteten Gottesdienste etc.), dürfte doch seinen Character in keiner Weise alteriren und es nicht ausserhalb des Rahmens der dem Börsencomité zugewiesenen Thätigkeit stellen.

In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen beehre ich mich daher, mein früher gestelltes Gesuch dahin zu motiviren: der Rigaer Börsencomité möge einmalig zur Begründung und Einrichtung, und regelmässig jährlich zur Erhaltung eines Seamens-Room eine angemessene Summe gütigst bewilligen.

Der Börsencomité antwortete hierauf am 26. Februar 1898 sub № 164:

„Auf das Schreiben vom 17. Januar c. sub № 3 kann der Börsencomité nicht umhin, Ihnen seine volle, uneingeschränkte Sympathie mit dem Plane der Errichtung eines Seemannsheims in der von Ew. Hochehrwürden gekennzeichneten Form auszusprechen. Auch er ist von der grossen Bedeutung, ja Nothwendigkeit einer derartigen Anstalt für einen Hafen von der Grösse des Rigaschen vollkommen überzeugt. Doch glaubt er im Bestreben, diesem Unternehmen nach Möglichkeit förderlich

zu sein, auf seinen, im Schreiben vom 19. October 1896 sub № 806 gemachten Vorschlag, zu diesem Seemannsheim das bereits vorhandene Seemannshaus in der Mitauer Vorstadt zu benutzen, zurückkommen zu müssen, da er auf diesem Wege das erstrebte Ziel am ehesten und sichersten erreichen zu können glaubt. Das Beschaffen eines für die weit verstreuten Anlegeplätze der Schiffe im Rigaschen Hafen bequemer liegenden Locals, das, ausser luftigen, hellen und ausgiebigen Räumen zum Aufenthalte der Seeleute, noch ein Quartier für einen Hausvater enthalten müsste, dürfte, nach Ansicht des Börsencomités, nicht geringe Schwierigkeiten machen und ausserordentliche Kosten beanspruchen. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass in Folge des bevorstehenden Ausbaus des Andreasholms zur Einrichtung von Hafenanlagen bei der neuen Central-Güterstation hinter dem Kaiserlichen Garten, die Losch- und Ladeplätze der Schiffe sich nicht unwesentlich weiter stromabwärts verschieben dürften, so dass bei einem Local, das heute noch vielleicht der Mehrzahl der ladenden und löschenden Schiffe bequem liegt, im nächsten Jahre das nicht mehr der Fall sein dürfte. Bei den gegenwärtig entwickelten Verkehrsverhältnissen — Pontonbrücke, billiger Dampferverkehr — dürfte die Entfernung des Seemannshauses keine besondere Bedeutung haben, zumal auch heute schon sehr zahlreiche Schiffe auf dem jenseitigen Ufer der Düna loschen und laden. Dagegen dürften die grossen Vorzüge des Seemannshauses ausserordentlich in's Gewicht fallen. Dasselbe enthält luftige, hohe, helle und geräumige Zimmer, wie sie ein Miethhaus nicht zu bieten vermöchte; sollten bei zunehmendem Verkehre die Parterreräume nicht genügen, so könnten für einen Theil des Jahres und für gewisse Tagesstunden die oberen Säle hinzugezogen werden. In der Bibliothek und den Sammlungen der Navigationsschule, die zu erweitern der Börsencomité gerne bereit ist, findet sich bereits reiches Material zur Anregung und Belehrung der Seeleute, die, ausserdem noch, eventuell dort ein billiges Unterkommen mit voller Pension (für 40 Personen) finden. Der im Seemannshause wohnende Schiffsvolksverheurer und Watershout zieht ohnehin schon durch sein Amt manchen Seemann dorthin. Mit diesem, der zugleich Hausvater des Seemannshauses ist, liesse sich leicht ein Abkommen treffen, dass er auch im zu errichtenden Seemannsheim die Function eines Hausvaters übernähme; ebenfalls ein leichtes und billiges Abkommen liesse sich mit dem bereits vorhandenen Oekonomen im Seemannshause über die Verabreichung von Erfrischungen und Speisen an die in's Seemannshaus kommenden auswärtigen Seeleute treffen. Kurz die Bedingungen zu einer erspriesslichen Ausnutzung des Seemannshauses für die von Ew. Hochehrwürden in's Auge gefassten Ziele scheinen dem Börsencomité so günstige zu sein, dass er glaubt, unbedingt wenigstens einen Versuch mit dem Seemannshause machen zu müssen.

Der Börsencomité erlaubt sich nun, auf Grund alles Obigen, Ew. Hochehrwürden ganz ergebenst zu bitten, den von Ihnen geplanten Seamens-Room einstweilen, versuchsweise, für ein Jahr im Seemannshause zu eröffnen, das er zu diesem Zwecke unentgeltlich herzugeben bereit ist. Für die sonstigen Unkosten dieses Unternehmens will sodann der Börsencomité eine Beisteuer von 300 Rbl. jährlich hergeben."

Im Schreiben vom 11. Mai 1898 sub № 24 theilte nun Herr Oberpastor Gaehtgens dem Börsencomité mit, dass er, als Mandatar der Prediger Rigas, ermächtigt worden sei, das Anerbieten des Börsencomités mit Dank anzunehmen und einstweilen, versuchsweise für ein Jahr, die Arbeit im Seemannshause zu eröffnen, wenngleich die Bedenken, die seiner Zeit gegen die Wahl des Seemannshauses für das in Rede stehende Unternehmen geltend gemacht wurden, auch durch die durchaus beachtungswerthen und dankenswerthen Erwägungen im Schreiben des Börsencomités nicht völlig hätten gehoben werden können.

18. Schwimmdock.

Am 9. März übergab der Chef der Rigaer Hafenbauten dem Rigaer Börsen-Comité einen Theil des Bolderaa-Hafens zur Aufstellung des Docks und zu Anschüttungen für die beim Dock nothwendigen Werkstätten. Die 7860 □-Faden grosse Wasserfläche, welche oberhalb von der Drehbrücke gelegen ist, grenzt auf einer 205 Faden langen Strecke an den Fort-Cometen-Damm und hat eine Breite von 30 bis 48 Faden.

Nach Empfang dieses Platzes wandte sich der Börsen-Comité am 4. April sub № 300 an die Ustj-Dwinskche Festungs-Verwaltung mit der Bitte, bei der Ober-Ingenieur-Verwaltung die Erlaubniss zum Aufstellen des Schwimmdocks und zum Bau von Werkstätten auf diesem Platze neben dem Fort-Cometen-Damm zu erwirken, und übersandte zu gleicher Zeit die Projecte der aus Holz auf gemauerten Fundamenten zu errichtenden Gebäude, welche mit 13767 Rbl. veranschlagt waren. Als der Börsen-Comité erfuhr, dass zur Genehmigung seines Gesuches ein befürwortendes Gutachten des Chefs der Ingenieure des Wilnaschen Militärbezirks nöthig sei, richtete er am 18. Mai sub № 422 an denselben die Bitte, möglichst bald das Gutachten abzugeben, da der Börsen-Comité sonst in eine schwierige Lage komme, wenn das Dock in Riga einträfe und nicht aufgestellt werden könne. Die nachgesuchte Erlaubniss der Ober-Ingenieur-Verwaltung erhielt der Börsen-Comité beim Schreiben vom 13. Juli № 10554. In demselben wurde vom Börsen-Comité ein Reversal verlangt, durch welches er sich verpflichte, auf dem, in den 300 Faden Rayon der Esplanade der Festung Ustj-Dwinsk hineinreichenden Theil des Bolderaa-Hafens keinerlei

Baulichkeiten zu errichten, die dem vorgestellten Plane vom 4. April 1898 gemäss errichteten Gebäude aber in Kriegszeit, auf das erste Verlangen des Festungs-Commandanten, ohne jegliche Entschädigungsansprüche an die Krone, abzutragen. Ein solches Reversal wurde der Ober-Ingenieur-Verwaltung beim Schreiben vom 28. Juli 1898 sub № 558 übersandt.

Im Sommer 1898 wurden neben dem Fort-Cometen-Damm 3624 Cubik-Faden Boden angeschüttet und an der Wasserseite durch eine ca. 55 Faden lange verankerte Spundwand gedeckt. Ueber Wasser wurde die Anschüttung mit einer gepflasterten Böschung versehen. Auf dem neu gewonnenen, gegen Hochwasser gesicherten Platze wurde im Herbst ein hölzerner Schuppen mit 2 Wohnzimmern errichtet, die Ausführung der übrigen Gebäude aber zunächst noch verschoben. Zur Führung und Festlegung des Schwimmdocks mussten 6 grosse Duc d'Alben errichtet werden.

Beide Docktheile trafen nach einer 7 tägigen Reise, von kräftigen Bugsirern geschleppt, wohlbehalten im Rigaer Hafen ein, der erste am 6. Juli, der zweite am 18. Juli. Nach Erledigung der Zollformalitäten wurden die mit den Howaldtswerken vereinbarten Prüfungen des Docks vorgenommen und dasselbe neben dem Fort-Cometen-Damm aufgestellt. Die formelle Probedockung fand am 10. August statt, worüber das „Rigaer Börsenblatt“ folgendermassen referirte:

Zur Besichtigung des Docks und Vornahme der Probedockung begab sich der Börsen-Comité mit einer grösseren Anzahl geladener Gäste, darunter der ehemalige Präses des Börsen-Comités Commerzienrath R. Kerkovius, auf dessen Initiative das Schwimmdock seiner Zeit bestellt worden, sowie Vertreter der hiesigen Regierungsinstitutionen und der Stadtverwaltung, auf dem Eisbrecher „Hercules“ zum Standorte des Docks im Bolderaa-Hafen hinaus. Für die Probearbeit war der ca. 200 Fuss lange, 40 Fuss breite und über 800 Tons schwere See-Hopperbagger des Börsen-Comités auf den grösseren, aus 3 Pontons bestehenden Docktheil genommen worden und wurde von diesem in ca. 57 Minuten vollständig aus dem Wasser gehoben und zur Besichtigung und Ausführung von Reparaturen fertiggestellt. Sowol die in die Augen fallende Gediegenheit und Sauberkeit der Ausführung des Baues, als auch die schnelle und gleichmässig ruhige Arbeit desselben fanden die rückhaltloseste Anerkennung aller Anwesenden, unter denen sich zahlreiche Sachverständige befanden. Auch die Arbeit der zum Dock gehörigen electrischen Bohrmaschine erweckte allgemeines Interesse. Nach Beendigung der Probedockung vereinigte ein Mittagsessen auf dem Eisbrecher „Simson“ Börsen-Comité und dessen Gäste zu einem gemüthlichen und anregenden Beisammensein, während dessen in Worten des Dankes und der Anerkennung der Personen und

Institutionen gedacht wurde, die diese hochbedeutungsvolle neueste Errungenschaft Rigas, wie die Arbeiten des Börsen-Comités überhaupt, gestützt und gefördert haben.

Da das Dock nach dem Contract am 3. Juli zum Betriebe fertig abgeliefert werden sollte, die Abnahme aber erst am 10. August erfolgen konnte, so hätten die Howaldtswerke eine Conventionalpön für 49 Tage zu zahlen gehabt. In der Erwägung, dass die Probedockung und Ablieferung des Docks durch ungünstige Witterung und andere, von den Howaldtswerken unabhängige widrige Umstände mit verzögert worden, beschloss der Börsen-Comité jedoch, sich auf eine Pön für 30 Tage = 3000 Mark zu beschränken.

Besondere Schwierigkeiten bereitete dem Börsen-Comité die Frage, wie und von wem der Betrieb und die Verwaltung des Schwimmdocks zu leiten wären. Den wohl am nächsten liegenden Gedanken, das in erster Reihe gemeinnützigen, nicht commerziellen Zwecken dienende Unternehmen in eigene Verwaltung und Regie zu übernehmen, musste der Börsen-Comité, einstweilen wenigstens, aufgeben, weil durch die nothwendige beständige Aufsicht, die Anmiethung eines besonderen technischen Personals, sowie durch die Anschaffung von Maschinen und Geräthen zur Ausführung kleiner Reparaturen an den auf dem Dock befindlichen Schiffen übermässige unproductive Unkosten entständen, die in Fortfall kämen, wenn eine Schiffsbau- oder Maschinenbau-Anstalt das Dock übernähme, welche Personal und Maschinen zum Theil aus ihrem festen Bestande liefern und in der Zeit, wo das Dock unbenutzt stände, im Hauptbetriebe ausnutzen könnte.

Andererseits stellte sich dem Gedanken, das Schwimmdock einer besonderen Maschinenfabrik oder Schiffsbauanstalt zu verpachten oder zur Verwaltung zu übergeben, das Bedenken entgegen, auf ein für öffentliche Mittel zu gemeinnützigen Zwecken begründetes Unternehmen einer privaten Fabrik gewissermassen ein Monopol zu ertheilen.

Hierzu kommt noch, dass in Riga jegliche Erfahrungen über Betrieb, Rentabilität eines Schwimmdocks u. s. w. fehlen.

Alle diese Bedenken veranlassten den Börsen-Comité, die endgiltige Regelung der Frage des Betriebes und der Verwaltung des Schwimmdocks einstweilen auf ein Jahr zu vertagen, um im Laufe desselben practische Erfahrungen zu sammeln. Für die Dauer dieses einen Jahres hat der Börsen-Comité ein derartiges Interimisticum geschaffen, dass er, auf Grund einer besonderen Vereinbarung, die Verwaltung und den Betrieb des Schwimmdocks, für Rechnung und Gefahr des Börsen-Comités, der Gesellschaft des Rigaer Patent-Slip-Dock und der zu demselben gehörigen Bolderaa-Maschinenfabrik übertragen hat. Dieses Interimisticum erschien dem Börsen-Comité um so geeigneter, als er an dieser Gesellschaft sowohl financiell, als

auch durch einen besonderen Vertreter wesentlich betheiligt ist. In der erwähnten Vereinbarung ist durch eine besondere Bestimmung auch für dieses eine Versuchsjahr einer etwaigen Monopolisirung der Arbeiten an den auf dem Schwimmdock befindlichen Schiffen vorgebeugt und den Schiffsrhedern, sowie Führern die freie Wahl und Heranziehung derjenigen Maschinenfabrik, der sie die Arbeit an ihren Schiffen übertragen wollen, gesichert. Diese am 1. September 1898 geschlossene und von beiden Parteien unterschriebene Vereinbarung hat folgenden Wortlaut:

„Zwischen dem Rigaer Börsen-Comité einerseits und der Gesellschaft des Rigaer Patent-Slip-Dock und der zu demselben gehörigen Bolderaa-Maschinenfabrik ist am heutigen Tage für die Dauer eines Jahres, gerechnet vom Datum der Uebergabe, folgende Vereinbarung über Verwaltung, Unterhalt und Betrieb des vom Börsen-Comité erworbenen und beim Fort-Cometen-Damm im Bolderaa-Hafen aufgestellten Schwimmdocks abgeschlossen worden.

1.

Die Gesellschaft des Rigaer Patent-Slip-Docks und der zu demselben gehörigen Bolderaa-Maschinenfabrik übernimmt für Rechnung des Börsen-Comité und unter Aufsicht einer besonderen Delegation des letzteren für das Schwimmdock, sowie der Ingenieure des Börsen-Comités die Verwaltung, den Unterhalt und den Betrieb des Schwimmdocks und verpflichtet sich, nach Ablauf des vereinbarten Jahres, das Schwimmdock nebst allen Inventar- und Reservetheilen, nach einer zu übergebenden Specification dem Börsen-Comité in gutem Zustande zurückzuliefern.

2.

Die genannte Gesellschaft übernimmt es, die nöthigen Arbeitskräfte anzustellen, alle erforderlichen Materialien zu liefern, die auf Grund einer besonderen Taxe für die Benutzung des Docks zu leistenden Zahlungen zu empfangen und über die Einnahmen und Ausgaben des Docks Buch zu führen. Alle Ausgaben für Betrieb, Unterhalt und Bewachung des Docks sind zum Selbstkostenpreise dem Börsen-Comité in Anrechnung zu bringen und zu belegen.

3.

Anmeldungen zur Benutzung des Docks werden in der Stadt im Comptoir des Herrn W. G. Sperling, im Bureau des Riga-Bolderaaer Börsentelegraphen (im Börsenhause), sowie in dem beim Winterhafen befindlichen Comptoir der Gesellschaft des Rigaer Patent-Slip-Dock und der zu demselben gehörigen Bolderaa-Maschinenfabrik angenommen und sind sofort telegraphisch von einer Anmeldestelle zur anderen zu übermitteln.

4,

Die Rheder resp. Führer der auf das Dock gehenden Schiffe sind in der Wahl der Maschinenfabrik, der sie die Ausführung von Reparaturen an ihren Schiffen übertragen wollen, völlig frei. Der betreffenden Maschinenfabrik ist freier und unbehinderter Zutritt zum Dock und die Benutzung desselben in seinen für die Reparatur von Schiffen in Betracht kommenden Theilen zu gestatten.

5.

Während des Garantiejahres, in welchem ein Dockmeister und Maschinist von den Howaldtswerken gestellt werden, haben die von obl. Gesellschaft zu stellenden Dockmeister und Maschinisten den Betrieb des Docks soweit zu erlernen, dass sie nach Ablauf des Garantiejahres den Betrieb des Docks mit allem Zubehör selbstständig und sicher ausführen können. Der Maschinist und sein Gehilfe dürfen während der Zeit, wo das Dock ihre Arbeit nicht beansprucht, in der Bolderaa-Maschinenfabrik beschäftigt werden. Der Dockmeister darf ebenfalls, während seiner freien Zeit, eine andere Beschäftigung ausserhalb des Docks ausüben.

6.

Für den beim Schwimmdock anzustellenden Maschinisten und dessen Gehilfen zahlt der Börsen-Comité der Gesellschaft des Rigaer Patent-Slip-Dock und der zu demselben gehörigen Maschinenfabrik 400 resp. 200 Rbl. jährlich. Für den Dockmeister werden 300 Rbl. jährlich als Honorar bestimmt.

7.

Der Delegation für das Schwimmdock bleibt es vorbehalten, auf Antrag der Gesellschaft des Rigaer Patent-Slip-Dock und der zu demdemselben gehörigen Maschinenfabrik,

a) bei gegebener Veranlassung einen vom Schiffer oder Rheder des im Dock stehenden Fahrzeugs herangezogenen Unternehmer von den Arbeiten im Dock zu entfernen;
b) in aussergewöhnlichen Fällen, bei Havarien u. s. w. die Reihenfolge der angemeldeten Schiffe abzuändern;
c) Vereinbarungen über das Docken in aussergewöhnlichen Fällen (siehe § 10 des Dockreglements) zu treffen.

Jedoch auch für die Zusammenstellung des Reglements und der Taxe für das Schwimmdock fehlten dem Börsen-Comité die practischen Erfahrungen und er stellte solche nach Beispielen ausländischer Docks, unter Berücksichtigung der beim Rigaer Patent-Slip-Dock gemachten Erfahrungen, zusammen, wobei die Sätze der Taxe möglichst niedrig, niedriger als die Sätze der meisten ausländischen Docks normirt wurden. Auch das Reglement und die Taxe können daher nur einen mehr experimentellen, als definitiven Character tragen.

Reglement und Taxe wurden von der Generalversammlung des Börsenvereins am 4. September genehmigt, in deutscher, englischer und russischer Sprache gedruckt, an hiesige Schiffsexpeditionen und Rhedereien vertheilt, an zahlreiche inländische Börsencomités und auswärtige Handelskammern versandt und in zahlreichen Blättern des In- und Auslandes veröffentlicht.

Das Reglement hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Anmeldungen zur Aufnahme in das Dock sind in Riga im Bureau des Riga-Bolderaaer Börsentelegraphen oder im Winterhafen im Comptoir der Bolderaaer Maschinenfabrik zu machen. Jeder Empfänger einer Anmeldung hat dem anderen unverzüglich von einer solchen Mittheilung zu machen. Bei der Anmeldung sind die Dimensionen des Fahrzeuges, sowie dessen Tiefgang vorn und hinten aufzugeben und ist womöglich eine Zeichnung der Mittelschiffs-Section zu liefern. Ist das Schiff beladen, so ist die Grösse der Beladung anzugeben. Die Maschinenfabrik ist verpflichtet, von jeder Meldung sowie von jeder Dockung den Ingenieuren des Börsen-Comités Anzeige zu machen.

§ 2. Das Ein- und Ausdocken der Schiffe und alle übrigen zur Sicherheit des Docks und der darin aufgenommenen Fahrzeuge vorzunehmenden Arbeiten geschehen unter Leitung des Dockmeisters. Die Führer der zu dockenden Schiffe haben sich mit ihren Mannschaften beim Vorbereiten, Einholen, Abstützen und Docken, sowie beim Wiederausdocken zu betheiligen und allen Anordnungen des Dockmeisters nachzukommen. Als verantwortlicher Dockmeister gilt der Garantiedockmeister für die Zeit des Garantiejahres. Etwaige Schäden, welche das Schiff beim Ein- und Ausdocken, sowie während der Zeit, wo es im Dock steht, erleidet, trägt das Schiff allein, der Rigaer Börsen-Comité kann dafür auf keinen Fall in Anspruch genommen werden.

§ 3. Die Ausführung von Reparaturen etc. übernimmt die in der Nähe des Docks belegene Bolderaaer Maschinenfabrik. Den Führern der im Dock stehenden Fahrzeuge steht es aber frei, Reparaturen etc., sowie Lieferungen der dazu gehörigen Materialien auch nach eigener Wahl zu vergeben, resp. selbst die Materialien zu beschaffen. Die in solchen Fällen herangezogenen Unternehmer, Handwerker und Lieferanten haben sich jedoch vor der Benutzung des Docks mit dem Dockmeister über die Bedingungen zu verständigen. Bei gegebener Veranlassung kann dem einen oder anderen der herangezogenen Unternehmer die Berechtigung zum Arbeiten im Dock von der Delegation des Börsen-Comités für das Schwimmdock entzogen werden. Den Anordnungen des Dockmeisters nicht nachkommende Handwerker und Arbeiter hat derselbe das Recht, von sich aus zu entfernen.

§ 4. Das Docken der Schiffe wird in der Reihenfolge, in welcher sie angemeldet sind, vorgenommen. Nur in aussergewöhnlichen Fällen, bei

Havarien etc. und namentlich bei Fahrzeugen des Rigaer Börsen-Comités behält sich die Delegation für das Schwimmdock das Recht vor, von der Reihenfolge abzuweichen. Falls das angemeldete Schiff nicht rechtzeitig zum Docken bereit ist, so muss dasselbe eventuell hinter das zunächst angemeldete Schiff zurücktreten. Bei rechtzeitiger Anzeige steht es jedoch dem Dockmeister frei, dem Schiffe gegen Erlegung der vorgesehenen Taxe für die Benutzung des Docks seinen Platz für 3 Tage zu reserviren.

§ 5. Stellt sich nach erfolgter Dockung heraus, dass die Reparatur des Fahrzeuges einen längeren Zeitraum beansprucht, als vorher angenommen resp. verabredet, so muss das Fahrzeug, wenn das Dock an ein anderes Schiff vorher zu einem bestimmten Termine fest versagt ist, sich einen Aufenthalt bis zu acht Tagen gefallen lassen, und sind die eventuell noch erforderlichen Arbeiten soweit auszuführen, dass das Fahrzeug ausgedockt werden kann.

§ 6. Bei Berechnung der Taxe wird der Tag als um Mitternacht beginnend angenommen; jeder angefangene Tag wird als voll gerechnet, wenn das Dock an demselben Tage eine Zeit von mehr als 12 Stunden von einem Fahrzeuge in Anspruch genommen wurde; der Tag wird für halb gerechnet, wenn diese Zeit weniger als 12 Stunden betrug. Die zum Aufholen und Niederlassen des Docks erforderliche Zeit wird mitgerechnet. Sonn- und Feiertage, an welchen die Fabrik nach dem Fabrik-Reglement nicht arbeitet, werden auch nicht in Rechnung gestellt, wenn nicht gearbeitet worden ist.

§ 7. Für den Fall, dass mehrere Schiffe zu gleicher Zeit im Dock stehen und das Ausdocken eines oder mehrerer Fahrzeuge dadurch oder in anderer Weise gehindert wird, werden für diese Tage den benachtheiligten Schiffen keine Kostsn berechnet, dieselben haben aber auch keine Ansprüche auf Vergütung für etwaigen Zeitverlust.

§ 8. Sobald ein Fahrzeug in das Dock hineingeholt hat, ist bis nach dem Verlassen des Docks Folgendes zu beobachten:

a) Der Dockmeister ist für die Reinlichkeit und Ordnung im Dock verantwortlich und ist deshalb seinen Anordnungen unweigerlich Folge zu leisten.

b) Die Besatzung der Fahrzeuge darf das Dock nur im Falle dienstlicher Beschäftigung betreten.

c) Das Dock darf in keiner Weise beschmutzt werden; lässt sich das, wie beim Reinigen der Schiffsböden, nicht vermeiden, so ist das Dock nach vollendeter Arbeit sofort wieder zu reinigen. Aller Schmutz, Asche und Abfälle etc. sind an's Land an eine vom Dockmeister angewiesene Stelle zu bringen und darf weder vom Schiff noch vom Dock aus etwas über Bord geworfen werden. Die an Bord befindlichen Abtritte dürfen nicht benutzt

werden; es steht der Besatzung frei, die am Lande getroffenen Einrichtungen zu benutzen.

d) Um jeder Erschütterung vorzubeugen, muss das Bewegen schwerer Gegenstände an Bord der im Dock stehenden Fahrzeuge ganz vermieden werden. Das Losmachen von Segeln darf nur nach vorher eingeholter Erlaubniss bei ganz stillem Wetter stattfinden.

e) Aus den Schiffen zu löschende Gegenstände dürfen nur mit Genehmigung des Dockmeisters im Dock gelagert werden.

§ 9. Die Entrichtung der Dockkosten muss, wenn keine andere Vereinbarung getroffen, vor Ausgang des Schiffes aus dem Dock erfolgen.

§ 10. Vorbehalten wird eine besondere Vereinbarung für das Docken:

a) von kleinen Schiffen und Prähmen,

b) von mehreren gleichzeitig dockenden Schiffen,

c) von Schiffen, welche einer längeren Reparatur bedürfen,

d) von Schiffen in Havariefällen,

e) von Schiffen, welche beladen sind.

§ 11. Fahrzeuge, deren Formen vor dem Eindocken Aenderungen an den Einrichtungen des Docks nöthig machen, haben die Kosten für diese Aenderungen ausser der Taxe zu tragen.

§ 12. Bei Anmeldung eines Fahrzeuges zum Docken wird ein Exemplar dieses Reglements und der Taxe ausgereicht. Durch die Anmeldung zum Docken verpflichtet sich der Antragsteller die vorstehenden Bedingungen zu erfüllen und erklärt sich mit der Taxe einverstanden. Schiffe mit einem Gewicht von mehr als 2350 Tons dürfen das Dock nicht benutzen.

Unrichtige Angaben der Gewichtsverhältnisse eines das Dock benutzenden Dampfers „Cairo“ erregten im ersten Augenblick im Börsen-Comité nicht geringe Besorgnisse, da, auf Grund dieser Angaben, Fachleute sich dahin ausgesprochen hatten, dass das neue Schwimmdock überhaupt grössere Dampfer, als den „Cairo“, nicht würde heben können und somit den an dasselbe gestellten Erwartungen nicht entsprechen würde. Zur Beseitigung dieser Besorgnisse stellte die aus den Herren Vice-Consul Fenger und W. G. Sperling bestehende Delegation für das Schwimmdock folgende Berechnung auf:

Da Zweifel darüber entstanden sind, ob unser Schwimmdock den an dasselbe gestellten Erwartungen entsprechen dürfte, erlaubt sich unterzeichnete Delegation Folgendes zu berichten:

„Laut Schreiben der Herren Clark & Standfield vom 29. Juli 1895 repräsentirt ein Schiffsgewicht von 2870 Tons reichlich 3500 Tons gross Register und somit das Schiffsgewicht, das unser Dock heben

kann, 2350 Tons = 2865 Tons gross Register. Der Unterschied zwischen Gross und Netto Register beträgt laut Lloyds Register für z. B. S./S. „Cairo“ und „Danmark“ 37 %, „Gallia“ und „Livonia“ 36 %, „Wera“ 35 %, nehmen wir durchschnittlihh 36 % an, so sind 2865 Tons gross Register gleich 1834 Tons netto Register. Nun laden aber:

S./S. Cairo 1067 Tons netto Register 2400 Tons dead weight somit, 2,25 Mal mehr als er netto gemessen ist,

S./S. Danmark bei 1305 Tons netto Register 3000 Tons dead weight, somit 2,30 Mal mehr,

S./S. Gallia bei 1183 Tons netto Register 3000 Tons dead weight, somit 2,53 Mal mehr,

S./S. Livonia 1342 Tons netto Register 3000 Tons dead weight, somit 2,23 Mal mehr,

S./S. Wera bei 910 Tons netto Register 1900 Tons dead weight, somit 2,10 Mal mehr als sie netto gemessen ist.

Nach dieser Aufstellung sind demnach 1834 Tons netto Register, selbst nur multiplicirt mit 2,25, gleich 4125 Tons dead weight, was vorläufig wenigstens für unseren Hafen genügen dürfte.“

Diesem Berichte fügte die Delegation sodann in der Folge noch hinzu, dass das Eigengewicht des S./S. „Cairo“ irrthümlich mit 2000 Tons plus 300 Tons Wasserballast aufgegeben worden war, und da dieser Dampfer nur 2400 Tons dead weight ladet, würde ihre Annahme 2350 Tons Gewicht gleich 4126 Tons dead weight somit gar nicht stimmen. Nachher hat es sich jedoch herausgestellt, dass der „Cairo“ nur 1291 Tons plus 160 Tons Kohlen und 300 Tons Wasserballast gewogen hat; wenn nun die verschiedenen Bauarten der Schiffe berücksichtigt werden, liegt somit keine Ursache vor, zu bezweifeln, dass unser Dock den an ihn gestellten Erwartungen entsprechen wird.

Herr Ingenieur Fleischer gab, unter Zugrundelegung der von Herrn Consul Fenger angeführten Daten, noch folgende Controlrechnung: Gewicht des Dampfers „Cairo“ nebst Kohlen- und Wasserballast — 1446 Tons; im Dock zurückgebliebenes Wasser — 240 Tons, Reserve-Schwimmfähigkeit des Docks, zur Zeit als der „Cairo“ sich in demselben befand, — ca. 485 Tons, zusammen 2350 Tons; es ergiebt sich also, dass das Dock im Stande ist, ein Schiff zu heben, welches um ca. 800 Tons schwerer ist, als der „Cairo“.

Für die Anschaffung des Schwimmdocks sind bis zum 31. December 1898 verausgabt worden:

für das Dock selbst	Rbl.	182,895 17
„ die Pfahlbündel	„	1,589 24
„ das Bollwerk	„	8,219 34

für die Scheune	Rbl.	1,587 46	
„ die Telephon-Anlage .	„	275 10	
„ verschiedenes Inventar	„	4,342 96	Rbl. 198,909 27

Die Betriebskosten des Schwimmdocks vom 10. August bis zum 31. December 1898 betrugen:

Gehälter und Löhne . . .	Rbl.	2,239 55	
Steinkohlen	„	568 56	
verschiedene Materialien .	„	498 74	
Anstrich und Reparaturen	„	46 95	
Beleuchtung	„	38 08	
Kesselsteuer	„	40 —	
Diversa	„	923 82	Rbl. 4,355 70

Es wurden dagegen vereinnahmt:

für die Benutzung des Docks	Rbl.	5,023 25	
„ die Dockarbeiter	„	223 78	Rbl. 5,247 03
Demnach ergab sich beim Betriebe ein Gewinn von			Rbl. 891 33

Im Jahre 1898 (vom 10. August bis 31. December) wurde das Dock benutzt von:

2 Eisbrechern, 1 Flussbagger und 5 Prähmen, 12 Segelschiffen mit zusammen 3710 tons. reg. Grösse, 6 Seedampfern und 1 Seebagger von zusammen 6571 tons reg. Grösse.

19. Rigaer Patent-Slip-Dock.

Das Patent-Slip-Dock wurde im Jahre 1898 von 34 Schiffen mit 3827½ Lasten, darunter 13 Dampfer mit 1100 Pferdekräften, benutzt, gegen 33 Schiffe mit 3252 Lasten im Vorjahre, darunter 15 Dampfer mit 1090 Pferdekräften.

20. Bolderaa-Maschinenfabrik.

Die Fabrik ist im Jahre 1898 durch den Auftrag des Rigaer Börsencomité auf Lieferung von 6 Baggerprähmen, wie auch durch grössere Reparaturen an den Dampfern und Baggern des Rigaer Börsencomités und den Dampfern der Rigaer Dampfschifffahrt-Gesellschaft und kleinere Arbeiten, gut beschäftigt gewesen.

21. Compass-Regulirungsstation.

Im Jahre 1898 sind auf sieben Dampfern die Compasse regulirt worden:

am 17. April SS Riga und Düna im Winterhafen.
„ 9. Mai SS Phönix „ Dagmar hinter CDE Damm.
„ 20. „ SS Axel „ „ „
„ 5. November SS Sandomir „ „ „
„ 22. Mai SS Братья Парамоновы vor dem Winterhafen.

Der eine Pfahl hinter dem CDE-Damm, der abgebrochen war, ist neu eingerammt worden.

22. Meteorologische und Pegelbeobachtungen.

a. Meteorologische Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk.

Die Beobachtungen sind auf beiden Stationen in der vorgeschriebenen Form und in dem bisherigen Umfang ausgeführt worden. In Riga hat ein zweifacher Wechsel des Beobachters stattfinden müssen, da der frühere Beobachter, Richard Behrsing, in Folge vermehrter Thätigkeit in seinem eigentlichen Beruf diese Stellung nicht mehr bekleiden konnte. Die Beobachtungen wurden interimistisch von Alfred Platting ausgeführt, der vom November ab durch den Archivarsgehilfen Woldemar Brosche ersetzt wurde.

In Ustj-Dwinsk war Kapitain Gerlach Beobachter.

Für die Station in Riga wurde im Herbst ein neues Haarhygrometer angeschafft, während das frühere, welches einer Repatur bedürftig war, in Zukunft als Reserve-Apparat dienen soll. Eine Vermehrung der zu beobachtenden Instrumente hat nicht stattgefunden. Mehr als in früheren Jahren ist die meteorologische Station in Riga bei Entscheidungen in Processsachen um Gutachten gebeten worden, wobei die Fragen sich meist auf Temperatur, stürmische Witterung oder Niederschläge bezogen. Obgleich gegenwärtig die Höhe der Niederschläge zweimal täglich gemessen wird, so können doch diese Daten bei Beantwortung von Fragen, wie etwa, ob zu einer bestimmten Stunde Regen gefallen ist und in welcher Menge, nicht genügen, da ein Registrirapparat, dessen Aufzeichnungen allein die gewünschten Auskünfte geben könnten, nicht vorhanden ist. Fragen, die sich auf Temperatur oder stürmische Witterung bezogen, konnten auf Grund der Aufzeichnungen der Registrirapparate genügend beantwortet werden.

Von den beiden Witterungstelegrammen, die täglich in Riga eintreffen, verspätete sich das eine so oft, dass es nur selten an demselben Tage verwerthet werden konnte.

b. Pegelstationen in Riga und Ustj-Dwinsk.

Da die Pegelbeobachtungen 1873 ihren Anfang nahmen, so lagen zum Beginn dieses Jahres Beobachtungen des Wasserstandes der Düna

bei Riga und Ustj-Dwinsk aus 25 Jahren vor. Bei Verarbeitung dieser Beobachtungen ergaben sich als Monats- und Jahresmittel nach neuem Styl und in russischen Fuss folgende Zahlen:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
Riga	4,5	4,4	4,4	6,4	5,1	4,6	
Ustj-Dwinsk .	4,3	4,3	4,1	4,1	4,2	4,4	
	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
Riga	4,7	4,8	4,7	4,6	4,6	4,7	4,8
Ustj-Dwinsk .	4,7	4,8	4,7	4,6	4,5	4,6	4,4

Das Gefälle beträgt somit 0,4′.

Werden aber die Monate des Hochwassers: April und Mai, bei der Berechnung ausgeschlossen, so erhält man als Jahresmittel für Riga 4,6′ und für Ustj-Dwinsk 4,5′, woraus sich als Gefälle nur 0,1′ ergeben würde. Für die Monate Juli, August, September und October sind die Pegelstände im Mittel für beide Stationen gleich hoch.

Für das Jahr 1898 ergeben sich folgende mittlere Pegelstände:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
Riga	5,3	5,4	4,0	6,0	4,7	4,5	
Ustj-Dwinsk .	5,3	5,2	4,1	3,8	4,0	4,3	
	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
Riga	5,2	4,7	5,1	3,9	4,6	6,2	5,0
Ustj-Dwinsk .	5,3	4,7	5,0	3,9	4,4	6,0	4,7

Bemerkenswerth ist der niedrige Wasserstand im October und der besonders hohe im December, der sogar die Pegelhöhe im Monat des Hochwassers — April — übertrifft. Die Veranlassung für diese Erscheinungen ist wiederum in den Windverhältnissen zu suchen. Der December zeichnete sich aus durch heftige und anhaltende Stürme aus Südwest, West und Nordwest, so dass in Riga elf Sturmtage für diesen Monat verzeichnet worden sind.

c. Sturmwarnungen.

Die meteorologischen Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk erhielten vom Central-Observatorium 36 Telegramme, unter denen 31 die Ordre, den Konus zu hissen, und 2 bedingte Sturmwarnungen enthielten.

Die Telegramme vertheilen sich auf die einzelnen Monate a. St. folgendermassen:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
Sturmtelegramme . .	6	2	3	2	—	1	
Bedingte Sturmw. . .	—	2	—	—	—	—	
	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
Sturmtelegramme . .	2	1	1	4	5	4	31
Bedingte Sturmw. . .	—	—	—	—	—	—	2

Stürmische Witterung war in Riga an 47 und in Ustj-Dwinsk an 33 Tagen.

d. Beobachtungen an den Registrir-Pegeln in Riga und Bolderaa.

Die Limnigraphen (selbstregistrirende Pegel) in Riga bei der Eisenbahnbrücke und in Bolderaa bei der Station Hafendamm standen unter der Obhut des Hafenbau-Ingenieurs. Der um 1 Uhr Mittags verzeichnete, der höchste und niedrigste Wasserstand jeden Tages wird in der „Rigaschen Industrie-Zeitung“ veröffentlicht. Für die einzelnen Monate ergaben sich aus den Beobachtungen folgende Daten in Fuss über dem Nullpunkte des Pegels an der Karlsschleuse.

	Höchster Wasserstand:		Niedrigster Wasserstand:		Mittlerer Wasserstand:	
	Riga	Ustj-Dwinsk	Riga	Ustj-Dwinsk	Riga	Ustj-Dwinsk
Januar . .	7,7	7,4	5,3	4,6	6,3	5,7
Februar .	5,9	5,7	3,5	3,3	4,7	4,3
März . . .	9,6	7,2	3,1	2,4	5,1	4,2
April . . .	6,8	4,5	4,1	2,5	5,4	3,7
Mai	5,3	4,6	4,1	3,5	4,6	4,1
Juni . . .	5,4	5,4	4,2	3,9	4,8	4,6
Juli	6,6	6,5	5,1	4,4	5,7	5,3
August . .	6,5	6,4	4,3	3,7	5,0	4,6
September	7,0	6,6	4,4	3,9	5,3	4,8
October .	6,2	5,9	2,3	1,7	4,3	3,9
November	8,1	8,9	3,3	3,3	5,1	5,1
December	9,6	10,1	4,6	3,5	5,1	5,9

Eisgangsbeobachtungen.

Am 28. November 1897 kam das Treibeis auf der Düna oberhalb der Eisenbahnbrücke zum Stehen, während der Rigasche Hafen von der Stadt stromab während des ganzen ungewöhnlich milden Winters mit Hilfe der Eisbrecher offen gehalten wurde. Am 8. Januar 1898 traten Bewegungen in der Eisdecke unterhalb Klein-Jungfernfernhof ein, wobei der Hauptarm der Düna beim Hasenholm durch zusammengestaute Eismassen verstopft wurde. Am 22. Januar setzten sich die Eismassen oberhalb der Stadt auf der ganzen Breite des Stromes bei starker Abströmung in Bewegung und kamen in dichten Massen stromab, so dass die Pontonbrücke gefährdet erschien und für den Verkehr gesperrt wurde. Am nächsten Tage blieb das Eis aber oberhalb der Brücke wieder stehen.

Als das Wasser bei Klein-Jungfernhof zu steigen anfing, traten kleine Eisbewegungen am 23. März ein, die sich bis zur Ankerneekenstation festsetzten. Um 5 Uhr Nachmittags begann der Eisgang, der seinen Lauf über die unterhalb Kengeragge liegenden Dämme und längs der Moskauer Vorstadt nahm, während das im Januar im Hauptarm der Düna zusammengeschobene Eis stehen blieb. In dem Arm zwischen dem Hasenholm und dem Lutzausholm nahm die Strömung stark zu. Am Abend trat ein Eistreiben ein, wobei die ersten Brückenpontons beim Ufer der Mitauer Vorstadt fortgerissen wurden. Neben dem unteren Theil des Hasenholms blieb ein grosser Theil der Eismassen im Nebenarm stehen, so dass die Strömung nur durch eine Oeffnung der Eisenbahnbrücke, und zwar gegen das Uferbollwerk schräg gerichtet, gehen konnte. Am 24. und 25. März änderten sich diese Verhältnisse wenig, die Strömung setzte ihre unterspülende Arbeit am Bollwerk fort, welches nach und nach auf einer längeren Strecke einstürzte.

Am 26. März brach die Eisstauung im Hauptarm der Düna und trat ein kräftiger Eisgang ein. Im Nebenarm bei der Mitauer Vorstadt setzte sich das Eis bald wieder fest, so dass die frühere reissende Strömung fast ganz aufhörte. Vom Andreasholm bis zum Mühlgraben blieben die Eisschollen auf der rechten Seite des Strombettes stehen, indem sie sich bis auf den Grund zusammenschoben. Der Eingang zum Mühlgraben wurde dabei verstopft, von den Eisbrechern aber am nächsten Tage wieder geöffnet. Die Eisstauung bei der Mitauer Vorstadt stand bis zum 2. April. Das Wasser erreichte bei der Stadt am 26. März seinen höchsten Stand von 9,6 Fuss am Pegel. Der ersten Hochwasserwelle folgte eine zweite. Erst am Ende des April war das Wasser auf seine gewöhnliche Höhe herabgesunken.

Im Rigaschen Meerbusen zeigte sich schon Ende Februar leichtes Schlammeis, das nach und nach zunahm und vom 5. März an die Schiffahrt störte. Vom 12. bis zum 17. März war der Weg bei Domesnäs gesperrt.

24. Eisbrecher.

Der für den Libauer, wie auch für den Rigaer Hafen bestimmte Eisbrecher „Ledokol II“, für dessen Thätigkeit die Regeln im Handelsarchiv Jahrgang 1898 Seite 241—244 abgedruckt sind, ist im Jahre 1898 im Rigaer Hafen nicht zur Verwendung gekommen.

Im Sommer 1898 kam der, namentlich durch seine Pläne für die Durchschiffung des Polarmeeres vermittels starker Eisbrecher bekannte Vice-Admiral Makarow nach Riga und trat zum Präses des Börsen-Comités in Beziehungen, um auch hier das Interesse für die Bedeutung grosser Eisbrecher und für die Frage der Offenhaltung der

Navigation in den der Eissperre ausgesetzten Häfen durch Eisbrecher zu fördern. In Folge der von ihm gegebenen Anregung wandte sich der Börsen-Comité am 5. August 1898 sub Nr. 577 an den Herrn Finanzminister mit einem Gesuche um Abcommandirung des von Admiral Makarow, im Auftrage der Russischen Regierung, in England bestellten Eisbrechers „Jermak" (eine genaue Beschreibung desselben brachte das „Rigaer Börsenblatt" in Nr. 270 vom 29. November 1898) nach Riga. In diesem Gesuche führte der Börsen-Comité aus: „Wie durch die Erfahrung vieler Jahre nachgewiesen, vermag der Rigaer Börsen-Comité durch seine Eisbrecher den Rigaschen Hafen so lange vollständig offen zu halten, als die Durchfahrt bei Domesnäs und der Rigasche Meerbusen offen sind; letztere offen zu halten, dazu sind die Eisbrecher des Börsen-Comités nicht stark genug. Es wäre nun von grösstem Werthe für die Schifffahrt und den Handel Rigas, die Frage zu entscheiden, ob es überhaupt möglich ist, durch einen grossen Eisbrecher das Meer selbst eisfrei zu erhalten, da in solchem Falle die Navigation des Rigaschen Hafens das ganze Jahr hindurch offen erhalten werden könnte.

Nach den Erläuterungen Sr. Excellenz des Herrn Vice-Admirals wird der neue Eisbrecher wahrscheinlich erst spät im Winter fertig gestellt werden, wenn die Navigation des St. Petersburger Hafens längst bereits völlig geschlossen ist und dort gewöhnlich weder Schiffe, noch Waaren vorhanden zu sein pflegen, so dass eine Probearbeit des Eisbrechers in diesem Hafen keinen besonderen Werth haben könnte. Anders ist es im Rigaschen Hafen; hier ist die Schifffahrt während des ganzen Winters in abwartender Lage, um jeden Moment des Freiwerdens des Meeres von Eis zu benutzen. Die Prüfung des Eisbrechers im Rigaschen Meerbusen hätte aber insofern noch eine besondere Bedeutung, als die Eishindernisse der Schifffahrt im Rigaschen Meerbusen nicht unmittelbar durch Zufrieren des Meeres entstehen, sondern dadurch, dass die im Meere treibenden Eisschollen in Schichten übereinander geschoben werden und so eine grosse Stärke erreichen.

Hiebei erlaubt sich der Börsen-Comité eine Tabelle über Schluss und Eröffnung der Navigation im Rigaschen Hafen in den letzten 14 Jahren vorzustellen, aus der zu ersehen ist, dass in den Jahren 1884, 1885 und 1887 die Navigation das ganze Jahr hindurch offen war, in den Jahren 1886 sie aber im Laufe von 67 Tagen, 1888 — 100 Tagen, 1889 — 96, 1890 — 5, 1891 — 52, 1892 — 50, 1893 — 109, 1894 — 4, 1895 — 67, 1896 — 38, 1897 — 77 Tagen geschlossen war. Selbst wenn es nicht möglich sein sollte, durch einen grösseren Eisbrecher die Navigation den ganzen Winter hindurch völlig offen zu halten, so wäre doch schon eine Verlängerung derselben um einige Wochen vor und nach dem gegenwärtigen Schlusse für den Handel Rigas von ausserordentlichem Werthe."

Durch Rescript des Departements für Handel und Manufacturen vom 27. August sub Nr. 1897 wurde hierauf dem Börsen-Comité eröffnet, dass, gemäss dem Allerhöchst am 15. Mai d. J. bestätigten allerunterthänigsten Doklad des Herrn Finanzministers, die ersten Probearbeiten des Eisbrechers „Jermak“ im St. Petersburger Hafen ausgeführt werden sollen und darnach, nach Beendigung der Prüfung des Eisbrechers in diesem Hafen, die Frage der weiteren Ausführung von Arbeiten beim Geleiten von Schiffen im Rigaschen Meerbusen angeregt werden könnte. — Hiebei ersuchte das Departement jedoch den Börsen-Comité um eine Aeusserung darüber, ob er für möglich befinde, einen gewissen Antheil an den Unkosten der Fahrt des Eisbrechers „Jermak“ im Rigaschen Hafen zu übernehmen und in welcher Form diese Unterstützung des Börsen-Comités zum Ausdrucke kommen könnte.

Die Anfrage setzte den Börsen-Comité in nicht geringe Verlegenheit, denn bei einer oberflächlichen und nur auf Grund von Zeitungsangaben angestellten Berechnung ergaben sich ganz enorme Betriebskosten für diesen Dampfer. Die Dampfer-Delegation des Börsen-Comités führte in ihrem Gutachten zu dieser Frage aus, dass der „Jermak“ mit 10,000 HP aufgegeben worden sei, wobei aber nicht angegeben sei, ob indicirte oder effective Pferdekräfte. Wäre ersteres der Fall, so betrage der Kohlenverbrauch, laut Angabe des Ingenieurs Fleischer, 0,7 Kilos pro Stunde und HP, pro 10,000 HP somit 7,000 Kilos oder 7 Tons à 62 Pud gleich 434 Pud. Nehme man den Kohlenpreis momentan mit 15 Kop. per Pud an, so ergeben sich 65 Rbl. 10 Kop. per Stunde oder per 24 Stunden 1562 Rhl. 40 Kop. — Sind die angegebenen Pferdestärken jedoch effective, so erhöhe sich genannter Betrag um 25% und betrage per 24 Stunden somit in runder Summe 2,000 Rbl. — Hierzu kämen noch die Gagen der Bemannung, welche etwas reichlich berechnet werden müssten, da voraussichtlich die Leute nicht für das ganze Jahr engagirt würden. Diese dürften betragen für:

1 Capitain, monatlich	150	Rbl.
2 Steuerleute je 75 Rbl.	150	„
10 Matrosen je 35 Rbl.	350	„
1 Ingenieur	150	„
4 Maschinisten 120, 100, 75 und 60 Rbl.	355	„
32 Heizer (8 Kessel à 4 Mann) je 40 Rbl.	1,280	„
	2,435	Rbl.

oder per Tag 80 Rbl. und mit Zuschlag von 20 Rbl. täglich für Schmieröl, Betrieb der electrischen Maschine etc., dürften die Unkosten des „Jermak“ somit per 24 Stunden bei vollem Betriebe 2,100 Rbl. betragen. Selbstredend wäre es von grosem Interesse, den „Jermak“ während der Monate Januar und Februar hier stationirt zu erhalten,

aber selbst wenn man nur die Hälfte der Unkosten übernähme, so handelte es sich um 65,000 Rbl., welche à fond perdu hingegeben werden müssten. Eine Probefahrt allein würde von keinem besonderen Interesse sein, denn dass ein Schiff von den Dimensionen des „Jermak" das Eis im Meerbusen stets wird forciren können, unterliegt keinem Zweifel, ob es aber im Stande sein wird, zu jeder Zeit Dampfer hinein und hinauszubringen, lasse sich ja nur durch eine längere Praxis constatiren, indem hierbei nicht allein die Stärke des Eises, sondern auch die Stärke des Windes und der Meeresströmung massgebend seien.

Obige Eröffnung des Departements theilte der Börsen-Comité am 28. September sub Nr. 691 dem Herrn Vice-Admiral Makarow mit und bat ihn um seine Erwägungen zu dieser Frage.

Am 3. Januar 1899 antwortete der Herr Vice-Admiral, dass die Prüfung des Eisbrechers „Jermak" im Rigaschen Meerbusen seinem Ermessen überlassen worden sei und keinerlei Kosten für den Börsen-Comité hervorrufen solle. Sobald er im Februar den „Jermak" empfangen habe, werde er mit demselben direct nach Kronstadt und St. Petersburg gehen und von dort nach Riga kommen; sollte aber zur Zeit seiner Abfahrt von Newcastle die Navigation im Rigaschen Hafen durch Eis gesperrt sein oder sollten sich hier Schiffe, durch Eis eingeschlossen, in gefährlicher Lage befinden, so wolle er sein Programm ändern und direct nach Riga kommen.

Indem der Börsen-Comité Sr. Excellenz im Schreiben vom 11. Januar 1899 sub Nr. 80 seinen lebhaftesten Dank für dessen Absicht, mit dem „Jermak" nach Riga zu kommen, aussprach, erklärte er sich bereit, soweit es in seinen Kräften stehe, dem Unternehmen jede mögliche Unterstützung zu leisten und dem Herrn Admiral regelmässige Nachrichten über die Eisverhältnisse bei Domesnäs und im Meerbusen zuzustellen.

25. Anlage eines neuen Winterhafens bei der Stadt.

Im Jahresberichte für 1897 (Handelsarchiv Jahrg. 1898 Seite 37 - 41) wurde ausführlich dargelegt, aus welchen Erwägungen der Börsen-Comité sich veranlasst gesehen, eine mögliche Verlegung seines gegenwärtigen Winterhafens in's Auge zu fassen, und welche einleitenden Schritte er in dieser Richtung gethan. Auf sein dort wiedergegebenes Schreiben vom 10. Januar 1898 sub Nr. 17 an das Rigasche Stadtamt, antwortete letzteres am 11. Februar 1898 sub Nr. 582, dass es bereit sei, dem Comité zur Pachtnutzung das städtische Grundstück auf dem Ende des Kiepenholm neben der zur Aufstellung des Schwimmdocks abzutretenden Wasserfläche unter folgenden Bedingungen zu überlassen:

1) Die genannte Wasserfläche wird abgetreten und das auf dem Plan bezeichnete Grundstück wird vom Stadtamte dem Börsen-Comité zur Pachtnutzung und zwar zum Aufstellen eines Schwimmdocks, zur Einrichtung eines Winterhafens und zur Errichtung von Reparatur-Werkstätten überlassen; die Wasserfläche wird umsonst abgetreten, das Grundstück aber gegen eine einmalige Zahlung von 3 Rbl. pro Quadratfaden und einen Grundzins von 2 Kop. per Quadratfaden jährlich, jedoch ausschliesslich nur für die obengenannten Zwecke, falls der bezeichnete Platz oder ein Theil desselben vom Börsen-Comité nicht zu dem Zwecke, zu welchem es verpachtet worden, verwandt werden sollte, behält sich die Stadtverwaltung das Recht vor, dieses Grundstück oder einen Theil desselben in die unbeschränkte Disposition der Stadt zurückzunehmen, in welchem Falle dem Börsen-Comité die obenerwähnte einmalige Zahlung von 3 Rbl. pro Quadratfaden zurückzuerstatten ist.

2) Falls der Börsen-Comité im Laufe von 10 Jahren, gerechnet vom Tage des Abschlusses dieses Contracts, nicht zur Ausführung der von ihm geplanten Anlagen auf der erwähnten Wasserfläche und dem Grundstücke schreitet, so treten diese Fläche und das Grundstück eo ipso wieder in die freie Disposition der Stadt, welche dem Comité dann die obenerwähnte Zahlung von 3 Rbl. pro Quadratfaden zurückzuerstatten hat.

3) Das zu dem im Art. 1 genannten Grundstück gehörige Ufer von ca. 1500 laufenden Fuss Länge wird gleichfalls dem Börsen-Comité zur Pachtnutzung übergeben, die Rigasche Stadtverwaltung behält sich hiebei aber das Recht vor, die Wasserfläche in der kleinen Düna für die Schifffahrt und das Ufer zum Anlegen von Schiffen zu benutzen.

4) Dem Rigaer Börsen-Comité wird das Recht eingeräumt, die Wasserfläche, welche sich gegenwärtig auf dem im Art. 1 genannten Grundstücke (innerhalb des Kiepenholms) befindet, zuzuschütten.

Im Börsen-Comité musste diese unerwartete Aenderung der ursprünglichen, vom Stadtamte selbst vorgeschlagenen und vom Börsen-Comité bereits angenommenen Bedingungen lebhaftes Befremden erregen, dem er im nachfolgenden Schreiben vom 6. März sub Nr. 187 Ausdruck gab:

„Gegenwärtig hat nun das Rigasche Stadtamt im Schreiben vom 11. Februar 1898 Nr. 582 dem Börsen-Comité wesentlich abgeänderte Bedingungen für eine Pachtnutzung des Grundstücks mitgetheilt, durch welche dem ganzen Pachtverhältniss ein völlig anderer neuer Character gegeben wird und der Börsen-Comité aus der Stellung eines über das Grundstück frei disponirenden Grundzinsners in die eines in seinen Rechten sehr eingeschränkten Pächters kommt, der jeden Tag gewärtig sein kann, dass ihm das Grundstück mit allen Anlagen wieder genommen wird.

Diese die vereinbarten Bedingungen abändernden Zusätze sind:

1) dass das Wasser und das Grundstück ausschliesslich nur zum Aufstellen eines Schwimmdocks, zur Errichtung eines Winterhafens und von Reparaturwerkstätten vom Börsen-Comité benutzt werden darf.

Durch die Erwerbung eines Platzes am Dünaufer, wo sich ein geschützter Winterhafen für das Schwimmdock und die Flotte des Rigaschen Hafens anlegen lässt, hat sich der Börsen-Comité die Sicherheit schaffen wollen, den jetzigen Winterhafen an der Dünamündung sobald dazu zwingende Verhältnisse eintreten, aufgeben und ihn an einer anderen Stelle anlegen zu können. Der Zeitpunkt, wann diese Verhältnisse eintreten werden, ist ganz ungewiss. Der grosse Hochwasserdamm, ohne welchen die Ausnutzung des Wassers zur Winterhafen-Anlage nicht möglich ist, hängt von einer Bestätigung des Projects seitens des Ministeriums der Wege-Communicationen ab, die auch nicht zu einer bestimmten Zeit erwartet werden kann. Ferner sind zur Ausführung desselben mehrere Jahre erforderlich. Es erscheint daher nicht billig, wenn das Stadtamt den Börsen-Comité verpflichten will, das Grundstück bis zu einem ganz unbestimmten Zeitpunkt vollständig unbenutzt liegen zu lassen; bis zu diesem Zeitpunkt sollte der Börsen-Comité das Recht haben, das Grundstück nach jeder ihm vortheilhaft erscheinenden Richtung hin, verwerthen zu können;

2) dass die Stadtverwaltung das Recht hat, falls das Grundstück oder nur ein Theil desselben nicht zu den oben erwähnten Zwecken verwandt wird, dieses Grundstück oder einen Theil desselben zurückzunehmen gegen Rückzahlung der pro □-Faden festgesetzten 3 Rbl.

Dieser Zusatz erscheint unannehmbar. Der Erwerb des Grundstückes ist nicht nur zur Befriedigung der gegenwärtigen Bedürfnisse, sondern auch der noch ganz unbekannten Bedürfnisse der Zukunft in Aussicht genommen. Wann die vollständige Ausnutzung desselben eintreten wird, ist ganz ungewiss. Durch den Zusatz erhält die Stadt das Recht, bis zu dem ganz ungewissen Zeitpunkt, wo das Grundstück vollständig ausgenutzt wird, dasselbe jederzeit dem Börsen-Comité ganz oder zum Theil zu nehmen. Ob der Comité in solchem Falle für die kostbaren Hafen-Anlagen, die er bis dahin ausgeführt hat, irgend eine Entschädigung erhalten wird, davon ist nichts erwähnt;

3) dass das Grundstück und das Wasser eo ipso der Stadt wieder zufallen gegen Rückzahlung der 3 Rbl pro □ Faden, falls der Börsen-Comité nicht innerhalb 10 Jahren zur Ausführung der geplanten Anlagen schreitet.

An Stelle dieses Zusatzes könnte vielleicht die Bestimmung getroffen werden, dass, falls der Börsen-Comité das ganze Grundstück oder einen Theil verkaufen will, die Stadtverwaltung das Vorkaufsrecht hat;

4) dass das Ufer an der kleinen Düna, sowie die Wasserfläche vor demselben für die Schifffahrt frei bleibt.

Durch diesen Zusatz wird die Ausnutzbarkeit des Grundstücks unter gewissen Verhältnissen jedenfalls verringert. Wenn auch der Börsen-Comité auf den Uferstreifen an der Kleinen Düna von der Nordspitze des Kiepenholms bis zu der in dem Ufer befindlichen Oeffnung kein besonderes Gewicht legen und das Wasser und einen etwa 5 Faden breiten Uferstreifen, auf welchem die Anbindepfähle stehen, den Zwecken der Schifffahrt auch weiterhin überlassen will, so kann er andererseits doch auf den Uferstreifen und das Wasser oberhalb der Oeffnung nicht verzichten und muss diese, da sie für die zukünftige Ausnutzung der Hafenanlagen mehr Bedeutung haben, für sich beanspruchen. Die für Schiffe nutzbare Wassertiefe ist nur oberhalb der Oeffnung vorhanden, so dass der vom Stadtamte angeführte Grund für eine Reservirung des Wassers und des Uferstreifens daher auch nur für die Strecke unterhalb der Oeffnung zutrifft.

Auf Grund alles Obigen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité obl. Stadtamt ganz ergebenst zu bitten, die obigen Erwägungen berücksichtigend, von seinen beschränkenden Klauseln Abstand nehmen und für die Abtretung des Nordendes des Kiepenholms für den früher vereinbarten Preis ohne weitere Klauseln die Genehmigung der Stadtverordnetenversammlung erwirken zu wollen.“

Das Stadtamt antwortete am 18. März 1898 sub № 1165, dass es aus obigem Schreiben des Comités ersehe, dass dieser auch noch nicht annähernd die Zeit bestimmen könne, zu welcher der Gedanke der Errichtung eines neuen Winterhafens und der Aufstellung des Schwimmdocks am unteren Ende des Kiepenholms verwirklicht werden sollte; es schlage daher dem Börsen-Comité vor, die Frage der Verpachtung des Kiepenholms einstweilen zu vertagen und verpflichte sich, die Verpachtung dem Börsen-Comité auf 3 Jahre offen zu halten. Die Abänderung oder vielmehr Ergänzung und nähere Bestimmung seiner ursprünglichen Bedingungen erklärte das Stadtamt dadurch, dass der Börsen-Comité in seinem Schreiben vom 10. Januar № 11 Angaben gemacht habe, von denen früher nicht die Rede gewesen wäre.

Unter der Voraussetzung, dass dieses Offenhalten der Pachtung des Nordendes des Kiepenholms und der daran liegenden Wasserfläche zu den bisher vereinbarten Bedingungen und Preisen erfolge, erklärte der Börsen-Comité im Schreiben vom 24. März sub № 254 sein Einverständniss mit der vorgeschlagenen Vertagung, bat aber das Stadtamt nochmals um Annahme der Bedingung, dass, falls aus irgend welchen Gründen die Aufstellung des Schwimmdocks beim Kiepenholm sich als nicht wünschenswerth oder geeignet erweisen sollte, der Börsen-Comité berechtigt ist, das auf dem Nordende des Kiepenholms erworbene Terrain zu anderen Zwecken zu verwenden, sofern dieselben dem Handel Rigas unmittelbar zu Gute kommen oder zum Nutzen gereichen.

Die Aufrechterhaltnng der sonst genannten Bedingungen und Preise im Laufe von 3 Jahren gestand das Stadtamt im Schreiben vom 1. April sub № 1444 zu, lehnte aber die im letzten Schreiben des Börsen-Comités beantragte Klausel ab, da seiner Zeit leicht Differenzen darüber entstehen könnten, welcher Art Anlagen man unter Maassregeln verstehen könne, welche unmittelbar den Handelsinteressen Rigas dienten.

Trotz dieser letzteren Ablehnung erklärte der Börsen-Comité im Schreiben vom 14. April sub № 331, dass er den Vorschlag des Stadtamtes, das ca. 20,000 Quadratfaden grosse Terrain auf dem Nordende des Kiepenholms nebst der daran belegenen Wasserfläche zu dem vereinbarten Preise dem Börsen-Comité für 3 Jahre, vom 1. April 1898 ab gerechnet, an die Hand zu geben, acceptire.

26. Vertheilung der Ladeplätze am Stadtkai.

In Folge eines Berichts des Herrn Hafenbau-Ingenieurs A. Pabst richtete der Rigaer Börsen-Comité am 15. April 1898 sub Nr. 337 an das Rigasche Stadamt ein Schreiben, in welchem er ausführte, dass, als im Jahre 1889 die Wenselanlage in der neuen Kaimauer bei der Stadt zur Ausführung gelangte, der Börsen-Comité auf die Unzulänglichkeit der dem Handel bei der Stadt zur Verfügung stehenden Lösch- und Ladeplätze hingewiesen und gebeten habe, die geplante Vergrösserung der Wenselanlage nicht ausführen zu lassen. Das Rigasche Stadtamt hatte darauf erklärt, im Interesse des localen Flussverkehrs, die Wenselanlage um 21 Fuss länger machen zu müssen, dass aber die dem Ladekai abgenommenen 21 Fuss dadurch wieder gewonnen werden sollten, dass der 21 Fuss breite Undinensteg über den unteren Wensel gelegt werde. Mit der Zeit sei nun aber dieser Steg wieder weiter unterhalb vom Wensel gerückt worden und soll, wie verlautet, in diesem Jahre wiederum um 10 Fuss weiter stromabwärts gerückt werden. Da der Mangel an Raum zum Löschen und Laden bei der Stadt von Jahr zu Jahr fühlbarer werde und schon geradezu eine Calamität bilde, bäte der Börsen-Comité, von einem weiteren Hinabrücken des sogenannten Undinenstegs Abstand nehmen zu wollen.

Das Rigasche Stadtamt anwortete am 18. April 1898 sub Nr. 1650, dass es nicht beabsichtige, eine weitere Verlegung des Undinenstegs, als dessen Standort im Jahre 1897, zu gestatten.

27. Verwerthung der Wasserkraft der Düna.

Der frühere Director der Dwinsk-Witebsker Bahn, Herr Ingenieur H. Carlile richtete an den Präses des Börsen-Comités Ende December

1897 ein Schreiben, bei welchem er diesem zur Vorlage an den Börsen-Comité ein Project zur Verwendung und Verwerthung der Wasserkraft der Düna mit der Mittheilung übersandte, dass er sich gleichzeitig in dieser Angelegenheit auch an das Stadthaupt von Riga gewandt habe und bereit sei, an den Arbeiten einer etwa niederzusetzenden Vorbereitungs-Commission zu genaueren Vermessungen und zur Anfertigung der detaillirten Kostenanschläge Theil zu nehmen.

Das Project lautet folgendermassen: „Durch die Liebenswürdigkeit des Rigaer Börsen-Comités ist dem Unterzeichneten gestattet worden, in das von dem Comité veranlasste und von dem Herrn Hafenbau-Ingenieur A. Pabst in den achtziger Jahren angefertigte Project für Schiffbarmachung des Düna-Flusses, zwischen Witebsk und Riga, Einsicht zu nehmen.

Aus diesem Project ist zu ersehen, dass von dem oberen bis zum unteren Ende der Insel Dahlen das Düna-Wasser ein Gefälle von ungefähr zwei Faden hat, welches auf einer Länge von nur etwa 9 Werst in der „Grossen Düna", resp. 12 Werst in der „Trockenen Düna", verschiedene die Schifffahrt hindernde Stromschnellen aufweist.

Eine Folge dieses starken Gefälles bei Hochwasser im Frühjahr sind die sogenannten „Salome" (Aufeinandertreiben der die Düna herunterkommenden Flösse).

Diesen Uebelständen könnte durch Aufstauen des Düna-Wassers mittelst Wehre, mit Durchfahrten für Schiffe, Holzflösse u. s. w. in einfachster Weise abgeholfen werden. Ein solches Wehr auf der „Grossen Düna", bei der Insel Dahlen, ist in dem Projecte des Rigaer Börsen-Comités vorgesehen.

Eine Modification dieses Theils des Projectes in Vorschlag zu bringen, ist der Zweck dieser Erörterung. Dabei wird hauptsächlich von dem Gedanken ausgegangen, dass durch eine möglichst grosse Ausnutzung des Gefälles der Düna (von zwei Faden) eine bedeutende Wasserkraft erzeugt werden kann, welche der Stadt Riga vor der Thüre liegt und dass es zu schade wäre, diese Naturkraft nicht wirthschaftlich auszunutzen.

Da schwerwiegende Gründe gegen die Anlage von Stauwehren zur Erzeugung von Wasserkraft in der „Grossen Düna" sprechen, so kommt zunächst die „Trockene Düna" in Betracht, in der eine Stauanlage bei verhältnissmässig geringen technischen Schwierigkeiten grosse Vortheile bieten könnte.

Eine Stauung der „Trockenen Düna" kann auf verschiedenen Stellen derselben bewerkstelligt werden und erlaubt sich Unterzeichneter dieses, vorläufig folgende zwei Projecte zur Auswahl vorzulegen:

1) Anlage eines Wehrs mit Schleusen, Schiff- und Flossdurchfahrten in der „Trockenen Düna", bei Punkt A auf dem Plan, dem

Schloss Dahlen gegenüber, wodurch das Wasser den Weg durch die Labbiau-Niederung nach der „Grossen Düna“ zu nehmen gezwungen wäre. Bei der Mündung der Labbiau in die „Grosse Düna“, E auf dem Plan, wäre ein fester Damm mit Turbinen-Anlagen zu errichten.

Anmerkung. Schleusen des Systems „Stoney“ dürften hier zu empfehlen sein. Dieselben sind leicht und sicher zu handhaben und lassen eine genaue und sofortige Regulirung der Höhe des Stauwassers zu. Dieselben werden vielfach in England, Irland und der Schweiz verwandt.

2) Anlage eines Wehres mit Schleusen in der „Trockenen Düna“ unterhalb des Einganges in die „Olecta-Niederung“ (siehe C auf dem Plan), ferner Anlage eines Ueberfall-Wehres quer durch die Labbiau, etwa bei Punkt B, und eines festen Dammes mit Turbinen, Schiff- und Flussdurchfahrten am unteren Ende der „Olecta-Niederung“, zwischen Bellenhof und Fockenhof (siehe D auf dem Plan).

Letzteres Project scheint das empfehlenswerthere zu sein und dürften die Vortheile, welche aus demselben erwachsen, etwa im Folgenden zu suchen sein:

A. Gewinnung einer grossen Wasserkraft, nur etwa 5 Werst von der Mitte der Stadt Riga belegen. Bei Annahme eines mittleren Wasserquantums von nur 30 Cubik-Faden in der Secunde und eines Gefälles von nur 1,7 Faden am Turbinenhause, wäre auf eine Kraft von 10,500 Pferdekräften zu rechnen, deren Transmission von der Turbinen-Anlage, nach der Stadt, für electrische Beleuchtung, Betrieb von Tramways u. s. w. auf keinerlei Schwierigkeit stossen würde.

B. Durch Aufstauen der „Trockenen Düna“ würde auf derselben eine weit grössere Wasserfläche entstehen, als jetzt bei niedrigem, oder sogar mittlerem Wasserstande vorhanden ist, während in den Olecta- und Labbiau-Niederungen ganz neue Wasserflächen zu Lagerplätzen für Holzflösse gewonnen würden. Zwar wäre die Olecta-Niederung theilweise zu vertiefen, jedoch wäre das entnommene Material, welches für den Bau der nöthigen Dämme und steinernen Anlagen geeignet ist, zu verwerthen.

Dass die Nothwendigkeit einer Vermehrung der Holzgärten in der Düna oberhalb der Stadt vorliegt, ist anerkannte Thatsache, zumal durch die Dünaregulirungsarbeiten manche frühere Holzgärten verloren gegangen sind. Obgleich in der „Trockenen Düna“ eine Fahrrinne für Flösse augenblicklich hergestellt wird, so werden diejenigen Theile des Flusses, wo die Stromschnellen sind, ohne Aufstauen des Wassers zum Lagern von Flössen nicht geeignet sein.

C. Da durch die Aufstau-Anlagen nicht nur für das sichere Unterbringen der zuerst die Düna herunterkommenden Flösse reichlich gesorgt sein wird, sondern auch der Transport der Flösse durch die zu

passirenden Schleusen nach Wunsch regulirt werden kann, so werden hierdurch die „Salome“ in der Praxis unmöglich gemacht werden. Hiebei wird angenommen, dass in der ersten Flössungszeit, also während des Hochwassers, allen Flössen obligatorisch gemacht wird, in die „Trockene Düna“ einzulaufen. Später, nach Abfall des Hochwassers, sobald die Gefahr der „Salome“ vorüber, kann der Transport, je nach Wunsch und Nothwendigkeit, auf den beiden Armen der Düna bewerkstelligt werden.

D. Das Olecta-Thal wird in jedem Jahre mehr oder weniger unter Wasser gesetzt und schon bei ca. 1 Faden über Niedrigwasserstand in der „Trockenen Düna“ findet im Thal ein Eisgang statt, welcher die Heuschläge etc. beschädigt. Dagegen würden durch Hinzuziehung des Olecta-Thales zu den Wasserwegen in der Niederung werthvolle Holzgärten und zu beiden Seiten am Wasser gelegene Ländereien (ca. 8 Werst neue Ufer) entstehen mit directer Verbindung mit der Stadt und dem Hafen, was für Fabrikanlagen u. s. w. von eminentem Vortheile sein würde.

E. Aus dem erwähnten Project des Rigaer Börsen-Comités ist zu ersehen, dass, nach Ueberwindung der Stromschnellen bei Dahlen, nur geringe weitere Arbeiten nöthig wären, um die Düna von Riga bis Keggum, in einer Länge von etwa 44 Werst, schiffbar zu machen, eine Errungenschaft, welche, als erster Schritt zu der so sehr erwünschten Schiffbarmachung der ganzen Düna bis Witebsk, wohl Beachtung verdient und durch Ausführung des hiermit vorgeschlagenen Projectes erlangt würde.

Soweit nur die allgemeine Idee. Dass das Project technisch ausführbar ist, hat das vom Unterzeichneten persönlich ausgeführte Nivellement ergeben. Mit Bezug auf die Kosten der Anlage bedarf es näherer Vermessungen und Kostenanschläge, um eine genauere Einsicht zu gewinnen. Die hier hervorgehobenen Vortheile des Projectes dürften von so eminenter Bedeutung sein, dass Unterzeichneter sich die Freiheit nimmt, den betreffenden Autoritäten der Stadt Riga und dem Rigaer Börsen-Comité, als den am meisten Interessirten, nahe zu legen, diese Vermessungen und Kostenanschläge ausführen zu lassen.

Es ist keineswegs ausgeschlossen, dass, nach näherer Prüfung, eine noch grössere Wasserkraft, als die hier, nach dem vorhandenen hydrometrischen Material, vorläufig veranschlagten 10,500 Pferdekräfte zu erzielen wäre.

Zu erwähnen wäre noch, dass überall, wo die Hauptbauten auszuführen wären, Felsengrund zu Tage tritt oder in geringer Tiefe zu finden ist, somit schwierige und aussergewöhnlich kostspielige Fundamentirungen bei der Ausführung des vorgeschlagenen Projectes wegfallen.

Alle Rechte auf Verwerthung und Ausführung obigen Projects behält sich der Unterzeichnete vor."

Der Börsen-Comité übergab dieses Project seinem Hafenbau-Ingenieur Herrn A. Pabst zu näherer Beprüfung, welcher sodann am 7. Januar 1898 folgendes Gutachten zu demselben vorstellte:

„Die bedeutenden wirthschaftlichen Vortheile, welche die Wasserkraft unter gewissen Verhältnissen gegenüber der durch Dampf erzeugten Kraft bietet, haben in letzter Zeit Anlass gegeben, Centralstellen herzustellen, an denen grosse, in der Natur vorhandene Wasserkräfte durch die Kunst der Ingenieure in den Dienst der Technik gestellt worden sind. Diese Anlagen wären vielleicht schon früher in's Leben gerufen worden, wenn nicht der Umstand sich hindernd in den Weg gestellt hätte, dass die Naturkraft sich an Orten befand, welche zur Ausnutzung derselben wenig geeignet erschienen. Nachdem aber die auf dem Gebiete der Electro-Technik erzielten grossen Erfolge es möglich gemacht haben, dass man selbst auf bedeutende Entfernungen Kräfte electrisch übertragen und dauernd verwerthen kann, ist auch dieses Hinderniss beseitigt und werden mit Nutzen grössere Kräfte bis auf etwa 50 Kilometer Entfernung zu den für die Verwendung derselben geeigneten Plätzen transportirt.

Die grösste Anlage dieser Art soll die auf der amerikanischen Seite des Niagara sein, wo eine gewaltige Wassermasse mit einem Gefälle von 48 m. zunächst Anlass gegeben hat, 100,000 Pferdekräfte den Zwecken der Industrie zu Gebote zu stellen und einen Theil derselben mit Hilfe der Electricität in die benachbarten Fabrikorte und Städte zu führen.

In Deutschland hat namentlich Aufsehen erregt die Anlage bei Rheinfelden, wo die bei Niedrigwasser etwa nur 300 cbm. grosse Wassermenge des Rheins, bei einem Gefälle von ca. 5 m, die Möglichkeit geboten hat, eine gegen 16,800 Pferdekraft erzeugende Turbinen-Anlage mit einem Aufwande von ca. 8 Millionen Mark zu schaffen. Durch einen 50 m. breiten, 900 m. langen Canal, der durch eine hohe Mauer vom Rhein getrennt ist, werden pro Secunde 240 cbm. Wasser 20 Turbinen zugeführt, die Tag und Nacht hindurch die gewaltige Kraft erzeugen, welche dann durch electrische Uebertragung den in der Umgegend belegenen Fabriken zugetheilt wird.

Diese Errungenschaften der letzten Jahre haben den Herrn Carlile veranlasst, sich darnach umzusehen, ob nicht in der Nähe von Riga ähnliche Naturkräfte in der Düna schlummern, die mit Hilfe der Ingenieure und des Kapitals zum Nutzen Rigas und ihrer aufblühenden Industrie geweckt und mit Vortheil ausgenutzt werden könnten. Er hat dann das Gefälle in den Stromschnellen der „Trockenen Düna" näher in's Auge gefasst und seinen Gedanken, wie die in denselben enhaltene Kraft verwerthet werden könnte, in der Eingabe vom 16. December 1897 an den Börsen-Comité Ausdruck gegeben, wobei er noch auf eine Reihe

von Vortheilen hinweist, die eine grosse Neu-Anlage am unteren Ende des Dahlenschen Nebenarms für Flössung und Schifffahrt, für Handel und Industrie bieten würde.

Die „Trockene Düna“ hat bei niedrigen Wasserständen ein Gefälle von ca. 1,7 Faden. Aus diesem Gefälle und aus einem angenommenen mittleren Wasserquantum von 30 Cubik-Faden pro Secunde ist von Herrn Carlile eine Kraft von 10,500 Pferdekräften berechnet worden. Es hat aber die Hafenbau-Verwaltung in der „Trockenen Düna“ bei niedrigem Wasserstande eine Wassermenge von nur etwas über 8 Cubik-Faden pro Secunde gemessen und die Grösse der mittleren Wassermenge ist noch nicht sicher festzustellen gewesen, da dazu längere Zeit hindurch ausgeführte Wasserstands-Beobachtungen erforderlich sind. In der Berechnung der Pferdekräfte ist daher der eine Haupt-Factor unsicher.

Um die wirthschaftlichen Vortheile einer solchen Wasserkraft beurtheilen zu können, muss man die zu ihrer Gewinnung und Verwerthung erforderlichen Kosten im Vergleich stellen mit einer am Verwendungsorte zu erzeugenden, ebenso grossen Dampfkraft. Hierzu fehlen zunächst aber noch fast alle Unterlagen.

Die Berechnung der für eine Dampfkraft-Anlage von 10,500 Pferdekräften jährlich erforderlichen Steinkohlenmenge ergiebt, unter der Voraussetzung, dass 1 kg Kohle pro Pferdekraft und Stunde bei guten Condensations-Maschinen nöthig ist, $24 \times 365 \times 10{,}500 \times {}^{1}/_{1000} = 91{,}980$ tons. 1 ton Steinkohlen kostet in Riga ca. 7 Rbl. Bei einer Wasserkraft-Anlage fallen die Kosten für die Steinkohlen, welche zur Erzeugung von Dampf nöthig sind, fort; man erspart also bei 10,500 Pferdekräften jährlich $7 \times 91{,}980 = 643{,}860$ Rbl., d. h. mehr als eine halbe Million Rubel. Ein derartiger Vortheil bietet aber die Möglichkeit, zur Anlage einer Wasserkraft-Centralstelle sehr bedeutende Capitalien aufzuwenden, ehe dieselbe ihre Rentabilität gegenüber einer ebenso grossen Dampfkraftanlage verliert.

Zur Gewinnung dieser Wasserkraft in der Nähe von Riga hält Herr Carlile es am geeignetsten, die „Trockene Düna“ am unteren Ende durch ein Schleusenwehr abzusperren, das Wasser bis auf ca. 12 Fuss anzustauen, so dass die Olecta-Niederung überschwemmt wird, und am unteren Ende derselben zwischen Bellenhof und Fockenhof einen Damm zu bauen, der die Turbinenaufnahme und einen Schiffs- und Floss-Durchlass erhalten soll. Die Dahlen durchziehende Labbiau-Niederung durch welche das angestaute Whsser seinen Weg in den Hauptarm der Düna nehmen würde, soll durch ein Ueberfall-Wehr gesperrt werden.

Durch eine solche Stauanlage wird im Strombett der „Trockenen Düna“, auf den Ufern und auf den überschwemmten Niederungen ein neues Wassergebiet geschaffen, das gewiss für den Holzhandel von Nutzen

sein wird. Wie gross der Gewinn an Platz sein wird, lässt sich aber ohne genaue Höhenkarte dieses Gebietes nicht festsetzen.

Einen anderen günstigen Einfluss auf die Holzflössung verspricht sich Herr Carlile von der Schleusen-Anlage, indem dieselbe die Flössung reguliren wird. Durch eine Schleuse kann aber täglich nur eine beschränkte Anzahl von Flössen gebracht werden, sie kann daher bei lebhaftem Flossverkehr auch als ein Hinderniss sehr störend wirken. Durch die Schleusenanlage für Flösse und Schiffe geht ausserdem ein Theil des Wassers für die Turbinen-Anlage verloren, was um so mehr in Betracht zu ziehen sein wird, wenn es sich ergeben sollte, dass die mittlere Wassermenge kleiner, als angenommen, ist.

Die Vortheile, welche in Aussicht gestellt werden bei der Umwandlung der Olecta-Niederung in ein Wassergebiet mit werthvollem Uferland, werden zum Theil aufgehoben durch den Werth des Grundes, der in der Nähe Rigas von Jahr zu Jahr steigt. Geht doch die Stadt-Verwaltung mit dem Gedanken um, eventuell den Marienmühlen-Teich abfliessen zu lassen, wenn sich das dadurch gewonnene Land vortheilhafter verwenden lässt.

Endlich weist Herr Carlile darauf hin, dass durch das Unternehmen einer grossen Stauanlage der erste Schritt für die Schiffbarmachung der „Trockenen Düna“ gethan werden könnte.

Herr Carlile ist der Ansicht, dass die von ihm in's Auge gefasste Stau-Anlage bei verhältnissmässig geringen technischen Schwierigkeiten grosse Vortheile bieten wird. Dieser Ansicht über die technischen Schwierigkeiten muss ich aber entschieden entgegentreten und davor warnen, dieselben zu unterschätzen. Die „Trockene Düna“ durch eine Wehr-Anlage abzusperren und das Stauwasser durch Schleusen zu reguliren wird, wenn man die Hochwasser- und Eisgangsverhältnisse der Düna in Betracht zieht, eine sehr schwer zu lösende Aufgabe der Technik sein, da man es hier mit ganz ungewöhnlich grossen Verhältnissen und Kraftäusserungen zu thun hat. Ebenso wird die Herstellung einer Stau- und Turbinenanlage, die zu gleicher Zeit mit Schleusen für Flössung und Schiffs-Verkehr verbunden sein soll, ungewöhnliche Schwierigkeiten bieten.

Auch auf andere Schwierigkeiten muss ich bei dieser ganz allgemeinen Besprechung der Gedanken des Herrn Carlile hinweisen.

Die „Trockene Düna“ wird in nächster Zeit einen Theil des Rigaschen Hafens bilden und ist als solcher dem Ministerium der Communicationen unterstellt, ohne dessen Zustimmung eine Aenderung der Wasserverhältnisse nicht möglich sein wird. Das in Betracht zu ziehende Land gehört nur zum Theil der Stadt, zum grösseren Theil Privatpersonen, die ihr eigenes Interesse allen anderen voransetzen werden.

Unter solchen Verhältnissen erscheint es mir sehr fraglich, ob die Rigasche Stadt-Verwaltung oder eine Actien-Gesellschaft sich bereit

erklären wird, an ein solches Unternehmen zu gehen, das sehr grossartig gedacht ist, aber auch sehr schwer durchzuführen sein dürfte, selbst wenn genaue Vorarbeiten die günstigen Annahmen des Herrn Carlile bestätigen oder nicht wesentlich abändern sollten".

Der Börsen-Comite antwortete nun Herrn Director Carlile, indem er demselben das Pabstsche Gutachten mittheilte, dass er von diesem Projecte mit dem lebhaftesten Interesse Kenntniss genommen habe, aber nicht in der Lage sei, nähere Stellung zu demselben zu nehmen, bevor er nicht über die Stellungnahme der Stadtverwaltung zum Projecte orientirt sei, welche ja an diesem Projecte in erster Reihe und unmittelbar interessirt ist.

Behufs Klärung einiger Punkte theilte Herr Director Carlile dem Börsen-Comité folgende Bemerkungen zum Gutachten des Herrn Hafenbau-Ingenieurs Pabst mit:

1) Wassermenge der Trockenen Düna. Dass diese bei niedrigem Wasser eine geringe ist, ist mir bekannt; jedoch nehme ich an, dass durch die augenblicklichen Arbeiten und Molenbauten von Seiten der Krone, die Wassermenge vergrössert werden wird, und durch weitere Ausbauten von Molen resp. niedriger Wehren ein beliebiger Theil des Niedrigwassers der ganzen Düna durch die „Trockene Düna" geführt werden kann. Es ist daher von grösster Wichtigkeit, die Menge des niederen und mittleren Wassers der ganzen Düna durch eingehende Vermesssungen zu bestimmen.

2) Holzflössung. Die von mir gedachten „Flossdurchfahrten" können in Schleusen-Kammern oder Flossrinnen bestehen und können, je nach Bedürfniss, auch an anderen Stellen ausser bei Fockenhof, z. B. am unteren Ende der „Trockenen Düna, (bei C. auf beiliegendem Plane) hergestellt werden. Es ist richtig, wie Herr Ingenieur Pabst anführt, dass zum obigen Zwecke, sowie zum Durchlassen der Schiffe, ein Theil des Wassers verwandt werden wird; jedoch findet die Hauptflössung zur Zeit des Hochwassers (Ueberflusses an Wasser) statt. Ferner werden nicht alle Flösse durch die „Trockene Düna", sondern ein grosser Theil, gleich nach Abfall des höchsten Wassers, durch die „Grosse Düna" gehen, z. B. Sleepers und Brussen nach Mühlgraben, auch werden die Turbinen nicht immer auf ihre maximale Leistungsfähigkeit angestrengt, so dass dieselben durch die Flössung nicht beeinträchtigt werden dürften.

3) Technische Schwierigkeiten. Weit davon entfernt die Gewalt des Eisganges und des Hochwassers zu unterschätzen, bin ich darauf vorbereitet, dass eingehende Untersuchungen und Vermessungen Modificationen resp. Ergänzungen in meinem Project, welches vor der Hand nur in sehr allgemeinen Umrissen dargestellt ist, zur Folge haben könnten. Sollte es sich z. B. herausstellen, dass der Eisgang in der

„Trockenen Düna“ störend auf die Turbinen-Anlage wirken könnte, so kann dem abgeholfen werden durch Anlage eines Dammes mit stark befestigten Schleusen am Eingang in die „Trockene Düna“ (siehe F auf dem Plane), wodurch das Eis gezwungen werden wird, seinen Weg durch die Grosse Düna zu nehmen.

Die für die Turbinen-Anlage benöthigte Wassermenge kann durch die Schleusenanlage bei F genau regulirt werden und die grosse überflüssige Wassermasse wird durch die Grosse Düna gehen und den Eisstauungen bei Jungfernhof voraussichtlich abhelfen. Möglich ist, dass in Folge der Schleusenanlage bei F einige Regulirungsarbeiten des Strombettes der Grossen Düna nöthig sein werden.

4) Die Beziehungen zum Ministerium der Wege- und Wasser-Communicationen dürften sich eher als eine Erleichterung erweisen, da es sich um Schiffbarmachen eines Theiles der grossen Wasserstrassen des Reichs handelt.

5) Schwierigkeiten seitens Privatgrundbesitzer können mit Hilfe der Regierung beseitigt werden, da es sich um eine communale Einrichtung handelt. Es ist nicht meine Absicht gewesen, auf Details des Projects einzugehen, sondern nur die Idee im Allgemeinen zu erläutern und folgende Fragen zur Abwägung zu unterbreiten:

I. Welche Vortheile verspricht die Verwirklichung des Projects?

II. Können diese Vortheile bei einer sich rentirenden Capitalanlage erlangt werden?

Die ersten Schritte zur Lösung der Fragen wären, meiner Ansicht nach, die zu gewinnende Wasserkraft, sowie das Gebiet und die Natur des projectirten Holzhafens festzustellen: Operationen, deren Kosten, im Verhältniss zu den erwarteten Vortheilen, wohl nur sehr geringe sein dürften.“

Weitere Verhandlungen in dieser Angelegenheit haben seitens des Börsen-Comités einstweilen nicht stattgefunden.

28. Das Lootsenamt.

Den Berichten des St. Petersburger Vertreters zufolge ist die Frage der Bestätigung eines neuen Lootsenstatuts für den Rigaer Hafen der neu errichteten Abtheilung des Finanzministeriums für die Handels-Schifffahrt übergeben worden, welche sich der Sache energisch annehmen und die Bestätigung in kürzester Zeit erwirken will.

Die Firma Helmsing & Grimm beschwerte sich beim Börsen-Comité darüber, dass einer der Rigaschen Lootsen vom Führer des Dampfers „Vera“ am 4. December 1898, an den er auf den Dampfer „Pilot“ herangefahren, für das Geleiten des Schiffs eine Zahlung von 25 Rbl. verlangt hätte und erst nach langen Verhandlungen

mit dem mit den hiesigen Verhältnissen bekannten Capitain dazu zu bewegen gewesen wäre, das Schiff, ohne Zusicherung dieser Zahlung in den Hafen zu geleiten. Ein gleiches ungerechtfertigtes Verfahren habe sich ein Lootse dem Führer von der „Ostsee“ gegenüber erlaubt.

Zu einer Erklärung dieser Fälle aufgefordert, berichtete der stellv. Lootsen-Commandeur dem Börsen-Comité am 12. December 1898 sub Nr. 235, dass am 3. December bei frischem Ost-Süd-Ostwinde und mit Schneegestöber bei 3 ° Frost, wo es mit einem Ruderboote unmöglich gewesen, in See zu gehen und ein Dampfer des Börsen-Comité nicht zu erhalten war, der Bugsirer „Pilot“ übernommen habe, einige Lootsen den ankommenden Schiffen an See entgegen zu bringen. Als der Führer des „Pilot“ einen Lootsen an den Dampfer „Vera“ angesetzt, hätte jener, nicht der Lootse, dafür 25 Rbl. verlangt, ebenso hätte der Führer des „Pilot“ beim Dampfer „Ostsee“ angefragt, ob er für das Ansetzen eines Lootsen ihm eine Vergütung zahlen wolle. Als der Führer der „Ostsee“ das abgeschlagen, habe der „Pilot“ auch keinen Lootsen an die „Ostsee“ gebracht. Der stellv. Lootsencommandeur hob auch hervor, dass die Lootsen, unter den vorliegenden Umständen, keine Möglichkeit gehabt hätten, ohne den Bugsirer „Pilot“ auf die einkommenden Schiffe zu gelangen und dass die Zahlung nicht von den Lootsen, sondern vom Führer des „Pilot“ verlangt worden wäre.

Nach diesen Erklärungen hielt der Börsen-Comité ein weiteres Verfahren nicht für geboten und übergab eine Abschrift der Erklärung des Lootsen-Commandeurs der Firma Helmsing & Grimm.

29. Küstenbeleuchtung.

Auf eine Anfrage des Börsen-Comités über im Jahre 1898 stattgehabte und für das Jahr 1899 in Aussicht genommene Veränderungen und Verbesserungen im Leuchtwesen, theilte der Herr Director der Leuchtthürme und des Lootsenwesens im Baltischen Meere am 11. Januar 1899 sub Nr. 110 mit, dass im Jahre 1898 im Moonsunde auf der Insel Schildau die östlichen Tag- und Nachtzeichen durch ein einziges ersetzt worden seien. Dieses sei aus Eisen, habe die Form einer abgestumpften vierkantigen Pyramide, die Seiten seien zum Meere gerichtet und mit Brettern verkleidet, das Zeichen weiss angestrichen ; die Höhe des Feuers und der Charakter der Beleuchtung, sowie die Richtungslinie seien unverändert geblieben.

Im Jahre 1899 solle auf der Insel Sorkholm ein Leuchtthurm erbaut unnd auf dem Kühnoschen Leuchtthurme, zur grösseren Sicherheit der Durchfahrt in die Pernausche Bucht, eine rothe Eckenbeleuchtung von NO 46° nach NO 86° eingerichtet werden.

30. Hebung der Handelsschifffahrt in Russland.

Im weiteren Verfolg der Bestrebungen der Staatsregierung zur Hebung der Handelsschifffahrt in Russland, die im Jahresberichte für 1897 (Handelsarchiv Jahrgang 1898 Seite 71—74) behandelt wurden, erfolgten sowohl die Errichtung einer besonderen Abtheilung für Handelsschifffahrt beim Departement für Handel und Manufacturen, zu deren Director der bekannte Marine-Schriftsteller, früherer Marineofficier Koncewicz, zum Vice-Director der Collegienrath Baron Nolde ernannt wurden, als auch durch Allerhöchst am 19. Januar 1898 bestätigtes Reichsrathsgutachten die Einsetzung eines Konseils für Angelegenheiten der Handelsschifffahrt.

Gleichzeitig mit der Uebersendung des Reglements für diesen Konseil forderte das Departement für Handel und Manufacturen den Börsen-Comité am 10. Februar 1898 sub № 3642 auf, vom Rigaer Börsenverein zwei Kandidaten zu Gliedern des Konseils wählen zu lassen, von denen einer vom Finanzminister werde bestätigt werden. Der Börsenverein wählte auf seiner Generalversammlung vom 20. März die Herren W. G. Sperling und Hafenbau-Ingenieur A. Pabst; letzterer wurde vom Finanzminister als Glied des Konseils bestätigt.

Das oberwähnte Reglement des Konseils lautet folgendermassen:

1.

Zur Umarbeitung von Maassregeln zur Förderung der russischen Handelsschifffahrt und von gesetzgeberischen und administrativen Maassnahmen in den beim Finanzministerium concentrirten Fragen der Handelsschifffahrt, wie auch zur Erörterung der örtlichen Bedürfnisse besteht beim Finanzministerium ein Konseil für Angelegenheiten der Handelsschifffahrt.

2.

Der Konseil wird, unter dem Vorsitze des Finanzministers, gebildet aus 21 Gliedern und zwar: dem Gehilfen des Finanzministers, dem Director des Departements für Handel und Manufacturen, dem Verwaltenden der Abtheilung für Angelegenheiten der Handelsschifffahrt, drei Gliedern vom Finanzministerium, je einem Gliede der Ministerien des Innern, der Marine, der Wegecommunicationen, der Landwirthschaft und der Reichsdomänen, zwei Gliedern von den Dampfschifffahrtsgesellschaften und je einem Gliede von den Kaufmannschaften der Städte: St. Petersburg, Reval, Riga, Libau, Odessa, Nikolajew, Rostow a./D., Archangel und Astrachan.

3.

Falls der Finanzminister verhindert ist, im Konseil zu präsidiren, vertritt seine Stelle der Gehilfe des Ministers.

4.

Die den Regierungsinstitutionen angehörenden Glieder des Konseils werden von den obersten Chefs der betreffenden Ressorts ernannt. Die Glieder aus den Dampfschifffahrtsgesellschaften werden vom Finanzminister für 2 Jahre erwählt und ernannt. Die Glieder von der Kaufmannschaft werden vom Finanzminister für 2 Jahre aus den Personen bestätigt, welche zu je 2 von den Börsenvereinen der im Artikel 2 genannten Städte erwählt sind.

5.

Wenn im Konseil Fragen berührt werden, welche sich mit dem Thätigkeitskreise anderer Ressorts berühren, die im Art. 2 nicht genannt sind, tritt der Finanzminister mit den betreffenden Ressorts in Relation wegen Designirung ihrer Vertreter zur Theilnahme an denjenigen Sitzungen des Konseils, auf welchen die erwähnten Fragen erörtert werden.

6.

Dem Finanzminister wird es anheimgestellt, zu den Sitzungen des Konseils Sachverständige aufzufordern, welche durch ihre Kenntnisse die Arbeiten des Konseils fördern können.

7.

Um die zum Bestande des Konseils gehörenden Personen zu honoriren und zur Bestreitung sonstiger Ausgaben werden alljährlich auf Anordnung des Finanzministers 10,000 Rbl. angewiesen. Aus dieser Summe kann nur solchen Gliedern des Konseils ein Honorar gezahlt werden, welche nicht im Staatsdienste Aemter mit Gehalt bekleiden.

8.

Genaue Regeln über die Geschäftsführung im Konseil werden vom Finanzminister bestätigt.

Die erste Sitzung dieses Konseils wurde zum 3. Februar 1899 einberufen.

Im Rescripte vom 28. Februar 1898 sub Nr. 310 theilte das Departement für Handel und Manufacturen dem Börsen-Comité mit, dass dasselbe mit der Ausarbeitung eines allgemeinen Projects für Abänderung der gegenwärtigen Ordnung der Registrirung von Seeschiffen und für Einführung des Instituts der Hypotheken auf Seeschiffe, nach dem Muster ausländischer Gesetzgebungen, beschäftigt sei. Wie dem Börsen-Comité bekannt, habe, bis zur Einführung der neuen Gerichtsinstitutionen, die Hypothek auf Schiffe in den Baltischen Provinzen die Anerkennung des Gesetzes genossen und seien in den örtlichen Gerichten Hypothekenverschreibungen, wie auch die Kreditgeschäfte selbst vollzogen worden.

Um sich nun mit dieser Ordnung der Beleihung von Schiffen genau bekannt zu machen, bat das Departement den Börsen - Comité um Auskünfte zu folgenden Fragen:

1) Wie waren Ordnung und Form der Hypothekenverschreibungen auf Schiffe?

2) unter welchen Bedingungen wurden hypothekarische Geschäfte abgeschlossen (Höhe und Frist der Darlehen, Tilgungsbedingungen u. s. w.)?

3) welche practische Bedeutung hatte die Hypothek auf Schiffe für die örtliche Schifffahrt, d. h. in welchem Maasse benutzten Seetransport-Unternehmungen diese Hypothek zum Beleihen ihrer Schiffe?

4) falls hypothekarische Darlehen nicht nur von Privatpersonen, sondern auch von Kreditinstitutionen ertheilt wurden, so auf Grund welcher Bestimmungen ihrer Statuten?

Auf Grund eines Gutachtens seines Rechtsbeiraths, des Herrn vereid. Rechtsanwalts A. Kählbrandt, beantwortete der Börsen - Comité obige Fragen in seinem Schreiben vom 6. October sub Nr. 719 folgendermaassen:

Ad Frage 1. Die Vorschrift des Art. 572, Theil III des Provincialrechts kann als Grundlage dafür angesehen werden, dass Schiffe nach ihrer rechtlichen Natur den unbeweglichen Sachen insofern gleichgestellt wurden, als die Vollziehung von Rechtsgeschäften, betreffend den Eigenthumsbesitz an Schiffen und die Bestellung von Hypotheken an denselben der Mitwirkung des Gerichts bedurften, die betr. Rechtsacte daher auch einen öffentlichen Character trugen.

Einem Untergerichte des Rigaschen Magistrates, dem Rigaschen Kämmereigerichte, war die Competenz zugewiesen, Urkunden über den Eigenthumsbesitz an Schiffen, Beilbriefe, auszufertigen und zwar sowohl für solche Schiffe, die am hiesigen Orte erbaut worden waren, als auch für solche, die, an anderen Orten erbaut, durch Kauf oder andere Rechtsgeschäfte in den Besitz hiesiger Einwohner übergingen und zur hiesigen Rhederei verzeichnet wurden.

Ebenso war es der Competenz des Rigaer Kämmereigerichts zugewiesen, die Bestellungen von Hypotheken an Schiffen, welche zur hiesigen Rhederei gehörten, zu beurkunden.

Die Ordnung der Hypothekenbestellung war die, dass der Gläubiger die vom Schiffseigenthümer ertheilte Schuldurkunde dem Kämmereigericht vorstellte und die Eintragung der Forderung beantragte. In der Schuldurkunde musste die Verpfändung des betr. Schiffes und die Einwilligung zur Eintragung der Hypothek auf das Schiff ausgesprochen sein. Fand das Kämmereigericht, dass die Schuldurkunde allen gesetzlichen Erfordernissen entsprach, so verfügte es die Eintragung der Hypothek. Diese Verhandlung wurde im Protokoll des Gerichts verschrieben, registrirt, und die Eintragung der Hypothek in der Weise

vollzogen, dass dieselbe in der Eigenthumsurkunde (Beilbrief) verzeichnet wurde. In die Protokolle des Gerichts wurde jedem, der ein rechtliches Interesse nachweisen konnte, Einsicht gestattet und dadurch der öffentliche Character der Hypothekenbestellung erreicht. Die Verzeichnung der Hypothek im Beilbriefe hatte den Zweck, demjenigen, der ausserhalb des Heimathhafens dem Schiffe Credit zu gewähren Willens war, Aufschluss über die bereits auf dem Schiffe lastenden Verpflichtungen zu gewähren.

Nach Tilgung der Forderung wurde die Löschung der Hypothek sowohl im Protokolle des Gerichts, als auch auf dem Beilbriefe verzeichnet.

Für die Form der die Hypothekenbestellung begründenden Schuldurkunde galten die allgemeinen Bestimmungen, nämlich, dass dieselbe auf dem gesetzlichen Stempelbogen niedergeschrieben und die Unterschrift des Schuldners notariell beglaubigt war. Bei der Corroboration der Schuldurkunde wurde die gesetzliche Actensteuer erhoben und auf dem Schulddocument vermerkt, dass die Hypothek auf das betreffende Schiff eingetragen worden sei.

Ad Frage 2. Der Schuldgrund der durch Hypothek besicherten Forderungen waren baar ertheilte Darlehen oder rückständig gebliebene Kaufpreise für die betreffenden Schiffe. In der Regel mussten die geschuldeten Summen zum gesetzlichen Zinsfusse verrentet werden. Die Auszahlung der Capitalien musste erfolgen entweder zu einem bestimmten Termine oder nach einer von der Aufsage berechneten kürzeren oder längeren Frist.

Ad Frage 3. Eine directe d. h. unmittelbare Begünstigung der Seetransportunternehmungen durch die Bestellung von Hypotheken an Schiffen lässt sich an der Hand statistischer Auskünfte, also mit Sicherheit, wohl nicht nachweisen, doch kann aus der nicht unerheblichen Zahl der beim Rigaschen Kämmereigerichte vollzogenen Hypothekenbestellungen an Schiffen wohl angenommen werden, dass der Erwerb derselben durch die Möglichkeit einer Beleihung gefördert worden ist und unterliegt es keinem Zweifel, dass durch die Einführung der Justizreform, in welcher die Hypothekenbestellung an Schiffen keine Berücksichtigung gefunden hat, den Schiffseigenthümern eine empfindliche Lücke in ihrer Kreditfähigkeit entstanden ist und dass es daher wünschenswerth wäre, wenn durch Erlass eines neuen Gesetzes die Beleihbarkeit der Schiffe wieder ermöglicht würde.

Ad Frage 4. Die Bestellung von Hypotheken an Schiffen ist am hiesigen Orte immer nur zu Gunsten von Privatpersonen, nicht aber von Kreditinstitutionen erfolgt. Soweit dem Börsen-Comité die Statuten der hiesigen Banken bekannt sind, ist es denselben überhaupt nicht gestattet, Darlehen gegen Verpfändung von Immobilien oder Objecten, die nicht in Faustpfandbesitz genommen werden können, zu ertheilen.

Es vollzieht sich daher die Kreditgewährung auf Immobilien Seitens der hiesigen Banken in der Regel in der Weise, dass die zu Gunsten einer Privatperson ausgestellte und auf ein Immobil ingrossirte Obligation (also eine hypothekarisch besicherte Forderung) bei einer Bank als Unterpfand für ein Darlehn verpfändet wird. In dieser Weise ist auch die Kreditgewährung auf Schiffe hierselbst gehandhabt worden.

Zur Vermeidung von Missverständnissen erlaubt sich der Börsen-Comité noch zu bemerken, dass, so oft im Vorstehenden von der Verpfändung von Schiffen die Rede gewesen ist, darunter nicht das einen besonderen rechtlichen Character tragende Geschäft der Bodmerei d. h. der Verfändung des Schiffes, der Ladung und der Fracht zum Zwecke der Ausführung oder Vollendung einer bestimmten Seereise verstanden worden ist."

Die ersten practischen Ergebnisse dieser Bestrebungen der Staatsregierung zur Förderung unserer Handelsschifffahrt, die im Jahre 1898 zu Tage traten, waren von ausserordentlicher Bedeutung. Sie betrafen die zollfreie Einfuhr von Schiffen und Baggern, ferner Ankerketten, Tauen u. s. w. Die betreffenden Gesetzbestimmungen sind im Wortlaute als besondere Beilage diesem Jahresberichte angeschlossen (siehe Beilage A).

31. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna.

Ueber den Fortgang der Arbeiten berichtete der Hafenbau-Ingenieur Herr A. Pabst dem Börsen-Comité Folgendes:

„Auf Grund der im Jahre 1897 gemachten Untersuchungen wurde im vergangenen Winter vom Ingenieur v. Malm eine Zusammenstellung der in den einzelnen Flusstheilen der Livländischen Aa zwischen den Gütern Vaucluse und Ringenberg vorhandenen Flössungshindernisse gemacht. Die Kosten für die nothwendigsten Verbesserungen des Flusslaufes wurden auf ca. 26,000 Rbl. geschätzt. Die stärksten Stromschnellen befinden sich bei Keisen, in der Nähe der Post-Station Stackeln, bei Ligat und beim Spitzen Prahm. Der Lauf der Aa wurde im Maasstabe von 1: 2500 auf ca. 80 Blättern skizzirt.

Für die Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna resp. mit dem Stintsee wurde vom Ingenieur v. Malm ein Project ausgearbeitet, wobei die Kosten der Ausführung desselben mit ca. 200,000 Rbl. veranschlagt wurden. Ueber die Hauptzüge dieses Projects gab ich das von mir gewünschte Gutachten ab, welches ich im März dem Grafen Berg-Sagnitz zusandte.

Die Kanallinie folgt, zwischen der Aa und dem Kleinen Weissen See, der früher schon von Professor Bessard gewählten Linie auf einer

etwa 1,5 Werst langen Strecke. In der Nähe der Aa ist ein Hochwasser-Verschluss vorgesehen, in der Nähe des Kleinen Weissen Sees eine Schleuse projectirt, welche das Gefälle von ca. 7 Fuss bei Niedrig-Wasser ausgleicht. Der Weg führt dann durch die beiden Weissen Seen; die schmale Landzunge, welche dieselben von einander trennt, wird durchgegraben. Für den unteren Theil des Kanales zwischen dem Grossen Weissen See und dem Stintsee wird stellweise der Wasserlauf benutzt, welcher das Wasser aus dem Weissen See abführt und welcher früher bei der Bellenhofschen Mühle durch ein Wehr abgesperrt war. Der Kanal endet beim Jägel-Fluss, bei dessen Mündung in den Stintsee. Die eine Kammerschleuse, welche in der Verbindung zwischen der Livländischen Aa und der Düna nöthig wird, hat eine nutzbare Länge von 92 Fuss, bei einer geringsten Breite von 26,25 Fuss. Die Sohle des Kanals ist 52 Fuss breit. In der Höhe des Niedrig-Wasserspiegels beträgt die Breite 73 Fuss, so dass 2 Flösse, welche auf der Aa eine Breite von 24 Fuss haben, bequem neben einander gehen können. Die Tiefe des Kanals ist bei Niedrig-Wasser mit 5,25 Fuss bemessen worden, so dass nicht nur grosse Böte, sondern auch kleine Fluss-Dampfer ihn werden benutzen können.

Im Herbst dieses Jahres sind vom Ingenieur v. Malm noch Untersuchungen angestellt worden, ob sich neben dem Kanal noch eine Flössungsrinne herstellen lässt, wie sie in Schweden und Finnland vorkommen. In diesen Rinnen lassen sich einzelne Balken, nicht aber gebundene Flösse leicht transportiren."

Nachdem im März von den Interessenten an der Gesellschaft zur Herstellung eines Kanals zwischen der Düna und der Aa ein Comité gewählt worden war, erhielt dasselbe den Auftrag, die Statuten auszuarbeiten und die obrigkeitliche Bestätigung derselben herbeizuführen, sowie alle erforderlichen Vorarbeiten in die Hand zu nehmen. Die „Livländische Gesellschaft zur Verbesserung der Flussläufe" constituirte sich in Riga am 12. November 1898 mit einem Actien-Capital von 300,000 Rbl., nachdem die Statuten Allerhöchst bestätigt worden waren. Die Gesellschaft erwählte auf ihrer Versammlung zu Directoren die Herren Graf Fr. Berg — Schloss Sagnitz, A. von Samson — Hummelshof, O. v. Sengbusch, Arthur v. Wolffeldt — Cremon, und J. Baron Rosen — Gross-Roop.

32. Verbesserungen im oberen Laufe der Düna und Remonte der Anlagen im Beresina-System.

Die Direction des Kownoschen Wegebau-Bezirks theilte, auf die Anfrage des Börsen-Comités, im Schreiben vom 15. Januar 1899 sub

Nr. 362 mit, dass zur Verbesserung des oberen Laufs der Düna und zur Remonte der Anlagen des Beresina-Systems im Jahre 1898 folgende Arbeiten ausgeführt worden sind:

In der Düna.

1) Zwischen Welisch und Disna ist der Fluss von Steinen gereinigt worden.

2) An den Flussufern bei Friedrichstadt, Jacobstadt und Stockmannshof sind Anlegepfosten zum Befestigen von Flössen errichtet worden.

Im Beresina-System.

1) Auf der 23. Werst beim Dorfe Salawitschi hat eine Regulirung der Ulla, mit Ausführung eines Durchstichs, stattgefunden.

2) Die Reinigung der Ulla von Steinen und versandeten Baumstämmen (карчи), beginnend beim Scheschlino - See bis zur Ausmündung in die Düna ist fortgesetzt worden.

3) Der Staudamm im Flusse Sergutsch, im linken Damme des Sergutschewschen Kanals, ist umgebaut worden.

4) Die untere Pforte der Schleuse Nr. VIII im Werebschen Kanale und

5) Die Halbschleuse Nr. XII im 2. Lepelschen Kanale sind umgebaut worden.

6) Mit einem Dampfbagger sind Stromvertiefungsarbeiten in der Beresina beim Dorfe Studenka ausgeführt worden.

7) Im Flusse wurden versandete Baumstämme durch eine besondere Maschine gehoben.

Ferner wurden ausgeführt: 8) Stromvertiefungs- und Regulirungsarbeiten in den Flüssen Essa und Ulla,

9) Vertiefungen durch einen Dampfbagger im Lepelschen See im künstlichen Theile des Beresina - Systems und beim Anlegeplatze bei Lepel in demselben See.

10) Die gewöhnliche Remonte sämmtlicher hydrotechnischer Bauten des Systems.

Für das Jahr 1899 sind folgende Arbeiten projectirt:

In der Düna.

1) Fortsetzung der Reinigung des Stromes von Steinen,

2) Versperrung des rechten Arms der Düna gegenüber Milowid.

Im Beresina-System.

1) Umbau der Schleuse Nr. 1 im Sergutschewschen Kanale und

2) der Halbschleuse Nr. XII im Sergutschewschen Kanale in eine volle Schleuse,

3) Befestigung des beschädigten linken Ufers der Essa unterhalb der Lepelschen Stadtbrücke auf einer Strecke von 65,30 Faden.
4) Errichtung von Pfählen mit schwimmenden Balken im Lepelschen-See (zwischen der Spitze „Sosnowy Rog“ und der Insel Dudar) zur Herstellung eines Zufluchtsorts für Flösse bei Sturm, auf einer Strecke von 100 Faden.
5) Befestigung des linken Ufers der Ulla auf der 16. Werst durch eine Faschinenabdeckung auf einer Strecke von 145 Faden zur Vorbeugung der jährlichen Unterspülungen und der Verunreinigung des Flussbetts.
6) Fortsetzung der Baggerarbeiten mit 2 Dampfbaggern.
7) Ausführung der jährlichen Remonte sämmtlicher hydrotechnischer Bauten des Systems.

III. Telegraphenwesen.

33. Der Riga-Bolderaa-Telegraph.

Es wurden telegraphirt:

I. Unbezahlte Depeschen:	
1) Einkommende Schiffe	1983
2) Ausgehende Schiffe	1933
3) Diverse Depeschen für Rechnung des Börsen-Comités	2017
	5933
II. Bezahlte Depeschen	9565
	Total 15498

Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1897 und 1898, so ergiebt sich:

	Unbezahlte Depeschen:	Bezahlte Depeschen:	Total:
pro 1897	1,603	9,381	14,984
„ 1898	1,933	9,565	15,498
pro 1897	+330	+184	+514

Dem durch hohes Alter und Krankheit dienstunfähig gewordenen Telegraphenboten Martin Maltz, der 40 Jahre lang treu und zuverlässig beim Bolderaa-Telegraphen gedient hatte, bewilligte die General-Versammlung des Börsen-Vereins am 27. November 1898 eine Pension von 300 Rbl. jährlich.

34. Telegraphen-Verbindung mit Domesnäs.

Nach jahrelangen, hin- und herschwankenden Verhandlungen, die bald ein gewisses Entgegenkommen, bald eine völlig ablehnende Haltung

des Post- und Telegraphenressorts zeigten, sind endlich, allerdings unter grossen Opfern seitens der Kaufmannschaft, im Jahre 1898 zwei Angelegenheiten zum Abschlusse gelangt, die für Rigas Handel und Schifffahrt von nicht geringer Bedeutung sind — der Ausbau des alten Leuchtthurms in Domesnäs zur Aufnahme der Telegraphenstation und des Semaphors, und die Herstellung einer direkten Telegraphenverbindung Riga-Domesnäs.

Als der Chef der Telegraphenstation Domesnäs im Frühjahr 1898 dem Börsen-Comité über den zunehmenden Verfall des alten Leuchtthurms berichtete, wandte sich der Börsen-Comité am 28. April sub Nr. 373 an den Chef der Oberverwaltung für Post- und Telegraphen, indem er, die früheren Verhandlungen rekapitulirend, darauf hinwies, dass, obwohl er zum Umbau des Leuchtthurms den veranschlagten Betrag von 1000 Rbl. dem Chef des Post- und Telegraphenbezirks zur Verfügung gestellt habe und die diesjährige Bauperiode bereits begonnen hätte, dennoch bis hierzu Nichts zur Ausführung der Arbeiten geschehen sei. Indessen sei der Zustand des Leuchtthurms ein derartiger, dass, wenn nicht bald zur Reparatur desselben etwas geschähe, er seinem völligen Verfalle entgegen gehe; in Folge des beständig durchfliessenden Regens seien z. B. schon mehrere Treppenstufen eingestürzt; das Dach des Leuchtthurms sei so baufällig, dass es nicht mehr betreten werden könne. Der Börsen-Comité arbeite unablässig an der Vervollkommnung des Rigaschen Hafens. Das Fahrwasser im Hafen sei bereits im vergangenen Jahre auf 22 Fuss Tiefe gebracht; bereits seien die Arbeiten im Gange, um die Wassertiefe allmählich auf 24 Fuss zu bringen; soeben habe der Börsen-Comité ein grosses, den Anforderungen der Neuzeit entsprechendes Schwimmdock angeschafft. Doch alle diese Vervollkommnungen könnten erst ihre rechte Bedeutung erlangen, wenn auch die Berichterstattung über die Durchfahrt bei Domesnäs den erhöhten Ansprüchen entsprechend vervollkommnet werde. Dazu sei aber die Ueberführung der Telegraphenstation auf den alten Leuchtthurm und die Ausführung der Beobachtungen von diesem aus eine unabweisliche Bedingung. Auf Grund alles Obigen und da der Börsen-Comité, wie es in der Natur der Dinge liege, völlig ausser Stande sei, irgend welche technische Arbeiten ausserhalb seines direkten Thätigkeitsrayons auszuführen, bat er um Anordnung des schnellstmöglichen Beginnens des Umbaus.

Eine Antwort auf diese Vorstellung erhielt der Börsen-Comité nicht. Doch war mittlerweile der Staatsrath J. A. Ostrowski zum Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks ernannt worden, der den schwebenden Angelegenheiten lebhaftes Interesse zuwandte und, nach längeren mündlichen Besprechungen und Verhandlungen, die Seitens des Börsen-Comités durch den Ingenieur Herrn O. Fleischer geführt wurden, eine gemeinschaftliche Fahrt nach Domesnäs zur Besichtigung des Leucht-

thurms anregte. Diese Fahrt fand am 15. und 16. August auf dem Dampfer „Hercules“ statt. An ihr nahmen Theil seitens der Post- und Telegraphenverwaltung der Chef des Bezirks Staatsrath J. A. Ostrowski, dessen Gehilfe Staatsrath A. B. Makowsky und der Telegrapheningenieur P. P. Pyljäi, seitens des Börsen-Comités die Glieder desselben Herren W. G. Sperling und Ch. Drishaus, der Sekretär M. v. Reibnitz und Ingenieur O. Fleischer. Auf dieser Fahrt und der sich an dieselbe schliessenden Conferenz wurden die Grundlagen zu einer Vereinigung der beiderseitigen Interessen geschaffen.

Auf eine nochmalige Anfrage des Chefs des Post- und Telegraphenbezirks, in welcher Form und in welchem Betrage der Börsen-Comité die Realisirung der beiden Projecte zu unterstützen gedenke, antwortete dieser am 25. August sub Nr. 626:

„Allem zuvor fühlt sich der Rigaer Börsen-Comité verpflichtet, Ew. Hochgeboren seinen verbindlichsten und lebhaftesten Dank auszusprechen sowohl für die liebenswürdige Bereitwilligkeit, mit der Sie sich den mancherlei Unbequemlichkeiten der Ausfahrt zur Besichtigung von Domesnäs unterzogen haben, als auch insbesondere für die energische Inangriffnahme der seit Jahren bereits schwebenden Fragen der Ueberführung der Domesnässchen Telegraphen- und Semaphoren-Station und der directen Telegraphenverbindung von Domesnäs mit Riga. Das gegenwärtige Vorgehen Ew. Hochgeboren erweckt im Börsen-Comité die feste Ueberzeugung, dass nun diese beiden für den Handel, die Schifffahrt und die Industrie Rigas so ausserordentlich wichtigen Fragen baldigst und auf's befriedigendste für die Interessen Rigas werden gelöst werden.

Zum Inhalt des Schreibens Ew. Hochgeboren vom 19. August sub Nr. 15200 übergehend, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass er, wie in seinen Schreiben vom 9. Oktober und 7. December 1896 sub NNr. 771 und 985 bereits ausgesprochen, bereit ist, sich an den Unkosten sowohl des Umbaues des alten Leuchtthurms von Domesnäs, als auch der Herstellung einer direkten Telegraphenverbindung Rigas mit Domesnäs zu betheiligen und zwar, indem er für die erstere Arbeit den Betrag von 1200 Rubel, für die letztere den Betrag von 2200 Rubel Ew. Hochgeboren zur Verfügung stellt. Was die Verbindung mit Domesnäs über Sassmacken und Talsen anbetrifft, so glaubt der Börsen-Comité, dass diese dem von ihm erstrebten Ziele ebenso entsprechen dürfte, wie die bis hierzu erstrebte Verbindung mit Domesnäs über Messaragazeem (Merseriff), sofern, wie von Ew. Hochgeboren in Aussicht gestellt worden, einerseits die telegraphische Verbindung über Talsen und Sassmacken eine direkte, ohne Uebergabe, wird und andererseits den die Beobachtungen in Domesnäs ausführenden Personen die Möglichkeit direkten telephonischen Verkehrs mit Messaragazeem geboten wird.“

Der Herr Bezirkschef antwortete am 19. October sub Nr. 19520, dass, auf seine desbezügliche Vorstellung die Oberverwaltung am 9. October sub Nr. 39524 die Ausführung der Reparatur des alten Leuchtthurms in Domesnäs zur Ueberführung der Telegraphen- und Semaphorstation unter der Bedingung genehmigt habe, dass sämmtliche desbezügliche Ausgaben, gemäss dem Schreiben des Rigaer Börsen-Comités vom 7. December 1896 sub Nr. 985, von letzterem getragen würden. Der Ausbau des in der Nähe des alten Leuchtthurms belegenen Steinhäuschens zu einem Quartier für den Aufseher erweise sich jedoch als nicht möglich, da, gemäss den Mittheilungen des Directors der Leuchtthürme und des Lootsenwesens im Baltischen Meere, dieses Häuschen für die wirthschaftlichen Bedürfnisse der Beamten des Leuchtthurms und der Rettungsstation nothwendig wäre und daher dem Post- und Telegraphenressort nicht überlassen werden könnte. Was nun das in seiner Vorstellung dargelegte Gesuch des Börsen-Comités um eine directe Telegraphenverbindung Riga-Domesnäs über Talsen anbeträfe, so habe die Oberverwaltung, ohne hierauf eine directe Antwort zu geben, durch dieselbe Vorschrift vom 9. October Nr. 39524 ihm aufgetragen, dem Börsen-Comité zu eröffnen: 1) dass die vom Börsen-Comité projectirte Telegraphenverbindung Domesnäs-Messaragazeem-Tuckum-Riga nur unter der Bedingung hergestellt werden könne, dass der Comité seine zugesagte Beisteuer an die Krone von 2200 Rbl. bis auf den von der Oberverwaltung durch Vorschrift vom 10. Januar 1897 sub Nr. 1129 geforderten Betrag von 5100 Rbl. erhöhe; 2) dass die Herstellung einer Telegraphenverbindung zwischen Domesnäs-Telegraphenstation und Domesnäs-Leuchtthurm, die nach dem Anschlage der Bezirksverwaltung 10,300 Rbl. kosten würde, im nächsten Jahre nur in dem Falle ausgeführt werden könne, wenn der Börsen-Comité alle Kosten dieser Anlage übernähme oder der Krone eine Beisteuer von mindestens 7000 Rbl. leiste. Schliesslich fügte der Herr Bezirkschef noch hinzu, dass, zur schnelleren Ausführung des Umbaus des alten Leuchtthurms, er diese Arbeit dem Chef der Telegraphenstation von Domesnäs übertragen und demselben, zur Vermeidung jeglichen Aufenthalts, gleichzeitig aufgetragen habe, alle Abrechnungen direct mit dem Börsen-Comité zu machen.

In Folge dieses Schreibens und auf Grund eines Gutachtens seiner Telegraphen-Delegation brachte nun der Börsen-Comité an die Generalversammmlung des Börsenvereins am 27. November 1898 nachfolgenden Antrag:

„Wie bekannt, hängt im Herbste und Frühlinge die Schifffahrt im Rigaschen Hafen, der durch Eisbrecher des Börsen-Comités beständig offen gehalten werden kann, einzig und allein vom Zustande der Durchfahrt bei Domesnäs ab. Es ist daher eine schnelle und zuverlässige Telegraphenverbindung mit letzterem Orte, zur Uebermittelung der

Witterungs- und Eisstandsberichte, von höchster Bedeutung. Doch nicht nur während der Zeit der drohenden Eissperre, auch im Laufe des ganzen Jahres ist die Rigasche Kaufmannschaft sehr wesentlich an einer schnellen Verbindung mit Domesnäs interessirt. Gegenwärtig besteht die einzige Verbindung mit Domesnäs durch die Linie über Libau resp. Talsen und Windau, auf welcher jedoch die Telegramme, in Folge der zweimaligen Uebergabe, so langsam befördert werden, dass sie 2—3, ja sogar 5—6 Stunden unterwegs sind — und nicht selten später in Riga eintreffen, als die durch sie zu meldenden Schiffe. Wie seiner Zeit durch die Opfer der Kaufmannschaft und die Bemühungen des Börsen-Comités die erste telegraphische Verbindung mit Domesnäs überhaupt hergestellt worden, so sind auch seit 4 Jahren die Bemühungen des Börsen-Comités unausgesetzt auf eine Verbesserung dieser Verbindung gerichtet. Bisher haben jedoch alle Bemühungen des Börsen-Comités, die ununterbrochenen Verhandlungen mit dem Post- und Telegraphenressort die Angelegenheit kaum einen Schritt vorwärts gebracht. Während die hiesige Bezirksverwaltung mehrfach Entgegenkommen gezeigt hat, hat die Oberverwaltung, sich völlig ablehnend verhaltend, ihre Zustimmung zur Herstellung der directen Telegraphenverbindung einzig und allein davon abhängig gemacht, dass die gesammten Kosten derselben einzig und allein von der Kaufmannschaft getragen würden. So hart und ungerechtfertigt auch ein derartiges Verlangen des Postressorts erscheint, so glaubt der Börsen-Comité andererseits doch, dass das Interesse der Kaufmannschaft hier allzusehr überwiege, als dass die endliche Erledigung dieser Angelegenheit noch hinausgeschoben werden dürfte. Für die Kaufmannschaft ist die Erlangung einer directen und schnellen Verbindung mit Domesnäs eine unabweisbare Nothwendigkeit; sie muss wissen was, so zu sagen, an ihrer Hausthüre geschieht. Auf Grund alles Obigen beantragte der Börsen-Comité, die Kaufmannschaft wolle für die Herstellung der directen Telegraphenverbindung Riga-Talsen-Domesnäs die Mittel bis zum Betrage von ca. 5000 Rbl. unter der Bedingung bewilligen, dass diese Herstellung sofort in Angriff genommen werde und die Telegramme Riga-Domesnäs und umgekehrt direct, ohne Uebergabe in Talsen, durchliefen.

Dieser Antrag wurde einstimmig, ohne weitere Discussion, genehmigt.

Als nun am 9. December sub Nr. 23671 der Chef des Post- und Telegraphenbezirks, behufs Beschaffung der nöthigen Baumaterialien, um möglichst baldige Uebersendung der zum Umbau des alten Leuchtthurms bewilligten Mittel bat, erfüllte der Börsen-Comité diese Bitte durch Uebersendung der Summe von 1200 Rbl.

Zugleich theilte der Börsen-Comité dem Herrn Bezirkschef am 18. December sub Nr. 974 mit, dass hinsichtlich des Ausbaus des alten Leuchtthurms die Bedenken des Börsen-Comités gegen die vom

Bezirkschef im Schreiben vom 19. October sub Nr. 19520 gewünschte Uebernahme der Controle des Baus und der Abrechnungen durch den Börsen-Comité durch das spätere Schreiben des Herrn Bezirkschefs vom 9. December Nr. 23671 beseitigt wären und diese Angelegenheit nunmehr erledigt erscheine, der Börsen-Comité aber seinerseits sich der Hoffnung hingeben zu können glaube, dass der Umbau zum Beginne der Navigation des neuen Jahres beendet sein und den an ihn gestellten Erwartungen entsprechen werde. Hinsichtlich der Herstellung der directen Telegraphenverbindung Riga-Domesnäs habe der Börsen-Comité befunden, dass so hart und ungerechtfertigt auch das Verlangen der Oberverwaltung erscheine, dass eine, das ausschliessliche Eigenthum der Krone bildende und von ihr exploitirte, den Kronsinteressen nicht minder, wie den Handelsinteressen dienende Telegraphenlinie ausschliesslich aus den Mitteln der Kaufmannschaft gebaut werde, doch die Möglichkeit einer schnellen und directen Verbindung mit Domesnäs, der Eingangspforte in den Rigaschen Hafen, für den Handel und die Schifffahrt von allzugrosser Bedeutung wären, als dass der Börsen-Comité die endgültige Regelung dieser Angelegenheit durch weitere Verhandlungen noch hinausschöbe. Seinem Antrage gemäss habe daher der Rigaer Börsenverein auf seiner Generalversammlung die Mittel zur Anlage einer directen Telegraphenverbindung Riga-Talsen-Sassmacken-Domesnäs bis zum Betrage von 5000 Rbl. unter der Bedingung bewilligt, dass einerseits der Bau dieser Linie sofort in Angriff genommen würde, andererseits in dieselbe seitens der Krone keine Zwischenstationen eingeschaltet würden und in Talsen ein Commutator zur directen Verbindung mit Riga aufgestellt werde. — Hinsichtlich einer telegraphischen oder telephonischen Verbindung der Telegraphenstation Domesnäs mit der sogenannten Blockinsel, auf welcher sich der thätige Leuchtthurm und die Rettungsstation befinden, äusserte der Börsen-Comité, dass, wenn auch diese Verbindung für die Schifffahrt von Nutzen wäre, derselbe doch nicht hinreichte, um den Börsen-Comité zu noch weiteren Geldopfern zu veranlassen. Diese Verbindung sei seiner Zeit vom Marineressort, das eine Verbindung sämmtlicher Leuchtthürme mit dem allgemeinen Telegraphennetze erstrebte, und der Kaiserlich-Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser angeregt und vom Börsen-Comité mit voller Sympathie unterstützt worden. Für diese Verbindung aber weitere Opfer zu bringen, als die durch das Schreiben an den stellvertretenden Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks vom 22. August 1897 sub Nr. 756 zugesagte unentgeltliche Hergabe seines Taucherapparats für die Arbeiten beim Legen des Kabels, finde der Börsen-Comité keine Veranlassung.

Auf die Mittheilung, dass die Oberverwaltung den Bau der Linie Sassmacken-Domesnäs genehmigt und die sofortige Beschaffung der

Telegraphenpfosten angeordnet habe, wurde der Betrag von 5000 Rbl. bei der Rigaschen Gouvernements-Rentei als Deposit des Chefs der Post- und Telegraphenverwaltung im Januar 1899 eingezahlt und der Herr Bezirkschef hiervon am 15. Januar 1899 sub Nr. 104 benachrichtigt, der seinerseits mündlich die feste Zusicherung gab, dass die neue Linie und damit der directe Verkehr spätestens Mitte Mai 1899 eröffnet werden sollte.

35. Telegraphenstation in der Börse.

War es dem Börsen-Comité gelungen, in den im vorhergehenden Punkte behandelten Angelegenheiten endlich einen glücklichen Abschluss zu erlangen, so ist ihm ein Erfolg in einer anderen für die Kaufmannschaft wichtigen Angelegenheit — Errichtung einer beständigen Telegraphen-Abtheilung im Börsenhause — im Laufe dieses Jahres noch nicht beschieden gewesen und nach dem gegenwärtigen Stande der Angelegenheit wohl auch kaum so bald zu erwarten.

Nachdem der Börsen-Comité, wie im Jahresberichte für 1897 (Handelsarchiv, Jahrg. 1898, Seite 85) erwähnt, dem stellv. Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks mitgetheilt hatte, dass er, unter den obwaltenden Umständen, einstweilen den Gedanken an die Einrichtung einer Telegraphenabtheilung in der Börse aufgeben müsse, gerieth diese Angelegenheit erst wieder in Gang mit dem Dienstantritte des neu ernannten Bezirkschefs, Herrn A. Ostrowski. Dieser theilte dem Börsen-Comité am 15. Mai sub Nr. 8642 mit, dass, auf seine Vorstellung, die Oberverwaltung für Post und Telegraphen die Annahme und Abfertigung von Depeschen in der Börse per Apparat unter der Bedingung gestattet habe, dass der Börsen-Comité sich bereit erkläre, jährlich den zum Unterhalt von 2 Telegraphenbeamten erforderlichen Betrag von 900 Rbl. bei der Kronskasse einzuzahlen.

Da eine derartige Erleichterung im Telegraphenverkehr in erster Reihe den zunächst der Börse belegenen Banken und Handlungshäusern zu Gute käme, wandte sich der Börsen-Comité durch eine Subscriptionsliste an diese, worauf in kurzer Zeit der erforderliche Betrag von 900 Rbl., allerdings vorläufig nur für ein Jahr, zusammenkam.

Auf eine desbezügliche Mittheilung des Börsen-Comités antwortete der Herr Bezirkschef am 30. Juni sub Nr. 11563, dass die Eröffnung der Telegraphen-Abtheilung mit drahtlicher Uebergabe der Depeschen nicht versuchsweise für ein Jahr, sondern nur unter der Bedingung eingeführt werden könne, wenn der Börsen-Comité sich verpflichte, alljährlich eine Summe von 900 Rbl. bei der Krone einzuzahlen.

Auf eine derartige Bedingung glaubte der Börsen-Comité nicht eingehen zu können und schrieb am 10. Juli sub Nr. 523 dem Herrn

Bezirkschef, dass er es nicht für möglich erachte, sich gegenwärtig bereits für längere Zeit, als versuchsweise für ein Jahr, zu binden. Der Börsen-Comité habe die Summe von 900 Rbl. durch eine Subscription derjenigen Banken und Handelshäuser beschafft, welche an der Errichtung einer Telegraphenabtheilung in der Börse in erster Reihe interessirt seien; aber auch diese hätten sich nur, versuchsweise, für ein Jahr verpflichtet. Bei sämmtlichen bisherigen Vorverhandlungen sowohl mit dem Chef der Hauptverwaltung für Post und Telegraphen, als auch mit dem früheren Bezirkschef und dem Chef der Rigaschen Central-Telegraphenstation sei überhaupt immer nur von einer versuchsweisen Einrichtung einer Telegraphenabtheilung in der Börse für ein Jahr die Rede gewesen, wobei seitens der Vertreter des Postressorts mehrfach darauf hingewiesen worden wäre, dass, falls sich in Folge des bequemeren Modus der Aufgabe von Depeschen eine Steigerung des Depeschenverkehrs und der Einnahmen in der That erweisen sollte, die Krone nicht ablehnen werde, sämmtliche Kosten dieser Abtheilung allein auf sich zu nehmen. Nach Ansicht des Börsen-Comités sei die Staatsregierung durchaus nicht weniger, als er, an einer Beseitigung der Unbequemlichkeiten und Schwierigkeiten bei der Aufgabe von Depeschen interessirt und es sollte daher das Telegraphenressort um so eher auf eine, sei es auch nur versuchsweise Errichtung einer Telegraphenabtheilung eingehen, als dasselbe dabei nicht das geringste Risiko übernehme, sondern die Kaufmannschaft allein sämmtliche Unkosten der Einrichtung und des Unterhalts der Telegraphenabtheilung trage.

Ferner halte der Börsen-Comité es für seine Pflicht, nochmals auf die bereits in seinem Schreiben vom 17. Juni c. Nr. 488 gestellte Bedingung zurückzukommen und zwar, dass für die Annahme von Depeschen in der Telegraphenabtheilung die Zeit von 8 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends festgesetzt würde, wobei in der Zeit von 10 bis 12 Uhr Morgens die Abtheilung ausschliesslich nur für die Besucher der Börse geöffnet sein sollte, aber nicht, wie gegenwärtig angeführt werde, die Abtheilung nur in der Zeit von 1 Uhr bis 9 Uhr geöffnet sein sollte. Im Hinblick auf die oben dargelegten Umstände bat der Börsen-Comité, den obigen Bedingungen zustimmen zu wollen.

Am 18. August sub Nr. 15103 theilte nun der Herr Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks mit, dass, auf das der Oberverwaltung für Post und Telegraphen vorgestellte Gesuch des Rigaer Börsen-Comités, enthalten im Schreiben desselben vom 10. Juli sub Nr. 523, diese ihm am 12. August sub Nr. 30905 mitgetheilt habe, dass, in Anbetracht der Bereitwilligkeit des Börsen-Comités, die zum Unterhalte von 2 Telegraphenbeamten erforderliche Summe von 900 Rbl.

nicht alljährlich, sondern nur für ein Jahr zu zahlen, auf der genannten Börse auch nur zeitweilig (für 1 Jahr) die Annahme von Telegrammen von 8 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends unter der Bedingung eingeführt werden könne, dass die angenommenen Telegramme in die Centralstation durch Boten befördert werden, welche auf Kosten des Börsen-Comités zu unterhalten seien.

Der Börsen-Comité richtete nun an den Herrn Bezirkschef am 7. September sub Nr. 652 folgendes Schreiben:

„Aus dem Schreiben Ew. Hochgeboren vom 18. August sub Nr. 15103 hat der Rigaer Börsen-Comité zu seinem lebhaftesten Bedauern ersehen, dass die Hauptverwaltung für Post und Telegraphen abermals den Modus der Uebergabe der Depeschen von der Telegraphenabtheilung in der Börse zur Centralstation durch Boten in's Auge gefasst hat, auf den der Börsen-Comité bereits in seinem Schreiben vom 25. August 1897 sub Nr. 757 nicht eingehen zu können erklärt hatte. Der Börsen-Comité bedauert um so mehr diese neue Wendung in der für die hiesige Kaufmannschaft so wichtigen Frage, als gerade diese Frage in letzter Zeit ihrer befriedigenden Lösung nahe gekommen zu sein schien.

Der von der Hauptverwaltung vorgeschlagene Modus der Uebergabe der Depeschen erscheint in erster Reihe aus dem Grunde ungeeignet, weil, nach Ansicht des Börsen-Comités, es völlig undurchführbar wäre, jedes einzelne Telegramm, sofort nach seiner Aufgabe, durch einen Boten zur Centralstation zu schicken; es würde zweifellos gewartet werden, bis sich eine gewisse Anzahl Telegramme angesammelt hätte, die dann mit einem Male zur Centralstation geschickt und dort hinter die direct aufgegebenen rangirt würden. Eine derartige Ordnung würde jedoch, nach Ansicht des Börsen-Comités, nicht nur keine Verbesserung, sondern noch eine Verschlechterung der gegenwärtigen Verhältnisse darstellen. Ohne die anderen Mängel dieses Modus zu berühren, will der Börsen-Comité nur noch darauf hinweisen, dass zur Realisirung des Projects der Hauptverwaltung vom Börsen-Comité, ausser den bereits zugesagten 900 Rbl. zum Unterhalte von 2 Telegraphenbeamten und den Kosten der Einrichtung und des Unterhalts des Locals, weitere, recht beträchtliche Mittel zum Unterhalte der Boten verlangt werden, die herzugeben er nicht für möglich erachtet.

Unter solchen Umständen bleibt dem Börsen-Comité nichts anders übrig, als auf den Gedanken einer beständigen Telegraphenabtheilung auf der Börse zu verzichten, von dem Verständniss und Wohlwollen Ew. Hochgeboren für die Bedürfnisse der Kaufmannschaft nach einer Entwickelung und Verbesserung des Post- und Telegraphenverkehrs zu hoffen, dass es Ihnen gelingen wird, eine befriedigende Lösung auch

für diese Frage zu finden, die, nach Ansicht des Börsen-Comités, für das Post- und Telegraphenressort nicht minder wichtig ist, wie für die Kaufmannschaft."

Gleichzeitig hatte der Börsen - Comité, bei Uebersendung des gesammten stattgehabten Schriftwechsels, seinen St. Petersburger Vertreter, Herrn von Hübbenet, um ein Vorgehen in dieser Angelegenheit ersucht, doch auch auf diesem Wege nur das erreicht, dass die Verbindlichkeit für 3 Jahre seitens des Börsen - Comités übernommen werden sollte. Auf dieser Grundlage trat der Ingenieur des Börsen - Comités, Herr O. Fleischer, wieder in persönliche Verhandlungen mit dem Herrn Bezirkschef ein, deren Ergebniss dahin führte, dass der Börsen-Comité einen neuen Vorschlag machte, indem er am 18. December sub Nr. 974 dem Bezirkschef unter Anderem Folgendes schrieb:

„Wie Herr Ingenieur Fleischer berichtet, plant die Rigasche Bezirksverwaltung die Errichtung von drei Post- und Telegraphenabtheilungen in Mühlenhof, in der Moskauer Vorstadt und in Thorensberg. So viel dem Börsen - Comité bekannt, befindet sich in der Moskauer Vorstadt bereits eine Post- und Telegraphenabtheilung an der grossen Moskauer Strasse im Hause Nr. 54. Nach Ansicht des Börsen-Comités wäre es nun für den Post- und Telegraphenverkehr überhaupt von grösserem Werthe, für die Kaufmannschaft aber von ganz besonderem Interesse, wenn an Stelle einer zweiten Post- und Telegraphenabtheilung in der Moskauer Vorstadt, eine solche in der inneren Stadt errichtet würde. Sollten Ew. Hochgeboren diesen Vorschlag für ausführbar erachten, so wäre der Börsen - Comité bereit, für eine derartige Post- und Telegraphenabtheilung im Souterrain des Hauses der Rigaer Börsenbank ein, aus drei hellen und geräumigen Zimmern nebst Küche bestehendes Local mit Beheizung und Beleuchtung auf eine gewisse Zeit, nach Vereinbarung, unentgeltlich herzugeben."

Eine Antwort auf diesen Vorschlag hatte der Börsen - Comité bis zum Schlusse dieses Jahresberichts nicht erhalten.

IV. Postwesen.

36. Vergünstigte Beförderung von Postpacketen (collis postaux).

Eine Reihe Rigascher Importeure, Buchhändler etc. wandte sich im Mai durch eine Eingabe an den Börsen-Comité, in welcher sie, unter Hinweis auf eine bevorstehende internationale Vereinbarung über die Beförderung von Postpacketen im Auslandsverkehre zu einem niedrigen festen Einheitssatze, den Börsen-Comité um seine Verwendung dafür

anging, dass eine ähnliche Vergünstigung auch für die Postpackete des Inlandsverkehrs bewilligt werde.

Nachdem sich die Zoll- und Import-Delegationen durchaus befürwortend über dieses Gesuch ausgesprochen, richtete der Börsen-Comité am 13. Juni sub Nr. 481 folgende Vorstellung an das Departement für Handel und Manufacturen:

„Wie zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangt ist, ist zwischen Russland und auswärtigen Staaten ein Uebereinkommen geschlossen worden über die internationale Beförderung von Postpacketen bis zu einem Gewichte von 5 Kilogramm = 12 Pfund 20 Solotnik zu einem Einheitssatze von 1 Mark 40 Pf. = 64 Kop. für jede Entfernung incl. Versicherung. Diese Vereinbarung soll mit Deutschland am 20. Juli (1. August) d. J., mit den anderen Staaten des Weltpostvereins am 20. December d. J. resp. 1. Januar 1899 in Kraft treten. Diese Vereinbarung ist von ganz unberechenbarer Tragweite für unseren inländischen Importhandel und unsere vaterländische Industrie, die im Absatze von Waaren und Fabrikaten, namentlich solchen, die einem geringen Einfuhrzolle unterliegen, der Möglichkeit der Concurrenz mit ausländischen Händlern und Fabriken völlig beraubt werden.

Während durch diese internationale Vereinbarung für aus dem Auslande kommende Postpackete das Einheitsporto auf das gesammte russische Reich eingeführt wird, bleiben für inländische Sendungen die bisherigen hohen, mit der Entfernung steigenden Tarife bestehen, die so hoch sind, dass der billigste Satz in Russland — 5 Kop. per Pfund = 65 Kop. per 12 Pfund 20 Solotnik = 5 Kilogramm plus Versicherung und Quittungssteuer, doch noch theurer ist, als der internationale Satz von 1 Mark 40 Pf. = 64 Kop. für dasselbe Gewicht bis an die äussersten Grenzen des Reichs. Bei grösseren Entfernungen ist der Unterschied im Postporto entsprechend grösser. So würde z. B. ein Packet von 5 Kilogramm = 12 Pfund 20 Solotnik von Riga nach Baku kosten:

Porto für 13 Pfund à 40 Kop.	5	Rbl.	20 Kop.
Versicherung für 20 Mark = 9 Rbl. 25 Kop.	—	„	5 „
Quittungsgebühr	—	„	5 „
	5	Rbl.	30 Kop.

Dagegen würde ein Packet von demselben Gewichte und Werthe von jedem beliebigen Orte Deutschlands nach Baku an Porto incl. Versicherung 1 Mark 40 Pf. = 64,6 Kop. kosten. Diese enorme Differenz wird durch die für das ausländische Packet zu entrichtenden Zollspesen nur wenig geändert; diese betragen für ein Postpacket von 5 Kilogramm bei einem Zoll von 9 Rbl. 99 Kop. Gold:

Wirballen-Plombe	5 Kop.
do. Artell	25 „
Lagermiethe	1 „
Lack und Siegel	3 „
Kanzelleigebühr	15 „
Stempelmarke	10 „
Rigaer Artell	25 „
Zusammen	84 Kop.

Im Ganzen also betragen die Versandkosten Riga-Baku 5 Rbl. 30 Kop., Deutschland-Baku — 1 Rbl. 48,6 Kop. Nach dieser Zusammenstellung liegt es auf der Hand, dass der inländische Händler und Fabrikant in eine absolut unhaltbare Lage geräth und schon bei Waaren und Fabrikaten, deren Einfuhrzoll 2 Rbl. Gold per 5 Kilogramm nicht übersteigt, mit dem ausländischen Händler und Fabrikanten nicht mehr concurriren kann.

Auf Grund alles Obigen und in Anbetracht der ausserordentlichen Gefahr, welche unserer vaterländischen Industrie und Handel von jener Vereinbarung droht, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité das Departement für Handel und Manufacturen um dessen Schutz und Fürsprache beim Herrn Finanzminister und zwar dahin zu bitten, dass derselbe sich dafür verwende, dass für die inländischen Packetsendungen ebenfalls das System eines Einheitssatzes, wie es in den meisten europäischen Staaten besteht, eingeführt würde, der, wenn möglich, niedriger als der internationale Satz sein müsste, in keinem Falle aber höher als dieser sein dürfte. Beispielsweise sei darauf hingewiesen, dass in Deutschland der Einheitssatz für inländische Packete 50 Pf. gegenüber dem internationalen Satze von 1 Mark 40 Pf. besteht. Der Börsen-Comité glaubt, dass hierin, da die oberwähnte Konvention bereits Rechtskraft erlangt hat, der einzige Ausweg aus der gefährdeten Lage unseres Importhandels und Industrie läge und glaubt um so eher, dass die Einführung eines Einheitssatzes für Postpackete auch bei uns sehr wohl möglich wäre, als ein solcher für Briefsendungen und Telegramme bereits besteht und die Einnahme des Postressorts gerade durch Einführung niedriger Einheitssätze ganz ausserordentlich gewachsen sind.“

Gleichzeitig hiemit forderte der Börsen-Comité die Börsen-Comités von St. Petersburg, Libau und Reval auf, sich seinem Vorgehen anzuschliessen, was seitens der beiden letzteren auch geschehen ist. Ferner trug er seinem St. Petersburger Vertreter auf, sich dieser Angelegenheit mit aller Energie anzunehmen.

Das die internationale Beförderung der Postpackete regelnde Circulär der Hauptverwaltung für Post und Telegraphen wurde in der Nr. 141 des „Rigaer Börsenblattes“ vom 26. Juni 1898 abgedruckt.

Der St. Petersburger Vertreter des Börsen-Comités, Herr von Hübbenet, fand die Gelegenheit zu mannigfachen Verhandlungen im Finanzministerium und vermochte in letzterem eine Intervention zu Gunsten der vom Börsen-Comité angeregten Frage zu erwirken.

Einigermassen dem Gesuche des Börsen-Comités entsprechend, leider aber mit grosser Verzögerung erfolgte die Regelung des Innenverkehrs von Postpacketen durch nachfolgende Verfügung des Ministers des Innern vom 19. Januar 1899:

„Zwecks Vereinfachung der Postversand-Bedingungen von Packetsendungen und Geldbeuteln und Herabsetzung der Gewichtstaxe für Packetsendungen, werden nachstehende Regeln erlassen:

1) Bezüglich der Gewichtstaxe-Zahlung werden Packetsendungeu und Geldbeutel in drei Kategorien eingetheilt. Zur ersten gehören Packetsendungen und Beutel im Gewicht bis zu 2 Pfund, zur zweiten — Packetsendungen und Beutel im Gewicht über 2 und bis 7 Pfund incl. und zur dritten Kategorie — Packetsendungen und Beutel, deren Gewicht 7 Pfund übersteigt.

2) Packetsendungen und Beutel der beiden ersten Kategorien werden als mindergewichtige (маловѣсные) angesehen; für deren Versand wird eine gleichmässige Zahlung für jede Kategorie, unabhängig von dem genauen Gewicht der Packetsendung, erhoben. Diese Zahlung wird nicht nach der Entfernung der Versandstrecke der Packetsendung, wie bisher, sondern nach Zonen berechnet, deren drei eingeführt werden: 1) Europäisches Russland mit Transkaukasien; 2) Westsibirien und Turkestan (mit dem Transkaspi-Gebiet) und 3) Ostsibirien.*)

3) Für den Versand mindergewichtiger Packetsendungen und Beutel werden sowohl in den Grenzen jeder einzelnen der drei Zonen, als auch aus einer Zone in die anderen nachstehende Gewichtstaxen festgesetzt:

Für mindergewichtige Packetsendungen und Beutel 1. Kategorie (im Gewicht nicht über 2 Pfund): in der 1. Zone (Europäisches Russland) — 20 Kop., in der 2. Zone (Westsibirien, Turkestan u. d. Transkaspi-Gebiet) — 30 Kop., in der 3. Zone (Ostsibirien) — 40 Kop., zwischen benachbarten Zonen — 40 Kop. und über eine Zone hinweg — 60 Kop.

Für mindergewichtige Packetsendungen und Beutel 2. Kategorie (im Gewicht von über 2 bis 7 Pfund incl.): in der 1. Zone — 40 Kop.,

*) Die Gouvernements Jenisseisk und Irkutsk und die Gebiete Jakutsk, Amurgebiet, Transbaikalien und das Küsten-Gebiet mit der Insel Sachalin.

in der 2. Zone — 60 Kop., in der 3. Zone — 80 Kop., zwischen benachbarten Zonen — 80 Kop. und über eine Zone hinweg — 120 Kop.

4) Für den Versand von Packetsendungen und Beuteln dritter Kategorie (im Gewicht über 7 Pfund) wird die Gewichtstaxe auf nachstehenden Grundlagen erhoben: für die ersten 7 Pfund — nach der obenangeführten Zonentaxe; für das Mehrgewicht aber — die Posttaxe für jedes Pfund zu nachstehendem Betrage: a. 5 Kopeken — beim Versand innerhalb der Grenzen eines Gouvernements oder Gebiets des Europäischen Russlands, sowie innerhalb eines Bezirks Ostsibiriens; b. 10 Kop. — beim Versand innerhalb der Grenzen eines Gouvernements oder Gebiets Westsibiriens und Turkestans (mit dem Transkaspi-Gebiet); c. beim Versand aus einem Gouvernement oder Gebiet in ein anderes, in Ostsibirien aber ausserdem auch beim Versand aus einem Bezirk in einen anderen — je nach der Entfernung:

	bis 500	Werst	5	Kop.	
über	500 „ 1000	„	10	„	
„	1000 „ 2000	„	20	„	
„	2000 „ 3000	„	25	„	
„	3000 „ 4000	„	30	„	
„	4000 auf jegliche	Entfernung	35	„	

Anmerkung 1. Die Entfernung wird wie bisher berechnet, von der Gouvernements-, Gebiets- oder Bezirks-Stadt (in Ostsibirien)*) des Aufgabeorts der Packetsendung oder des Beutels bis zu den gleichen Städten des Bestimmungsortes.

Anmerkung 2. Für Packetsendungen und Beutel, die in den nördlichen Bezirken des Küsten-Gebiets: Petropawlowsk, Anadyr, Ochotsk, Gishiginsk und der Behring-Insel, sowohl zwischen diesen, als auch mit den anderen Bezirken desselben Gebiets ausgetauscht werden, wird wie bisher eine gleichmässige Zahlung von 5 Kop. per Pfund und Theile eines Pfundes erhoben. Dieselbe Zahlung wird für Packetsendungen und Beutel erhoben, die zwischen der Insel Sachalin und dem Küsten-Gebiet verkehren.

5) Die Gebühren für die Versicherung und die Quittung über die Postannahme der Packetsendung und des Beutels bleiben unverändert.

Die vorstehenden Verordnungen sind vom 1. Mai 1899 in Wirksamkeit zu setzen, wobei sie in Ostsibirien nur bezüglich des Versandes und der Frankirung von Geldbeuteln zur Anwendung kommen.

---

*) Beim Versand innerhalb der Grenzen eines Gouvernements oder Gebiets Ostsibiriens.

Was aber die Packetsendungen betrifft, die innerhalb der Grenzen Ostsibiriens oder aus anderen Gegenden Russlands dorthin, oder umgekehrt von dort hergesandt werden, so unterliegen diese bis auf weitere Anordnung der Zahlung der Gewichtstaxe auf den bisherigen Grundlagen, nach dem genauen Gewicht jeder Packetsendung in Pfunden, jedoch zur ermässigten im § 4 d. P. P. a u. c erwähnten Taxe, wobei der Mindestbetrag der Zahlung für deren Versand, wie bisher, auf 20 Kop. per Packetsendung festgesetzt wird.

Mit der Einführung der obenerwähnten neuen Gewichtstaxe für den Postversand von Packetsendungen und Beuteln sind die Verordnungen im Postwesen a. vom 24. August 1894 — über die ermässigte Gewichtstaxe für Packetsendungen, die aus dem europäischen Russland nach dem Küsten- und Amur-Gebiet und vice versa mit den Dampfern der Freiwilligen Flotte versandt werden; b. vom 17. December 1897 — nur bezüglich der Gewichtstaxe für den Versand von Beuteln mit klingender Münze und c. vom 8. Januar 1898 — nur bezüglich der Gewichtstaxe für Packetsendungen, die auf eine Entfernung von über 4000 Werst, sowie innerhalb der Grenzen eines Gouvernements oder Gebiets Ostsibiriens versandt werden — als aufgehoben zu betrachten."

V. Eisenbahnwesen.

37. Die Abtheilung des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten.

Im Personal der Abtheilung hat im Jahre 1898 keine Aenderung stattgefunden.

Abonnenten zählte die Abtheilung am Schlusse des Jahres 50, die zusammen	3,317	Rbl.	— Kop.
zahlten (gegen 41 Abonnenten mit einer Zahlung von 2570 Rbl. im Jahre 1897).			
Das vom 1. Januar 1898 eingeführte Abonnement auf Prüfung von Frachtbriefen aus Sendungen nach Riga ergab eine Einnahme von	180	„	— „
Von Nichtabonnenten wurden vereinnahmt . . .	877	„	73 „
(gegen 538 Rbl. 31 Kop. im Jahre 1897)			
so dass die Gesammteinnahme betrug	4,374	Rbl.	73 Kop.
gegen 3,108 Rbl. 31 Kop. im Jahre 1897.			

Von der Abtheilung wurden im Jahre 1898 folgende Arbeiten geleistet:

	1898			1897
	Für Abonnenten.	Für Nicht abonnenten.	Zusammen.	Zusammen.
1) Frachtsätze aufgegeben	8,717	1,127	9,844	5,705
2) Mittheilungen gemacht über, den Stationen Rigas zur Rückzahlung angewiesene Frachtüberhebungen, sowie zum Verkauf publizirte Sendungen . .	122	5	127	251
3) Frachtbriefe geprüft	8,284	384	8,668	4,846
davon in Reclamation gezogen	892	219	1,111	994
4) Reclamationen mit Incasso übernommen betreffend Frachtüberhebungen, Lieferfristüberschreitungen, Mancos und Beschädigung	15	39	54	57
5) Auskünfte ertheilt betreffend das Eisenbahngesetz etc.	70	19	89	142
6) Gesuche angefertigt betreffend Frachtermässigungen, Erbau von Zufuhrgeleisen etc.	9	9	18	20

Ausserdem hat die Abtheilung, gleichwie im Jahre 1897, zur Bearbeitung der auf den Tarifconferenzen der Vertreter der Eisenbahn-Verkehre zur Berathung gelangenden Fragen viele Frachtsätze aufzustellen gehabt.

Zu den 54 ihr übertragenen Reclamationen mit Incasso hat die Abtheilung Forderungen im Betrage von 5,997 Rbl. 81 Kop. anhängig gemacht, von welchen 2,624 Rbl. 12 Kop. gezahlt wurden, Forderungen im Betrage von 839 Rbl. 60 Kop. noch ausstehen und 2,534 Rbl. 09 Kop. ungerechtfertigt abgewiesen sind, deren Zahlung von den Interessenten nunmehr gerichtlich verlangt werden wird.

Mit 82 Circulären, enthaltend 203 Punkte, hat die Abtheilung ihren Abonnenten im Jahre 1898 Mittheilungen gemacht über allgemeine Vorschriften der Eisenbahnbehörden, besonders Verkehrsfragen etc. und specielle Anordnungen der Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn.

Aus der vorstehenden Aufzählung der Arbeiten ergiebt sich, dass die Hauptarbeiten der Abtheilung, wie die Aufgabe von Frachtsätzen und die Prüfung von Frachtbriefen, wesentlich zugenommen haben, während die anderen Arbeiten ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres

verblieben sind, die Zahl der ertheilten Auskünfte über das Eisenbahngesetz aber abgenommen hat.

Die geringere Zahl der ertheilten Auskünfte betreffend das Eisenbahngesetz erklärt sich jedoch dadurch, dass es nicht möglich gewesen ist, jede Besprechung, die der Geschäftsführer der Abtheilung mit den Abonnenten, in Bezug auf generelle Verkehrsfragen, gehabt hat, zu registriren und in die Form einer Auskunft zu bringen.

Es kann als erfreulich constatirt werden, dass in letzter Zeit der Abtheilung 70 Frachtbriefe aus dem Auslande zur Prüfung zugesandt worden sind.

Als Vertreter des Rigaer Börsen-Comités hat Herr J. Friesendorff an nachstehend bezeichneten Conferenzen theilgenommen.

1) An der Conferenz zur Ausarbeitung der Zuckertarife in der Zeit vom 20.—26. März 1898 im Departement für Eisenbahnangelegenheiten unter dem Vorsitz des Departements-Directors Geheimrath W. W. Maximow.

2) An der Conferenz zur Durchsicht der Salztarife, die in der Zeit vom 9.—12. December 1898 ebenfalls im Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten unter dem Vorsitz des Directors Geheimrath Maximow stattfand, deren Resultat jedoch noch nicht bekannt ist.

3) An Allgemeinen Tarif-Conferenzen der Vertreter der russischen Eisenbahnen in St. Petersburg und zwar an der $\frac{\text{XLVII}}{\text{Januar,}}$ $\frac{\text{XLVIII}}{\text{März,}}$ $\frac{\text{XLIX}}{\text{April,}}$ $\frac{\text{L}}{\text{Mai,}}$ und $\frac{\text{LI}}{\text{October,}}$ 1898.

4) An der IX. General-Conferenz der Vertreter des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs, die vom 10./22. bis 15./27. Juni in Stettin stattfand.

5) An der LXX. Allgemeinen Conventions-Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen, die am 30. November und 1. December in St. Petersburg stattfand.

6) An der V. und VI. General-Conferenz der Vertreter des Kaukasisch-Transkaspischen Verkehrs im April resp. October in St. Petersburg.

Die Delegation für Eisenbahnangelegenheiten hat im Laufe des Jahres 1898 fünf Sitzungen abgehalten, in denen die auf bevorstehenden Conferenzen zur Verhandlung gelangenden Fragen von allgemeiner Bedeutung, resp. von Sonderinteresse für Riga berathen wurden.

Aus der, wenn auch nur allmählig steigenden Anzahl der Abonnenten sowohl, als auch den steigenden Einnahmen der Abtheilung überhaupt und der 1898 gegen das Jahr 1897 viel grösseren Arbeitsleistung, also auch der grösseren Inanspruchnahme der Abtheilung, lässt sich wohl der berechtigte Schluss ziehen, dass der Nutzen des Bestehens dieser Abtheilung von Kaufleuten und Fabrikanten anerkannt

wird und darf wohl als Bestätigung dieser Ansicht hier erwähnt werden, dass auch beim St. Petersburger Börsen-Comité seit dem 15. December 1898 eine Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten errichtet worden ist, und die Errichtung einer solchen in Warschau für die nächste Zeit geplant wird.

38. Conferenzen in Eisenbahnangelegenheiten.

A.

Bezüglich der im Jahre 1897 im Eisenbahn-Departement stattgehabten Revision der Regeln für die Frachtdocumente, über welche im Handelsarchiv 1898, Heft I, auf den Seiten 95 bis 98 berichtet ist, ist nur zu constatiren, dass inzwischen das stenographische Conferenzprotocoll, welches auch die vorgeschlagene Redaction der bezüglichen Gesetzes-Artikel enthält, dem Börsen-Comité zugegangen ist, eine endgültige Entscheidung der Frage aber im Laufe des Jahres 1898 nicht stattgefunden hat.

B.

Allgemeine Tarifconferenzen.

Von denjenigen Fragen, die als für Riga von besonderem Interesse im Jahre 1897 auf den Allgemeinen Tarifconferenzen behandelt worden waren und bis zum Ablauf des Jahres 1897 noch keine Entscheidung durch das Tarifcomité gefunden hatten (siehe Handelsarchiv 1898 Seite 98—100), sind im Jahre 1898 erledigt worden:

1) Die Frage der Ermässigung der Provisionsgebühr für Nachnahmen dadurch, dass vom 1. Mai 1898 eine, gegen die bestehende, ermässigte Provision für die den Sendungen auferlegten Nachnahmen eingeführt ist, welche beträgt:

a. für Nachnahmen in einer Summe von nicht über 200 Rbl. pro Sendung $^1/_2$ Kop. pro Rubel, jedoch nicht weniger als 10 Kop. pro Sendung;

b. für Nachnahmen in einer Summe von über 200 Rbl. pro Sendung $^1/_4$ Kop. pro Rubel, jedoch nicht weniger als 1 Rubel pro Sendung.

2) Die Frage der Erstellung von Specialtarifen für Flachs, Hanf und Heede von den Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn nach Riga, zu welcher eine für Riga günstige Entscheidung erfolgt ist, über die im Punkt 43 des Näheren berichtet wird.

Im Jahre 1898 fanden 6 Allgemeine Tarifconferenzen (XLVII—LII) der Vertreter der russischen Eisenbahnen statt. An den fünf ersten derselben nahm als Vertreter des Börsen-Comités Herr

J. Friesendorff Theil, an der LII. Conferenz theilzunehmen war Herr Friesendorff durch Krankheit verhindert.

Auf den 6 Conferenzen sind 211 Fragen zur Berathung gelangt, die, ebenso wie in früheren Jahren, zumeist Declaration und Tarifirung von Waaren und Ermässigung von Tarifen betrafen.

Vom Rigaer Börsen-Comité war, von den auf den Allgemeinen Tarifconferenzen behandelten Fragen, die auf der 51. Conferenz zur Berathung gelangte Frage angeregt worden über die Erstellung eines Ausnahmetarifes in Höhe von 13—14 Kop. pro Pud für Getreidesendungen in vollen Wagenladungen von Rybinsk nach Riga, über welche Frage im Punkt 40, Getreidetarife, berichtet ist.

An der Berathung vorbezeichneter Frage, die am 9. October 1898 stattfand, hatte der Comité auf die Bitte Herrn Friesendorffs, ihm eine mit dem Getreidehandel Rigas vertraute Persönlichkeit zur Seite zu stellen, Herrn Vice-Consul Larsson ersucht theilzunehmen.

C.

General-Conferenz der Vertreter des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs.

In der Zeit vom 10.—15. (22.—27.) Juni fand in Stettin die IX. General-Conferenz des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs statt, auf welcher über 25 Tariffragen und 15 Conventionsfragen verhandelt wurde.

Unter den Tariffragen wurde auch über die in Zukunft vorzunehmende Erstellung der Tarifsätze für den Nordisch-überseeischen Verkehr verhandelt, d. h. ob für diesen Verkehr gegen die internen und Loco-Verkehre ermässigte Eisenbahn- und Seefrachten zu bewilligen seien. Herr Friesendorff gab im Auftrage des Rigaer Börsen-Comités die Erklärung ab, dass der gen. Börsen-Comité sich durchaus gegen die Ermässigung der Eisenbahn- und Seefrachten im Nordisch-überseeischen Transitverkehr, gegen die für Riga loco geltenden Frachtsätze, aussprechen müsse, da durch eine derartige Ermässigung einmal, soweit es sich um den Import solcher Fabrikate handele, die auch in Russland hergestellt würden, die russische Industrie geschädigt werde und andererseits, soweit es sich um den Import und Export von Rohproducten und den Import solcher Fabrikate handele, die nicht in Russland hergestellt würden, wiederum die Interessen des Zwischenhandels der russischen Hafenplätze geschädigt würden.

Diese Stellungnahme des Rigaer Börsen-Comités zu der Frage der Gewährung ermässigter See- und Landfrachten für den überseeischen Transitverkehr rief auf der Conferenz einen Protest der Rhedereivertreter, namentlich des Vertreters der Rhedereien Thomas Wilson,

Sons & Co. und James Cormack hervor; über diesen Protest berichtete Herr Friesendorff durch Schreiben vom 5. August sub Nr. 182 dem Börsen-Comité, der auf seiner Sitzung am 6. August die Frage der Ermässigung der Eisenbahn- und Seefrachten im Nordisch-überseeischen Verkehr seiner Import-Delegation zur näheren Beprüfung gemeinsam mit der Delegation für Eisenbahnangelegenheiten übertrug. Nach gemeinschaftlicher Berathung sprachen sich die vereinigten Delegationen gegen eine Bevorzugung des überseeischen Transitverkehrs durch Gewährung ermässigter See- und Landfrachten aus, und überreichten ihre, für diesen Beschluss sprechenden Gründe dem Comité in Form eines Entwurfes zu einem Schreiben an den Geschäftsführenden der internationalen Verkehre, welches folgenden Wortlaut hatte:

„Mit Bezugnahme auf die zur Frage 6 des Protocolles der IX. Conferenz der Vertreter des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehres, Stettin, den 10. (22.) — 15. (27.) Juni c., von den Vertretern der Rhedereien abgegebenen Erklärungen, die sich gegen die ablehnende Stellungnahme einiger Börsen-Comités, darunter auch des Rigaer, zu der beantragten Ermässigung der Land- und Seefrachten richteten, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst mitzutheilen, dass auch die von den Rhedereivertretern für eine Ermässigung der Land- und Seefrachten angeführten Gründe denselben nicht veranlassen können, die von seinem Vertreter in der Conferenz, im Auftrage des Comités, abgegebene Erklärung, nach welcher sich der Rigaer Börsen-Comité gegen jede Ermässigung der Frachten für überseeische Transitsendungen ausspricht, zu ändern.

Der Rigaer Börsen-Comité wiederholt im Gegentheil seine, auch seiner Zeit bereits reiflich erwogene Erklärung, dahingehend, dass er sich gegen jede Ermässigung der Land- und Seefrachten für Transitsendungen aussprechen muss und zwar im Interesse sowohl der Rigaschen Industrie, wie auch des Rigaschen Handels.

Die auf der Conferenz ausgesprochene Befürchtung des Herrn Vertreters der Rhedereien Thomas Wilson, Sons & Co. und James Cormack, dass bei einer Gleichstellung der Transit-Eisenbahntarife nach Moskau ab Riga mit den von Riga geltenden internen Tarifen, die dadurch hervorgerufene grössere Differenz zwischen dem Tarife der weiteren Route via Riga gegen den Tarif der kürzesten Route via Nowy-Port alle nach Moskau bestimmten, überseeischen Transporte der lezteren Route zuwenden würde, kann der Börsen-Comité nicht theilen, sondern ist der Ansicht, dass, wenn auch der Route via Nowy-Port nach Moskau, als der billigsten, so weit es nur angeht, stets der Vorzug gegeben werden wird, so doch im Frühjahr und Spätherbst, wo die Möglichkeit der Benutzung der Route via Nowy-Port schon zweifelhaft wird, namentlich in den Monaten April, November und December

in denen, bei nur sehr geringem Export, der stärkste Import stattfindet, die für Moskau bestimmten Waaren ihren Weg über andere Hafenplätze, darunter auch Riga, nehmen werden.

Die stetige Vergrösserung der mit directen Connoissementen in Riga für die verschiedensten Stationen eintreffenden Waaren (im Jahre 1897 ausser den für Moskau bestimmten Waaren über 490,000 Pud), welche hierdurch dem Zwischenhandel entzogen werden, lässt den Börsen-Comité, welcher der Ansicht ist, dass die Hafenstädte allgemein die natürlichen Plätze für den Zwischenhandel mit Importwaaren sind, Riga aber durch seine rapid wachsende Industrie noch ganz besonders ein derartiger Stapelplatz für den Zwischenhandel sein müsste, befürchten, dass bei einem Weiterbestehen von Tarifsätzen, welche gegen die localen Frachtsätze ermässigt sind, der Rigasche Zwischenhandel eben geschädigt werden muss.

So angenehm es ja auch für eine Hafenstadt ist und sein muss, dass zwischen ihr und einzelnen ausländischen Häfen feste Tourfahrten unterhalten werden, so darf doch wohl nicht ausser Acht gelassen werden, dass sich bei freier Dampferconcurrenz nur ein noch regerer Verkehr entwickeln würde, und dann auch die Import- und Exportwaaren von Riga selbst, zu gleich niedrigen Seefrachten befördert werden würden, wie solche zur Zeit von den Tourdampfern dem Transitverkehr als Vorzug bewilligt werden. Denjenigen Rhedereien, die Tourfahrten unterhalten, würde dadurch, dass die Waareneigenthümer wissen, sie können ihre Waaren zu bestimmten Terminen zwischen gewissen Hafenplätzen befördern, schon von selbst ein Vorzug gegeben werden.

Der Börsen-Comité ist daher, auf Grund des Vorerwähnten, der Ueberzeugung, dass bei einer Bevorzugung der Transitsendungen durch die Gewährung ermässigter Frachtsätze auf den Eisenbahnen, diese Ermässigung nicht der russischen Industrie und dem russischen Handel, sondern nur denjenigen Rhedereien zu Gute kommt, welche die betreffende Route mit ihren Dampfern innehaben, und welche durch die Ermässigung der Frachtsätze eine grössere Masse von Gütern für sich und zu ihrem Vortheil heranziehen und dadurch denjenigen Dampfern, die nicht dem directen Verkehr angehören und nicht unter russischer Flagge fahren und daher keine ermässigten Frachtsätze beanspruchen können, die Concurrenz mit ihnen erschweren resp. ganz unmöglich machen und dass durch eine Bevorzugung der Transitsendungen durch Gewährung billigerer See- und Landfrachten dem Handel der russischen Hafenplätze nur geschadet wird.

Der Börsen-Comité bittet Ew. Excellenz, diese seine Erklärung, durch welche er die von seinem Vertreter ad. Frage 6 der Stettiner Conferenz abgegebene Erklärung voll und ganz aufrecht erhält, dem

Departement für Eisenbahnangelegenheiten und dem Eisenbahn-Departement zur Kenntniss zu bringen."

Gegen diesen Entwurf reichte Herr General-Consul Helmsing eine Entgegnung ein, welche ebenfalls auf Beschluss des Comités den vereinigten Delegationen für das Importgeschäft und die örtliche Fabrikindustrie zur Rückäusserung übergeben wurde und folgendermaassen lautete:

„Für die gefällige Uebersendung des von der Import- und Fabrik-Delegation eingereichten Entwurfes zu einem Schreiben an den Geschäftsführer der Internationalen Verkehre dem geehrten Börsen-Comité meinen Dank sagend, gestatte ich mir hiermit meine, jenem Entwurf zuwiderlaufende Ansicht über eine Ermässigung der Eisenbahn- und Seefrachten im Nordisch-überseeischen Verkehr darzulegen.

1) Zur Erklärung der, in dem Schreiben obiger Delegationen an den Börsen-Comité hervorgehobenen Thatsache, dass die Petersburger Kaufmannschaft für Transit-Sendungen via Nowy-Port nicht um ermässigte Eisenbahnfrachten nachgesucht hat, möchte ich doch vor allen Dingen auf die geographische Lage Petersburgs hinweisen, welcher Hafen, als nächster von Moskau, in den 3 Nachbarhäfen keine Concurrenten für seine Haupt-Verkehrslinie: Moskau und Hinterland, zu befürchten hat und für welchen daher die Nothwendigkeit ermässigter Bahnfrachten auch nicht vorliegt. Dagegen hat der Petersburger Börsen-Comité meines Wissens noch niemals Stellung gegen Ermässigung der Seefrachten für Transit-Güter genommen.

Zum obenerwähnten Entwurf übergehend, muss ich zu allererst einiger Irrthümer erwähnen, welche meines Erachtens den im qu. Schreiben aufgeführten Begründungen die Basis entziehen.

2) Die Annahme der obl. Delegationen, dass gerade in den Monaten April, November und December, wo die Möglichkeit der Benutzung der Route via Nowy-Port schon zweifelhaft wird, die für Moskau bestimmten Waaren ihren Weg über andere Hafenplätze nehmen, deutet doch wohl darauf hin, dass in diesen Monaten auch Riga einen grösseren Import von Transit-Waaren zu verzeichnen habe, doch ergiebt ein Blick auf die Statistik über die Waaren-Bewegung im Nordisch-überseeischen Verkehr pro 1897, dass gerade in diesen Monaten eine wesentliche Abnahme der Transit-Transporte stattfindet:

April. Mai. Juni. Juli. August. Septemb. Octob. Novemb. Decb.
66.676, 109.960, 119.458, 82.166, 52.402, 100.545, 68.824, **44.513, 78.107**

Die Wintermonate: November bis April zeigen nur für Reval eine, allerdings wesentliche Zunahme der statistischen Ziffern, — ein Zeichen eben dafür, dass Riga keineswegs im Winter, bei nicht ermässigten Bahnfrachten, an den gewaltigen Moskauer Importen Theil hat.

Trotzdem nun Reval in dieser Hinsicht einen ganz bedeutenden Antheil an den Moskauer directen Bezügen nimmt, tritt gerade der

Revaler Börsen-Comité entschieden für Ermässigung der Bahn- und Seefrachten im directen überseeischen Verkehr ein und zeigt damit, dass es jener Kaufmannschaft doch am Herzen liegt, auch ausser der Jahreszeit, wo die nördlichen Häfen geschlossen sind, für sich einen Transit-Verkehr herbeizuführen.

Der, in der Vorlage erwähnte, verstärkte Gesammt-Import Rigas in den betreffenden Monaten geht demnach auf das Conto des Local-Verkehrs und nicht auf das des Transit-Verkehrs.

3) Was die weiteren Darlegungen der Delegationen betrifft, dass ausser den, für den Platz Moskau bestimmten Transit-Gütern noch über 490,000 Pud Waaren im Jahre 1897 dem Rigaer Zwischenhandel entzogen wurden und dass bei einem Weiterbestehen der ermässigten Transit-Sätze der Rigaer Zwischenhandel geschädigt werden müsse, — so liegt auch hier ein Irrthum vor, in dem diese ca. 490,000 Pud nach den Stationen: Kiew, Charkow, Rostow, St. Petersburg und Stationen anderer Bahnen gingen, von denen aber nur Kiew und Charkow, mit 72,680 Pud die ermässigten Sätze des directen Verkehrs geniessen und zwar nur für einige Artikel, während alle anderen Stationen für Local- und Transit-Waaren die nämlichen Frachtsätze haben. — Von diesen 72,680 Pud sind aber noch 23,096 Pud landwirthschaftliche Maschinen zu kürzen, für welche die Bahnfracht nicht ermässigt ist. — Ausser den restirenden 45,634 Pud (von denen wohl noch viele Güter der ermässigten Bahnfracht nicht theilhaft waren) gingen also alle anderen — ca. 444,400 Pud — zu den nämlichen Bahnfrachtsätzen, als wie im Local-Verkehr, und hatten noch die Gebühr von 0,65 Kopeken pr. Pud für die Organisation des Verkehrs zu tragen, welche den im Local-Verkehr beförderten Gütern nicht zur Last fallen.

Schliesslich darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Seefrachten im directen überseeischen Verkehr im Grossen und Ganzen keineswegs niedriger sind, als die des Local-Verkehrs, ganz besonders nicht bei Massen-Artikeln, welche doch wohl in erster Reihe bei den Wünschen für einen gedeihlichen Zwischenhandel in Betracht kommen.

4) Nachdem ich nachgewiesen zu haben glaube, dass die Schlussfolgerungen in der Vorlage der Delegationen auf irrthümlichen Angaben beruhen und somit hinfällig sind, kann ich nicht umhin zu bemerken, dass die, von dem Vertreter der Herren Thomas Wilson, Sons & Co. und James Cormack auf der Stettiner Conferenz gestellte Frage: „welchen Schaden Rigas Handel und Industrie dadurch erleiden würden, dass, vermöge Bahnfracht-Ermässigungen, Moskauer Waarentransporte von Petersburg ab, auf Riga gelenkt würden," keinerlei Beantwortung, noch Entkräftung gefunden hat.

Die statistischen Daten des Jahres 1897 erbringen nur den besten Beweis dafür, dass die Bahnfracht-Ermässigungen für den directen Verkehr

bei Weitem nicht gross genug sind, um dem Rigaer Hafen die Möglichkeit einer erfolgreichen Concurrenz mit Petersburg zu gewähren. Es muss nämlich auch aus den Zahlen des, über Riga gegangenen Moskauer Transit-Verkehres noch dasjenige Quantum ausgeschieden werden, welches keine Bahnfracht-Ermässigung geniesst, und wenn hierbei nur die zwei folgenden Artikel in Betracht gezogen werden:

Eisen und Stahl, Gruppe 32 — wovon nach Moskau 96,373 Pud
Eiserne Balken, „ 33 — „ „ „ 101,075 „

befördert wurden, so bleiben von dem Gesammt-Quantum von 270,833 Pud 73,385 Pud zu ermässigter Bahnfracht gegangener Güter nach.

Bei sorgfältiger Durchsicht der vorigjährigen Statistik wird sich wohl die Thatsache ergeben, dass im Ganzen nach Moskau, Kiew und Charkow kaum mehr als höchstens 100,000 Pud bahntariflich bevorzugter Güter über Riga gegangen sind; dass dieses, im Vergleich zu Rigas Gesammt-Import, so überaus winzige Quantum eine freie Dampfer-Concurrenz unterbinden sollte, wie die Delegationen befürchten, erscheint doch wohl kaum glaublich. — Wenn den frei fahrenden Dampfern die Seefrachten für Stückgüter nach Riga so verlockend erschienen, so würden sie sich wohl auch ohne dieses Quantum zur Annahme solcher Güter entschlossen haben.

Das wesentliche Moment in dem Bestande des directen überseeischen Verkehrs, nämlich die Unterhaltung regelmässiger Fahrten zwischen den ausländischen und hiesigen Häfen, thut die Vorlage mit wenigen Worten ab und dürfte doch gerade hierin ein, dem allgemeinen Handel günstiges Regulativ liegen, — denn, wenn Tour-Dampfer nicht existirten, so würden freifahrende Dampfer sich doch nur in solchen Fällen befrachten lassen, wenn sie volle Ladung zu wirklich lohnenden Frachten, sowohl vom Auslande hierher, als auch von hier hinaus, fänden, und wie es dann mit der Stabilität der Frachten für unsere Exporteure stände, sollte doch wohl reiflich überlegt werden. — Sollten aber andererseits die Contract-Dampfer versuchen, mit ihren Import- und Export-Frachtsätzen über das, den Conjuncturen entsprechende Maass hinauszugehen, so sind bekanntlich Draht und Dampf rasch genug, um durch Heranziehung freier Dampfer ungebührliche Forderungen auf das natürliche Maass zurückzuführen.

Auf Grundlage obiger Ausführungen bitte ich den geehrten Börsen-Comité ganz ergebenst, er möge in Berücksichtigung der nachgewiesenen Errata in der Vorlage der Delegationen, derselben keinen weiteren Fortgang geben und doch geneigtest in Erwägung ziehen, ob nicht im Interesse des Rigaer Handels von dem bisher eingenommenen, dem directen überseeischen Verkehr ungünstigen Standpunkt abgewichen werden und bei dem Geschäftsführer der internationalen Eisenbahnverkehre vielmehr eine weitere Ermässigung der Bahnfrachten

im directen überseeischen Verkehr, — in erster Reihe auf der Linie nach Moskau, — befürwortet werden könne."

Diese Erklärung wurde von den Delegationen für das Importgeschäft und für die örtliche Fabrikindustrie gemeinsam in der Sitzung vom 5. December 1898 berathen und dem Börsen-Comité das folgende Protokoll mitgetheilt:

„Herr General-Consul Helmsing erläutert des Näheren die in seiner Entgegnung angeführten statistischen Daten und bestreitet, dass Riga überhaupt ein Stapelplatz für Moskau ist, noch auch sein könne.

Dagegen erklärt Herr Aeltester C. Hartmann, dass er früher selbst ein grosses Geschäft nach Moskau gemacht habe, das allmählich unter dem Umstande gelitten habe, dass es den Moskauer Käufern vortheilhafter geworden wäre, ihre Waaren mit Umgehung des Rigaer Markts zu beziehen. Für Colonialwaaren, Farben und Chemikalien sei Riga noch immer ein Stapelplatz für Moskau. Auch die Maschinenindustrie Rigas versende viele ihrer Erzeugnisse in das Innere des Reichs. Auch diese werde durch eine Ermässigung der Bahnfrachten im Transitverkehr, durch eine wesentliche Förderung ausländischer Concurrenz, schwer geschädigt. Ueberhaupt würden durch die Ermässigung der Bahnfrachten im Transitverkehre sowohl der Rigasche Zwischenhandel, als auch die Rigasche Industrie geschädigt.

Herr Aeltermann Stieda erklärt, schon im Princip dafür sich aussprechen zu müssen, dass Transitwaaren nicht billiger befördert werden, als Localwaaren.

Herr Lange weist darauf hin, dass der jetzige Antrag der Delegationen durchaus nichts Neues darstelle; im vergangenen Jahre hätte sich die Eisenbahn-Delegation genau so geäussert, wie jetzt; der Börsen-Comité habe Herrn Friesendorff für die Petersburger Conferenz genau dieselben Instructionen gegeben. Für Reval und Windau lägen die Verhältnisse ganz anders; diese seien keine Speditionshäfen, hier könne kein Zwischenhandel vernichtet werden; das sei aber in Riga z. B. in dem früher so umfangreichen Zwischenhandel mit Farben, Indigo u. s. w. vollständig der Fall gewesen. Herr C. Lange weist des Weiteren noch auf die schwere Schädigung des Speditionsgeschäfts durch die Ermässigung der Bahnfrachten hin, das überdies gegenwärtig noch durch das kürzlich erfolgte Verbot der Ausführung der Zolloperationen im Transitverkehre schwer getroffen worden.

Herr C. Hartmann weist noch auf die grossen Vorzüge in der freien Concurrenz der Dampfer hin und belegt dies durch eigene Erfahrungen.

Nach längerer Discussion constatirt Herr Aeltester C. Hartmann, dass die in der Entgegnung des General-Consul Helmsing angeführten statistischen Daten von völlig anderen Gesichtspunkten aus aufgestellt

und nicht im Stande wären, die in dem Schreiben der vereinigten Delegationen und im Memorandum des Herrn Friesendorff aufgeführten statistischen Daten zu widerlegen.

Es wird demnach einstimmig beschlossen: bei dem früheren Standpunkte zu beharren, zumal auch der Börsen-Comité demselben früher bereits Ausdruck gegeben habe, beim Börsen-Comité aber nochmals die Ausfertigung des demselben vorgestellten Entwurfes eines Schreibens an den Geschäftsführer der internationalen Eisenbahnverkehre zu beantragen.

Herr General-Consul Helmsing bittet, seine entgegengesetzte Ansicht zum Protokolle zu verschreiben."

Der Börsen-Comité beschloss in seiner Sitzung vom 3. December, den s. Z. vorgestellten Entwurf zu dem Schreiben an den Geschäftsführer der internationalen Verkehre abzusenden und wurde das Schreiben am 11. December sub Nr. 961 ausgefertigt.

Von den auf der IX. General-Conferenz behandelten Conventionsfragen ist wiederum die Frage über die Zulassung von Privatspediteuren im directen überseeischen Verkehr zu erwähnen. Ueber die in dieser Frage erlassenen Bestimmungen und erfolgten Vorstellungen ist im Punkte 42 dieses Abschnittes und im Abschnitt VI berichtet.

D.

Allgemeine Conventionsconferenzen.

Im Jahre 1898 sind 3 (LXVII—LXX) Allgemeine Conventions-Conferenzen der Vertreter der russischen Eisenbahnen in St. Petersburg abgehalten worden.

Durch Delegirung seines Vertreters hat der Börsen-Comité nur an der LXX. Conferenz, die im November und December stattfand, theilgenommen und insbesondere aus Interesse für folgende Fragen:

1) Errichtung von Stadtstationen in Riga durch die Verwaltungen der Süd-Ostbahnen und der Rjasan-Uralsker Eisenbahn.

Ein Beschluss in dieser Frage erfolgte nicht, da keine Stimmeneinheit erzielt wurde; mithin steht die Entscheidung dem Eisenbahndepartement zu. Der Vertreter des Rigaer Börsen-Comités sprach sich dahin aus, dass die Eröffnung von Stadtstationen durch fremde Eisenbahnverwaltungen in Riga für den Handel nur von Nutzen sein könne, namentlich wenn durch eine derartige Einrichtung neue Lagerräume geschaffen würden, in denen die ankommenden Exportwaaren, wie beispielsweise Eier auch länger als nur 1—2 Tage lagern könnten, ohne dass eine Erhöhung der allgemeinen Lagergebühr und eine Verkürzung der freien Lagerzeit eintritt, wie es jetzt stattfände.

2) Normirung der Tagesstunden, zu denen die Stationen geöffnet, und der Feiertage, an denen die Stationen ganz oder theilweise

geschlossen sind. Diese Frage wurde auf Antrag des Vertreters der Kronseisenbahnen vertagt.

Zu dieser Frage hat zwischen dem Geschäftsführer der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten und dem Chef der Commerz-Abtheilung der Riga-Oreler Eisenbahn folgender Schriftwechsel stattgefunden.

Herrn Friesendorff ging folgende Copie eines Schreibens von dem Chef der Commerzabtheilung des Eisenbahndepartements an den Chef der Commerzabtheilung der Riga-Oreler Eisenbahn mit der Bitte um eine Aeusserung zu:

„Bezugnehmend auf das Circulär des Geschäftsführenden der Allgemeinen Congresse der Vertreter der russischen Eisenbahnen vom 2. November d. J. sub Nr. 1500/339, betreffend die auf dem 70. Allg. Congress zur Berathung gelangende Frage der Ausarbeitung eines, nach Möglichkeit, einheitlichen Verzeichnisses der Stunden, im Laufe welcher die Stationen zur Annahme und Ausgabe von Waaren offen gehalten werden sollen, und ebenso der Feiertage, an welchen das Oeffnen der Stationen nicht obligatorisch ist, beehre mich Sie, geehrter Herr, zu bitten, mir möglichst bald mitzutheilen:

1) ein Verzeichniss der Feiertage, an welchen die Stationen, nach Meinung der Verwaltung, vollständig geschlossen sein müssen;
2) ein Verzeichniss derjenigen Feiertage, an denen, abgesehen von den Sonntagen, die Verwaltung vorschlagen würde, die Stationen nur für eine kurze Zeit zu öffnen, sowohl im Bereiche des ganzen Eisenbahnnetzes, als auch besonders innerhalb der Grenzen der Bahn, in Abhängigkeit von den localen Verhältnissen derselben;
3) die Angabe der Stunden, zu welchen die Verwaltung das Oeffnen und Schliessen der Stationen zu den verschiedenen Jahreszeiten für wünschenswerth hält, bei Vereinbarung solcher Stunden und Feiertage bezüglich der Knotenpunkte mit den Nachbarbahnen.

Die durch dieses Schreiben angeregte Frage wurde von der Delegation für Eisenbahnangelegenheiten berathen und auf Grund dieser Berathung und der Zustimmung des Börsen-Comités vom Geschäftsführer der Abtheilung im Schreiben vom 27. November 1898, Nr. 289, an den Chef der Commerzabtheilung folgendermassen beantwortet:

„Auf die Zuschrift vom 24. d. M. sub Nr. 52027 beehre ich mich, Ew. Hochgeboren mitzutheilen, dass mich der Börsencomité in seiner heutigen Sitzung autorisirt hat, Ihnen nachstehende Wünsche der Rigaer Kaufmannschaft bezüglich der Feiertage der

Eisenbahnstationen, so wie des Oeffnens und Schliessens derselben mitzutheilen, und beziehen sich diese Wünsche auf alle Stationen Rigas und seiner Vororte Sassenhof, Mühlgraben, Bolderaa und Hafendamm.

1) In die Zahl derjenigen Feiertage, an welchen die Stationen nach den jetzigen Bestimmungen der Riga-Oreler Eisenbahn vollständig geschlossen sind, ist es wünschenswerth noch den Busstag, den Charfreitag, den 2. Pfingsttag und den 24. Juni, als localen Volksfeiertag, aufzunehmen, wobei angenommen wird, dass diejenigen Feiertage, an denen die Stationen ganz geschlossen sind, bei der Berechnung der Lagerzeit sowohl aus der freien, als auch der zahlpflichtigen Lagerzeit ausgeschlossen werden.

   Bezüglich der Sonntage ist der Comité der Ansicht, dass die Stationen an solchen allgemein ganz zu schliessen und nur ausnahmsweise bei starker Güterzufuhr zu öffnen wären, in solchem Falle aber während des ganzen Tages, wobei über derartige Ausnahmen rechtzeitig in den localen Zeitungen zu publiciren sei.

2) Aus der Zahl derjenigen Feiertage, an welchen, nach der erlassenen Bekanntmachung, die Stationen von 1—4 Uhr geöffnet sind, möchte der Comité ausgeschlossen sehen den Freitag der Butterwoche, den Gründonnerstag und den Mittwoch, Donnerstag, Freitag und Sonnabend der Osterwoche, und wird an Stelle der jetzt bestimmten Stunden von 1—4 Uhr die Zeit von 8 Uhr Morg. bis 12 Uhr Mitt. zum Oeffnen der Stationen für durchaus gelegener gehalten.

   Bei der Beschränkung des Offenhaltens der Stationen an gewissen Feiertagen nur auf einzelne Stunden setzt der Comité aber bestimmt voraus, dass, so wie zur Zeit, auch weiterhin alle die Tage bei der Berechnung des Termines der freien Lagerung ausgeschlossen werden. Sollte das Bestehenbleiben dieser jetzt geltenden Bestimmung nicht in Aussicht genommen werden, so müsste dann, wenn auch die Stationskassen nur auf einige Stunden geöffnet würden, die Ausgabe der Waare aus den Schuppen jedoch auch an den in Rede stehenden Feiertagen ebenso, wie an Wochentagen, erfolgen, da andererseits es nicht möglich ist, im Laufe einiger Stunden die Waaren der Art abzuführen, um die Zahlung des Lagergeldes zu vermeiden.

3) Betreffend die Stunden, zu denen die Stationen wochentäglich geöffnet sein müssten, um den Anforderungen des Handels

einer Hafenstadt mit so regem Verkehr, wie Riga, zu genügen, wäre zu bestimmen, dass die Stationen geöffnet werden
in der Zeit vom 1. April bis 1. Octob. von 6—12 und von 1—6 Uhr.
„ „ „ „ 1. Octob. bis 1. April „ 7—12 „ „ 1—6 „

E.

Tarif- und Conventionsconferenzen des directen Kaukasisch-Transkaspischen Verkehrs.

In Angelegenheiten des obenbezeichneten Verkehrs fanden im Jahre 1898 2 (V und VI) Tarif- und Conventionsconferenzen in der Zeit vom 29. April bis 6. Juni und am 10. October statt; an einzelnen Sitzungen derselben nahm Herr J. Friesendorff als Vertreter des Börsen-Comités Theil.

Bezüglich der im Handels-Archiv 1898, Heft I auf den Seiten 106—109 mitgetheilten Verhandlung über die Erstellung eines Tarifes nach den Hafenplätzen des fernen Ostens, wurden auf den Conferenzen eine Tarifvorlage ausgearbeitet, ebenso Verkehrsbedingungen projectirt, doch ist die ganze Angelegenheit durch Beschluss des Departements für Eisenbahnangelegenheiten, wie solches dem Geschäftsführer des Kaukasisch-Transkaspischen Verkehrs sub Nr. 7512/543 vom 17. October 1898 mitgetheilt ist, bis zur bevorstehenden, vollständigen Durchsicht des allgemeinen Tarifs für den internen Verkehr der russischen Eisenbahnen aufgeschoben worden.

39. Eisenbahntarife im Jahre 1898.

Allgemeine Bemerkungen, Personen- und Eilguttarife, bevorstehende Umarbeitung des Tarifs der Bahnen der I. und II. Gruppe.

Im Jahre 1898 sind folgende neue Tarife zur Einführung gelangt:

1) ein neuer Tarif für den Verkehr nach einigen Städten des Amurgebiets via Irkurtsk, mit einer Giltigkeit vom 15. August, und
2) ein neuer Tarif für die Beförderung von Raffinade- und Sandzucker, sowie Zuckersyrup, mit einer Giltigkeit vom 1. October.

Das Wesentliche der neuen Tarifausgaben ist im weiteren Theile dieses Berichtes unter Bezeichnung des Tarifs angegeben.

In neuer Auflage ist der Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Anthracit, Brikets und Coaks erschienen. In demselben sind alle bis zum 1. Februar erfolgten Abänderungen und Ergänzungen enthalten.

In den Tarifen des directen Russisch-Deutsch-Niederländischen, Russisch-Belgisch-Französischen und Russisch-Oesterreichisch-Ungarischen Einfuhr- und Ausfuhr-Verkehrs über die Trockengrenze ist in sofern eine nennenswerthe Abänderung zu erwähnen, als vom 1. Mai ab für eine Reihe von Artikeln die Wagenladungstarife nur für Sendungen von nicht weniger als 750 Pud = 12,300 Kilogramm angewandt werden.

Bezüglich der Personentarife, sowie der Tarife für die Beförderung von Waaren in Personen- und gemischten Zügen und Zügen mit beschleunigter Geschwindigkeit (Eilzügen) sind keine wichtigeren Veränderungen zu verzeichnen.

Hinsichtlich der für das Jahr 1898 vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten vorgesehenen radicalen Umarbeitung des Tarifs der Eisenbahnen der I. und II. Gruppe, deren im Handelsarchiv 1898, Heft I, pag. 108 und 109, erwähnt wurde, ist mitzutheilen, dass die Conferenzen zu dieser Umarbeitung im Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten bereits begonnen haben, jedoch nur unter Hinzuziehung von Vertretern der Eisenbahnen; zur Zeit werden erst die Grundlagen berathen, auf denen der Bau des neuen allgemeinen Tarifs stattfinden soll. Ausserdem ist im Bureau des Geschäftsführers der Allgemeinen Tarifconferenzen eine grosse Menge von Material, betreffend die Beschaffenheit, Productionsorte, Statistik über die Bewegung und Tarifirung der hauptsächlichsten Transportgegenstände, die nach dem allgemeinen Tarif befördert werden, fertiggestellt und auch dem vom Börsen-Comité zu den bevorstehenden Sitzungen betreffend den allgemeinen Tarif designirten Vertreter, Herrn J. Friesendorff, zugegangen.

Da jedoch die Grundlagen für die neuen Tarifsätze dem genannten Vertreter noch nicht zugefertigt worden sind, hat auch eine Besprechung über die projectirten Tarife für die einzelnen Waarengruppen mit den interessirten Kreisen noch nicht stattfinden können.

40. Der Tarif für die Beförderung von Getreide.

I. Da seit Eröffnung der Strecke Bologoje-Pskow, d. i. seit dem 11. November 1897, kein Getreide von Rybinsk nach Riga zur Beförderung gelangte, obgleich die Entfernung zwischen beiden Punkten um 174 Werst kürzer geworden war und zur Zeit nur 906 Werst beträgt, richtete der Börsen-Comité am 20. Januar sub № 43 folgendes Schreiben an die Direction der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn:

„Von der Station Rybinsk der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn wird zur Zeit nach Riga gar kein Getreide abgefertigt. Nach Ansicht des Börsen-Comités wäre die Gewährung von ermässigten Navigationstarifen für Riga das beste Mittel, einen derartigen Verkehr herzustellen.

In Folge dieser Ansicht und weil die Beförderung von Getreide aus Rybinsk gerade nach Riga für die Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn einen grossen Vortheil gewähren würde dadurch, dass die Güter, die nach Riga befördert werden, auf ihr eine Entfernung von 335 Werst mehr, als beim Transport nach Petersburg durchlaufen würden, beehrt sich der Börsen-Comité, sich an die Direction mit der ergebensten Bitte zu wenden, ob sie es nicht für möglich hält, die Erstellung von Navigationstarifen von Rybinsk nach Riga herbeizuführen, wobei er hinzufügt, dass er sich mit dieser Bitte nicht selbst an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten gewandt hat, weil er von letzterem, auf seine Bitte, Navigationstarife in solchen Verkehren, in denen ebenso, wie im Verkehr von Rybinsk nach Riga, keine directe Wasserconcurrenz vorliegt, zu erstellen, eine vollständige und principielle Ablehnung erhalten hat, begründet durch die allgemeine Regel, nach welcher Navigationstarife nur zugelassen werden können für die Beförderung zwischen solchen Stationen, deren Verkehr nicht nur durch die Eisenbahn, sondern auch durch einen ununterbrochenen Wasserweg vermittelt wird.

Wenn auch für den Rigaschen Getreidehandel jede Erweiterung desselben nur sehr wünschenswerth ist, so stehen demselben doch, ausser Rybinsk, noch andere Punkte zur Verfügung, von denen er Getreide erhalten kann und desshalb kann die Beförderung dieser Waare von Rybinsk nach Petersburg, die dank den ermässigten Navigationstarifen stattfindet, für denselben nicht solche Gefahr bieten, wie gerade für die Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn, welche diese Güter auf ihrer ganzen, neu eröffneten Strecke von Bologoje nach Pskow verliert, und welcher schon durch ihre Lage gestattet sein müsste, mit dem Wasserwege zu concurriren der Art, dass die Waaren, die sie dem Wasserwege abnimmt, auch auf ihrer möglichst grössten Entfernung befördert werden.

Der Börsen-Comité hofft, dass die Direction seine Bitte erfüllen wird."

Da die Direction der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn in Folge des vorstehenden Schreibens des Börsen-Comité keinerlei Anträge beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten stellte und dasselbe auch nicht beantwortete, sah der Börsen-Comité sich veranlasst, direct an den Director des Departements für Eisenbahnangelegenheiten am 18. September sub Nr. 667 folgendes Gesuch zu richten:

„Obgleich seit dem November vorigen Jahres durch Eröffnung der Pskow-Bologojer Strecke, Rybinsk Riga um 174 Werst näher gerückt ist, so ist es, trotz aller Bemühungen der Rigaschen Getreidehändler, doch nicht möglich gewesen, Getreide aus Rybinsk nach Riga zu ziehen, und haben die nach Schluss der vorigjährigen Navigation in St. Petersburg in Rybinsk verbliebenen ca. 6,000,000 Pud Getreide dort

den Winter hindurch gelagert, um die diesjährige Eröffnung der Schiffahrt in St. Petersburg abzuwarten und dann dorthin zu dem gegen Riga billigeren Tarifsatze von 11,72 Kop. pro Pud befördert zu werden.

Wenn es dem Rigaschen Handel nicht gelungen ist, Getreide von Rybinsk über den Rigaschen Hafen zu exportiren, so ist dieses, nach Ansicht des Comités, nur darauf zurückzuführen, dass der für Riga bestehende Tarifsatz von 17,99 Kop. pro Pud zu hoch ist, um die Rybinsker Getreidehändler dazu zu veranlassen, das Getreide nicht dort zu überwintern, sondern auf einen neuen Weg zu weisen und über den Rigaer Hafen zu exportiren.

Bei einem Frachtsatze von Rybinsk nach Riga in derselben Höhe wie er für St. Petersburg gilt, d. i. 11,72 Kop. pro Pud, vielleicht mit einer kleinen Erhöhung von nicht über $1^1/_2$—2 Kop., also bei einem Frachtsatze von ca. 13—14 Kop. pro Pud, dürfte wohl mit Gewissheit darauf zu rechnen sein, dass Rybinsk das dortselbst anlangende Getreide auch nach Riga befördern wird, und namentlich zur Zeit, wo die Schiffahrt in St. Petersburg geschlossen ist, während der Export über Riga noch stattfinden kann.

Der Getreideempfang Rigas ist zur Zeit so gering, dass die Eröffnung neuer Zufuhren von Getreide aus solchen Rayons, die bisher ihrer Lage nach nicht auf Riga handelten, für Riga dringend wünschenswerth wird, und erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité daher an Ew. Excellenz die ganz ergebenste Bitte zu richten, den Rybinsker Getreiderayon auch für Riga zu erschliessen dadurch, dass für die Beförderung von Getreide von Rybinsk nach Riga ein Ausnahmetarif von 13—14 Kop. pro Pud bewilligt wird."

Dieses Gesuch des Börsen-Comités wurde auf der 51. Allgemeinen Tarif-Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen berathen (vide Abschnitt B. Seite 89) und erhielt der Börsen-Comité auf sein Gesuch vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten sub. Nr. 9489/396 vom 21. December 1898 folgende Mittheilung:

„Auf das Schreiben vom 18. September c. sub. Nr. 667 wegen Erstellung eines Ausnahmetarifs von 13—14 Kop. per Pud für die waggonweise Beförderung von Getreide von Rybinsk nach Riga beehrt sich das Departement für Eisenbahnangelegenheiten dem Rigaschen Börsen-Comité mitzutheilen, dass der Tarif-Comité, nach Beprüfung des erwähnten Gesuches, es für möglich befunden hat, einen ermässigten Tarif von 14 Kop. per Pud, ohne Ergänzungsgebühren, für die waggonweise Beförderung von Getreidewaaren von der Station Rybinsk der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn nach Riga zuzulassen.

Hierbei fügt das Departement hinzu, dass gleichzeitig angeordnet worden ist, eine entsprechende Publication in einer der nächsten Nummern der Tarifsammlung zu erlassen."

Diese Publication ist in Nr. 1015 der Tarifsammlung, im X. Nachtrag zur Sammlung der Getreidetarife, erfolgt, wonach der Ausnahmetarif Nr. 19 vom 27. Januar 1899 für Getreidesendungen in vollen Wagenladungen von Rybinsk nach Riga einen Frachtsatz von 14 Kop. per Pud, exclusive Nebengebühren, aufweist.

II. Im Tarif für die Beförderung von Getreide sind folgende wichtigere Veränderungen zu verzeichnen:

1) Vom 1. März werden für Mehl- und Grützesendungen, die in's Ausland, nach Finnland und nach Wladiwostok exportirt werden, unter Beobachtung gewisser Formalitäten als Prämie 20% der vorherbezahlten Eisenbahnfracht zurückgezahlt; werden jedoch die obengenannten Artikel erst in den Mühlen und Grützefabriken der Hafenplätze oder Grenzstationen hergestellt, so werden als Prämie nur 15% der Fracht für das zum Exportplatze transportirte Getreide vergütet. Diese Prämie betrug bis zum vorbenannten Datum 15 bezw. $7^1/_2$%.

2) Die für die Navigationsperiode des Jahres 1897 erstellten Frachtsätze für die Beförderung von Getreidewaaren in vollen Wagenladungen von den Stationen Mitau, Friedrichshof und Behnen nach Riga wurden vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten auch für das Jahr 1898 bewilligt mit einer Giltigkeitsdauer vom 15. März bis zum 15. November.

3) Vom 25. März ab werden die Stationskosten, bei pudweiser Beförderung von Getreidesendungen, wiederum mit 0,70 Kop. pro Pud berechnet. Vom 1. November 1897 bis zum genannten Datum betrug diese Gebühr nur 0,50 Kop. pro Pud.

4) Vom 11. April ab werden Getreidewaaren von sämmtlichen russischen Stationen nach Wien mit directen Frachtdocumenten und zu Durchfrachtensätzen expedirt.

5) Da nach dem vom 1. November 1897 ab eingeführten Getreidetarif, im Gegensatz zu dem Tarife, der vor diesem Datum gegolten, die Exportsätze ausschliesslich für die Hafen- und Grenzstationen des nordwestlichen Gebietes und nicht wie früher auch für die ihnen zunächst belegenen Stationen zur Anwendung gelangten, sondern für letztere die billigeren internen Tarife berechnet wurden, so hatte das Eisenbahndepartement zur Vermeidung von Umkartirungen, welche die Frachten nach den Exportpunkten hätten unterbieten können, verfügt, dass derartige Umkartirungen nicht durch einfaches Umschreiben der Frachtdocumente stattfinden sollten, sondern dass die Sendungen auf der Umkartirungsstation bei zweimaliger Erhebung der Nebengebühren factisch umgeladen werden müssen. Der Vortheil derartiger Umkartirungen wurde vollständig illusorisch gemacht durch eine in Nr. 962 der Tarifsammlung publicirte Verordnung des Dirigirenden Senats, nach der die Stationsgebühren für Sendungen von Oelsamen, Oelkuchen und Kleie bei einer

Entfernung bis 130 Werst bedeutend erhöht wurden. Vom 1. August betragen hiernach die Stationskosten nach Riga, Mühlgraben, Bolderaa, Hafendamm und Sassenhof:

	für Oelsaamen:	für Oelkuchen und Kleie:
von Rodenpois	2,25	3,25
„ Hinzenberg	1,75	2,75
„ Segewold	1,75	2,75
„ Ligat	1,50	2,25
„ Ramotzkoje	1,25	2,25
„ Wenden	1,25	1,75
„ Wolmar	0,75	1,75
„ Stackeln	0,75	1,75
„ Mühlgraben	2,25	3,25
„ Kurtenhof	2,25	3,25
„ Uexküll	2,00	3,00
„ Oger	1,75	2,75
„ Ringmundshof	1,75	2,75
„ Römershof	1,50	2,25
„ Kokenhusen	1,25	1,75
„ Stockmannshof	1,00	1,75
„ Kreutzburg	0,75	1,75
„ Sassenhof	2,50	3,50
„ Bolderaa	2,25	3,25
„ Hafendamm	2,25	3,25
„ Bilderlingshof	2,25	3,25
„ Majorenhof	2,00	3,00
„ Dubbeln	2,00	3,00
„ Assern	2,00	3,00
„ Schlock	1,75	2,75
„ Kemmern	1,75	2,75
„ Schmarden	1,50	2,25
„ Tuckum	1,50	2,25
„ Olai	2,25	3,25
„ Mitau	1,75	2,75
„ Friedrichshof	1,50	2,25
„ Behnen	1,25	1,75
„ Autz	1,00	1,75
„ Ringen	1,25	1,75
„ Moscheiki	1,25	1,75

Kopeken pro Pud.

6) Am 1. August traten für die Beförderung von Getreidewaaren von den meisten russischen Eisenbahnstationen nach zahlreichen ausländi-

schen Binnenplätzen directe Frachtsätze in Kraft, in welche die russischen Bahnstrecken mit den für den internen Verkehr bestehenden Frachtsätzen eingerechnet sind.

41. Tarif der Bahnen der I. und II. Gruppe.

Der Tarif der Bahnen der I. und II. Gruppe hat im Jahre 1898 nicht wesentliche Abänderungen erfahren. Die wichtigeren bestehen darin, dass verschiedene, im Tarif nicht aufgeführte Waaren neu aufgenommen wurden, sodann aber auch darin, dass für mehrere, im Tarif bereits enthaltene Artikel andere, dieselben mehr präcisirende Benennungen vorgeschrieben und für diverse Güter billigere Tarifsätze erstellt wurden.

Es wurden neu aufgenommen die Artikel:

Bürstenhölzer, Gneis, Lithoidsteine, flüssiger Lithoidcement, Palmkernöl, Manuscripte, Baumwollenreinigungsmaschinen, Schreib- und Rechenmaschinen, Theile von dynamo-electrischen Maschinen, Wolmarow'sches Desinfectionspulver, Calciumcarbid, Borsäure, Rohmagnesia, phosphorsaures Natron, Fichtenextract, Bruch von Glocken, Wagen für electrische Eisenbahnen, Fuselöl und Theile von Bauernwagen.

Für folgende Artikel ist eine andere Declaration vorgesehen und zwar ist zu benennen:

Der Artikel Kuhbutter mit Kuhbutter, ungeschmolzene, russische Kuhbutter mit Kuhbutter, geschmolzene, Strontianit mit Strontium, kohlensaures, und Mandeln mit Mandeln ohne Schalen bezw. Mandelnüsse mit der Schale.

Ermässigt sind die Frachten für Pfeffergurken in Fässern, für Schiffspanzerplatten, Erdwachs, gereinigtes und ungereinigtes, in Wagenladungen, und für Phosphorite, für welchen Artikel von den Stationen Deraschnja, Proskurow, Seschtschinskaja, Rjasan und Kineschma nach Riga und Mühlgraben Ausnahmetarife für Sendungen in vollen Wagenladungen erstellt wurden.

Im IV. Nachtrag zum Tarif der Bahnen der I. und II. Gruppe gelangte endlich ein Verzeichniss derjenigen Waaren, welche die Eisenbahn das Recht hat, auf offenen Plattformen zu befördern, zum Abdruck.

Es sind folgende Waaren:

1) Asphalt, unbearbeiteter, und Asphalt-Kitt-Masse und Mastix (aus Gruppe 3);
2) Asphaltröhren (aus Gruppe 4);
3) Schlempe und Träber (Gruppe 6);
4) Scherben, Topf-, Thon-, Glas-, Porzellan- und Fayence- (Gruppe 9);

5) Böttcherwaaren, nicht auseinander genommene (Gruppe 10);
6) Wasser gewöhnliches (aus Gruppe 18);
7) Samen-Aussiebsel, Spreu und Kleie bei Beförderung in Fässern (Gruppe 22);
8) Töpfer- und Thonwaaren (aus Gruppe 25);
9) Graphit in Stücken (aus Gruppe 26);
10) Nutzholz jeder Art, unbearbeitetes, sowie Korkrinde (aus Gruppe 28);
11) Brennholz (Gruppe 31);
12) Eisen, Stahl und Gusseisen, unbearbeitetes, und Blech in bereits benutzter Verpackung (aus Gruppe 32);
13) Fett und Thran in Fässern (Gruppe 36);
14) Erde und Thon, ausgenommen Farbeerde und japanische Erde (Gruppe 38);
15) Knochen, einfache, in unbearbeitetem Zustande (Gruppe 50);
16) Flachs, Cadilha (кудель) und Flachsheede in Ballen, mit Bresennigen bedeckt (Gruppe 54);
17) Holzbaumaterial (Gruppe 55);
18) Samenöl und Baumöl in Fässern (Gruppe 58);
19) Mineralöl (Gruppe 59);
20) Lindenbast in Bünden, Ballen, Matten und Säcken mit Bresennigen bedeckt (aus Gruppe 67);
21) Leimleder in verpacktem Zustande (aus Gruppe 75);
22) Hanf und Hanfheede in Ballen mit Bresennigen bedeckt (Gruppe 82);
23) Erze jeder Art (Gruppe 92);
24) Fische jeder Art in Fässern (aus Gruppe 93);
25) Reifen für Siebe (aus Gruppe 94);
26) Harz (Gruppe 98);
27) Glas in Kisten (aus Gruppe 104);
28) Glaswaaren in Kisten, Fässern und Säcken oder in gemischter Verpackung (aus Gruppe 105);
29) Düngemittel, ausgenommen solche in Säcken (Gruppe 111);
30) Anthracit, Steinkohlenbriquets, Coaks, Braunkohlen, Steinkohlen, Torfbriquets, Viehmist als Brennstoff, Torf und Torfkohle (aus Gruppe 112);
31) Alle Waaren, zu deren Beförderung ein vom Ministerium der Wegecommunicationen angeordnetes offenes, rollendes Eisenbahninventar zu verwenden ist;
32) Alle Waaren, die ihrer Grösse nach nicht in gedeckte Waggons verladen werden können.

Zu dem Tarif der Bahnen der I. und II. Gruppe sind im Jahre 1898 zwei Nachträge, der III. und IV., herausgegeben worden.

42. Der Nordisch-überseeische internationale Verkehr.

a. Der Import-Verkehr.

Der Tarif für die Beförderung von Waaren im Nordisch-überseeischen Import-Verkehr hat durch den im „Sbornik der Tarife“ Nr. 925 publicirten IX. Nachtrag nur unwesentliche Veränderungen erfahren, von denen hier nur zu erwähnen wäre, dass die Eisenbahnfracht für die Beförderung von Tannin via Riga nach Moskau von 65,96 auf 77,45 Kop. pro Pud erhöht wurde. Ausserdem wurden folgende bis dahin im Tarif nicht enthaltene Artikel neu aufgenommen und zwar: Cedernholz, Palmöl, Palmkernöl und Anhydrit.

Am 1. December trat endlich eine Bestimmung in Kraft, nach welcher die Transitzollformalitäten ausschliesslich durch die localen Eisenbahn-Zollagenturen auszuführen sind (conf. auch Abschnitt VI.)

b. Der Export-Verkehr.

Der Tarif für die Beförderung von Waaren in obigem Verkehr hat im Jahre 1898 folgende Erweiterungen erfahren:

1) Vom 1. Januar ab werden Transporte von Butter-, Käse- und Margarinsendungen von Moskau der Nicolaibahn via Riga angenommen.
2) Am 1. September wurden in die Zahl der bisherigen Transportgegenstände folgende neue Artikel aufgenommen:
   Wild, und geschlachtetes Geflügel,
   Taue, neue,
   Gedärme, gesalzene und getrocknete,
   Häute und Felle, gesalzene und getrocknete,
   Knochen, gebrannte (Knochen- oder Thierkohle), ungebrauchte,
   Schmieröle, mineralische,
   Glycerin,
   Süssholzwurzeln,
   Ameiseneier,
   Canthariden,
   Albumin,
   Lycopodium,
   Matten,
   Fleisch, gesalzenes und gefrorenes,
   Federn und Daunen,
   Zwiebeln,
   Terpentin, ungereinigter,
   Harze,
   Spiritus,

Sämereien,
Blut, getrocknetes,
Knochenmehl,
Schwarz- und Moosbeeren,
Schaf- und Kameel-Wolle,
Borsten,
Rosshaare (incl. Mähnen und Schweife),
Thierhaare, nicht besonders benannte,
Eier und Eigelb.

Ausserdem wird für Sendungen via Riga und Libau von Moskau und den hinter Moskau nördlich und östlich belegenen Stationen die kürzeste Route über die Linie Bologoje-Pskow an Stelle der Routen Smolensk und Tosno-Gatschina eingeführt.

Als Transportvermittler für den Verkehr via Riga wurden aufgenommen: nach Hamburg die Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Neptun" in Bremen und nach Abo, Helsingfors und Hangö die Finnländische Actien-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Helsingfors.

3) Am 1. October wurden, im Zusammenhang mit der gleichzeitig stattfindenden Einführung einer neuen Tarifsammlung für die Beförderung von Zucker in den internen Verkehren der russischen Eisenbahnen, neue Tarife für Raffinade- und Sandzucker im Exportverkehr aus Russland nach ausländischen und finnländischen Häfen zur Einführung gebracht und zwar mit ausgerechneten Sätzen für

a. Sandzucker

bei der Beförderung von diversen Stationen der Kursk-Charkow-Sewastopeler, Libau-Romnyer, Moskau-Kiew-Woronesher, Polessjer, Charkow-Nicolajewer und Süd-West Eisenbahnen via Riga und Libau nach Hull, London, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kopenhagen und Lübeck, sowie für

b. Sandzucker und Raffinadezucker

von denselben Stationen der vorgenannten Bahnen via Riga und Libau nach Wiborg, Helsingfors, Hangö, Abo, Raumo, Björneborg, Wasa (Nicolaistadt) und Uleaborg.

4) Am 11. November wurde vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten die Anordnung getroffen, dass den unter russischer Flagge aus russischen Häfen Waaren ausführenden Schiffen für diese Waaren ebenfalls die ermässigten Eisenbahntarife des nordisch-überseeischen Verkehrs zur Verfügung gestellt werden. Um diese Ermässigung zu geniessen, hat diejenige

Person, welche das Dispositionsrecht über die Waaren hat, der Hafenbahn nicht später als im Laufe zweier Monate, gerechnet vom Tage der Abnahme der Waaren von der Eisenbahn im russischen Hafen, das betreffende Connoissement und die Zollbescheinigung, durch welche das Factum des Exports der Waaren bescheinigt wird, vorzustellen.

43. Der Tarif für die Beförderung von Flachs- und Hanfwaaren.

Zu der vom Rigaer Börsen-Comité im Jahre 1897 angeregten Frage der Regulirung der Flachstarife von den Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn nach Riga (siehe Handelsarchiv 1898, pag. 99 und 100, Schreiben des Comités sub Nr. 986 vom 11. November 1897 an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten) theilte das Departement dem Börsen-Comité durch Schreiben vom 17. Juli 1898 sub Nr. 5627/811 folgende Resolution mit:

„Mit Bezugnahme auf sein Schreiben vom 19. November v. J. sub Nr. 8265/811 beehrt sich das Departement für Eisenbahnangelegenheiten mitzutheilen, dass die Frage wegen Regulirung der Tarife für Hanf und Flachs von einigen Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker und Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn nach St. Petersburg, Riga, Libau und Reval, in Abhängigkeit von der veränderten Transport-Entfernung seit Eröffnung des Verkehrs auf den Strecken Bologoje-Pskow und Jaroslaw-Rybinsk, auf der XLVI und XLVIII Allgemeinen Tarifconferenz erörtert und dem Tarif-Comité zur Beprüfung übergeben worden ist. Der Tarif-Comité hat am 15. April d. J. verfügt.:

„Vom 1. September 1898 ab alle geltenden Ausnahmetarife (Swod Nr. 6257) für Hanf- und Flachswaaren nach Petersburg und Reval sub Nr. 1, 2 A, 4 A und 4 B aufzuheben und von demselben Zeitpunkte ab für die Beförderung von Flachs und Cadilha (кудель) in vollen Wagenladungen von den Stationen Schimsk und Staraja Russa der Nowgoroder Strecke der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn über Tschudowo nach der Station Petersburg der Nikolaibahn Sätze festzustellen in einem Betrage, der 6,54 und 8,00 Kop. pro Pud entspricht. Diese Sätze sind im Jahre 1898 bis zum 1. October, sodann aber alljährlich vom 1. April bis 1. October bis auf Weiteres anzuwenden.

Ferner hat sich der Tarif-Comité für die Aufhebung der geltenden Tarife für Flachs und Hanf nach Narwa (Nr. 4 des Swod Nr. 6257) vom 1. September 1898 ab ausgesprochen.

Hierbei fügt das Departement hinzu, dass über Aufhebung und Einführung der erwähnten Tarife in dem Nachtrag II (Tarifsammlung Nr. 957) zum Swod der Flachs- und Hanftarife publicirt worden ist.“

Durch die obenerwähnte Aufhebung der Ausnahmetarife nach Petersburg, Narwa und Reval und durch die Einführung der allgemeinen Frachtsätze des Tarifs für Flachs für diese Plätze stellt sich vom 1. September der Transport von Flachs und Hanf nach Riga, bei nunmehriger Berechnung nach dem allgemeinen Tarife für Flachs, in Folge der kürzeren Werstentfernung, billiger als nach Reval von folgenden Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn und zwar: von Waldai, Dworetz, Ljubniza, Lytschkowo, Bjeglow, Pola, Lowat, Staraja-Russa, Tuleblja, Wolot, Morino, Dno, Porchow, Podsewa, Karamyschewo, Peretjerka und Wereschtschino.

44. Neueingeführte abgeänderte Tarife.

a. Tarif für die Beförderung von Waaren im directen Ussury-Amur-Verkehr via Irkutsk.

Im Sbornik der Tarife Nr. 974 wurde unter Nr. 6425 ein neuer Tarif für die Beförderung von Waaren im obengenannten Verkehr publicirt. Der Tarif ist für Transporte zwischen den Stationen in Moskau und einigen Stationen der Ost- und Mittel-Sibirischen Eisenbahn einerseits und den Stationen Sretensk, Blagoweschtschensk, Chabarowsk, Tschita, Iman und Wladiwostok andrerseits erstellt. Waaren, die von Riga direct nach den genannten Plätzen transportirt werden sollen, sind an das Moskauer Transport-Comptoir der Moskau-Kursker Eisenbahn oder an eins der Moskauer Stadtcomptoire der Moskau-Kasaner, Moskau-Kiew-Woronesher oder Rjasan-Uralsker Eisenbahn zur Weiterbeförderung an den Bestimmungsort zu adressiren.

Zu bemerken ist jedoch, dass eine ganze Reihe von Artikeln von diesem Verkehr ausgeschlossen ist, und dass gewisse Waaren nur nach erfolgter Vereinbarung zum Transport angenommen werden.

b. Der Tarif für die Beförderung von Raffinade- und Sandzucker, sowie von Zuckersyrup.

Vom 20. bis 27. März fand im Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten unter dem Vorsitz des Departements-Directors, wirkl. Staatsrath W. W. Maximow, eine Conferenz zur Durchsicht der Tarife für Zucker statt, an der durch einen Vertreter sich zu betheiligen der Börsen-Comité durch Schreiben des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten vom 10. März sub Nr. 2098 aufgefordert wurde.

Als Vertreter wurde zu dieser Conferenz der Geschäftsführer der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten, Herr J. Friesendorff, delegirt.

Das Resultat der Verhandlungen über die Tarife für Zuckertransporte war die vom 1. October erfolgte Einführung des neuen Tarifs. In demselben sind für den Transport von Raffinade- und Sandzucker in vollen Wagenladungen ausgerechnete Frachtsätze enthalten, die nach der folgenden Formel berechnet sind, und zwar wird erhoben für Sandzucker bei einer Entfernung

von 1 bis 144 Werst $^1/_{18}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 145 „ 903 „ zur Zahlung für 144 Werst ein Zuschlag von $^1/_{22}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 904 „ 1023 „ zur Zahlung für 903 Werst ein Zuschlag von $^1/_{30}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 1024 „ 1523 „ zur Zahlung für 1023 Werst ein Zuschlag von $^1/_{50}$ Kop. pro Pud und Werst,

über 1523 Werst zur Zahlung für 1523 Werst ein Zuschlag von $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst.

Für Raffinade-Zucker wird erhoben bei einer Entfernung

von 1 bis 156 Werst $^1/_{12}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 157 „ 708 „ zur Zahlung für 156 Werst ein Zuschlag von $^1/_{24}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 709 „ 1023 „ zur Zahlung für 708 Werst ein Zuschlag von $^1/_{30}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 1024 „ 1523 „ zur Zahlung für 1023 Werst ein Zuschlag von $^1/_{50}$ Kop. pro Pud und Werst,

über 1523 Werst zur Zahlung für 1523 Werst ein Zuschlag von $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst.

Obige Artikel werden bei pudweiser Beförderung nach der II. Classe des Tarifs der Bahnen der I. und II. Gruppe berechnet. Transporte von Zuckersyrup werden sowohl bei pudweiser, als auch bei Beförderung in vollen Wagenladungen zu $^1/_{24}$ Kop. pro Pud und Werst mit den üblichen procentualen Abschlägen für weitere Werst-Entfernungen berechnet.

45. Verschiedene Verordnungen über die Beförderung von Waaren auf den Eisenbahnen.

a. Ueber das Verfahren, welches die Eisenbahn bei Beladung eines Waggons über seine Tragfähigkeit hinaus zu beobachten hat.

Wenn bei Waaren, die auf den Eisenbahnen unverpackt befördert werden und für deren richtiges Gewicht der Versender im Frachtbrief keine Garantie übernommen hatte, auf einer der Zwischenstationen eine

Ueberladung des Waggons über dessen Tragfähigkeit hinaus constatirt und dadurch eine Umladung eines Theiles der Waare in einen andern Waggon veranlasst worden war, wurde bisher die Abladung auf Kosten des Waareneigenthümers ausgeführt und sodann die Fracht für das abgeladene Quantum nach dem betreffenden Pudtarif berechnet.

Dieser Modus erfuhr durch das Circulär des Eisenbahn-Departements vom 5. März sub Nr. 4079/224 eine Abänderung und zwar wurde den Eisenbahnen vorgeschrieben, in vorbezeichnetem Falle:

1) das Abladen des bezüglichen Theiles der Sendung auf Kosten der Eisenbahn geschehen zu lassen und

2) das abgeladene Quantum obligatorisch auf die Bestimmungsstation der Sendung weiter zu befördern bei Berechnung der Fracht für das factische Gewicht nach dem Wagenladungstarif, sofern ein solcher für die bez. Waare existirt, wobei keine Strafzahluug für das unrichtig angegebene Gewicht zu erheben ist.

b. Benachrichtigung des Empfängers über das Eintreffen von Waaren.

Auf Anordnung der Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn werden vom 15. November ab die Waarenempfänger über die auf der Station Riga I eintreffenden Waaren benachrichtigt und zwar:

1) bei Frachtbriefen, die auf den Namen lauten, falls die genaue Adresse des Empfängers angegeben ist, und

2) bei Frachtbriefen, die auf den Vorzeiger lauten, falls der Empfänger im Waarenbureau der Station Riga I. seine Adresse, die Versandstation und die Nummer der Sendung aufgegeben hat.

Bei namentlichen Frachtbriefen, die keine genaue Adresse des Empfängers enthalten, wird die Benachrichtigung nach vorhergehendem bezüglichen schriftlichen Antrage, der für jede einzelne Sendung oder einmalig für alle auf den Namen des Waareneigenthümers eintreffenden Sendungen zu erfolgen hat, zugestellt.

Die Benachrichtigung wird innerhalb der Grenzen der Stadt in's Haus gesandt und dafür eine Zahlung von 3 Kop. pro Frachtbrief erhoben.

c. Ausser den erwähnten Verordnungen sind noch folgende wichtigere Bestimmungen im Jahre 1898 getroffen worden.

1) Den Verwaltungen der Krons-Eisenbahnen wurde vorgeschrieben, in denjenigen Fällen, in denen die Empfänger die Annahme von Waaren

wegen Verderb etc. verweigern, die Lagermiethe nur bis zum Moment der Annahmeverweigerung zu berechnen.

2) Vom Eisenbahnconseil wurde bestimmt und vom Minister der Wegecommunicationen bestätigt, dass Schmieröle aus der Zahl der leichtentzündlichen Gegenstände auszuschliessen sind, und dass Solaröl wie anderes ungefährliches Oel zu befördern ist, d. h. in gedeckten Waggons und mit Zeugnissen darüber, dass die Temperatur, bei welcher das Oel explodirt, nicht weniger als 150 Grad Celsius beträgt.

3) Vom Minister der Wegecommunicationen wurde gestattet, beim Transport von Stein- und Kochsalz die Frachtzahlung auf den Empfänger zu überweisen.

4) Der Mittel-Sibirischen Eisenbahn wurde gestattet, vom 18. März ab auf den Stationen der Strecke Ob-Krassnojarsk und der Tomsker Zweiglinie die Gebühr von 1/5 Kop. pro Pud von denjenigen zum Versande gelangenden Waaren, die der Zahlung dieser Gebühr lt. § 34 des Tarifs der Bahnen der I. und II. Gruppe unterliegen, zu erheben.

5) Im Sbornik der Tarife Nr. 954 wurde der Art. 103 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in neuer Redaction publicirt, nach welcher gewisse Waaren, die einem schnellen Verderb ausgesetzt sind und die von der Eisenbahn binnen 48 Stunden, resp. 15 Tagen nach Ablauf der gesetzlichen Lieferfrist, auf Verlangen, nicht ausgeliefert werden, vom Waarenempfänger als verlorengegangen betrachtet werden können, wobei die Eisenbahn verpflichtet ist, dem Waarenempfänger auf seine Forderung die Entschädigung für den Verlust der Waare unverzüglich auszuzahlen.

6) Durch Circulär des Eisenbahn-Departements vom 22./23. Juni sub Nr. 11296/233 wurde den Eisenbahnen vorgeschrieben, für das Wiegen von Naphthawaaren in Cisternenwaggons nur 75 Kop. pro Waggon zu erheben.

7) Vom 28. October ab wurde der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn gestattet, auf den Stationen der Linie Rybinsk-Pskow, mit Ausnahme der Station Rybinsk und der Häfen der Stadt Rybinsk, die unter Punkt 4 erwähnte Gebühr von 1/5 Kop. pro Pud zu erheben. In der Folge wurde diese Gebühr auch auf den Stationen der Linie Sawelino-Kaschin der genannten Bahn eingeführt.

46. Entwickelung des Eisenbahnnetzes durch Eröffnung des Verkehrs auf neuen Bahnen und Theilstrecken, sowie durch im Bau befindliche und concessionirte Bahnen.

Im Jahre 1898 wurden folgende Eisenbahnstrecken dem Verkehr übergeben, wobei theilweise auf denselben ein temporärer Verkehr eröffnet wurde.

a. Von der Krone erbaut und in deren Besitz verblieben die Strecken:

1) von Ob nach Krassnojarsk mit der Zweiglinie von Taiga nach Tscheremoschniki mit einer Entfernung von 1018 Werst und einem regelrechten Verkehr vom 1. Januar ab;

2) von Merw nach Kuschka auf der Murgab-Linie der Transkaspischen Eisenbahn — 292 Werst mit einem temporären Verkehr vom 21. Februar ab;

3) von Lukow nach Ljublin auf den Weichsel-Bahnen — 104 Werst mit einem temporären Verkehr vom 18. März ab;

4) von Samarkand nach Andischan, der Samarkand-Andischaner Eisenbahn — 496 Werst mit einem temporären Verkehr vom 27. März ab;

5) von Pillawa nach Ostrolenka auf den Weichsel-Bahnen — 124 Werst mit einem regulären Verkehr vom 18. April ab;

6) von Chowast nach Kauntschi und von Kauntschi nach Taschkent auf der Samarkand-Andischaner Eisenbahn — 142 Werst mit einem temporären Verkehr vom 17. bezw. 25 Mai ab;

7) von Berdjansk nach Ssatki auf der Samara-Slatouster Bahn — 22 Werst mit einem temporären Verkehr vom 4. September ab;

8) von Kljutschi nach Jrkutsk auf der Mittel-Sibirischen Eisenbahn — 668 Werst mit einem temporären Verkehr vom 16. September ab;

9) von Grodno nach Ssuwalki und von Orany nach Ssuwalki auf der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn — 212 Werst mit einem temporären Verkehr vom 14. October ab;

10) von Wjatka nach Glasow der Perm-Kotlasser Eisenbahn — 199 Werst mit einem temporären Verkehr vom 11. October ab;

11) von Krotowka nach Sergiewsk auf der Samara-Slatouster Bahn — 51 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 1. November ab;

12) von Glasow nach Kama und von Wjatka bis zum linken Ufer des Flusses Wjatka — 253 Werst mit einem temporären Verkehr vom 25. November ab;

13) von Tschaplino nach Berdjansk und von Kalatschewskaja nach Ljubomirowka auf der Jekaterinen-Bahn — 257 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 27. bezw. 30. December ab.

Es wurden demnach von den von der Krone erbauten Linien 1450 Werst dem regelrechten und 2388 Werst dem temporären Verkehr übergeben.

b. Von den von privaten Eisenbahngesellschaften gebauten Linien sind eröffnet worden:

1) Von der Rjasan-Uraler Eisenbahngesellschaft die Strecken:
von Ranenburg nach Paweletz mit einer Zweiglinie nach Asta-

powo — 85 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 5. Januar ab,

von Pokrowskaja Sloboda nach dem linken Flussufer der Wolga und nach den Speichern daselbst — 9 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 10. Februar ab.

2) Von der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn die Strecken:

von Jaroslawl nach Rybinsk — 75 Werst mit einem temporären Verkehr vom 14. März und einem regelrechten Verkehr vom 22. October ab,

von Wologda nach Archangelsk, von Nerechta nach Ssereda und von Bjelkowo nach Jurjew-Polski — 708 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 22. October ab.

3) Von der Wladikawkaser Eisenbahn die Strecken:

von Beschtan nach Shelesnowodsk — 6 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 29. April ab,

von Jelschanka nach der Ausweichestelle Maximowskaja 6 Werst mit einem temporären Verkehr vom 1. Februar ab.

4) Von der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn die Strecke:

von Kaschkin nach Ssawelino — 53 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 20. September ab.

5) Von der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn die Strecke:

von Marmyschi nach Liwny — 65 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 15. November ab.

6) Von der Moskau-Kasaner Eisenbahn die Strecken:

von Russajewka nach Ssysran mit der Zweiglinie von Insa nach Ssimbirsk — 438 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 28. December ab,

von Ssysran nach Batraki — 13 Werst mit einem temporären Verkehr von demselben Datum ab.

Von den privaten Eisenbahngesellschaften sind demnach für den regelrechten Verkehr 1439 Werst und für den temporären Verkehr 19 Werst eröffnet worden.

c. Zufuhrbahnen wurden eröffnet:

1) von Choschtschewato nach Olwiopol — 98 Werst mit einem temporären Verkehr vom 19. September ab;

2) von Berditschew nach Kalinowka — 69 Werst mit einem temporären Verkehr vom 27. December.

Es wurden demnach 167 Werst schmalspurige Zufuhrbahnen eröffnet.

Nach Eröffnung der obenaufgeführten Eisenbahnen betrug die Gesammtausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes am Schlusse des

Jahres 1898 über 45,500 Werst, die finnländischen Bahnen nicht eingerechnet.

Von den noch am Schlusse des Jahres im Bau verbliebenen Linien sind als die bedeutendsten diejenigen im Transbaikalgebiet und in Transkaukasien, die von der Krone erbaut werden, dann aber auch die Linien von Moskau nach Windau, von Moskau nach Paweletz und von Dankowo nach Smolensk, deren Bau von privaten Gesellschaften ausgeführt wird, zu erwähnen.

Concessionirt wurde von der Regierung im Jahre 1898 privaten Eisenbahngesellschaften der Bau folgender Linien:

1) der Gesellschaft der Süd-Ost-Bahnen der Linie von der Station Swerewo nach der Station Kriwaja Mysga, in einer Ausdehnung von 320 Werst;

2) der Gesellschaft der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn der Linie von Poltawa bis zur Kreuzung der Kursk-Kiewer Linie in der Nähe der Stadt Kiew, in einer Ausdehnung von 238 Werst;

3) der Gesellschaft der Moskau-Kasaner Eisenbahn einer Linie von der Station Romodanowo durch die Städte Lukojanow und Arsamas in der Richtung nach Nishny-Nowgorod, in einer Länge von 293 Werst, und einer Linie von der Station Semetschino der Ssysran-Wjäsmaer Eisenbahn bis zur Station Kustarewka in einer Ausdehnung von 94 Werst;

4) der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn einer Linie von der Station Dno nach Norden bis zu einem solchen Punkt, von dem aus sie entweder bis Luga oder bis St. Petersburg fortgesetzt werden könnte, und einer Linie von Witebsk bis zum Kreuzungspunkt der Linien Moskau-Windau mit der Bahn bis zur Station Dno;

5) der Wladikawkaser Eisenbahn einer Linie von der Station Kawkaskaja bis Jekaterinodar, in einer Länge von 127 Werst;

6) der I. Gesellschaft der Zufuhrbahnen in Russland der Linien:

a. von der Station Kalinowka der Süd-West-Bahnen durch die Städte Nemirow und Gaissin bis zur Station Gaiworon der Berschado-Ustjinsker Bahn mit einer Zweigbahn zur Stadt Winniza,

b. vom Kreuzungspunkt Tschetschelnik bis zum Flecken Tschetschelnik im Gouvernement Podolien,

c. Von der Station Fellin der Pernauer Linie bis Reval mit einer Zweigbahn zur Stadt Weissenstein.

Die Ausdehnung dieser Zufuhrbahnen wird annähernd 390 Werst betragen.

7) Dem Besitzer der Lysswenski-Fabrik am Ural ist die Genehmigung ertheilt worden zum Bau einer Linie von dieser Fabrik bis zur Station Lysswa der Perm-Tjumener Eisenbahn, in einer Ausdehnung von 20 Werst.

Endlich ist genehmigt worden, neue Actien-Gesellschaften zu bilden zum Bau und Betrieb folgender Bahnen:

a. von Bachtschissarai bis Jalta,
b. von Belgorod bis Ssumy,
c. von der Station Nowosybkow bis zur Stadt Nowgorod-Ssewersk,
d. von Cholm nach Samostje und von Tomaschew bis zum Flecken Belschez, sowie von Samostje nach Lublin,
e. von der Station Walk der Pskow-Rigaer Linie bis Marienburg.

Auf Kosten der Krone ist der Bau folgender Linien gestattet worden:

a. von der Station Wladislawka bis zur Stadt Kertsch mit einer Zweigbahn zu den Fabriken der Brjansker Gesellschaft in der Nähe von Jenikale,
b. von einer der Stationen der Saksagansker Zweigbahn der Jekaterinen-Bahn bis zur Station Korystowka der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn,
c. von Woltschansk bis Kupjansk,
d. von der Station Tschiatury bis zum Flecken Dariweti im Kaukasus.

Die Gesammtlänge aller dieser aufgezählten Linien dürfte annähernd 3000 Werst betragen.

47. Eröffnung von Stationen.

1) Am 1. Januar übergab die Warschau-Terespoler Eisenbahn die zu einer selbstständigen Station erweiterte Haltestelle Stradetsch dem allgemeinen Personen- und Güterverkehr.

2) An demselben Datum wurde auf der Baltischen und Pskow-Rigaer Bahn die Station Rodenpois eröffnet.

3) Am 1. Februar eröffnete die Pernauer Zufuhrbahn die Station Kersel.

4) Am 1. März eröffnete die Moskau-Brester Eisenbahn eine Haltestelle unter dem Namen Plattform des Grafen Tschapsky.

5) Am 1. Mai übergaben die Süd-West-Bahnen die Station Tyrnowo dem allgemeinen Personen- und Güterverkehr.

6) Am 15. Mai eröffnete die Riga-Oreler Eisenbahn die Halbstation Alexanders-Höhe für den Güterverkehr.

7) Am 15. Juli wurde von der Baltischen und Pskow-Rigaer Eisenbahn die zu einer Station erweiterte Haltestelle Tamsal dem Verkehr übergeben.

8) Am 15. September eröffnete die Ssysran-Wjasmaer Bahn die Haltestelle Adikajewka.

9) An demselben Datum eröffnete die Riga-Oreler Bahn die zu einer Halbstation erweiterte Haltestelle Waskowo.

10) Am 1. October wurde auf der Kursk-Charkow-Sewastopoler Eisenbahn die Station Naumowka eröffnet.

11) Am 1. November übergab die Ssysran-Wjasmaer Bahn die Halbstation Klutschiki dem Güterverkehr.

12) Vom 5. November ab wird im Verkehr mit der Halbstation Fedosino der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn die Beförderung von Waaren in Personenzügen gestattet.

13) Auf der Charkow-Nicolajewer Bahn wird vom 15. November ab die zur Station Nowo-Senschari umgewandelte Ausweichestelle Nr. 3 für den directen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Ausser den obengenannten Stationen wurden im Jahre 1898 noch folgende Eisenbahn-Transportcomptoire und Stationen eröffnet und zwar:

1) von der Rjasan-Uralsker Eisenbahn im Dorfe Balakowa eine Abtheilung der Saratower Stadtstation, sowie in Moskau und Koslow Commerz- und Commissionsagenturen.

2) Von der Mittelsibirischen Eisenbahn in Nishne-Udinsk, Tulun, Sima, Jrkutsk und Tomsk Transportcomptoire und

3) von der Perm-Kotlasser Eisenbahn in Perm ein Transportcomptoir.

48. Schliessung von Stationen.

1) Am 4. Februar wurde die Station Ssereda-Nowaja der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn für den Güterverkehr geschlossen.

2) Am 18. April wurde die Güterstation Riga der Baltischen und Pskow-Rigaer Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

3) Am 15. November wurde die Station Darjewka der Süd-West-Bahnen geschlossen. Die Operationen des Personen- und Güterverkehrs gingen von derselben auf die Station Schpola über.

Ausserdem wurden die Stadtstationen in Feodossia, Minsk, Bjelzy, Bara und Balta und die Transportcomptoire der Süd-West-Bahnen in Shitomir, Tultschin, Nemirow und Chotin geschlossen.

49. Umbenennung von Stationen.

Im Jahre 1898 wurden folgende Eisenbahn-Stationen umbenannt und zwar:

1) auf der Kursk-Charkow-Sewastopoler Bahn

die	Station	Kamyschewka	in Slatino,
„	„	Alexejewka	„ Lichatschewo,
„	„	Stepnaja	„ Janzewo,
„	„	Bjelsk	„ Dschimbuluk,
„	„	Michailowka	„ Prischib,

die Station Nadeshdino „ Blisnezy,
„ „ Titowka „ Njeschegol,
„ „ Petrowskaja „ Kriwoi-Torez,
„ „ Marjino „ Kleinmichelewo,
„ „ Nowo-Grigorjewka „ Ssokologornoje,
„ „ Wassiljewo „ Popowo;

2) auf der Mittel-Sibirischen Eisenbahn
die Station Irkutsk I in Innokentjewskaja,
3) auf der Moskau-Kasaner Eisenbahn
die Station Narowtschat in Ssamajewka;
4) auf der Moskau-Kiew-Woronesher Bahn
die Station Brjansk-Lgowski in Brjänsk-Moskowski;
5) auf der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn
die Station Jegorjewo in Ssawino,
„ „ Jegorjewskoje „ Baklanka,
„ Halbstation Kotorosl „ Wspolje;
6) auf der Riga-Oreler Bahn
die Station Beschitzkaja in Sawod-Brjanski;
7) auf der Rjasan-Uraler Eisenbahn
die Station Wolsk I in Priwolskaja,
„ „ Wolsk II „ Wolsk;
8) auf der Samara-Slatouster Bahn
die Station Ascha in Ascha-Balaschewskaja;
9) auf den Süd-Ost-Bahnen
die Station Jelanskoje-Koleno in Koleno,
die Halbstation Petrowskoje in Sweginzewo;
10) auf den Süd-West-Bahnen
die Station Jekaterinowka in Kamenny-Most.

50. Eröffnung von Lagerhäusern zur allgemeinen Benutzung.

a. Zu Lagerhäusern sind im Jahre 1898 bestimmt worden:

1) der bei der Station Usman gelegene, der Gesellschaft der Süd-Ost-Bahnen gehörige Speicher;
2) die bei den Stationen Kolyschlei, Turki, Arkadak und Salowka belegenen, der Gesellschaft der Rjasan-Uraler Eisenbahn gehörenden Getreidespeicher;
3) die bei den Stationen Grischino, Mariupol und Taganrog der Jekaterinen-Bahn befindlichen und genannter Bahn gehörenden Getreidespeicher;

4) die bei den Stationen Rjasan, Rjashsk, Tambow, Kirsanow, Rtischtschewo und Atkarsk belegenen Reservoire für Naphtharückstände der Rjasan-Uraler Eisenbahn;
5) die bei den Stationen Omsk und Ob der West-Sibirischen Eisenbahn befindlichen, den Gebr. Nobel gehörigen Lagerhäuser für Naphthawaaren.

b. Aus der Zahl der Lagerhäuser gestrichen wurden:

die bei den Stationen Jeletz-Passagierstation und Jeletz-Güterstation befindlichen Speicher der Gesellschaft der Süd-Ost-Bahnen.

51. Die Riga-Oreler Eisenbahn.

a. Umbau der Güter- und Passagierstationen Riga.

Auch diese Frage gehört zu den in den letzten Jahren sich leider mehrenden Fragen, bei denen, trotz aller Bemühungen, über viele und langwierige Verhandlungen und Erörterungen, aber nur über geringe oder keine Fortschritte und Erfolge zu berichten ist. Wie der Jahresbericht für 1897 schliessen konnte, begann das Jahr 1898 mit einem Ausblick auf eine baldige und erspriessliche Entwickelung der Angelegenheit der Central-Güterstation. Und in der That nahm sich der neuernannte Chef der Bahn wirkl. Staatsrath Ingenieur J. F. Daragan der Angelegenheit mit voller und frischer Thatkraft an und hat sie, soweit es in seinen Kräften lag, mit gutem Erfolge gefördert. Sobald aber, in der zweiten Hälfte des Jahres, der Schwerpunkt wieder in die Centralinstitutionen überging, gerieth auch die ganze Angelegenheit wiederum in's Stocken und befand sich auch bis zum Abschlusse dieses Jahresberichts in diesem Stadium.

Zum 31. Januar 1898 berief der Chef der Riga-Oreler Bahn eine Conferenz zur Erörterung einiger, die Anlage der Central-Güterstation betreffender Fragen ein, an der seitens des Eisenbahn-Ressorts der Bevollmächtigte der Verwaltung der Kronsbahnen wirkl. Staatsrath P. E. von Götte, der Chef der Riga-Oreler Bahn wirkl. Staatsrath J. F. Daragan, dessen Vertreter Ingenieur Afrossimow, die Chefs des Ingenieurressorts Lebedinski, des Betriebsdienstes Josse und des Traktionsdienstes Perewosnikow, seitens der Stadtverwaltung das Stadthaupt L. Kerkovius, seitens des Börsen-Comités endlich der Präses desselben O. v. Sengbusch, der Secretär M. v. Reibnitz und der Geschäftsführer der Eisenbahnabtheilung J. Friesendorff Theil nahmen.

Hinsichtlich der Tariffrage berichtete Herr v. Götte, dass diese als im Sinne des Börsen-Comités erledigt betrachtet werden könne, indem

er eine telegraphische Mittheilung der Kronsverwaltung vorlegte, dass ein Antrag in dem Sinne an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten ergangen sei, dass der Frachtzuschlag für die Entfernung von der Rangirstation sowohl zur Weiden- als auch zur Uferstation der gleiche sein solle. Es sei nicht daran zu zweifeln, dass auch in diesem Sinne die Bestätigung erfolgen werde. Sodann erläuterte der wirkl. Staatsrath Daragan den, auf Grund der Beschlüsse des Ingenieur-Conseils und der späteren Verhandlungen mit dem Stadtamte ausgearbeiteten Plan der Uferanlagen. Copieen dieses Plans sollten in der nächsten Zeit dem Stadtamte, wie dem Börsen-Comité mitgetheilt werden. Auf diesem Plane war, dem Verlangen des Stadtamts entsprechend, die Uferausdehnung des Andreasholms unversehrt belassen und demgemäss das erste Hafenbassin um 140 Faden weiter stromabwärts, als auf dem früheren Plane vorgesehen, verlegt worden. Zur Vermeidung einer allzugrossen Curve der auf den Andreasholm hinaufzuführenden Schienengeleise sei die eine Seite des Andreashafens so weit zu verschütten, dass dieser noch eine Breite von 60 Faden behalte, ferner würde das nördliche Ende eines Häringsschuppens entfernt werden müssen. Eine etwaige Aenderung der Uferlinie des Andreasholms und des Bassins durch Verlegen derselben bis zu ca. 20 Faden mehr in den Strom hinein, hänge vom Gutachten des Chefs der Rigaschen Hafenbau-Verwaltung ab. — Das Stadthaupt Herr L. Kerkovius erklärte sich, vorbehaltlich der Aeusserungen der Techniker des Stadtamts, mit dem vorliegenden Plane einverstanden. — Die wichtigste Frage für die Bahnverwaltung sei, wie Herr Daragan äusserte, die, mit welcher Intensivität der Börsen-Comité die Baggerarbeiten, zu deren Uebernahme er sich bereit erklärt, werde ausführen können, ferner ob und unter welchen Bedingungen der zum Aufschütten der Stationsanlagen erforderliche Sand durch die Bagger des Börsen-Comités werde geliefert werden können. Was die Intensivität der Baggerarbeiten anbeträfe, so bäte er den Börsen-Comité eine Person zu designiren, an die sich die Techniker der Bahnverwaltung wegen der erforderlichen Auskünfte und Einsichtnahme der Zeichnungen der Bagger wenden könne. — Als die hiefür competente Person bezeichnete der Präses des Börsen-Comités, Herr O. v. Sengbusch, den Herrn Hafenbau-Ingenieur des Börsen-Comités A. Pabst. Was die Lieferung des Baggerbodens anbeträfe, so habe der Börsen-Comité zur Zeit keine Vorrichtungen, um den ausgebaggerten Boden an das Ufer zu liefern; die Baggermaschinen lieferten den Boden in Prähme, aus denen er dann an's Ufer ausgekarrt werden müsste. Doch glaube er in Aussicht stellen zu können, dass der Börsen-Comité auch hier, wie er es bei den Uferbauten der Hafenbau-Verwaltung und der Stadtverwaltung gethan habe, einen Theil der Kosten des Auskarrens übernehmen werde. Ferner habe der Börsen-Comité, bei der Berechnung der auf ihn ent-

fallenden Arbeiten für die Hafenanlagen der Central-Güterstation, bereits die Anschaffung eines Schwemmbaggers in Aussicht genommen. Das Fahrwasser bis zu den neuen Hafenbassins habe der Börsen-Comité bereits im Jahre 1896 und 1897 mit den vorhandenen Mitteln fertig gestellt. Für die Arbeiten dieses Jahres habe er bereits einen grossen Bagger, 9 eiserne Baggerprähme und einen Bugsir-Dampfer bestellt, die sämmtlich zum Sommer d. J. fertig sein würden. Auf die Frage, welche Tiefe der Börsen-Comité, im Hinblick auf die Concurrenz Libaus und Windaus und auf die Wassertiefe des Kaiser-Wilhelm-Canals, für die Bassins der Hafenanlage für nothwendig halte, da hiernach die Tiefe der Fundamentirung der Uferbollwerke berechnet werden müsse, erklärte Herr O. v. Sengbusch, dass der Börsen-Comité eine Tiefe von 22 Fuss überall im Fahrwasser bereits erreicht habe und gegenwärtig beginne eine solche von 24 Fuss zu erstreben: eine grössere Tiefe werde wohl auch für den Rigaschen Hafen kaum jemals erforderlich sein, da den Sund nur Schiffe mit 24 Fuss Tiefgang passiren könnten und auch der Kaiser-Wilhelm-Canal für Handelsschiffe mit grösserem Tiefgange als 24 Fuss kaum in Betracht käme; immerhin müsste man mit der Möglichkeit rechnen, auch den Rigaschen Hafen, um ihn auch in ferner Zukunft hinter seinen Concurrenzhäfen nicht zurückstehen zu lassen, bis auf eine Tiefe von 26 Fuss, sei es auch nur in einzelnen Theilen desselben, zu bringen. — Hinsichtlich des für das Uferbollwerk zu wählenden Typus erklärten die Vertreter der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités, dass sich Bollwerke nach gemischtem System, aus einer Holz-Spundwand unter Wasser und einer gepflasterten Böschung über Wasser, wie sie beim Andreasholme, dem Damme AB und bei der Moskauer Vorstadt sich sehr bewährt hätten, am meisten empfehlen und den Anforderungen des Handels vollkommen genügen dürften; die neuen Hafenanlagen würden zum grössten Theile für Exportgüter in Betracht kommen, welche durch Elevatore oder andere mechanische Vorrichtungen oder, wie jetzt bei der Stadt, trotz der Stein-Bollwerke, üblich, über Stege verladen würden. Stein-Bollwerke wären zu theuer, Holz-Bollwerke erforderten zu häufige Reparaturen. — Auf das vom Börsen-Comité früher ausgesprochene Verlangen, dass ihm resp. der Kaufmannschaft an den Hafenbassins Plätze zum Bau von Speichern überlassen würden, zurückkommend, bemerkte Herr v. Götte, dass die Bahnverwaltung sich nicht eher hiezu äussern könne, als bis der Börsen-Comité erklärt habe, wo und wieviel Terrain er verlange und wie viele und welcher Art Speicher er anlegen wolle. — Herr O. v. Sengbusch erwiderte darauf, dass der Börsen-Comité diese Auskünfte von der Bahnverwaltung erwarten müsse, da er an und für sich kein Bedürfniss nach eigenen Speichern habe, die immer eine wenig rentabele Anlage bildeten. Der Börsen-Comité müsse nur dafür sorgen, dass die Kaufmannschaft genügend Speicherräume zur Verfügung habe, um

Speichermangel, Preissteigerungen und anderen Kalamitäten zu entgehen. Baue die Bahnverwaltung selbst genügend Speicher, so könne der Börsen-Comité auf eigene verzichten, sonst aber sei er bereit, der Regierung in dieser Beziehung zu Hilfe zu kommen. — Herr Friesendorff fügte noch hinzu, dass leider in dem vorliegenden Plane die Zahl und Lage der Bahnschuppen am Ufer selbst nicht angegeben wäre und dass, bevor solches geschehen, der Börsen-Comité nicht bestimmen könne, wieviel Terrain er für die von ihm, erforderlichen Falls, zu erbauenden Speicher nöthig haben werde. Er müsse auch noch darauf aufmerksam machen, dass die Art und Weise, wie der Getreidehandel in Riga betrieben werde, d. h. wohl zur Hälfte kommissionsweise, durchaus die Anlage von Eisenbahnschuppen am Ufer erfordere. Das Stadthaupt Herr Kerkovius meinte, der günstigste Platz zum Erbauen von Schuppen, wie Speichern, sei doch wohl der der Stadt zunächst belegene Andreasholm, worauf Herr Friesendorff bemerkte, dass dann jedenfalls ein grösserer Theil des Andreashafens werde zugeschüttet werden müssen, als heute angenommen worden, da sonst wohl die Schienengeleise, auf welchen die Waaren auf den Holm gelangen und die leeren Wagen zurückgeschafft werden müssten, nicht genügend würden entwickelt werden können. Herr Götte bestätigte diese Bemerkungen und fügte noch hinzu, dass, nach dem vorliegenden Projecte, Züge mit mehr als 15 Wagen allerdings auf den Andreasholm nicht würden befördert werden können. Herr Kerkovius meinte, solchen Falls werde es sich wohl ermöglichen lassen, auch einen grösseren Theil des Andreashafens — bis auf 50 Faden — zuzuschütten. — Auf mehrfache Anfragen bestätigten die Herren Daragan und von Götte, dass die Arbeiten zur Anlage der Central-Güterstation mit dem Ausbau der Hafenanlagen beginnen sollten, da anders die Station Riga I nicht entlastet werden könne, diese aber den Localverkehr noch sehr wohl werde bewältigen können.

Das officielle Protocoll dieser Konferenz wurde dem Börsen-Comité am 26. Februar sub Nr. 1733 übersandt.

Beim Schreiben vom 7. Februar sub Nr. 1518 übersandte die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn dem Börsen-Comité die in Aussicht gestellte Skizze der Uferstation und bat dabei um eine Mittheilung darüber, welche Arbeiten und in welchem Umfange der Börsen-Comité zu übernehmen für möglich erachte.

Auf Grund einer eingehenden Ausarbeitung des Herrn Hafen-Ingenieurs Pabst antwortete der Börsen-Comité hierauf am 14. Februar sub Nr. 124 folgendermassen:

„Nach Kenntnissnahme des dem Börsen-Comité beim Schreiben vom 7. Februar Nr. 1518 zugesandten Projects für die neuen Hafenanlagen hat derselbe für nöthig befunden, folgende Bitten und Bemerkungen Ew. Excellenz vorzulegen:

Um den Andreasholm besser für Eisenbahnzüge zugänglich zu machen, als dies auf dem jetzt bestehenden, sehr stark gekrümmten Geleise möglich ist, soll ein Theil des Andreashafens zugeschüttet werden. In der Project-Skizze ist jedoch nicht bezeichnet, wie viel zugeschüttet werden soll, indem die Breite des nachbleibenden Hafens mit 50 bis 60 Faden angegeben wird. Der Rigaer Börsen-Comité erlaubt sich nun, Ew. Excellenz ganz ergebenst zu ersuchen, die Grenze des Hafens, auch wenn derselbe bis auf 40 Faden eingegrenzt werden sollte, dem Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung entsprechend, möglichst bald festzusetzen, damit die Zuschüttung noch in diesem Jahre erfolgen und der Andreasholm noch vor dem Herbste eine bessere Eisenbahnverbindung erhalten könne, da er allein die Möglichkeit bietet, einen Theil der im Herbst voraussichtlich nach Riga kommenden Getreidemassen direct bis an das Dünaufer zu bringen.

Aus demselben Grunde bittet der Börsen-Comité Ew. Excellenz, möglichst bald eine Feststellung der neuen Düna-Uferlinie unterhalb vom Elevator durch die Rigasche Hafenbau-Verwaltung veranlassen zu wollen, da man annehmen kann, dass die neue Uferbefestigung vor dem unteren Theile des Andreasholms, bei rechtzeitiger Inangriffnahme der Bauten, bis zum Herbst so weit ausführbar ist, um dort Schiffe anlegen und von der Eisenbahn aus beladen zu können.

Aus der Project-Skizze hat der Börsen-Comité ersehen, dass die Verbindung zwischen dem neuen Güterbahnhof auf der Weide und der Export-Station am Dünaufer nur durch das bestehende Elevator-Geleise angenommen ist, während in den früheren, dem Börsen-Comité vorgelegten Projecten ein doppeltes Geleise eingezeichnet war. Bei dem zu erwartenden grossen Verkehr hegt der Börsen-Comité die Befürchtung, dass dieses eine Geleise nicht ausreichen wird.

In Folge der Frage, welche Arbeiten und in welchem Umfange der Börsen-Comité für die Hafenanlagen zu übernehmen für möglich findet, erlaubt er sich darauf hinzuweisen, dass er seine Betheiligung durch Baggerarbeiten im Schreiben vom 31. October 1897 sub № 943 bereits zugesichert hat. Nach diesem Schreiben übernimmt er die Ausbaggerung der 3 Hafenbassins — und zwar eins nach dem anderen — und die Herstellung der Zugänge zu diesen Bassins durch Fortnahme der vor den neuen Hafenanlagen in der Düna liegenden Sandbänke. Den Baggerarbeiten in den Bassins muss aber vorausgehen 1) die Entfernung der quer durch dieselben gehenden verankerten Spundwand, 2) die Abgrabung der in den Bassins über Wasser liegenden Bodenmassen und 3) die Ausführung der neuen Uferbefestigung in den Bassins und vor dem unteren Ende des Andreasholms, soweit dieselbe unter Wasser liegt, welche Arbeiten der Börsen-Comité nicht übernimmt. In Folge der letzten Verhandlungen auf der Sitzung vom 31. Januar 1898

hat der Börsen-Comité beschlossen, um die Ausführung der Hafenanlagen zu beschleunigen und zu erleichtern, auch noch Baggerboden für die Anschüttungsarbeiten zu liefern. Zu diesem Zwecke stehen ihm bis 20 Baggerprähme à 6 Cubik-Faden zu Gebote. Die Ablieferung wird bis zum Ufer erfolgen können, sobald die für das Anlegen der Prähme nöthige Uferwand an den Bassins und die nöthige Tiefe vor derselben hergestellt sein wird. Damit die Arbeiten der Bagger durch Mangel an Prähmen nicht gestört werden, ist jeder Prahm innerhalb 6 Stunden, nachdem er an's Ufer gebracht worden, zu entleeren und hat der Unternehmer eine Pön von 1 Rbl. für jede Ueberstunde pro Prahm dem Börsen-Comité zu zahlen. Unter diesen Bedingungen hat der Börsen-Comité zuletzt der Stadtverwaltung Baggerboden für die Erhöhung des Andreasholms geliefert.

Der Börsen-Comité hat ferner in Aussicht genommen, die Anschüttungsarbeiten eventuell durch Anschaffung eines Schwemm-Apparats (refouleur) zu unterstützen. Durch denselben kann der im Bassin gehobene Boden mit Wasser gemischt, bis auf das Ufer, vom Bagger aus, durch Pumpen gepresst werden. Ehe der Börsen-Comité an die Anschaffung eines solchen Apparats geht, bedarf er aber einer Zustimmung der Eisenbahnverwaltung, dass der Boden, der im Bassin nicht nur aus Sand, sondern auch aus weichem Schlick und Schlamm besteht, auch zur Anschüttung verwandt werden darf und dass die Anschwemmung des Bodens für Rechnung der Eisenbahnverwaltung erfolgt. Die Eisenbahnverwaltung wird es auch auf sich nehmen müssen, auf dem Lande die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, dass der mit sehr vielem Wasser gemischte Boden nicht wieder in die Bassins zurückfliesst, sondern in der gehörigen Weise eingedämmt wird.

Unter der Voraussetzung, dass dem Börsen-Comité auf den neuen Hafenanlagen nach Fertigstellung derselben unentgeltlich Plätze zum Bau von Speichern und Schuppen angewiesen werden, ist derselbe bereit, der Eisenbahnverwaltung denselben Beitrag von 75 Kop. pro Cubik-Faden für das Entleeren der Baggerprähme zu zahlen, welche er der Stadt für die beim Andreasholm entleerten Prähme bewilligt hat. Ebenso beabsichtigt er unter dieser Voraussetzung die Hälfte der Kosten für das Anschwemmen des Bodens auf sich zu nehmen, während die andere Hälfte die Eisenbahnverwaltung dem Börsen-Comité zu vergüten hätte.

Schliesslich erlaubt sich der Börsen-Comité noch die Aufmerksamkeit Ew. Excellenz auf die Entfernung der projectirten Ambaren vom Ufer zu lenken. Die ganze Anlage der Exportstation am Dünaufer soll mit dazu dienen, die sogen. Platzkosten möglichst zu reduciren; bei der angenommenen grossen Entfernung von 105 Fuss werden aber nicht unerhebliche Kosten bestehen bleiben. Als im Rigaschen Handelsamt im Februar 1896 unter Zuziehung von Delegirten des Börsen-Comités über

die Bebauung des Andreasholms berathen wurde, sprachen sich die Vertreter der Handelsinteressen dafür aus, dass an der Wasserseite von den Speichern nur ein Geleise zu legen sei und die Entfernung der Speicher vom Ufer nicht grösser als 28 Fuss zu machen sei. Bei allen neuen Hafenanlagen strebt man darnach, den Uferstreifen zwischen Speicher resp. Schuppen und dem Schiff möglichst gering zu machen, um das Beladen der Schiffe zu beschleunigen und zu verbilligen. In Hamburg z. B. liegt vor den neuen Schuppen eine Fahrstrasse von nicht mehr als ca. 35 Fuss Breite mit 2 Geleisen und von ca. 26 Fuss Breite, wenn 1 Geleise angeordnet ist. In die Fahrstrasse sind die Geleise so verlegt, dass die Fuhren überall bequem über dieselben fahren können. Die zumeist benutzten Geleise liegen an der Landseite der Schuppen, die Geleise auf der Wasserseite werden nur selten benutzt. Bei einer solchen Stellung der Speicher resp. Schuppen hat man auch die Möglichkeit, sei es gleich oder später, Portalkrahne vor denselben aufzustellen und die Beladung der Schiffe dadurch wesentlich zu beschleunigen.

Der Rigaer Börsen-Comité erlaubt sich Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, diese Frage betr. die Entfernung der Speicher am Ufer, sowie die, ob nicht Speicher und Schuppen am Ufer erforderlich seien, eingehend prüfen zu lassen, damit das Beladen der Schiffe möglichst billig und schnell ausgeführt werden könne.

Was den auf der Sitzung vom 31. Januar 1898 ausgesprochenen Wunsch Ew. Excellenz um Designirung von Vertretern des Börsen-Comités zu mündlichen Erörterungen verschiedener Detailfragen anbetrifft, so hat der Börsen-Comité hierzu designirt den Hafenbau-Ingenieur Herrn Pabst und den Geschäftsführer der Eisenbahnabtheilung Herrn Friesendorff."

Zum Leiter der Arbeiten war seitens des Chefs der Riga-Oreler Bahn der Ingenieur N. A. Okulow ernannt worden, der auch alsbald zum Hafenbau-Ingenieur Pabst in directe Beziehungen trat.

Bezüglich des weiteren Fortganges der Angelegenheit in den Central-Institutionen des Bautenministeriums erfuhr der Börsen-Comité durch seinen St. Petersburger Vertreter, dass auf der Sitzung der Verwaltung der Krons-Eisenbahnen am 12. März beschlossen worden war:

1) im laufenden Jahre zur Ausführung folgender Arbeiten zu schreiten:

a. zur Legung von 3 bis 4 Geleisen in einer Gesammtlänge von 6 Werst auf der Uferstation neben dem bestehenden Elevatorgeleise, sowie zur Herstellung des für diese Geleise erforderlichen Bahndammes;

b. zur Legung von temporären Geleisen längs der Mühlgraben- und Elevatorbahn zur Ausführung der Erdarbeiten auf der Ufer- und Stadt- (Weiden-) Station;

c. zur Legung von ca. 5 Werst Geleisen auf der Stadt- (Weiden-) Station, sowie zur Herstellung des hierfür erforderlichen Bahndammes;

d. für den Fall, dass es nach dem Fortgange der Arbeiten sich als erforderlich erweisen sollte, — zur Herstellung eines temporären Verbindungsgeleises von ca. 2 Werst Länge zwischen der Riga-Oreler Bahn und der Mühlgraben-Bahn zum Transporte von Erde.

2) Dem Chef der Bahn aufzutragen:

a. unverzüglich diejenigen Grundstücke zum Bau der Ufer- und der Weidenstation einzunehmen, über deren unentgeltliche Abtretung mit der Rigaschen Stadtverwaltung bereits ein Uebereinkommen erfolgt ist;

b. unverzüglich der Bahnverwaltung bekannte Unternehmer zur Einreichung von Offerten für die in diesem Jahre auszuführenden Erdarbeiten, wie auch für das Legen der Geleise aufzufordern;

c. die Ergebnisse des Aufrufs von Unternehmern mit dem Gutachten der Session der Bahnverwaltung der Kronsverwaltung vorzustellen;

d. gleichzeitig hiermit für alle in diesem Jahre auszuführenden Arbeiten einen genauen Kostenanschlag vorzustellen und

e. bei Vorstellung des Kostenanschlags auch Erwägungen über die Nebenkosten bei Ausführung der Arbeiten d. h. über den Preis der Pachtung von Erd- und Ballastgruben, über die Transportkosten u. s. w. vorzustellen.

3) Die Genehmigung des Wegebauministers zu Verhandlungen mit dem Finanzminister wegen Bildung einer besonderen Kommission von Vertretern der interessirten Ministerien und des Börsen-Comités zu erbitten, um endgültig die Frage des Umfangs und des Modus der Ausführung der Arbeiten zur Anlage von Häfen und Uferkais bei der Uferstation, die Frage des Termins für die Ausführung dieser Arbeiten und über den Betrag der pecuniären Betheiligung des Börsen-Comités an diesen Ausgaben zu entscheiden.

Als jedoch abermals geraume Zeit verging, ohne dass irgend etwas über eine bevorstehende Ausführung des Punkts 3 dieser Beschlüsse, die bereits am 16. März vom Herrn Wegebauminister bestätigt worden waren, verlautet wäre und ausserdem zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangte, dass überhaupt für alle, im Laufe des Jahres auszuführenden Arbeiten nur eine verhältnissmässig ganz geringe Summe ausgeworfen worden, dass ferner die Moskau-Rybinsk-Windauer Eisenbahn-Gesellschaft plane, die Moskau-Stockmannshofer Bahn direct, mit Umgehung von Riga, nach Windau zu führen und Riga somit eine neue übermächtige Konkurrenz drohe, beschloss der Börsen-Comité, Gesuche um Beschleunigung des Baues der Central-Güterstation durch

eine besondere Deputation, bestehend aus den Herren Präses O. von Sengbusch, Vice-Consul N. Fenger und Secretär M. von Reibnitz, den Herren Ministern der Finanzen und der Wegebauten überreichen zu lassen. Während der Wegebauminister abwesend war und auch dessen Gehilfe die Deputation nicht empfangen konnte, wurde sie vom Herrn Finanzminister am Pfingstsonntage, den 24. Mai 1898, sehr wohlwollend und unter Zusicherung seiner Unterstützung empfangen. Dabei überreichte die Deputation ein Gesuch nachfolgenden Inhalts:

„Während Ihres vorigjährigen Aufenthalts in Riga geruhten Ew. Hohe Excellenz, nach einem Vortrage des Chefs der Riga-Oreler Bahn über den projectirten Bau der Central-Güterstation in Riga, auch Ihre Erwägungen zu dieser Frage auszusprechen. Diese, sehr werthvolle und gewichtige Fingerzeige enthaltenden Erwägungen bezogen sich u. A. auch auf die Wichtigkeit, den Bau der Güterstation am Flussufer zu beginnen und vermochten den Börsen-Comité einigermassen mit dem vom Ingenieurconseil, entgegen der Ansicht und den Wünschen des Börsen-Comités, angenommenen Projecte zu versöhnen. Bis zum Beginn dieses Jahres jedoch war fast nichts geschehen und für das laufende Jahr sind auch nur ziemlich unbedeutende Arbeiten in Aussicht genommen, für die Hafenstation und die zu derselben gehörigen Hafenanlagen sind noch nicht einmal die Detailpläne fertiggestellt.

Andererseits nähert sich die Tuckum-Windauer Bahn ihrer Vollendung, der Ausbau des Windauer Hafens steht bevor nnd in nächster Zeit soll der Bau der Bahn Kreutzburg-Tuckum in Angriff genommen werden. Demungeachtet hat das einzige Mittel, dieser übermässigen Koncurrenz zu begegnen, — die Erhöhung der Aufnahmefähigkeit der Rigaschen Eisenbahnstationen und die Verbesserung und Verbilligung der Uebergabe der Güter von der Eisenbahn auf das Schiff — bisher nicht die gebührende Berücksichtigung gefunden. Seinerseits hat der Börsen-Comité alles von ihm Abhängige zur Förderung des Baues der Central-Güterstation gethan; bereits im vergangenen Jahre hat er mit der Herstellung des Fahrwassers zur neuen Uferstation begonnen und seine Baggermittel sehr wesentlich verstärkt. Aber auch seine weitere Thätigkeit in dieser Richtung wird in Folge des langsamen Fortgangs der Arbeiten und wegen Fehlens der Detailpläne gelähmt.

Auf Grund alles Obigen erlaubt sich der Börsen-Comité Ew. Hohe Excellenz ganz ergebenst zu bitten, auch jetzt wieder Ihr so oft bewährtes Interesse für die Bedürfnisse und Nöthe des Rigaschen Handels an den Tag zu legen und dem Rigaschen Handel Ihre einflussreiche Unterstützung dahin zu gewähren, dass baldmöglichst die noch nicht entschiedenen Fragen, die den Fortgang der Arbeiten an der Central-Güterstation hindern, entschieden werden.“

Aehnlich lautete das an den Wegebauminister gerichtete Gesuch.

Endlich am 30. Juni sub Nr. 26829 erfolgte von der Verwaltung der Kronsbahnen die Mittheilung von der Niedersetzung der besonderen Commission, unter dem Vorsitze des Präses dieser Verwaltung wirkl. Staatsrath Mjassojedow-Iwanow, zur endgültigen Entscheidung der Fragen des Baus eines Exporthafens bei der Central-Güterstation, des Umfangs und Ausführungsmodus dieses Projects, des Termins der Ausführung, sowie der pecuniären Betheiligung der Rigaer Stadtverwaltung und des Rigaer Börsen-Comités. Zu Delegirten des Börsen-Comités wurden der Vice-Präses Aeltermann H. Stieda, der Geschäftsführer der Eisenbahnabtheilung J. Friesendorff und an Stelle des schwer erkrankten Hafenbau-Ingenieurs Pabst, Ingenieur Fleischer erwählt. Doch erst am 9. September trat die Commission in St. Petersburg, nicht, wie ursprünglich auf Bitten des Börsen-Comités in Aussicht genommen war, in Riga, zusammen. In einer besonderen Sitzung des Börsen-Comités wurden den genannten Delegirten genauere Instructionen zu den von ihnen vorgelegten Fragen über ihre Stellungnahme auf der Conferenz gegeben, und zwar in folgendem Sinne:

Zu Frage I: „Ist der Börsen-Comité damit einverstanden, für den Ausbau des Exporthafens, ausser den schon durch schriftliche Zusage übernommenen Baggerarbeiten, noch weiteren Zuschuss zu bewilligen", wurde einstimmig bejaht. Herr Vice-Consul Fenger bemerkte zu dieser Frage, dass die Delegirten in der Sitzung darauf hinweisen sollten, wie die Regierung zum Ausbau anderer Häfen, bspw. Libaus und Windaus, keinerlei Zuschuss von der dortigen Kaufmannschaft gefordert habe, wie sie ihn von der Rigaschen Kaufmannschaft fordere, ohne Berücksichtigung dessen, dass letztere viel höhere Steuern zahle, als vorgenannte Städte.

Auf die Frage II: „Knüpft der Börsen-Comité an die Bewilligung eines Zuschusses irgend welche Bedingungen", und namentlich:

a. „Verlangt der Börsen-Comité die Zuschüttung des Andreashafens ganz oder theilweise", — wird beschlossen, auf eine Zuschüttung des Andreashafens soweit zu bestehen, als sie von den Ingenieuren der Riga-Oreler Eisenbahn zu einem schnellen und unbehinderten Verkehr mit den auf dem Andreasholm zu errichtenden Anlagen für nöthig gehalten wird und wie sie der Comité schon in seinem Schreiben vom 14. Februar c. Nr. 124 erbeten hat.

b. „Besteht der Börsen-Comité auf die Verlegung des 1. Fingerhafens um ca. 140 Faden aufwärts, wie im Kokowzewschen Projecte vorgesehen", — wird beschlossen, nicht darauf zu bestehen.

c. „Will der Börsen-Comité als Aequivalent für den Bau oder für die Zahlung irgend welches Land und zu welchem Zwecke", — wird beschlossen, als Aequivalent für einen weiteren Zuschuss, sei es durch

Arbeitsleistung oder Zahlung, das Land des 2. Fingers zur freien Verfügung des Börsen-Comités zwecks Anlage von Schuppen oder Speichern nach seinem Ermessen zu verlangen.

d. „Wäre der $^1/_6$% Steuern zu erwähnen?“ wird beschlossen, derselben nicht Erwähnung zu thun.

Zur Frage III: „Will der Börsen-Comité den Ausbau des 2. Fingers selbst übernehmen, ganz oder theilweise, und dafür den Besitz des von ihm geschaffenen Landes beanspruchen“, wird, nachdem mitgetheilt worden, dass bei der Annahme von 721 Faden Uferlänge und 70,000 Cub.-Faden Anschüttungen, der Ausbau des 2. Fingers in runder Summe ca. 800,000 Rbl. kosten würde, beschlossen, wie auch vorstehend ad Frage 2 c., den ganzen Finger als Eigenthum des Börsen-Comités zu seiner freien Disposition zu beanspruchen, wobei noch die Bedingung zu stellen wäre, dass die Eisenbahn auf diesem 2. Finger unentgeltlich die nöthigen Schienen-Verbindungen herstelle. Ueber die voraussichtliche Höhe der Herstellungskosten des 2. Fingers glaubt der Börsen-Comité der Regierung auf ihre etwaige Anfrage nicht Antwort geben zu müssen, sondern nur zu erklären, dass er die Herstellung desselben mit Uferkai und Anschüttung zu übernehmen willens sei unter den vorstehend angegebenen Bedingungen.

Hierbei wird die Frage aufgeworfen, wie es mit der 145 Faden langen Theilstrecke bleiben soll, die zwischen dem Fusse des Andreasholms und des 2. Fingers liege, ob diese der Eisenbahn zu überlassen oder auch vom Börsen-Comité zu beanspruchen wäre. Nach längerer Debatte, in der darauf hingewiesen wird, dass die Eisenbahn doch wohl auch eines Platzes am Ufer zur Anlage von Schuppen bedürfe, da die Versender doch nicht gut gezwungen werden könnten, ihre Waaren nur an Speicher oder Schuppen zu adressiren, die der Stadt, dem Börsen-Comité oder Gesellschaften gehörten, und — nachdem der Vorschlag, diese 145 Faden Uferlänge vom Börsen-Comité mit Schuppen zu bebauen, letztere der Eisenbahn zur Verfügung zu stellen, wobei der Börsen-Comité aber Eigenthümer des Landes bleiben solle, — nicht für annehmbar erachtet wurde — wird beschlossen, die 145 Faden unter denselben Bedingungen, die für die Besitznahme des 2. Fingers vorgesehen sind, eventuell in Besitz zu nehmen, jedoch dieselben nicht zu beanspruchen.

Zur Frage IV: „Würde der Börsen-Comité eventuell auch den Erbau von Ladespeichern und deren Exploitation auf dem 2. Finger übernehmen oder einen Lagerspeicher bauen“, wird erklärt, dass der Börsen-Comité bedingungsweise, wenn sich das Bedürfniss darnach herausstelle, auch zum Bau von Ladespeichern bereit sein dürfte, indess nach seinem eigenen Ermessen — entweder selbst oder durch Bau-Gesellschaften.

Zur Frage V: „Welche Summen will der Börsen-Comité bewilligen", wird beschlossen, die Summe einer etwaigen Baarzahlung vorläufig auf 500,000 Rbl. festzustellen, jedoch immer bei der Bedingung, dass das auf dem 2. Finger belegene Land dem Börsen-Comité als Besitz übergeben werde. Jedenfalls könne der Regierung eine Baarzahlung von den Vertretern nicht definitiv zugesagt werden, sondern würde eine dahingehende Forderung einer nochmaligen Berathung des Börsen-Comités unterliegen. Aus diesem Grunde wurde auch ein Antrag, die Höhe des Zuschusses von der Schnelligkeit der Ausführung der Arbeiten durch die Eisenbahn abhängig zu machen, vorläufig nicht in Beachtung gezogen.

Die Frage VI: „Ob, falls die Eisenbahn den Bau des Fingers und der Speicheranlagen selbst übernehmen wolle, der Börsen-Comité einverstanden sei, Geld ohne Aequivalent zu bewilligen", wird verneint.

Auf die Frage, „ob auch dann, wenn der zuletzt berathene Fall eintrete, der Börsen-Comité den bedingungsweise in Aussicht gestellten Zuschuss an den Auskarrkosten des Baggerbodens mit 75 Kop. pro Cub.-Faden übernehmen wolle", wird beschlossen, eine derartige Antheilnahme an den Auskarrkosten zuzusagen.

Herr Drishaus beantragt, dass durchaus darauf zu bestehen sei, dass die Speicher und Schuppenanlagen nicht zu weit vom Ufer gestellt würden und wird beschlossen, die im Schreiben des Börsen-Comités sub Nr. 124 vom 14. Februar c. ausgesprochenen Wünsche zu wiederholen.

Ferner beantragt Herr Drishaus, bei Bewilligung von Baggerboden an die Stadt, zu verlangen, dass als Aequivalent für eine derartige Hilfeleistung des Börsen-Comités zu den Speicherbauten auf Kosten der Stadt gutgepflasterte Zufuhrstrassen angelegt würden.

Zum Schluss werden die Delegirten noch ersucht, sich dafür auszusprechen, dass die Verhandlungen über die Details der Ausführung, wie namentlich der Anlage der Schuppen etc. in Riga selbst stattfinden, da sich nur an Ort und Stelle eine sachgemässe Entscheidung dieser Frage treffen liesse.

Ein Antrag, die Delegirten zu ersuchen, vor der Konferenz dem Vertreter des Finanzministeriums, im Hinblick auf den seiner Zeit seitens des Herrn Finanzministers der Deputation ertheilten Rath, ihre Aufwartung zu machen, um diesem ihre Intentionen darzulegen und ihn um seine Unterstützung anzugehen, wurde nicht angenommen, sondern dem weiteren Ermessen der Delegirten überlassen.

Ueber den Verlauf der Konferenz stellten die Delegirten folgenden Bericht vor:

„Der Vorsitzende, wirkl. Staatsrath Mjassojedow-Jwanow, referirte in kurzen Worten über die bis hierzu gepflogenen Verhandlungen über

den Umbau des Rigaschen Eisenbahnknotenpunktes, wobei er betonte, dass, da nun die Tariffrage bezüglich der beiden zu erbauenden Güterstationen, dem Wunsche der Rigaschen Kaufmannschaft entsprechend, dahin geregelt sei, dass die Frachtsätze bis zur Weide und bis zum Ufer die gleichen sein werden, nunmehr auch daran gegangen werden müsse, die Hafenanlagen der Art einzurichten, dass sie eine möglichst schnelle Verschiffung der Exportwaaren sicherstellen.

Der Secretär verlas hierauf einen detaillirten Bericht speciell die Frage der Hafenanlagen betreffend, der mit dem vom Ingenieurconseil angenommenen Projecte, das dem Börsen-Comité bekannt ist, schloss.

Nunmehr verlas der Vorsitzende ein Schreiben des Rigaer Stadtamts, in welchem sich letzteres Namens der Stadt bereit erklärt, die Uferkais längs dem Andreasholm zu erbauen, bei Aufrechterhaltung aller der Bedingungen, die von der Stadt gestellt seien, als sie der Krone das ihr gehörige Land zur Anlage der Stationen kostenfrei zur Verfügung stellte. Unter diesen Bedingungen wird von der Stadt auch der volle, freie Besitz des Andreasholms beansprucht. Bezüglich der Anlage des Exporthafens wünscht Departementsdirector Andrejewsky, dass man das seiner Zeit von der Hafenbaucommission aufgestellte Project der Hafenanlage mit einem Bassin und bis zur Vogelinsel verlängerter gerader Uferlänge annehme. Da durch die Forderung der Stadt, ihr den Andreasholm zum freien Besitz zu überlassen, das zuerst von der Hafenbaucommission projectirte Bassin zwischen Andreasdamm und Andreasholm nicht mehr in Betracht komme, müsse man nunmehr mit der Anlage der geraden Kailinie vom stromabwärts gelegenen Endpunkte des I. Bassins beginnen. Die Vertreter der Stadt erklärten, dass sie, den Andreasholm für letztere beanspruchend, auf die Art des weiteren Ausbaues der Hafenanlagen stromabwärts vom I. Bassin kein Gewicht legen.

Die Delegirten des Börsen-Comités erklärten, sie müssten darum bitten, dass im Interesse des Rigaschen Handels die Hafenanlage nach dem Projecte der Fingerhäfen ausgeführt werde, da sich bei solcher Anlage, ihrer Ansicht nach, die schnellste Herstellung genügender Uferlängen ermöglichen lasse.

Der Chef der Riga-Oreler Eisenbahn berichtet über den Fortgang der Arbeiten zum Erbau der Waarenstationen. Ein Project für die Station auf der Weide sei bereits ausgearbeitet und auch mit den Anschüttungsarbeiten auf der Weide sei begonnen worden, während es ihm noch nicht möglich gewesen sei, die Arbeiten am Ufer in Angriff zu nehmen, da für die dort zu erbauende Station eben noch kein Project der Hafenanlagen selbst vorliege. Er könne nur feststellen, dass bei der Annahme, dass 60% der in Riga eintreffenden Waaren exportirt würden und deshalb gleich an's Ufer gestellt werden müssten, eine

Uferlänge von 1100 laufenden Faden vorhanden sein müsse, um die Ausladung der Waaren nicht aufzuhalten und den Verkehr nicht zu stören. Um feststellen zu können, wo die erforderlichen Uferlängen geschaffen werden müssten, werden die Vertreter der Stadt ersucht, sich darüber zu äussern, in welcher Art und Weise die Stadt den Andreasholm mit Speicher- resp. Schuppenanlagen versehen wolle und ob solche zur öffentlichen Benutzung stehen würden auch für durchgehende Exportwaaren. Eine Antwort auf diese Frage zu geben, halten sich die Vertreter der Stadt nicht für berechtigt und wiederholen nur, dass die Stadt, sich das volle Besitz- und Dispositionsrecht über den Andreasholm vorbehaltend, den letzteren mit Uferkais umgeben wolle, wodurch ca. 560 bis jetzt nicht vorhandene Faden Kailängen geschaffen werden würden.

Nach Angaben des wirkl. Staatsraths Lissowski werden in Libau auf dem städtischen Kai jährlich ca. 25,000 Pud Waaren pro laufenden Faden Uferlänge exportirt. Wenn man diese Annahme für den Andreasholm gelten lasse, so können über denselben $560 \times 25{,}000 = 14{,}000{,}000$ Pud exportirt werden. Für die neu zu errichtenden Uferanlagen, welche ja voraussichtlich mit modernen mechanischen Ladevorrichtungen versehen sein sollen, könne man ca. 50,000 Pud pro laufenden Faden rechnen, so dass diese neu herzustellende Uferlänge, welche von dem ganzen zu erwartenden Export von ca. 40,000,000 Pud 26 Millionen befördern müsse, mit ca. 500 Faden zu bemessen sei. — Um diese noch erforderlichen 500 Faden Kailänge zu schaffen, wäre die Herstellung des 1. Bassins und der Ufer des 1. Fingers bis zu dem projectirten, stromabwärts liegenden Endpunkte seiner am Flusse befindlichen Seite vorzunehmen. Der Vorsitzende glaubt, dass auch die Anlage dieser 500 Faden zu viel sein dürfte, wenn man in's Auge fasse, dass doch ein grösseres, als vorangenommenes Waarenquantum über den Andreasholm exportirt werden dürfte, und sei ja wohl auch bei Berechnung des voraussichtlich via Riga zu erwartenden Exports nicht zu vergessen, dass Windau gewiss einen Theil der Waaren von Riga abziehen werde.

Der Vertreter des Kriegsministeriums, Generalmajor Schuljatschenko, warnte davor, die Uferlängen zu ängstlich zu bemessen; bei dem stetigen Wachsen des gesammten russischen Exportverkehrs würden in wenigen Jahren nicht allein die Rigaer, sondern auch die Windauer Anlagen sich als zu klein erweisen.

Die Delegirten des Börsen-Comités weisen darauf hin, dass, da es ja garnicht bekannt sei, was die Stadt mit dem Andreasholm beabsichtige, namentlich auch nicht, welche Zahlungen die Exportwaaren zu tragen haben würden, falls sie die Speicherbauten auf dem Andreasholm benutzen wollten und dass, sollten diese Zahlungen vielleicht höher sein, als die von der Eisenbahn zu erhebenden, gewiss den Schuppen und Speichern

der letzteren der Vorzug gegeben werden werde und dann die Exportwaaren, die aus Concurrenzrücksichten jede Vertheuerung zu vermeiden hätten, nicht auf den Andreasholm gehen würden. In solchem (nicht unmöglichen) Falle würde aber eine Anlage von nur 500 Faden Uferlänge, abgerechnet den Andreasholm, nicht genügen, und baten die Delegirten des Börsen-Comités daher um den Ausbau des ganzen 1. Fingers, d. h. die Schaffung von Uferlängen auch auf beiden Seiten des Fingers. Ihren Antrag bitten sie zu Protokoll zu nehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt für die Benutzung ihrer auf dem Andreasholm zu errichtenden, der öffentlichen Benutzung zur Verfügung gestellten Speicher jedenfalls keine höheren, als die allgemein geltenden Gebühren für Anfuhr etc. werde berechnen können.

Uebergehend zur Frage, welchen Typus von Uferanlagen die Stadt am Andreasholm herzustellen beabsichtige, erklären die Vertreter der Stadt, sich hierüber nicht äussern zu können, da diese Frage im Stadtamt noch nicht habe berathen werden können, weil ja kein definitiver Plan für die Hafenanlagen vorliege, und ohne solchen auch kein Kostenanschlag herzustellen sei.

Der Vorsitzende hob hervor, dass jedenfalls darauf zu achten sei, dass der Typus der Uferanlagen, welche für die öffentliche Nutzung freigegeben werden sollen, sowohl bei den staatlichen, als auch bei den städtischen Anlagen der gleiche sein müsse. Alsdann betonte er, dass der Umbau der Passagierstation Riga I zu einem Centralbahnhof nicht eher in Angriff genommen werden könne, als bis sowohl die Weidenstation, wie auch die Uferstation mit den Hafenanlagen fertiggestellt und dem Verkehr übergeben seien; in Folge dessen müsse er darauf hinweisen, dass sowohl der Bau der Stationen, als auch der Hafenanlagen so zu leiten sei, dass beide möglichst gleichzeitig fertig würden.

Die Anfertigung eines definitiven Plans der Hafenanlagen bis zu dem in Aussicht genommenen Endpunkt des 1. Fingers an seiner Flussseite übernimmt die Hafenbaucommission, wobei die Frage, ob von dem vorbezeichneten Punkte späterhin ein 2. Bassin anzulegen oder die Uferlinie stromabwärts fortlaufend weiterzuführen sein werde, vorläufig offen gelassen werden solle.

Auf die Bitte der Delegirten des Börsen-Comités, die Anfertigung der detaillirten Pläne bezüglich der Anlage der Speichergeleise etc. in Riga stattfinden zu lassen, antwortet der Vorsitzende, dass die Ausführung dieser Arbeit in St. Petersburg durchaus wünschenswerth sei, dass er jedoch gern bereit sei, Vertreter des Börsen-Comités zu solchen Arbeiten hinzuzuziehen, falls es der Börsen-Comité wünschen sollte.

Nunmehr stellt der Vorsitzende die Frage, ob der Rigaer Börsen-Comité bereit sei, ausser den Baggerarbeiten, deren Ausführung er schon

zugesagt habe, noch weitere Hilfeleistung beim Ausbau des Exporthafens zu gewähren und welche namentlich.

Hier bittet der wirkl. Staatsrath Lissowski um Beantwortung der Frage, ob die dem Börsen-Comité zur Verfügung stehenden Baggerapparate auch ausreichend seien, um die für den Exporthafen in Aussicht genommenen Baggerarbeiten zu leisten, da dieselben, seiner Ansicht nach, mit den Vertiefungsarbeiten im Fahrwasser genügend in Anspruch genommen seien. Hierauf wird ihm erwidert, dass der Börsen-Comité bereits einen neuen Bagger mit einer Leistung von ca. 30,000 Cub.-Fad. jährlich, nebst den erforderlichen Prähmen angeschafft habe, ausserdem werde der Hopperbagger, welcher bisher die Barre im Seegatt zu vertiefen hatte, durch den demnächst in Riga eintreffenden, der Krone gehörigen Seebagger soweit entlastet werden, dass er gleichfalls zu den Vertiefungsarbeiten im Fluss herangezogen werden könne. Zum Schluss sei noch darauf hingewiesen, dass ein Theil der erforderlichen Arbeiten, z. B. die Herstellung der Einfahrt zum künftigen 1. Bassin nahezu vollendet sei, so dass der Börsen-Comité mit dem verstärkten Baggerapparat jedenfalls allen Anforderungen werde genügen können.

Hierauf ergreift der Chef der Rigaschen Hafenbauten wirkl. Staatsrath Konstantinow, das Wort und führt in längerer Rede aus, dass es, seiner Meinung nach, zum Wenigsten fraglich sei, ob der Rigaer Börsen-Comité, der die Baggerarbeiten zur Vertiefung und Instandhaltung des Rigaschen Hafens aus von ihm erhobenen Steuern bestreite, auch berechtigt sei, aus diesen Steuern, deren er 3 verschiedene erhebe, auch die Arbeiten für die neuen Hafenanlagen auszuführen. In seiner Rede betont Herr Konstantinow besonders den Allerhöchst bestätigten Zweck dieser Steuern und weist auch darauf hin, dass der Finanzminister, wie es auch im Rechenschaftsbericht des Rigaer Börsen-Comités angeführt sei, bei seiner vorigjährigen Anwesenheit in Riga sich dahin geäussert habe, dass es wünschenswerth wäre, den schon veralteten Besteuerungsmodus, der in Riga bestehe, den in anderen Häfen geltenden Steuerusancen anzupassen, da letztere bessere Resultate ergäben, wie bspw. die Steuern im St. Petersburger Hafen bei annähernd gleichem Import und Export pro 1897 eine Einnahme von ca. 1,000,000 Rbl. ergeben haben, während für Riga nur eine Einnahme von 427,000 Rbl. erzielt worden sei.

Andere Vertreter in der Conferenz, namentlich die des Finanzministeriums und der Reichscontrole, sprachen sich dafür aus, dass eine Bestätigung der Regierung herbeizuführen sei, die dem Rigaer Börsen-Comité gestatte, die Baggerarbeiten auch aus den Mitteln, die durch die Steuern geschaffen werden, zu bestreiten und glauben, dass ein derartiges Zugeständniss der Regierung zu erlangen sein dürfte.

Der Vorsitzende bittet die Delegirten des Börsen-Comités, unter der Annahme, dass es dem Comité gestattet werden würde, die Kosten der Baggerarbeiten bei der Anlage des Exporthafens aus Steuereingängen zu bestreiten, um ihre Aeusserung darüber, ob und welche Antheilnahme der Börsen-Comité, ausser den Baggerarbeiten, noch für den Ausbau des Exporthafens bewilligen wolle.

Die Delegirten des Börsen-Comités erklären, dass der Rigaer Börsen-Comité bereit sei, den 1. Finger vollständig auszubauen, wenn ihm das, solcher Art von ihm geschaffene Land zur freien Verfügung zwecks Anlage von Speichern, wie sie für die Handelsbedürfnisse Rigas erforderlich sind, überlassen wird.

Der Vorsitzende spricht sich zu dieser Erklärung des Börsen-Comités dahin aus, dass ein derartiges Anerbieten absolut nicht angenommen werden könne. Die Regierung wolle ja eben durch Anlage der besonderen Exportstation für eine unbehinderte, schnelle Verladung der Exportwaaren auf die Schiffe sorgen, dazu brauche sie Uferlängen, die zur allgemeinen Benutzung der Waareninhaber bleiben müssten.

Auf eine Bemerkung des Vertreters des Finanzministeriums Dreyer, dass die Forderung des Rigaer Börsen-Comités, bei Hilfeleistung auch ein Aequivalent zu erhalten, wohl darauf zurückzuführen sei, dass der Stadt der Andreasholm zur freien Verfügung überlassen worden ist, und auf die Anfrage eines anderen Vertreters, ob der Andreasholm nicht etwa expropriirt werden könne, erwidert der Vorsitzende, dass wenn die Regierung bedauerlicher Weise der Stadt den Andreasholm zur freien Verfügung überlassen habe, sie ein gleiches Versehen begehen würde, falls sie Uferplätze, die der allgemeinen Benutzung zur Verfügung stehen sollen, dem Börsen-Comité oder Privaten überlassen wollte. Eine Expropriation des Andreasholmes sei nicht angänglich, da die freie Disposition über denselben ja eine der Bedingungen sei, die die Regierung angenommen hat als Entgelt dafür, dass die Stadt ihr gehörende Plätze auf der Weide und dem Andreasdamm der Krone kostenfrei zur Anlage der Stationen bewilligt hat.

Der Vorsitzende äussert sich weiter dahin, dass er nicht wisse, ob dem Rigaer Börsen-Comité ausser den von ihm erhobenen Steuerbeträgen noch andere Mittel zur Verfügung ständen, aus denen er seine weitere Theilnahme an der Herstellung des Exporthafens entnehmen könne, er glaube aber, dass die Regierung wohl vom Rigaer Börsen-Comité erwarten dürfe, dass, sofern er nicht die ganze Summe der ihm gestatteten Steuererhebungen zu den vorgesehenen Zwecken verausgabt, er den verbleibenden Rest für den Ausbau des Exporthafens der Regierung zur Verfügung stelle.

Von mehreren der Regierungsvertreter in der Conferenz, namentlich von dem Vertreter der Reichscontrole, wird darauf hingewiesen, dass

ein Beschluss, die Steuerüberschüsse des Rigaer Börsen-Comités für den Ausbau des Exporthafens in Anspruch zu nehmen, wohl zur Zeit nicht definitiv gefasst werden könne und auch nicht dringend sei, da ja die detaillirten Pläne für die Anlage der Exportstation nebst Hafen und die bezüglichen Kostenanschläge noch nicht fertig seien, und auch noch nicht feststehe, ob der Rigaer Börsen-Comité die Kosten der Baggerarbeiten für die Exporthafenanlagen überhaupt werde aus Steuerbeträgen decken können. Es müsse daher die Beschlussfassung für diese letzte Frage vorläufig noch zurückgestellt werden, welcher Antrag auch angenommen wird.

Zum Schluss wird die Frage aufgeworfen, wer die Geleisanlagen auf dem Andreasholm zu verlegen habe, ob die Regierung oder die Stadt; der Vorsitzende äussert seine Ansicht dahin, dass solches wohl auf allgemein üblicher Grundlage derart zu geschehen habe, wie es im Allgemeinen bei Besitzern von Privatterrain, von privaten Speichern und dergleichen üblich sei.

Da keine weiteren Anträge gestellt wurden, schloss der Vorsitzende die Conferenz.

Das officielle Protocoll dieser Conferenz wurde dem Börsen-Comité beim Schreiben der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn vom 15. Oct. c. sub Nr. 275 zur Unterschrift übersandt, doch stimmte dasselbe in mehreren wichtigen Punkten so wenig mit der Auffassung der Delegirten überein, dass diese sich zur Einreichung folgenden Separatvotums veranlasst sahen.

„1) Bezüglich der Frage über Festsetzung der für den neuen Exporthafen der Stadt Riga erforderlichen Uferlängen, erklärte der Vertreter des Rigaer Börsen-Comités Herr Friesendorff: seiner Meinnng nach werden nicht 60% sondern gegen 80% aller in Riga per Bahn anlangenden Waaren an die Uferstation gelangen, daher stelle er den Antrag, dass nicht nur das erste Bassin, sondern auch der dasselbe südwärts abschliessende Damm-Finger von beiden Seiten ausgebaut werde und bat, diesen Antrag im Protocoll zu vermerken. Diese Verschreibung ist in dem Protocoll nicht erfolgt.

2) Gelegentlich der Uebertragung der Ausarbeitung von Projecten und Kostenanschlägen für die neuen Hafenanlagen an die Commission zum Bau von Handelshäfen, suchte der Vertreter des Börsen-Comités, Friesendorff, darum nach, dass diese Ausarbeitung in Riga geschehen solle; der Vorsitzende wies darauf hin, dass solches nicht geschehen könne und versprach, dass zu diesen Ausarbeitungen Vertreter des Börsen-Comités hinzugezogen würden. Ein Referat in diesem Sinne fehlt im Protocoll.

3) Die Frage über den Modus des Ausbaues des Andreasholms und über die Bebauung desselben konnte nicht zur Entscheidung gelangen,

da die Vertreter der Stadtverwaltung in Betreff dieser Angelegenheit keine Instructionen erhalten hatten. Die Frage aber, ob der Andreasholm als private Anlage mit allen Consequenzen zu betrachten sei, steht weder auf dem Programm, noch wurde sie der Versammlung zur Discussion vorgelegt.

4) Die vom wirkl. Staatsrath Konstantinow angeregte Frage über die Berechtigung des Börsen-Comités zur Ausführung genannter Baggerarbeiten wurde vom Ingenieur des Börsen-Comités O. Fleischer dahin beantwortet, dass die Ausführung von Baggerarbeiten, sowohl im Strom, als auch in den angrenzenden Häfen und Bassins, seit vielen Jahren mit Wissen der Hafenbauverwaltung und im Einverständniss mit derselben bewerkstelligt werde. Somit liege kein Grund vor, die Berechtigung des Rigaer Börsen-Comités zur Ausführung von Baggerarbeiten bei den neuen Hafenanlagen in Frage zu ziehen.

Zu der Frage, in wie weit sich der Börsen-Comité an der Herstellung der Uferbefestigungen und sonstigen Bauten betheiligen wolle, erklärte der Vertreter Herr Friesendorff, der Rigaer Börsen-Comité erbiete sich, den ersten Finger, d. i. den Damm, welcher das erste obere Bassin von dem benachbarten trenne, auf seine Kosten auszubauen, unter der Bedingung, dass das dadurch entstandene Land in seinen, des Börsen-Comités, Besitz übergehe. Auf dieses Anerbieten erfolgte eine so energische Ablehnung seitens des Vorsitzenden, dass die Vertreter des Börsen-Comités von einer eingehenden Erörterung Abstand nehmen mussten und keine Veranlassung fanden, auf eine Verhandlung darüber, aus welchen Quellen er die Kosten zum Ausbau des Dammes bestreiten wolle, einzugehen, da dieselbe nicht in den Rahmen der der Commission gestellten Aufgabe hinein gehörte. — Somit hatten die Vertreter des Börsen-Comités auch keine Veranlassung zu erklären, dass sie sich nicht für competent erachten, eine Betheiligung des Börsen-Comités an den Kosten zum Ausbau des Hafens in Erwägung zu ziehen, bevor ein Gesammtkostenanschlag für denselben vorliege und bevor festgestellt sei, bis zu welchem Betrage die Regierung eine Betheiligung des Börsen-Comités an diesen Kosten für wünschenswerth halte. Die letzten Erwägungen wurden, unseres Wissens, von Seiten der Vertreter des Finanzministeriums und der Reichscontrolle verlautbart.

Die Vertreter des Börsen-Comités haben nicht erklärt, dass der Börsen-Comité den Besitz des Fingers auf gleicher Grundlage, wie die Stadt den Besitz des Andreasholms, beanspruchen wolle, d. i. zu seiner ausschliesslichen Benutzung, sondern hervorgehoben, dass der Börsen-Comité dort Speicheranlagen schaffen wolle, welche seiner Ansicht nach den hiesigen Handelsbedürfnissen entsprechen."

Die Beschlüsse dieser Conferenzen lauten folgendermassen:

„I. Für nothwendig und für die erste Zeit für hinreichend zu befinden, für den Exporthafen allgemeiner Nutzung einen Fingerhafen und einen Damm mit einer Uferlänge von 580 lauf. Faden zu errichten; von diesen sollen ca. 500 Faden für grosse Schiffe bestimmt sein, die übrigen 80 Faden, die auf die Abrundung und den schmalen Theil des Hafens entfallen, können für kleine Schiffe verbleiben.

II. Die Genehmigung des Wegebau-Ministers zu erbitten: zur Uebertragung der Anfertigung der Projecte und der Ausführung der Arbeiten am Fingerhafen, am Damm und an den im Punkt I bezeichneten Uferkais an die Commission zum Ausbau von Handelshäfen, sowie der Ausstattung des Damms mit Geleisen, Gebäuden und anderen Einrichtungen u. s. w. an die Verwaltung der Kronsbahnen nach einem Projecte, das von dieser Verwaltung im Einvernehmen mit der Kommission zum Ausbau von Handelshäfen anzufertigen ist.

III. Anzuerkennen, dass der Bau der Exportkais auf dem Andreasholme und die Ausstattung desselben mit Geleisen, Gebäuden und sonstigem Zubehör, gleichzeitig mit dem Bau des Hafens allgemeiner Nutzung, durch Anordnung und auf Kosten der Stadt Riga nach Projecten zu geschehen hat, die in der erforderlichen Ordnung bestätigt werden, wobei im Auge zu halten ist, dass die Fragen wegen Herstellung einer Verbindung der genannten Geleise mit den Geleisen der Uferstation und über die Bedingungen der Uebergabe von Wagen auf den Andreasholm besonders werden beprüft werden.

IV. Als wünschenswerth zu erachten, dass der Rigaer Börsen-Comité die Baggerarbeiten zum Ausbau des Exporthafens ausführt und sich an den übrigen Arbeiten zum Bau dieses Hafens pecuniär betheiligt; zu diesem Zwecke ist festzustellen, über welche Mittel der Börsen-Comité sowohl zur Ausführung der Baggerarbeiten, als auch zur Betheiligung an den Kosten der übrigen Arbeiten verfügt."

b. Verschiedene, mit der Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn stattgehabte Verhandlungen.

I. Sperrung der Station Riga I.

Am 18. Mai 1898 ging dem Börsen-Comité vom Eisenbahn-Departement folgendes Telegramm zu:

„Die Rigaer Eierempfänger nehmen im Verlaufe einiger Tage die Waare von der Station nicht ab, zum 15. Mai befanden sich auf der Station gegen 80 Waggons Eier, die vom 6. bis zum 14. eingetroffen waren, ausserdem blieben unausgeladen gegen 100 Waggons. Wegen Beseitigung der Versperrung der Station Riga und Störung des Austausches der Waggons bittet das Departement den Börsen-Comité um

seine Beihilfe zur schleunigsten Abnahme der Eiersendungen und um Benachrichtigung über das Veranlasste".

Dieses Telegramm wurde vom Börsen-Comité Herrn J. Friesendorff zur Verhandlung mit denjenigen Firmen, die Eier exportiren, und mit der Bahnverwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn übergeben, welcher am 21. Mai sub Nr. 97 dem Börsen-Comite berichtete, dass am 19. d. Mts. eine Besprechung der Angelegenheit mit den Firmen, die Eier exportiren, stattgefunden habe und auf derselben festgestellt worden sei, dass

1) die Eiersendungen nicht präcise nach den vom Ministerium mitgetheilten Lieferzeiten (dem Comité durch die Firma Helmsing & Grimm bekanntgegeben) einträfen, sondern, obgleich zu den Lauffristen schon Zuschläge zur Berechnung des Tages, an dem die Eier eintreffen sollten, gemacht würden, verspäteten, wodurch die Möglichkeit der sofortigen Verfrachtung fortfalle;
2) dass die Eisenbahn die Sendungen zu spät entladet, wodurch auch der Anschluss an den Dampfer versäumt werde und die Waare liegen bleibe und
3) dass die Station Riga durchaus über zu wenig Lagerräume verfüge.

Diese drei Gründe trügen namentlich dazu bei, dass die Eiersendungen von den Empfängern länger auf Lager belassen würden. Die Möglichkeit einer beschleunigten Abnahme der Eiertransporte durch die Empfänger könnte auch dadurch erzielt werden, dass die Eier nicht in die entfernter gelegenen Schuppen 5, 6, 7 und 8 gelagert würden, sondern in die Schuppen 2, 3 und 4, sodann dadurch, dass die obligatorische Auslieferung derselben zeitweilig schon von 6 Uhr Morgens an erfolge. Die Exporteure, namentlich die Vertreter der Firma Helmsing & Grimm, sowie Gustav Becker hätten sodann auch erklärt, dass sie bemüht sein würden, die für sie eintreffenden Eiersendungen möglichst an demselben Tage abzunehmen. Da, nach schriftlicher Mittheilung der Station, zum Morgen des 19. Mai cr. nur noch 138 Waggons Eier in den Schuppen lagerten und der Stationsvorsteher dem Vertreter der Firma Helmsing & Grimm erklärt hatte, dass nur noch ca. 25 Waggons Eier unausgeladen auf der Station Riga ständen, hätte die Versammlung die Anhäufung der Eiersendungen an den vorhergehenden Tagen nur als vorübergehende und nunmehr gehobene angesehen, und wäre der Meinung, dass sie theilweise auch dadurch entstanden sei, dass die Absender mit der Expedition ihrer Waare den 6. Mai abgewartet hätten.

Am gestrigen Tage begab ich mich zum Chef der Riga-Oreler Eisenbahn, theilte ihm von dem im Comité erhaltenen Telegramme des Eisenbahn-Departements mit, dessgleichen auch von den Gründen, auf welche die Eierexporteure die Nichtabnahme ihrer Waare zurückführen

und legte ihm die Anträge vor, die vielleicht eine schnellere Abnahme der Eiersendungen ermöglichen würden.

In einer Unterredung mit dem Chef der Riga-Oreler Bahn Ingenieur wirkl. Staatsrath Daragan hat dieser erklärt, dass er schon im April, als sich eine hiesige Firma bei ihm um die Einrichtung von beschleunigten Zügen bemüht hätte, darauf hingewiesen habe, dass man sich hiervon nicht zu viel versprechen dürfte, dass er jetzt nicht verstehe, warum die Exportfirmen diese Beschleunigung gewünscht hätten, ohne dessen gewiss zu sein, dass auch stets genügend häufige Dampferverbindungen da sein würden, die eine laufende Abfuhr der Sendungen von der Station ermöglichen, und warum denn die Exporteure nicht jetzt zeitweilig das Absenden der Eier inhibiren, resp. solche in Intervallen senden liessen. Den Umstand, dass die Eiersendungen erst zwei Tage nach Ankunft, ja noch später ausgeladen werden können, führte Herr Daragan darauf zurück, dass durch Nichtabnahme der Sendungen eben kein Raum in den Schuppen vorhanden sei. Auf die Bemerkung, dass die Bahn eben zu wenig Schuppen habe, wie ja auch der im vorigen Jahre abgebrannte Schuppen Nr. 9 noch nicht wieder neu erbaut sei, habe Herr Daragan erwidert, dass umgehend an den Bau eines Schuppens in der Nähe der rothen Ambaren (nahe vom Ziegelplatze) geschritten werden solle, dass jedoch die grossen, von der Station nicht abgenommenen Waarenmassen, darunter namentlich Getreide, Eier, Felle ihn veranlasst hätten, telegraphisch bei seiner vorgesetzten Behörde um die Ermächtigung zu bitten, für die Station Riga I die kostenfreie Lagerzeit auf einen Tag (anstatt 2 Tage) zu normiren und sodann das Lagergeld auf das Doppelte zu erhöhen. Die Oeffnung der Station zum Empfange der Eiersendungen um 6 Uhr Morgens, sowie, falls möglich, die Lagerung der Eier in einem der Schuppen 3 oder 4 stellte Herr Daragan in Aussicht."

Noch an demselben Tage, dem 21. Mai, erhielt der Börsen-Comité sub № 5112 ein Schreiben des Chefs der Riga Oreler-Eisenbahn, in welchem derselbe mittheilte, dass er vom Director des Eisenbahn-Departements folgendes Telegramm erhalten habe:

„Uebergeben Sie dem Rigaer Börsen-Comité unverzüglich folgendes Telegramm des Departements in Ergänzung des Schreibens vom 16. Mai c. sub № 8800: „das Departement ersucht den Rigaer Börsen-Comité auf's Neue um seine Mitwirkung zur schleunigen Abfuhr von Waaren von der Station Riga I, besonders von Eiern. Zum 19. Mai hatten sich auf dieser Station in Speichern und Waggons ca. 1200 Waggonladungen Waaren, darunter 900 Waggonladungen Eier und Getreide angehäuft. Das Departement wird genöthigt sein, zur Verkürzung der freien Lagerzeit in den Packhäusern und auf der Station, zur Verkürzung der Frist für das Ausladen der Waaren durch die Empfänger, sowie zur Erhöhung

der Lagergebühren für die Frachten, welche nicht rechtzeitig abgeführt sind, seine Zuflucht zu nehmen. Ueber die vom Börsen-Comité ergriffenen Maassnahmen bittet das Departement zu telegraphiren."

Dieses Schreiben wurde durch Publication in № 113 des Börsenblattes zur Kenntniss der Kaufmannschaft gebracht. Auf das vorstehend mitgetheilte Telegramm des Eisenbahn-Departements aber erfolgte seitens des Börsen-Comités folgende telegraphische Antwort:

„Auf das Telegramm vom 16. Mai beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass in den letzten Tagen von der Station Riga I eine grosse Menge von Eiern abgeführt worden ist, dass die Exporteure versprechen, fortan die Eiertransporte sofort nach Ausladen abzuführen, sodass die Anhäufung von Eiersendungen als Ausnahme zu betrachten ist, die theilweise dadurch hervorgerufen wurde, dass die Eier nicht in dem vom Departement bestimmten Termin eingetroffen sind, theilweise durch späteres Ausladen, hervorgerufen durch ungenügende Lagerräume auf der Station, auf welcher sogar der im vorigen Jahre abgebrannte Schuppen bisher nicht wieder aufgebaut ist."

Dem Chef der Riga-Oreler Eisenbahn wurde auf sein vorstehend angeführtes Schreiben am 21. Mai sub № 431 wie folgt geschrieben:

„Auf das Schreiben vom 21. Mai c. sub № 5112 beehrt sich der Börsen-Comité Ew. Excellenz bezüglich der Nichtabnahme der Eiersendungen auf der Station Riga I eine Copie des heute von ihm an das Eisenbahn-Departement abgesandten Telegrammes zu überreichen, bezüglich der nicht rechtzeitigen Abnahme der Getreidesendungen aber mitzutheilen, dass diese durch das plötzliche, rapide Fallen der Getreidepreise verursacht worden ist, da das in Riga lagernde Getreide noch unverkauft und bei den Banken und Eisenbahnen verpfändet ist und die niedrigen Getreidepreise einen augenblicklichen Verkauf und die Abnahme des Getreides erschweren.

Der Comité muss jedoch auch die Anhäufung von Getreide nur als eine vorübergehende bezeichnen, da, bei Preisen, wie sie jetzt im Auslande für Getreide bestehen, ein weiterer starker Andrang von Getreide zu den Hafenplätzen gänzlich ausgeschlossen erscheint, und erlaubt sich daher an Ew. Excellenz die ganz ergebene Bitte zu richten, in Berücksichtigung des dargelegten, nur vorübergehenden Charakters der Ansammlung von Eiern und Getreidemassen auf der Station Riga, noch wenigstens für die Dauer einiger Tage den Aufschub der vom Eisenbahn-Departement vorgesehenen Maassregeln, als Verkürzung der kostenfreien Lagerzeit und Erhöhung des Lagergeldes, befürworten zu wollen."

Wenn nun auch vom Chef der Riga-Oreler Eisenbahn Anordnung dahin getroffen wurde, dass die Auslieferung der Waaren auf der Station Riga I von 6 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends ununterbrochen stattfinden konnte und die Einführung der Abkürzung der zahlungsfreien Lager-

und Ausladetermine aufgeschoben und für Eiertransporte überhaupt nicht eingeführt wurde, wofür ihm der Börsen-Comité sub № 468 vom 6. Juni 1898 seinen Dank aussprach — so gelangten doch für Getreide, Flachs- und Hanfwaaren die verkürzten Lager- und Ausladetermine am 6. Juni und eine verdoppelte Zahlung für die Lagerung am 11. Juni zur Einführung, wodurch die Interessen des Handels nicht wenig geschädigt wurden.

Die erhöhte Lagergebühr wurde am 30. Juni aufgehoben, die abgekürzte zahlungsfreie Lager- und Ausladefrist blieb jedoch noch in Kraft.

Am 10. Juni 1898 ging dem Börsen-Comité sub № 5985 folgendes Schreiben des Chefs der Riga-Oreler Eisenbahn zu:

„Im Hinblick auf die Ansammlung von Waaren, namentlich von Waggons mit geschüttetem Getreide auf der Station Riga I, und vom Wunsche getrieben, der Rigaschen Kaufmannschaft zu helfen, hat die Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn für nöthig befunden, für ihre Rechnung auf dem Territorium bei den „rothen Speichern“ auf dem der Bahn zur Verfügung gestellten Boden ein temporäres hölzernes Packhaus zu erbauen.

Alles dieses ist geschehen in der Zuversicht, dass auch der Börsen-Comité für Erleichterung der Lage in dieser Frachtkrisis, nach Kräften, Hilfe leisten wird.

Durch den Bau des genannten Schuppens hat die Bahnverwaltung ihren Wunsch dargethan, den Bedürfnissen der Rigaschen Kaufmannschaft entgegen zu kommen und daher beehre ich mich, den Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu bitten, die erforderliche Anordnung treffen zu wollen, dass der Bahnverwaltung auch das Recht eingeräumt werde, noch eine Zufuhrstrasse von 4 Faden Breite, gerechnet vom Rande der Plattform jenes Packhauses, anzulegen, um die Waaren vom Packhause abführen zu können; diese Strasse bildet, natürlich, eine noch grössere Erleichterung für die Waarenempfänger. Ein Hinderniss steht der Ausführung dieser Maassregel entgegen im Widerspruche der Besitzer der Ziegellager bei diesen Schuppen, die an das neue Packhaus grenzen. Um derartige Hindernisse zu beseitigen, bitte ich den Börsen-Comité ganz ergebenst, auch seinerseits Maassregeln zur Vermeidung derartiger Differenzen in einer Angelegenheit zu ergreifen, der nur das Bestreben zu Grunde liegt, der Rigaschen Kaufmannschaft nach Kräften zu helfen.“

Auf dieses Schreiben antwortete der Börsen-Comité am 23. Juni 1898 sub Nr. 493 wie folgt:

„Mit Bezugnahme auf das Schreiben vom 6. Juni c. Nr. 5985 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz mitzutheilen, dass die Plätze beim neuerbauten Eisenbahnschuppen sich auf städtischem Grunde befinden und vom Stadtamte auf 3 Jahre an 5—6 Personen

verpachtet sind, letztere daher formell vollkommen berechtigt sind, sich der Einnahme eines Theils ihrer Plätze durch den Eisenbahnschuppen zu widersetzen. Die Absicht des Börsen-Comités, sich mit den Pächtern der Ziegel-Stapelplätze in Relation zu setzen und sie auf gütlichem Wege zum Verzichten auf einen Theil ihrer Rechte zu bewegen, hat sich als unausführbar erwiesen, da der grösste Theil dieser Pächter nicht in Riga wohnt und vom Börsen-Comité nicht zu ermitteln ist. Bei einer derartigen Sachlage vermag der Börsen-Comité Ew. Excellenz nur zu bitten, sich in dieser Angelegenheit direct mit dem Rigaschen Stadtamte oder Bauamte in Relation setzen zu wollen."

Da die verkürzte Lager- und Ausladefrist für Getreide, Flachs- und Hanfwaaren nicht aufgehoben wurde, richtete der Börsen-Comité am 13. Juli c. sub Nr. 533 folgendes Schreiben an den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn:

„Bezugnehmend auf das Schreiben vom 30. Juni c. sub Nr. 28343, in welchem mitgetheilt wird, dass Anordnung getroffen ist, vom 30. Juni ab die erhöhte Zahlung für das Lagern von Waaren aufzuheben, beehrt sich der Börsen-Comité Ew. Excellenz ergebenst zu bitten, auch dahin Anordnung treffen zu wollen, dass auf der Station Riga I wieder die 48stündige freie Lagerfrist für Getreide, Flachs- und Hanfwaaren eingeführt wird, da das gesteigerte Eintreffen von Waaren, welches die bezeichnete Massregel hervorrief, nicht mehr statt hat und soweit es dem Comité bekannt ist, die Waaren jetzt wiederum rechtzeitig von den Empfängern von den Stationen abgeführt werden."

Auf diese Bitte des Börsen-Comités theilte der Chef der Riga-Oreler Eisenbahn am 12. August sub Nr. 34017 mit, dass vom 13. August ab auf der Station Riga I wiederum die normalen freien Lager- und Ausladefristen für Getreide, Flachs- und Hanfwaaren hergestellt würden.

Vom 23. September ab verkürzte die Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn, mit Genehmigung des Ministers der Wegebauten wiederum die zahlungsfreie Lagerfrist für Eiersendungen. Diese Massnahme veranlasste den Börsen-Comité zu folgendem Schreiben sub Nr. 690 vom 26. September an den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn:

„Ew. Excellenz haben die Anordnung getroffen, dass vom 23. d. M. ab, die freie Lagerzeit für auf der Station Riga I eintreffende Eiersendungen um 24 Stunden verkürzt wird. Diese Verkürzung der freien Lagerzeit für gewisse Waaren auf der Station Riga I, die in diesem Jahre bereits zum 2. Male stattfindet und zwar zu einer Zeit, wo die Zufuhren im Allgemeinen, insbesondere die von Getreide ganz gering sind, bestätigt die Ansicht des Börsen-Comités, dass auf der Station nicht so viel Lagerräume vorhanden sind, um den Ansprüchen des jetzigen Güterempfanges zu genügen, und dass die Eisenbahn dadurch zur Ergreifung von Massregeln veranlasst wird, welche den Handel unbedingt

schädigen. Exportwaaren, die, wie z. B. Eier, zum grossen Theil direct auf die Schiffe verladen werden sollen, können nicht immer von den Empfängern sofort abgenommen werden, da nur zu häufig die Sendungen nicht rechtzeitig eintreffen, resp. ausgeladen werden, um mit dem bestimmten Dampfer abgesandt zu werden, wodurch der Empfänger zu einem Lagern der Sendungen gezwungen wird. Die sich wiederholende Beschränkung der freien Lagerfrist veranlasst den Börsen-Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst darum zu bitten, auf der Station Riga eine Erweiterung der Lagerräume herbeizuführen und dazu namentlich den Wiederaufbau des abgebrannten Schuppens Nr. 9 baldmöglichst veranlassen zu wollen."

Auf dieses Schreiben erfolgte sub Nr. 45287 vom 14. October eine Antwort des Chefs der Riga-Oreler Eisenbahn, in welcher derselbe erklärt, dass er seinerseits keinerlei Zusammenhang zwischen der vom Börsen-Comité angeregten Frage über den Mangel an Lagerräumen auf der Güterstation Riga und der Abkürzung der freien Lagerfrist für Eier bis auf 24 Stunden ersehen könne. Der letztere Umstand sei ausschliesslich durch die nicht rechtzeitige Abnahme der Eier hervorgerufen worden, die im Laufe dieses gesammten Sommers zu Tage getreten wäre. Auf Ansuchen einiger Rigascher Firmen hätte das Wegebau-Ministerium seit dem Frühlinge dieses Jahres den Transport von Eiern in an einander anschliessenden Schnellzügen eingeführt, so dass Eier um einige Tage früher als bisher in Riga anlangten. Indessen verzögerte sich umgekehrt die Abnahme der Eier von der Station durch die Empfänger gegen das Vorjahr, so dass bereits im Mai Fälle von Ansammlung von mehr als 200 Wagen nicht abgenommener Eier eingetreten wären und zuweilen die Abnahme der Eier um 10 und mehr Tage verzögert worden sei. Dieser Umstand sei natürlich dadurch zu erklären, dass die Zahl der Tourdampfer der Anzahl der gleichzeitig ankommenden Güter nicht entspräche, sowie dadurch, dass es für die Empfänger vortheilhafter sei, die Lagergebühr zu zahlen, als die Güter von der Station in den Speicher uud vom Speicher auf den Dampfer zu befördern. Hierbei dürfe nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Lagerräume auf der Güterstation Riga durchaus nicht für langbefristete Lagerung von Waaren bestimmt seien, sondern nur den directen Zweck hätten, die Waaren, während der Periode ihrer Ausladung aus den Wagen bis zum Empfange durch die Waarenbesitzer, gegen Verderben zu schützen; diese Periode werde gewöhnlich durch die auf Grund des Art. 81 des allgemeinen Statuts festgesetzte 48stündige unentgeltliche Lagerfrist regulirt, um so mehr, als auch die Lagermiethe selbst nicht einen Ersatz der Unkosten der Bahn für die geleisteten Dienste darstelle, sondern eine progressive Strafe für nicht rechtzeitiges Freimachen der Bahn-Lagerräume bilde, deren die Bahn zum Lagern der neuankommenden Güter bedürfe. Nach den statistischen Daten pro September ergebe sich,

dass die tägliche Abnahme von Eiern von der Station das ankommende Quantum nicht übersteige und somit sich beständig durchschnittlich ca. 120 Wagenladungen in den Packhäusern und mehr als 30 in Wagen befänden. Dieser Umstand habe denn auch die Bahn veranlasst, die freie Lagerfrist für Eier bis auf 24 Stunden zu verkürzen und, wenn auch diese Massregel nicht helfe, die Lagergebühr zu erhöhen. Wenn sämmtliche nach Riga kommenden Güter ebenso langsam von der Station abgenommen würden, wie in diesem Jahre Eier, so würden keinerlei Bahnräume zum Lagern derselben hinreichen. Was nun insbesondere die vom Börsen-Comité angeregte Frage des Aufbaus des Schuppens Nr. 9 anbetrifft, so erscheint der Wiederaufbau dieses Schuppens in seiner früheren Gestalt, im Hinblick auf den bereits begonnenen Bau der neuen Central-Güterstation als ungeeignet, doch seien alle nothwendigen Massregeln ergriffen, um diesen Schuppen durch den temporären Bau einer gedeckten Plattform und von Schutzdächern zu ersetzen."

Vom 20. October ab wird endlich auf der Station Riga I für lagernde Eiersendungen das doppelte Lagergeld erhoben.

II. Abstempelung der Frachtbrief-Duplicate hinsichtlich des Nichteintreffens der Sendungen.

Da von verschiedenen Seiten darüber Klage geführt worden war, dass auf der Station Riga I, bei Nachfragen der Empfänger über das Eintreffen ihrer Waaren, der Stempel, den die Station verpflichtet sei dem Frachtbrief-Duplicate aufzudrücken, um einen Tag zurückdatirt, also nicht das Datum des Tages, an dem die Nachfrage stattgefunden, sondern des vorhergehenden Tages, vermerkt werde, richtete der Börsen-Comité sub Nr. 904 vom 30. November folgendes Schreiben an den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn:

„Nach Punkt 19 der Regeln über den Gebrauch des Frachtbriefes und seines Duplicates, muss von der Empfangstation, im Falle sich der Empfänger nach dem Eintreffen seiner Waare erkundigt und dieselbe noch nicht eingetroffen ist, auf dem vorgewiesenen Frachtbrief-Duplicate ein Stempel mit der Aufschrift „die Waare ist nicht eingetroffen" aufgedrückt werden, mit Vermerk des Jahres, Monats und Tages. Auf der Station Riga wird die Vorschrift über den Vermerk des Datums der Art befolgt, dass die genannte Station zum Stempel „die Waare ist nicht eingetroffen" nicht das Datum desjenigen Tages, an welchem der Empfänger seine Erkundigung einzog, sondern das Datum des vorhergehenden Tages abmerkt. Nach Ansicht des Comités kann die Forderung der vorerwähnten Vorschrift bezüglich des Vermerkes des Datums nicht dazu Anlass geben, dass die Eisenbahn durch denselben

bestätigt, die Waare sei am vorhergehenden Tage nicht eingetroffen, wie solches zur Zeit auf der Station Riga geschehe, sondern durch das Datum, das auf den Frachtbriefduplicaten vermerkt wird, solle constatirt werden, an welchem Tage namentlich der Empfänger sich über das Eintreffen seiner Waare erkundigt hat und diese, wegen Nichteintreffens, nicht hat empfangen können. Für die Waarenempfänger Rigas, von denen die Mehrzahl Waaren zum Export empfängt, ist es von grösster Wichtigkeit, möglichst schnell vom Eintreffen der Waare zu erfahren und ebenso eine Bestätigung darüber zu haben, dass bei stattgehabter Erkundigung des Empfängers ihm mitgetheilt wurde, dass die Waare nicht eingetroffen ist, d. h. ihm nicht ausgeliefert werden konnte, weshalb der Börsen-Comité sich beehrt, Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, anordnen zu wollen, dass auf der Station Riga ein Verfahren eingeführt wird, durch welches von der Auskunftsstelle der Güterstation die Daten über das Eintreffen der Waaren schneller als zur Zeit mitgetheilt würden und dass, falls den Empfängern, bei Erkundigung über das Eintreffen ihrer Waaren, auf den Frachtbrief-Duplicaten der Stempel aufgedrückt wird „die Waare ist nicht angekommen", in Zukunft von der Station Riga nicht mehr das Datum des vorhergehenden Tages, sondern unbedingt das Datum des Tages, an welchem die Erkundigung stattfand, vermerkt wird, wenn auch mit Hinzufügung des Vermerkes „Vormittags" oder „Nachmittags".

Auf dieses Ansuchen des Börsen-Comités hin ist der Station Riga I von der Commerzabtheilung der Riga-Oreler Eisenbahn am 14. December sub Nr. 55885 der Auftrag geworden, auf den Frachtbrief-Duplicaten, die bei Nachfragen über das Eintreffen von Waaren vorgewiesen werden, den Stempel über das Nichteintreffen der Sendungen nicht mit dem vorhergehenden Tage zu bezeichnen, wie es bis jetzt geschehen, sondern für den Tag, an dem die Nachfrage stattfand, wobei jedoch obligatorisch zu vermerken sei, wann die Auskunft ertheilt worden, d. h. ob Vormittags oder Nachmittags.

c. Umbau der Station Alexandershöhe.

Obgleich der Umbau der Haltestelle Alexandershöhe, laut Mittheilung der Bahnverwaltung, im Winter bereits beendet war und die Eröffnung der neuen Station bereits Mitte März hätte erfolgen können, verzögerte sich diese doch dermaassen, dass der Börsen-Comité sich veranlasst sah, am 21. April 1898 den Herrn Wegebauminister telegraphisch um die Genehmigung der Eröffnung, wenigstens, des temporären Güterverkehrs auf der Halbstation Alexandershöhe zu bitten, an deren Umbaukosten die Kaufmannschaft mit einem Betrage von 10,000 Rbl. sich

betheiligt hatte. — Gemäss einer Publication der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn erfolgte am 15. Mai 1898 die temporäre Eröffnung des Güterverkehrs der Halbstation „Alexandershöhe“ mit sämmtlichen russischen Eisenbahnstationen und zwar mit Annahme und Ausgabe von Waaren, welche in Eil- und Frachtzügen befördert werden. Das Ministerium der Wegecommunicationen hat jedoch „Alexandershöhe“ nur als Halbstation bestimmt, so dass die Fracht bis zur nächstbelegenen Station, also bis Mühlgraben oder, für Sendungen von Mühlgraben, bis zur Station „Alexanderthor“ berechnet werden muss.

52. Eisenbahn Riga-Bauske-Kowno resp. Wilna.

Nach dem Berichte des Vorsitzenden des Consortiums zum Bau dieser Bahn, des Herrn Ingenieurs B. von Schubert-Sparenhof, hatten die Vorarbeiten im Freien im April 1898 begonnen und so günstig gefördert werden können, dass Anfang September zur Bearbeitung des Projects im Bureau geschritten und das fertige Project zum festgesetzten Termine, dem 5. December 1898, dem Ministerium der Wegebauten eingereicht werden konnte.

53. Schmalspurbahn Moiseküll-Riga.

Ein Comité zum Bau einer Lemsaler Schmalspurbahn, an dessen Spitze die Herren E. von Sivers und K. von Löwis standen, reichte beim Börsen-Comité folgendes Gesuch vom 16. April ein:

„Ende März d. J. sind verschiedene Gutsbesitzer des Rigaschen und Wolmarschen Kreises zusammengetreten zur Vorberathung des Projects einer Schmalspurbahn, die von Moiseküll (Knotenpunkt der Pernau-Fellin-Walker Bahn) über Salisburg und Lemsal nach Riga geführt werden soll. Ein von den Interessenten erwähltes Comité ist der Frage näher getreten und hat einleitende Schritte behufs Tracirung der Bahn seitens der ersten Gesellschaft zum Bau von Zufuhrbahnen gethan. Bei den Berathungen über den südlichen Endpunkt der Bahn wurde constatirt, dass es eine technische und finanzielle Unmöglichkeit sei, die Schmalspurbahn nach Riga selbst bis an die Düna und die Schiffsbollwerke zu führen und es bleiben somit nur zwei Möglichkeiten offen: A. Nach dem ersten Project soll die Bahn in Alt-Mühlgraben (rechtes Ufer des Ausflusses des Stintsees in die Düna) zum Ladeplatz der Seedampfer geführt werden, wobei der Personenverkehr nach Riga durch kleine Dampfböte und die Riga-Mühlgrabener Staatsbahn vermittelt würde, falls nicht von der Aabrücke bei Zarnikau oder Ringenberg ein Verbindungs-

strang mit der Staatsbahn nach Rodenpois zur Beförderung von Personen und Eilgut gebaut wird. B. Nach dem zweiten Project soll die Bahn nur, etwa bei Segewold oder Hinzenberg, auf die Staatsbahn münden, wobei zwar an Bahnstrecke Einiges erspart würde, der Bahnbetrieb jedoch in unliebsame, die Regelmässigkeit des Betriebes gefährdende Abhängigkeit von der Staatsbahn gerathen würde und durch das unvermeidliche Umladen aller Waaren, namentlich für die specifisch billigen Güter, eine grosse Vertheuerung der Frachten und damit verbunden eine Minderung der Einnahmen der Schmalspurbahn eintreten müsste. Ausserdem würde bei Segewold oder Hinzenberg der Uebergang über die Treydener-Aa weit schwieriger und theuerer sein, als bei Zarnikau oder Ringenberg. Nun erlaubt sich der Comité der projectirten Lemsaler Schmalspurbahn an den Rigaschen Börsen-Comité das Gesuch zu richten, es wolle der Börsen-Comité, in Anbetracht der grossen Bedeutung, die das in Rede stehende Project für Rigas Handel hat, ein Gutachten dahin abgeben, in wie weit für die einzelnen grösseren Exportartikel wie Holz, Korn, Flachs u. s. w., sowie für die Importartikel, wie landwirthschaftliche Maschinen, Kunstdünger und dergleichen mehr die Güterstation in Alt-Mühlgraben an schiffbarem Ufer der Düna als zweckmässig zu betrachten sein dürfte. In Bezug auf die finanzielle Seite des Unternehmens gestalten sich die Verhältnisse sehr ähnlich, wie bei der gleich langen projectirten Schmalspurbahn von Behnen über Goldingen nach Windau, worüber in Nr. 84 der Düna-Zeitung vom 14./26. April 1898 Mittheilungen veröffentlicht sind, namentlich werden auch 900,000 Rbl. an Actien und Obligationen seitens der Interessenten zu übernehmen sein, zu denen auch die Stadt Riga als Besitzerin von Schloss Lemsal gehört, desgleichen die Rigasche Kaufmannschaft, für die diese Bahn von nicht geringem Nutzen sein wird und daher ihrerseits eine Betheiligung wohl vorausgesetzt werden kann."

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 4. Mai 1898 sub Nr. 387: Auf Ihre gefl. Zuschrift vom 16. April c. beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ihnen ganz ergebenst mitzutheilen, dass er von dem Projecte einer Schmalspurbahn Moiseküll-Riga mit lebhaftem Interesse Kenntniss genommen hat, bei näherer Beprüfung desselben aber doch der Ueberzeugung sich nicht hat verschliessen können, dass das Project, in seiner gegenwärtigen Gestalt, den Handelsinteressen Rigas allzuwenig entspricht, als dass der Börsen-Comité in irgend einer Form sich an der Realisirung desselben betheiligen könnte. Insbesondere ungeeignet für die Handelsinteressen Rigas erscheint dem Börsen-Comité die Ausmündung der Bahn auf Alt-Mühlgraben, der mit dem eigentlichen Export- und Importhafen in keiner directen Verbindung steht. Die Quantitäten der Exportgüter, welche die Bahn nach Alt-Mühlgraben auch beim regsten Betriebe liefern könnte, wären zu klein und in ihren einzelnen Arten

und Sorten zu verschieden, als dass Dampfer zur Aufnahme von Ladungen dorthin verholen könnten. Dasselbe gilt von Importgütern, wie Häringen, Maschinen u. s. w. Das Befördern derselben durch Lichterfahrzeuge wäre aber so umständlich, kostspielig und mit vielfachem Risico verbunden, dass fast ein Transport per Fuhre von und zur Stadt geeigneter erscheinen dürfte. Das Gros der Holztransporte würde z. Z. doch immer, nach Ansicht des Börsen-Comités, den Wasserweg über Zarnikau oder durch die geplante Canalverbindung zwischen Treydener-Aa und Düna vorziehen. Nicht nur von geringem Nutzen, sondern eventuell direct schädlich könnte eine auf Alt-Mühlgraben ausmündende Schmalspurbahn Moiseküll-Riga für den letzteren Ort insofern sein, dass, bei der ungünstigen Verkehrs-Verbindung zwischen Alt-Mühlgraben und Riga manche Rayons wie z. B. Salisburg, Rujen u. a., die jetzt nach Riga gravitiren, in Folge der leichteren Verbindung nach Pernau abgelenkt werden könnten. Auch ein Ausmünden der Schmalspurbahn auf eine der Stationen der Pskow-Rigaer Bahn erscheint dem Börsen-Comité, wegen der Umständlichkeit und Kostspieligkeit des Umladens, namentlich bei sperrigen Gütern, wie Holz, den Handelsinteressen Rigas wenig dienlich, wenn immerhin auch eine derartige Ausmündung der Bahn wesentlich einer Ausmündung auf einen todten Punkt wie Alt-Mühlgraben vorzuziehen wäre. Einen gewissen Werth könnte die projectirte Bahn allenfalls für den Rigaer Handel dann erlangen, wenn es dem Comité gelänge, die Bahn über eine Brücke nach Neu-Mühlgraben und von dort nach der neu projectirten Central-Güterstation am Dünaufer resp. auf der Stadtweide zu leiten.

VI. Zollwesen.

54. Entwurf eines neuen Zollustaws.

Das Zoll-Departement übersandte beim Rescripte vom 13. August 1898 sub Nr. 16892 dem Rigaer Börsen-Comité die Entwürfe zu den Abschnitten II. und III. des Zollustaws mit der Aufforderung, etwaige Bemerkungen zu diesem Entwurfe dem Departement vorzustellen.

Der Börsen-Comité übergab diesen Entwurf seiner Zoll-Delegation, deren Glied, Herr Aeltester M. Pannewitz, sich der grossen Mühe unterzog, das überaus umfangreiche (ca. 400 Folio-Druckseiten starke) Material genau zu beprüfen, und sodann sein Gutachten in zwei Theilen dem Börsen-Comité vorstellte, der dasselbe sodann dem Zoll-Departement übersandte, Herrn Aeltesten Pannewitz aber für dessen ausserordentlich umsichtige und mühsame Arbeit einen besonderen schriftlichen Dank votirte.

Das in 2 Theilen und zwar in den Berichten vom 17. November 1898 sub Nr. 861 und vom 30. Januar 1899 sub Nr. 158 vorgestellte Gutachten lautete folgendermaassen:

Bericht vom 17. November 1898 sub Nr. 861:

„Auf das Rescript vom 13. August c. Nr. 16892 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité zu berichten, dass er sowohl in seiner Zoll-Delegation, wie auch in seinem Plenum die ihm zur Begutachtung übergebenen Projecte der Abschnitte II und III des neuen Zollstatuts eingehendst beprüft hat, beim grossen Umfange der Projecte jedoch (mehr als 400 Druckseiten) und bei der ausserordentlichen Reichhaltigkeit des Materials nicht im Stande war, dasselbe so weit zu beprüfen, um in der vom Departement bestimmten Zeit, noch auch bis heute, ein Gutachten in der gewünschten Ausführlichkeit auszuarbeiten. Indem der Börsen-Comité sich vorbehält, in der Folge noch ein Gutachten über die einzelnen Bestimmungen des Projects vorzustellen, erlaubt er sich vorläufig nur seine allgemeinen Betrachtungen über den Abschnitt III des Statuts dem geneigten Ermessen des Departements in Nachfolgendem zu unterbreiten.

Der Verfasser des Abschnitts III des Projects zum Zollgesetz geht von der Ansicht aus, dass es als eine überaus grosse Erleichterung anzusehen wäre, wenn an Stelle der bisher verlangten Zollangaben die Vorstellung von Facturen treten würde. Hierdurch würden die Zollspediteure künftighin nicht erforderlich sein und der Waaren-eigenthümer könnte das Verzollen seiner Waaren selbst besorgen. Die Facturen müssten aber von Comptoiren der Fabrik-Etablissements oder von Grosslägern über solche Waaren oder Fabrikate ausgestellt sein, die in ihren Fabriken angefertigt oder von ihnen in den Handel gebracht worden. Die Facturen müssten genaue Angaben über Marken, Nummer der Colli, Brutto- und Nettogewicht, Art und Gattung der Waare und den Werth derselben enthalten. Dagegen werden Facturen von Commissionshandlungen oder Magazinen, kleinen Fabrikanten etc. nicht angenommen und müssten über solche Waaren nach wie vor Angaben eingereicht werden. Die Zollstrafen für Unrichtigkeiten in den Facturen, entweder für die unrichtige Bezeichnung der Waaren oder für die unrichtige Angabe des Gewichts oder der Stückzahl, werden nicht nur nicht beibehalten, sondern sie werden:

1) im Allgemeinen um 50% erhöht, da alle Strafen in Gold bezahlt werden sollen, wo bisher solche in Creditvaluta gefordert wurden,

2) wo bisher der einmalige Zoll als Strafe erhoben wurde, wird dieses Strafmaass auf das Doppelte (mit 50% Goldzuschlag auf das Dreifache) erhöht und endlich

3) ausser der Confiscation der Waare (im Falle eine Waare vorgefunden wird, die nicht angegeben war) einer Strafe von 2 Rbl. pro Pfund in Gold unterzogen.

In Regierungskreisen scheint sich die Ansicht herausgebildet zu haben, dass die Zollspediteure eine drückende Last für den Importhandel wären, worauf sich das Bestreben im vorliegenden Project zu begründen scheint, mit allen Mitteln dahin zu wirken, die Spediteure auszumerzen. Der russische Zolltarif ist jedoch so complicirt, dass derselbe eine jahrelange Praxis und Studium erfordert, um die Waaren dem Tarif gemäss zu versteuern und um nicht beim Declariren in empfindliche Strafen zu verfallen. Der Geschäftsgang am Zollamt ist ein erschwerender und äusserst zeitraubender, so dass es wohl als ganz natürlich erscheint, wenn der Grosskaufmann sich der Vermittelung solcher Personen bedient, von denen er eine sachgemässe Vertretung seiner Interessen am Zollamt erwartet. Die Grossindustrie, der Grosshandel, ja selbst auch der kleine Kaufmann sind mit der Führung ihrer eigenen Geschäfte, namentlich bei dem heutigen Concurrenzkampf, so überaus in Anspruch genommen, dass sie nicht die Zeit dazu finden, noch ihre Geschäfte am Zollamte selbst besorgen zu können. Sie sind gezwungen, sich anderer Personen zu bedienen, entweder sie haben ihre eigenen Zollbevollmächtigten oder sie übertragen die Wahrnehmung ihrer Interessen am Zollamte den Spediteuren. Es ist ja wohl ganz natürlich, dass sie sich der Spediteure bedienen, da sie richtig voraussetzen, dass diese, bei ihrer Geschäfts- und Tarifkenntniss, diejenigen Personen sind, welchen sie mit vollem Vertrauen die Verwaltung ihrer Geschäfte am Zollamte übertragen können. Doch nicht das genaue Wissen des Zolltarifs allein ist der Vorzug des Spediteurs, nein, er ist auch in neuerer Zeit gewissermassen der Banquier für den Importeur geworden, indem derselbe die Zollsteuer oft in bedeutenden Summen und auf längere Zeit vorlegt. Die sachgemässe Behandlung der Waaren beim Import, Schutz der Waaren vor den Unbilden der Witterung, Vertretung der Interessen gegenüber den Assecuradeuren bei Havariefällen, Zollangaben, Geldvorlagen, Abfertigung der Waaren zu den Fabriken per Bahn oder auf dem Wasserwege, Spedirung in's Innere des Reiches, sind die Motive, warum kapitalkräftigen und gewissenhaften Spediteuren die Führung ihrer Geschäfte von Importeuren übertragen wird. Der Speditionszweig hat seine volle Berechtigung im modernen Welthandel, dessen heutige grosse Entwickelung ihn wohl als unentbehrlich erscheinen lässt. Die Spediteure aber durch das Gesetz vom Zollamte auszuschliessen, würde eine Ungerechtigkeit den Interessen

des Handels gegenüber in sich schliessen und wohl durchaus nicht empfehlenswerth sein.

Was nun die obligatorische Vorstellung von Facturen an Stelle der Zollangaben betrifft, so erscheint dieselbe in vielen Fällen als eine Forderung, die, bei nicht regelrecht ausgestellten Facturen, für den Importeur mit pecuniären Verlusten verbunden ist, eine Bevorzugung der Facturen aber gegen die Zollangaben eine ungerechte. In vielen Fällen, wo der Kaufmann im Besitz einer Factura ist und mit Bestimmtheit voraussieht, dass er bei der Vorstellung einer solchen in Strafe verfällt, wird er unbedingt eine Zollangabe machen und nicht die Factura vorstellen. Nun soll aber eine Angabe bei der Besichtigung den Facturen nachstehen, so dass für ihn hierdurch ein Zeitverlust entsteht, den er zu bemessen nicht im Stande ist. Eine Bevorzugung der Facturen sollte daher im Interesse des Geschäftsganges am Zollamte nicht stattfinden. Das Geschäftsgeheimniss wird durch die Vorstellung von Facturen preisgegeben, weil der Concurrent mit Leichtigkeit die Bezugsquelle, die Conditionen, den Preis u. s. w. ermitteln und sich zu Nutze machen kann, wodurch derjenige, der Facturen vorstellt, geschädigt würde. In Berücksichtigung auch dieses Umstandes wird die Zollangabe vorgezogen werden. Wie schon oben angedeutet, wird die Factura in seltenen Fällen so ausgestellt sein, dass sie den Forderungen des Zollgesetzes nachkommt und den Waareneigenthümer vor Strafen schützt. Es ist auch billiger Weise nicht zu verlangen, dass der ausländische Aussteller einer Factura genau die Classificirung der Waaren nach dem Zolltarif kennt, um so mehr nicht, als ja nicht einmal selbst der Zollbeamte die Classificirung der Waaren nach dem Zolltarif sicher und bestimmt vorzunehmen im Stande ist. Dieses beweisen die vielen täglichen Vorstellungen von Waaren seitens der Besichtigungsbeamten oder der Waareneigenthümer an das Directorium des Zollamtes, ja die Glieder des Directoriums gehen wiederum in ihren Meinungen auseinander und der Waarenbesitzer wird gezwungen, an das Departement vorstellig zu werden. Die Besichtigungsbeamten werden täglich auf ihre Thätigkeit durch die Zolldirectore oder deren Gehilfen controlirt, das Resultat der ausgeführten Controle in ein vom Departement vorgeschriebenes Buch eingetragen, um nach einer gewissen Zeitperiode dem Departement vorgestellt zu werden. Ist es nicht ganz natürlich, dass die Besichtigungsbeamten, um nicht die Vermuthung aufkommen zu lassen, eine Waare absichtlich zu niedrig besteuert zu haben und hierdurch straffällig zu werden (Eintragung in die Dienstliste, Entfernung aus dem Dienst etc.), dieselbe eher mit einem höheren Zoll belegen als umgekehrt? Sie gehen von der Ansicht aus, dass der Waarenbesitzer die strittige Waare dem Departement zur Entscheiduug vorstellen kann, vergessen hierbei aber, dass hierdurch für die Zeit, bis die Entscheidung erfolgt (eine solche kann

mindestens einen Monat, ja auch längere Zeit, manchmal bis 6 Monate dauern), die Waare unverkäuflich ist, da der Zoll nicht in die Calculation aufgenommen werden kann. Sind schon die Zollbeamten bei der Classificirung von Waaren nach dem Zolltarif unsicher, wie kann da verlangt werden, dass der ausländische Fabrikant die Facturen den Forderungen des Tarifs richtig anpasst? Kleine Schreibfehler, Rasuren etc. sind nicht zulässig und werden gestraft, erscheint es da nicht als eine erschwerende Forderung, die obligatorische Vorstellung von Facturen an Stelle der Angabe vorzuschreiben.

Die Erhebung aller Art Strafen für bei den Zollbesichtigungen von Waaren ermittelte Ungenauigkeiten, hat die Aufmerksamkeit auf das Strafsystem beim Abschluss des Handelsvertrages mit Deutschland im Jahre 1894 auf sich gelenkt, und im Schlussprotocoll der erwähnten Convention ist versprochen worden, die erschwerenden Formalitäten im Geschäftsgange am Zollamt zu vereinfachen, sowie die Höhe des Strafmaasses herabzusetzen. Statt dessen wird im vorliegenden Project der Formalismus nicht geändert und das Strafmaass, wie schon erwähnt, durchweg um das Doppelte, durch die Einführung der Goldzahlung ja um das Dreifache erhöht. Das System der Confiscation von nicht angegebenen Waaren, welches bisher aufgehoben und nur durch eine Strafe im vierfachen Betrage ersetzt war, wird nicht nur wieder eingeführt, sondern ausser der Confiscation der Waare noch mit einer Strafe von 2 Rbl. pro Pfund in Gold belegt. Die Einführung solcher projectirten Strafen in dieser exorbitanten Höhe kann nur als eine für den Handel drückende Last, nicht aber als eine versprochene Erleichterung angesehen werden.

Es wird hier dem dringenden Wunsch Ausdruck verliehen, die verschiedenartig projectirten Strafen zu ermässigen, die Confiscation von Waaren nicht wieder einzuführen und durch Geldstrafen in mässiger Höhe zu ersetzen, die Strafzahlungen in Creditvaluta wie bisher zu belassen, den erschwerenden Geschäftsgang und den Formalismus im Zollwesen abzuändern und von einer obligatorischen Vorstellung von Facturen abzusehen.

Sollte es jedoch vom Gesetzgeber beliebt werden, zu bestimmen, dass ausser den Zollangaben auch Facturen vorgestellt werden sollen, so wäre es im Interesse des Handels dringend zu wünschen, dass die Zollangabe sowohl bei den Besichtigungen als auch bei jeder weiteren Behandlung den Facturen gleichgestellt werde, nicht aber dass das eine Document dem anderen gegenüber irgend welchen Vorzug geniesst."

Bericht vom 30. Januar 1899 sub Nr. 158.

„Unter Bezugnahme auf das Rescript vom 13. August 1898 sub Nr. 16891 und im Verfolg seines Berichts vom 17. November 1898 sub

Nr. 861 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité im Nachfolgenden sein Gutachten und seine Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des Abschnitt III des Entwurfs eines neuen Zollstatuts mit der Bitte ganz ergebenst vorzustellen, diese Bemerkungen wohlwollender Berücksichtigung würdigen zu wollen:

Ad § 2. Für Waaren, welche an „Ordre" oder an „Vorzeiger" ankommen, wäre die obligatorische Vorstellung von Original- oder auch von Duplicat-Connoissementen oder Frachtbriefen mit der in blanco versehenen Cession des ausländischen Absenders zu verlangen. Dieser in der kaufmännischen Welt geübte Gebrauch sichert nicht nur den Absender vor etwaigen Verlusten, falls die Connoissemente bei Bankhäusern gegen Zahlung des Facturabetrages eingelöst werden müssen, sondern bestimmt den Zollämtern den Eigenthümer der Waare.

Ad § 3. Die Cession von Waaren an andere Personen kann unbehindert nur vor der Besichtigung der Waare geschehen, sollten jedoch Waaren nach deren Besichtigung an andere Personen übertragen werden, so müssen vorher etwaige vom Zoll auferlegte Zollstrafen, welche durch unrichtige Angaben veranlasst worden, bezahlt werden. Da aber, dem Gebrauch nach, bei der Verzollung der Waaren zusammen mit dem Zoll auch die etwaigen Strafen erhoben werden, so erscheint die projectirte Forderung als eine überflüssige und sollte gestrichen werden.

Ad § 7. Dem Punkt 3 dieses Paragraphen zufolge wird die obligatorische Vorstellung von Originalfacturen und der Specificationen verlangt. Häufig werden aber beide Documente nicht ausgestellt, daher wäre es geboten, nur dann eine Specification zu verlangen, wenn die Factura eine Gewichtsspecification nicht enthält, oder sich mit der Gewichtsspecification allein ohne Vorstellung der Facturen genügen zu lassen.

Ad § 11. Für Droguen, chemische Producte u. d. ä. Waaren wird die obligatorische Vorstellung von Facturen vorgeschrieben, im Nichtvorstellungsfalle unterliegen diese Waaren einer genauen Expertise für Rechnung des Empfängers. Die langjährige Erfahrung hat gezeigt, dass nur in sehr seltenen Fällen Drogueriewaaren einer Expertise unterworfen worden sind, vielmehr der Zollexpert die auf den Flaschen, Paqueten etc. befindlichen Auszeichnungen der Chemikalien sich als Richtschnur dienen liess, die in der Zollangabe gemachte Classificirung nach dem Zolltarif entweder als richtig anzuerkennen oder die Nichtübereinstimmung mit der Angabe festzustellen. Warum nun jetzt die Factura vorgestellt werden muss, ist nicht begreiflich und erscheint als eine überflüssige Massregel, da durch die Factura nähere Hinweise auf die Bestandtheile der Chemicalien nicht gegeben werden; die Factura enthält dieselben Bezeichnungen, die sich bereits auf den Paqueten, Flaschen, Kruken etc. aufgeklebt vorfinden. Die neue Anordnung kann

nur als eine drückende bezeichnet werden, weil die Expertise für Rechnung des Waareneigenthümers ausgeführt werden soll, zumal die Höhe des Kostenpunktes nicht normirt ist. Da die bisher bestandene Ordnung keinen Anlass zur Abänderung einer solchen gegeben hat, wäre es wünschenswerth, dieselbe, nämlich die Einrichtung von Zollangaben, bestehen zu lassen.

Ad § 12. Facturen und Specificationen sollen als Grundlage für die Besichtigung von einkommenden Waaren entgegengenommen werden:

1) wenn selbige von Comptoiren ausländischer Fabrikunternehmungen oder Engros-Niederlagen über solche Fabrikate und Waaren, welche in ihnen angeführt sind, ausgestellt werden,

2) wenn sie den Handelsgebräuchen gemäss angefertigt und die Zeit, den Ort, eine genaue Bezeichnung der Art der Verpackung, Zahl der Colli, die Marken und die Nummern, Quantität, Gattung, die Sorte der gesandten Waaren und deren Werth enthalten und

3) wenn sie durch die Unterschrift oder den Geschäftsstempel der die Factura ausstellenden Firma beglaubigt sind.

Es geht hieraus deutlich hervor, dass die Facturen, welche die bisher gebräuchliche Zollangabe ersetzen sollen, doch so genau aufgemacht werden, dass sie den durch das neue Gesetz gemachten Forderungen entsprechen und dieselben vollständig zu ersetzen im Stande sind. Es ist in der Praxis hinreichend bekannt, dass weder der ausländische Fabrikant, noch der Engroshändler, vom kleinen Fabrikanten oder Gewerker ganz zu schweigen, eine Factura so ausstellt, dass sie voll und ganz den Zollgesetzen entsprechen wird. Der Schwerpunkt einer Factura ist ja eigentlich in der Höhe des Schuldbetrages des Käufers gegenüber dem betr. Verkäufer zu suchen, während die Angaben für eine Zolldeclaration vom ausländischen Verkäufer principiell nicht gemacht werden, die er vielmehr dem Käufer überlässt. Eine Verantwortung für die vom Verkäufer gemachte Declaration übernimmt derselbe niemals, was sehr häufig durch die in der Factura gemachte Bemerkung des Absenders „Für die Declaration stehe ich nicht ein“ gekennzeichnet wird.

In der Erklärung zum § 11 des Projectes wird die Zollangabe als eine unnütze Arbeit hingestellt, indem der besichtigende Beamte die Waaren nach dem Zolltarif gruppiren und classificiren muss, somit dieselbe Arbeit, die bereits von dem Declaranten durch seine Zollangabe gemacht worden ist, noch einmal vornimmt. Diese Anschauung ist jedoch eine nicht richtige, da gerade durch die Zollangabe die Arbeit dem Beamten ungemein erleichtert wird. Der Declarant hat in seiner Angabe die Waaren gruppirt und nach dem Zolltarif classificirt, das ausländische Gewicht in Pud, Pfund und Solotnik reducirt, den Werth und die Herkunft der Waaren angegeben, somit bleibt dem Beamten nur übrig, die Richtigkeit der Angabe durch eine kurze Bemerkung:

„Richtig nach dem § so und so des Zolltarifs“ zu constatiren oder im Falle einer Unrichtigkeit die Waaren nach dem entsprechenden Zolltarif zu bezeichnen. Man sollte doch meinen, dass eine nicht unbedeutende Arbeit durch die obligatorische Angabe dem Beamten erspart wird. Wie sollte es wohl auch sonst möglich sein, dass in der kurzen, ungefähr 8—9 Monate dauernden Navigationsperiode unseres Hafens die nicht unbedeutend zu nennende Zahl von ca. 14,000 Zollangaben besichtigt werden von einer im Verhältnisse zu unserem Importhandel klein zu nennenden Zahl von Besichtigungsbeamten. Sollen in Zukunft die bisher vom Declaranten gemachten Arbeiten vom Beamten geleistet werden, so wird unstreitig die natürliche Folge eine Verlangsamung der Besichtigungsarbeiten sein, hierdurch werden sich die Waaren in den Packhäusern oder an den Stapelplätzen am Zollufer anhäufen und ungünstig auf den Gang des Geschäfts einwirken. Das Interesse, die Waaren so schnell als möglich vom Zoll befreit zu sehen und somit dieselben zur freien Disposition zu stellen, geht dem Beamten ab, er ist nur verpflichtet, in den festgesetzten Bureaustunden zu arbeiten und was eben in dieser Zeit nicht abgewickelt werden kann, bleibt entweder zum nächsten Tage oder für eine spätere Zeit zurück. — Die Vorstellung von Facturen an Stelle der Zollangaben ist eine beschränkte, da nur Facturen von Fabrikunternehmungen oder Engros-Niederlagen entgegengenommen werden können, dagegen Facturen von kleinen Fabrikanten, Gewerkern, Handelshäusern diesen Vorzug nicht geniessen und müssen über Waaren solcher Absender Zollangaben gemacht werden. Da durch das neue Gesetz den Facturen der ersten Kategorie eine Vergünstigung den Angaben gegenüber eingeräumt werden soll, indem die Waaren nach den Facturen vor den Zollangaben besichtigt werden sollen, so erscheint solches als eine nicht gerechtfertigte Bevorzugung. Es sollten im Gegentheil die Angaben mehr begünstigt werden, da sie den Beamten ein grosses Stück Arbeit ersparen und erleichtern. Es werden ausserdem im Allgemeinen die Facturen in wenigen Fällen den an sie gestellten Forderungen entsprechen, weshalb wohl ohne Zweifel, um den Strafen zu entgehen, Zollangaben werden eingereicht werden. In Erwägung aller oben ausgesprochenen Umstände kann hier nur der Wunsch ausgesprochen werden, den Zollangaben dieselben Rechte bei der Besichtigung und dem weiteren Gange in der Zollbehandlung einzuräumen, wie den Facturen, keineswegs aber letzteren eine Bevorzugung zu gewähren und dem Importeur anheimzustellen, seine Waaren laut Factura oder Angabe, unter Gleichstellung beider Documente, zu verzollen.

Ad § 13. Etwaige Rasuren und Zurechtstellungen in Facturen und Specificationen, sowie auch in Connoissementen, könnten auch von den Ausstellern solcher Documente durch deren Unterschrift beglaubigt

werden, ohne eine besondere Attestation durch eine Behörde oder eine amtliche Person zu fordern.

Ad § 28. Die Einreichung von Angaben über einen Theil der in einem Connoissement angeführten Waaren soll nicht zugelassen werden. Im Interesse des Handels ist's jedoch wünschenswerth, dass es gestattet werde, auch nur über einen Theil der in einem Connoissement genannten Waaren Angaben zu machen, wie solches bisher practicirt worden ist, ohne dass dadurch die Interessen der Hohen Krone irgend wie geschädigt worden sind. Die freie Bewegung im Handel ist eine Nothwendigkeit zu dessen Entwickelung und sollte in keiner Weise eingeschränkt werden. Es kommt ja z. B. vor, dass eine grössere Partie Waaren, etwa: Kaffee, Reis etc. in Consignation mit der Bestimmung gesandt werden, hier verkauft zu werden. Wenn nun diese Partie mehrere Käufer findet, so sollte letzteren auch das Recht zustehen, die von ihnen gekaufte Partie selbst vom Zoll befreien zu können.

Ad § 30. In der Zollangabe soll für solche Waaren, welche einem gesetzlichen Taraabzuge unterliegen, nur das Bruttogewicht declarirt werden. Da es jedoch häufig vorgekommen ist, dass der gesetzliche Taraabzug ein grösserer als die wirkliche Tara ist, so erhob in letzterer Zeit das Rigasche Zollamt recht bedeutende Strafen (vierfachen Zoll) für das fictive Uebergewicht, welches zwischen dem nach der Taratabelle ausgerechneten und dem bei der Besichtigung ermittelten wirklichen Nettogewicht entstand. — Um solchen Strafen entgehen zu können, sollte es unbedingt gestattet werden, in der Zollangabe neben dem Brutto- auch das Nettogewicht solcher Waaren anzugeben, für welche ein gesetzlicher Taraabzug festgesetzt worden ist. Ferner sollte das Recht eingeräumt werden, Waaren vom wirklichen Nettogewicht zu verzollen, falls der gesetzliche Taraabzug ein zu kleiner ist. Zu dem Zwecke hätte der Declarant, wie bisher, Copien von Facturen oder Gewichtsspecificationen seiner Angabe beizulegen. Ebenso wäre es wünschenswerth, dass für die Nichtübereinstimmung der angegebenen Art der Verpackung Strafen nicht erhoben werden, da die ausländischen Absender auf die Kennzeichnung der Verpackung wenig Aufmerksamkeit verwenden und nur in seltenen Fällen die Verpackungsart, wie z. B. einfache oder doppelte Säcke, einfache oder doppelte Flechtwerke etc. in den Facturen oder Connoissementen bezeichnen. Ohne Schaden für die Interessen der Hohen Krone könnte die Verpackungsart, nach welcher sich die Höhe des Taraabzuges richtet, von den besichtigenden Beamten bestimmt werden durch Attestation in den Zollangaben nach der Besichtigung der Waaren.

Ad § 34. Diesem § zufolge soll es überhaupt nicht gestattet werden, Waaren in Bezug auf ihre Qualität und Quantität unbestimmt anzugeben. Die bestehende gesetzliche Befugniss, Waaren unter

„Accidentien“ anzugeben, sollte unbedingt aufrecht erhalten bleiben. In vielen Fällen ist es absolut unmöglich, eine Waare genau nach dem Zolltarif angeben zu können, wenn die Factura z. B. in unbestimmten Ausdrücken die Waare bezeichnet oder wenn die Waare unter keinen § des Zolltarifs rubricirt werden kann. Wo soll der Empfänger die Möglichkeit hernehmen, eine genaue Angabe machen zu können, wenn die Zollbeamten selbst über die Classificirung einer Waare häufig verschiedener Meinung sind und dieselbe zur endgültigen Entscheidung dem Zoll-Departement vorstellen. Das Project will ungenau angegebene Waaren als nicht angegebene ansehen, hiedurch wird der Empfänger den empfindlichen Strafen, als Confiscation der Waare und einer Strafzahlung von 2 Rbl. pro Pfund in Gold unterzogen. Soll eine solche Massregel nicht als eine rigorose bezeichnet werden, so wäre es wohl erforderlich, diesen Paragraphen aus dem Projecte zu streichen.

Ad § 37. Die Frist, in welcher Zollangaben eingereicht werden müssen, sollte auch für das Rigasche Zollamt, wie bisher, eine 14-tägige bleiben. Es kommt nur zu häufig vor, dass Connoissemente aus dem Versendungshafen an den Absender der Waare im Innern des Landes gesandt werden, welcher seinerseits dieselben an den Käufer der Waare, der im Innern Russlands wohnt, übermittelt. Dieser schickt das Connoissement nun seinem Spediteur zur Wahrnehmung der Zollformalitäten ein, wodurch es leicht vorkommen kann, dass die projectirte 7-tägige Frist überschritten wird und Zollstrafen eintreten. Auch in den Fällen würde die 7-tägige Frist eine zu kurz bemessene sein, wenn das Connoissement an eine Bank, behufs vorhergehender Bezahlung des Facturabetrages eingesandt wird.

Ad § 38. Die 3-tägige Frist zur Vorstellung von Besichtigungsdocumenten für flüssige Waaren in Fässern ist ebenfalls, unter den im § 37 ausgesprochenen Erwägungen, eine zu kurze. Es sollte auch für die flüssigen Waaren keine Ausnahme gemacht werden und denselben die 14-tägige Frist wie für alle andere Waaren, wie auch bisher nach dem Gesetz gestattet war, zugestanden werden. Daher wäre dieser § aus dem Project zu streichen.

Ad § 54. Unter denselben Erwägungen, welche am Schlusse zum § 12 ausgesprochen worden sind, sollte eine Bevorzugung in der Reihenfolge der Besichtigung von Waaren nach Facturen oder Specificationen den Angaben gegenüber nicht eingeräumt werden, es wäre im Gegentheil nur wünschenswerth, dass jeder Art von Declarationen, seien sie Facturen, Angaben etc., die gleichen Rechte gewährt werden. Es ist im § 12 zur Genüge darauf hingewiesen worden, dass durch die Angabe den Beamten eine grosse Arbeit erspart und erleichtert wird.

Ad § 84. Diesem § zufolge müssen Proben von Waaren sofort dem Zoll-Departement zur Entscheidung, mit welchem Zollsatz dieselben

zu besteuern sind, sobald eine Meinungsverschiedenheit, wenn auch nur mit einer Stimme, im Directorium des Zollamts entstanden ist, vorgestellt werden. Da es sehr riskant ist, eine Waare in den Handel zu bringen, bevor der genaue Zoll bestimmt ist, so erscheint diese Anordnung als eine sehr erschwerende, weshalb es sehr wünschenswerth wäre, wenn dem Directorium das Recht zustände, den Zoll für eine Waare nach der Stimmenmehrheit der Directionsglieder festzusetzen, ohne die Entscheidung des Departements einholen zu müssen.

Ad § 109. Es werden in vielen Fällen einzelne Quittungen über verzollte und bereits vom Zollamte empfangene Waaren verlangt. Da es wohl ausgeschlossen ist, dass mit solchen Quittungen Unfug getrieben werden kann, so wäre es geboten, auch dann von Zollämtern Quittungen über einzelne Waarenpositionen einer Angabe zu erhalten, wenngleich die Waare bereits empfangen sein sollte.

Ad § 113. Die 7-tägige Frist, in welcher sich der Waareneigenthümer entscheiden muss, ob er für eine Waare den Zoll einzahlen oder sie für den Zoll der Hohen Krone überlassen will, ist eine zu kurz bemessene; es wäre in solchen Fällen auch die bisherige dreijährige Frist beizubehalten, dieselbe, die auch, dem § 100 nach, für Einzahlung des Zolles für auf Zolllager befindliche Waaren festgesetzt ist. Wenn z. B. Waaren durch Feuer oder Wasser beschädigt geliefert worden und die Assecuradeure ihre Einwilligung zum Verkauf oder Ueberlassung für den Zoll zu geben haben, so kann in einer 7-tägigen Frist solches nicht eingehalten werden, wenn die Assecuranz-Gesellschaften ihren Sitz im Auslande haben. Ebenso wenig ist es möglich, in dieser kurzen Zeit von Waareneigenthümern, die im Innern des Reichs wohnen, ihre Entscheidungen, ob sie die Waare empfangen oder nicht empfangen wollen, zu erlangen. Besonders empfindlich wird die kurze Frist bei Concursverfahren.

Ad § 116. Es wird projectirt, im Falle der Zoll und andere Zollgebühren in den festgesetzten Fristen vom Waareneigenthümer nicht eingezahlt worden sind, diese durch Abschreibungen von den freien Summen seines Avance-Contos oder Zolldepôts beizutreiben. Sollten solche freie Summen nicht vorhanden oder nicht ausreichend sein, so werden die ihm gehörigen, im Zoll lagernden und noch nicht verzollten Waaren, ja sogar sein sonstiges Vermögen, zur Deckung des Zolles und anderer Gebühren, als eine unbestrittene Forderung des Zollamtes, herangezogen. Das Zoll-Departement hat in einer Vorschrift den Zollämtern erklärt, dass für sämmtliche Strafen, welche durch falsche Angaben entstanden sind, nicht die Waare, sondern der Declarant verantwortlich zu machen ist, folglich, wenn eine mit Strafen belegte Waare in's Ausland retournirt, oder etwa auch für den Zoll der Krone überlassen werden sollte, vorher sämmtliche Strafzahlungen vom Waaren-

eigenthümer beizutreiben sind. Hieraus geht hervor, dass für den Zoll nur die Waare allein verantwortlich ist. Die Waare ist somit als ein Pfandobject für den Zoll anzusehen. Es erscheint daher die projectirte Massregel, den nicht im Termin eingezahlten Zoll sogar durch das sonstige Vermögen des Waareneigenthümers sicherzustellen, als eine nicht gerechtfertigte und sollte der Text dieses § in dem Sinne redigirt werden, dass das Zollamt nur berechtigt ist, den Zoll aus dem Erlös derjenigen Waare zu decken, für welche der Zoll nicht bezahlt worden ist, nicht aber auf andere im Zollamte unverzollt lagernde Waaren, noch auf das sonstige Vermögen des Importeurs zurückzugreifen. Wenn ein Waarenbesitzer einsieht, dass der auf der Waare lastende Zoll unmöglich herauszuholen ist und sich entschliesst, sich der Waare dadurch zu entäussern, dass er dieselbe dem Zollamt für den Zoll überlässt, so wäre es sicherlich sehr drückend, diesen von ihm zu tragenden Verlust durch die zwangsweise Beitreibung des Zolles noch zu erhöhen.

Ad § 128. Wie im § 126 dieses Projects eine 2-jährige Frist festgesetzt werden soll, für Rückzahlungen an den Kaufmann für von ihm irrthümlich zu viel erhobene Zölle oder andere Gebühren, so sollte für Nacherhebungen für, dem Waarenempfänger zu wenig berechneten Zoll und andere Gebühren, dieselbe 2-jährige Frist, wie solches bisher gesetzlich bestanden hat, eingeräumt werden. Es wird dieselbe Ordnung für Mehrerhebungen einzuführen projectirt, wie solche für Steuern und Zölle besteht, nämlich die 10-jährige Frist. Sollte die Verantwortlichkeit auf eine so lange Zeit ausgedehnt werden, so könnten leicht ganz unbetheiligte Personen zur Verantwortung gezogen werden, wie z. B. die Familie eines verstorbenen Kaufmanns, die jeweiligen Besitzer eines durch Kauf übernommenen Geschäfts u. d. m. Ist in der 2-jährigen Frist die Kontrole wegen ungenügender Arbeitskraft nicht auszuführen möglich, nun so müsste der Etat an Kontrolbeamten vergrössert werden.

Ad § 164. Ueber den Empfang verzollter Waaren soll nach dem Project beim Ausliefern derselben in den Packhausbüchern quittirt werden und nicht wie bisher solches, gemäss den vom Herrn Finanzminister bestätigten Instructionen vom 27. März 1886, durch Quittung auf den Jarliken (ярлыкъ или приказъ на выпускъ товара) geschah. Diese Neueinführung würde mit grossen Unbequemlichkeiten und Zeitverlusten für die Waarenempfänger verknüpft sein. Die Packhausbücher werden im Hauptzollamte unter der Aufsicht des Packhausaufsehers geführt. Die Packhäuser, Lagerräume und Lagerstellen für Importwaaren sind und können vom Hauptzollamte sehr entfernt belegen sein. Werden z. B. Ladungen von Kohlen, Kreide, Korkholz, Schwefelkies, Superphosphat u. s. w. in Bolderaa, Mühlgraben, Poderaa, Mitauer Vorstadt, Andreasholm, Ambaren oder auch von anderen ausserhalb des Zollrayons belegenen Löschplätzen empfangen, ja auch wenn Waaren von

Lagerstellen, welche innerhalb des mit einem Gitter begrenzten Zollrayons sich befinden, empfangen werden, so müssten die Empfänger von diesen vom Zollamte mehr oder weniger entfernten Stellen bei jedesmaligem Empfang ihrer Waaren in's Zollamt gehen, um dort in den Packbüchern über die empfangene Partie zu quittiren. Dieselbe zeitraubende Procedur müsste stattfinden beim Empfang von Waaren aus den Zollpackhäusern oder aus Privatkellern, die unter zollamtlichem Verschluss stehen. Wie sollte es aber möglich sein, in den Packhausbüchern zu quittiren, wenn der Empfang von Waaren, wie Kohlen etc., mit Genehmigung des Zolldirectors bis Sonnenuntergang fortgesetzt wird, wo die Thätigkeit im Zollamt bereits um 5 Uhr Nachmittags aufhört. Es ist nicht zu leugnen, dass dieser Modus nicht nur undurchführbar ist, sondern auch den Interessenten die grössten Unbequemlichkeiten und Zeitverluste verursachen würde. Zeit ist aber Geld, daher sollte die bestehende Ordnung, die sich in der Praxis bewährt hat, was selbst im Project zugegeben wird, nicht durch eine neue, unpractische abgelöst werden. Es wäre dringend zu wünschen, dass es gestattet werde, über den Empfang von Waaren nach wie vor auf den Jarliken zu quittiren.

Ad. § 166. Die festgesetzten Fristen zum Verkauf von Waaren, welche nicht reclamirt worden, erscheinen als zu kurz bemessen, es wäre wünschenswerth, dieselben mindestens auf das Doppelte, für Bagage aber auf 1 Jahr zu verlängern. Besser wäre es, die bestehende Ordnung zu belassen oder die Frist dem § 100 dieses Projects gemäss festzusetzen.

Ad § 167. Thiere, leicht verderbliche oder beschädigte Waaren, ebenso leicht entzündliche oder Sprengstoffe sollen alle in der kürzesten Frist verkauft werden. Einer möglichen Willkür vorzubeugen, müsste hierfür, wenn auch nur die allerkürzeste Frist, z. B. eine 24-stündige, bestimmt werden.

Ad § 182. Um den Text dieses § mit dem des § 174, auf welchen Bezug genommen wird, in Uebereinstimmung zu bringen, müsste derselbe durch den Zusatz: „und Dampfschiffs-Unternehmungen“ vervollständigt werden.

Ad § 184. Falls der im § 116 ausgesprochene Wunsch vor der Regierung Berücksichtigung findet und demselben entsprochen wird, so ist der § 184 hinfällig und müsste gestrichen werden.

Ad § 191. Den Worten: „при условіи цѣлости наложенныхъ на нихъ таможенныхъ клеймъ“ müsste hinzugefügt werden: „falls an die Waaren Stempel oder Plomben angelegt worden sind.“ Es werden nämlich an Gold-, Silber- und andere Waaren keine Stempel und Plomben angelegt, wenn solche in Form von Waarenmustern durch Commis voyageurs ein- und in einer 6monatlichen Frist wieder zurückgeführt werden.

Ad § 226. Die Nichtübereinstimmung der in den Besichtigungsdocumenten angegebenen Quantität und Qualität mit der bei der Besichtigung festgestellten sollte nicht als eine solche Uebertretung des Zollgesetzes angesehen werden, welche, dem gegenwärtigen Projecte nach, solche äusserst strenge Strafen nach sich zieht. Der Zolltarif ist an und für sich ein so complicirter und verwickelter (was selbst mehrfach von den Verfassern dieses Projects zugestanden wird) — und wird ausserdem fortwährend noch durch nachfolgende Veränderungen und in oft ungenauen und undeutlichen Erläuterungen erschwert, die den Zollbeamten ein weites Feld zu willkürlichen Zuzählungen zu dem einen oder dem anderen Paragraphen des Zolltarifs eröffnen, so dass es wirklich schwer fällt, bei dem Vorhandensein solcher Bedingungen, nicht in unbeabsichtigte Fehler zu verfallen. Solche unbeabsichtigte, durch die unzähligen Vorschriften zum Zolltarif hervorgerufenen Fehler können im Wiederholungsfalle als beabsichtigte ausgelegt werden und schwere, jedenfalls nicht verdiente, Strafen nach sich ziehen. Die beständigen Veränderungen des Zolltarifs dem Gedächtniss fest einzuprägen, ist factisch unmöglich und wird man unwillkürlich in Fehler verfallen. Deshalb wäre es wohl sehr am Platze, auf derartige Fehler mit mehr Milde herabzusehen. So lange nicht dolose Vergehen nachgewiesen sind, sollten die Strafen auf Geldstrafen beschränkt bleiben.

Ad § 227. Es wird projectirt, für Waaren, welche, dem Tarif nach, mit einem höheren Zoll belegt sind, als wie angegeben, eine Strafe im doppelten Betrage des Zollunterschiedes zwischen der angegebenen und der befundenen Waare in Goldvaluta zu erheben. Diese Bestrafung ist eine äusserst strenge, da die Ausrechnung derselben in Goldvaluta und nicht in Creditvaluta geschieht, somit ist diese Strafe in Wirklichkeit eine dreifache. Gegenwärtig wird nur der einmalige Zollunterschied und zwar in Creditvaluta als Strafe in ähnlichem Falle berechnet. Diese Art von Fehlern, dank den im § 226 näher beleuchteten Umständen, kommt leider nur zu häufig, ja man kann sagen täglich, vor und ist so gewohnheitsmässig geworden, dass Niemand hierin eine Gesetzesüberschreitung sieht, vielmehr der Besichtigungsbeamte den Tag als verloren betrachtet, wenn er seine Tagesarbeit beschliesst, ohne irgend welche Zollunterschiede gemacht zu haben. Wer aber nach Facturen und Declarationen, die von ausländischen Absendern meistens sehr mangelhaft und uncorrect zusammengestellt sind, seine Angaben einzureichen gezwungen ist, kann sich vor solchen Fehlern beim besten Willen nicht schützen, daher wäre das bisherige Strafmaass als hinreichend hoch anzusehen. Auch eine grössere Strafe wird hierin keinen Wandel zu schaffen im Stande sein.

Ad § 228. Die Berechnung des zweifachen Zolles in Goldvaluta als Strafe für mehr befundenes Gewicht gegen das angegebene, ermässigt

das bisherige Strafmaass — 4facher Zoll in Creditrubeln — nur um 25%. In Berücksichtigung indessen der in diesem Projecte versprochenen Ermässigungen von Strafen in solchen Fällen, wären auch hier grössere Erleichterungen am Platz.

Ad § 229. Der Text dieses § steht im völligen Widerspruch zum 2. Theil des § 227. Es wäre geboten den 2. Theil des § 227 auszuschliessen, wodurch die Uebereinstimmung des Textes des gegenwärtigen § erreicht würde.

Ad § 230. Behufs Erleichterung des Strafmaasses wäre es erwünscht, die jetzt übliche Berechnung der Strafe: den Unterschied im Zoll zu dem nächstliegenden Zollsatze zu einer und derselben Gruppe der Nomenclatur, beizubehalten.

Ad § 231. Nach dem gegenwärtigen Zollgesetze werden 8% Spielraum im Gewicht zugelassen, d. h. es können bis zu 8% im Gewicht mehr oder weniger gegen das angegebene Quantum constatirt werden, um straffrei zu sein. Das neue Project will einen solchen Spielraum jedoch nur bis zu 5% gewähren. Auch die 8% Spielraum haben sich in vielen Fällen als unzureichend erwiesen, namentlich bei solchen Waaren, die ihrer Beschaffenheit nach gegen Witterungseinflüsse empfindlich sind, wie z. B. Korkholz, welches beim Seetransport aus Algier bis zu 15% Feuchtigkeit in sich aufnimmt. Hierher wären noch andere Waaren zu zählen, welche mehr oder weniger Feuchtigkeit anziehen, und zwar: Wolle, Wollenwaaren und Baumwolle, Thee, Cigarren, Chemicalien, Chlorkalk, Salze, Theer, Feuerziegeln etc. — Der Spielraum von 5% würde nur Veranlassung zu häufigen und meistens ungerechten Strafen geben, daher wäre es vollkommen am Platze, den Spielraum nicht herabzusetzen, sondern eher zu erhöhen, etwa auf 10%.

Ad § 233. Wenn als zollfrei angegebene Waaren als mit einem Zoll belegte befunden worden, so wird ausser dem gesetzmässigen Zolle ein zweifacher Zoll in Gold als Strafe erhoben. Bisher wurde ausser dem Zoll nur der einmalige Betrag des Zolles als Strafe berechnet. Auch hier ist das Strafmaass ein sehr hohes und sollte durch ein mässigeres ersetzt werden.

Ad § 236. Anlässlich der Entrichtung der vom Zoll verhängten Strafen für Unrichtigkeiten in den ausländischen Facturen wäre insofern eine Erleichterung zu gewähren geboten, als die Einzahlung der Strafe nicht in Monatsfrist, sondern beim Empfang der Waare zu geschehen hätte.

Ad § 238. In Berücksichtigung der Ursachen, welche im § 226 angeführt sind, wäre es als eine grosse Ungerechtigkeit anzusehen, für jede Nichtübereinstimmung mit den Forderungen des Zollgesetzes zu strafen und solche als Uebertretungen desselben anzusehen. Nur der Unterschied im Gewicht oder in der Qualität der Waare, ebenso auch andere unbeabsichtigte fehlerhafte Nichtübereinstimmungen können un-

möglich als Gesetzesübertretungen gelten und mit Strafen belegt werden, die als äusserst harte bezeichnet werden müssen, wie z. B. Suspendirung bis 6 Monate oder die gänzliche Entziehung des Rechts, am Zoll Geschäfte zu betreiben. Es sind überhaupt so wenig Fälle vorgekommen, wo die Regierung sich genöthigt gesehen hat, die äusserste Strenge anzuwenden, wie z. B durch Entziehung des Rechts, am Zollamte sich zu beschäftigen, dass es nicht als nothwendig erscheint, für Vergehen unbeabsichtigter Natur die schärfsten Strafen festzusetzen. Wo böswillige Absicht nachgewiesen wird, ist eine harte Strafe selbstverständlich. Daher wäre es wünschenswerth, nur in dem Falle mit solchen Strafen die Schuldigen zu belegen, wenn ihnen eine beabsichtigte Uebertretung des Gesetzes klar nachgewiesen wird.

Ad § 250. Die Schwere der Geldstrafen für Uebertretungen der zollamtlichen Verordnungen und Gesetze durch Berechnung derselben in Goldvaluta ist bereits unter §§ 227 und 228 näher besprochen worden und soll hierdurch auf diese hingewiesen werden.

Es sei hier noch gestattet, darauf hinzuweisen, dass dem § 30 dieses Projects zufolge, vom Empfänger verlangt wird eine genaue Angabe der Art der Verpackung (Tara), doch später ist nirgends davon die Rede, welche Folgen eine bei der Besichtigung constatirte Unrichtigkeit nach sich zieht. In ähnlichen Fällen wird jetzt eine Accidenz von 5% vom Zollrubel in Creditvaluta erhoben. Da es indessen vorkommen kann, dass zum Schutz der Waare während des Transportes eine Umpackung vorgenommen werden muss, wovon der Empfänger nicht immer benachrichtigt werden kann, wie z. B. wenn das Connoissement an „Ordre“ lautet, so ist es wohl selbstverständlich, dass Fehler solcher Art, wie: die Angabe einfacher Säcke an Stelle von doppelten oder Kisten an Stelle von Flechtwerken etc. fast unausbleiblich sind, in jedem Falle jedoch solche, die der Aufmerksamkeit der Besichtigungsbeamten nicht entgehen können, daher wäre es wünschenswerth, für Vergehen solcher Art keine Strafen zu bestimmen.

Ferner muss auf eine Besteuerung hingewiesen werden, die nicht nur als eine drückende, sondern auch als eine ungerechtfertigte angesehen werden muss. Es wird nämlich für die während des Transports entstandene Lecage bei flüssigen Waaren, wie Wein, Oel, der Zoll erhoben, wenn die Lecage mehr als die gesetzlichen 8% Spielraum gegen das angegebene Gewicht beträgt. Es werden z. B. 10 Pipen Wein im Gewichte von 380 Pud eingeführt. Während der Reise sind entweder durch schlechtes Wetter oder durch mangelhafte Verstauung oder durch Pressung schwerwiegender Gegenstände der Boden oder die Stäbe eines Fasses derart beschädigt, dass der Inhalt fast ausgelaufen ist. Das entstandene Gewichtsmanco beträgt ungefähr 32 Pud, somit

hätte der Empfänger dieses Weines nicht für . . . . . 380 Pud
abzüglich der Lecage von . . . . . 32 „
für . . . . . 348 Pud,

sondern für das ursprüngliche Gewicht von 380 Pud den Zoll einzuzahlen, da nach dem Gesetz die entstandene Lecage nicht berücksichtigt wird. Nach den Usancen beim Seetransport befreit sich der Schiffer durch eine Clausel im Connoissement „Frei von Lecage" von jeder Verantwortung für ein derartiges Schwinden der Waare. Der Absender ist ebenfalls nicht verantwortlich, da die Waare für Rechnung und Gefahr des Empfängers versendet wird, folglich trägt allein der Waarenbesteller nicht nur den Verlust der Waare, welcher durch die Lecage entstanden ist, sondern er hat auch den Zoll in dem angezogenen Falle für 32 Pud = 192 Creditrubel an die Krone zu entrichten.

Bei Glas, Fayence, Porzellan und Thonwaaren wird der während des Transports an diesen Waaren entstandene Bruch mit keinem Zoll belegt; bei Spiegelglas werden nur die rechtwinkeligen Bruchstücke von über 25 Quadrat-Werschock Grösse verzollt, während kleinere Bruchstücke zollfrei sind. Analog dieser Bestimmung sollte auch für constatirte Lecage an flüssigen Waaren kein Zoll erhoben werden, da doch nur der Waarenbesteller von Wein oder Oel allein den Verlust trägt und von Niemandem eine Vergütung zu erhalten in der Lage ist.

Der Zoll wird doch nur (oder sollte doch nur) von solchen Waaren erhoben, welche auf den inneren Markt gelangen oder in den Consum gebracht werden, daher erscheint die Besteuerung von Waaren, die wohl eingeführt werden sollten, aber durch vom Empfänger unabwendbare Umstände oder Zufälle thatsächlich nicht eingeführt worden sind, als eine nicht gerechtfertigte und eine drückende. Es wäre sehr zu wünschen, dass in dieser Beziehung eine mildere Gesetzgebung eingeführt werde."

Am 15. December 1898 fragte das Zoll-Departement telegraphisch beim Börsen-Comité an, ob der von einigen Börsen-Comités zum Art. 2, Abschnitt 3 des Entwurfs gemachte Vorschlag, dass bei Zustellung von Waaren mit auf Ordre lautenden Connoissementen als Waareneigenthümer der Inhaber des Duplicats angesehen werde, das bedingungslos mit der Blancoaufschrift des Versenders versehen sein muss, — mit der Handelspraxis derjenigen Länder übereinstimme, aus denen Waaren nach Riga versandt würden.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf durch Schreiben vom 19. December sub Nr. 979, dass er nicht umhin könne, den Vorschlägen der anderen Börsen-Comités vollständig zuzustimmen, zumal ein derartiger Modus in der Handelspraxis fast sämmtlicher ausländischer Staaten angenommen sei. Es komme sehr häufig, hauptsächlich in den

Ländern des Mittelmeeres, vor, dass die Connoissemente Bankhäusern in Hamburg oder Berlin mit dem Auftrage übergeben werden, sie nur gegen Baarzahlung oder Wechsel auszuliefern; um nun den Versender gegen Verluste zu schützen, ist es durchaus nothwendig, dass unsere Zollämter nur solche, auf Ordre lautende Connoissemente entgegennähmen, welche mit der Blancoaufschrift des Versenders versehen sind.

55. Erweiterung des Zollrayons.

Hat auch das Jahr 1898 noch nicht die so lange schon und dringendst erwartete Regelung dieser Frage gebracht, so ist dieselbe doch durch einen überaus dankenswerthen Beschluss des Rigaschen Stadtamts ihrer Lösung so nahe gekommen, dass mit Bestimmtheit zur Navigationseröffnung des kommenden Jahres einer, wenigstens zeitweiligen Beseitigung des ärgsten Raummangels im Zollrayon, der geradezu zu einem unseren Import auf's Schwerste schädigenden Nothstand geführt hatte, entgegengesehen werden kann. Nachdem, wie im Jahresberichte für 1897 (Handelsarchiv Jahrg. 1898, Seite 170) dargelegt, das Militärressort durch übermässige Entschädigungsforderungen für abzutretendes Land und die Gouvernementssession für städtische Angelegenheiten durch Aufhebung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 17. November 1897 über die Hereinziehung der den Zollrayon entlang führenden Fahrstrasse in denselben, alle Bemühungen von Stadtverwaltung und Börsen-Comité um eine Verbreiterung des Zollrayons vereitelt hatte, beschloss das Stadtamt, die nothwendige Erweiterung nicht durch eine Verbreiterung, sondern durch eine Verlängerung des Zollrayons und zwar durch Einschluss des gesammten Andreasdammes zu erreichen.

Auf eine Anfrage des Börsen-Comités nach dem Stande der Angelegenheit antwortete das Stadtamt am 8. December sub Nr. 5166, bei Uebersendung einer Abschrift vom Schreiben des Livländischen Gouverneurs vom 22. November über die Forderungen des Militärressorts für Abtretung eines Grundstücks, dass, da die erwähnten Forderungen des Militärressorts sich als überaus schwer für die Stadt erweisen, das Stadtamt dieselben nicht zu erfüllen gedenke, sondern, anstatt dessen, vom Frühling 1899 ab, das gesammte untere Ende des Andreasdammes*) dem Zollamte zur Verfügung stellen wolle; einer derartigen Maassregel müsse schon aus dem Grunde der Vorzug gegeben werden, weil dann der Uferraum, der dem Importhandel zu Gute käme,

*) Mit Ausschluss der Böschungen umfasst der Andreasdamm ca. 800 Quadratfaden mehr Flächenraum, als der Platz, der früher zur Verbreiterung des Zollrayons mit Einschluss des Kronslandes in Aussicht genommen worden war.

der der Anlegeplätze bedarf, wesentlich vergrössert würde. Hierbei wies das Stadtamt darauf hin, dass zur Realisirung des Projects bereits die vorbereitenden Schritte getroffen worden seien und dass zum Anlegen der Böte mit Brennholz eine Uferstrecke beim Heumarkte oberhalb der Eisenbahnbrücke angewiesen werden solle.

Ferner erfuhr der Börsen-Comité, dass die Anlegestege der St. Petersburger, Arensburger und Pernauer Dampfer auf das jenseitige Ufer der Düna an den Damm AB verlegt werden sollen.

Das oben erwähnte Schreiben des Herrn Livländischen Gouverneurs vom 22. November lautet folgendermassen:

Die Ingenieurverwaltung des Wilnaschen Militärbezirks hat am 11. November sub Nr. 7172 mir mitgetheilt, dass im Falle der Abtretung des auf dem angeschlossenen Plane bezeichneten Grundstücks, das dem Militärressort gehört und in Riga im Rayon der ehemaligen Citadelle belegen ist, zur Verbreiterung des Zollrayons, es sich als nothwendig erweist, den von Pferdegeschirr und von 156 Paar Fuhrwerken mit Zubehör eingenommenen Schuppen Nr. 51 in die Vorburg zu verlegen, da, sobald der Platz bei diesem Schuppen fortgenommen wird, es nicht mehr möglich ist, die Fuhrwerke zur Besichtigung und zum Waschen herauszuschieben und die Sachen zum Durchlüften herauszutragen. Ausserdem macht die Nähe der Strasse am Schuppen den letzteren nicht sicher gegen Feuersgefahr, da auf dieser Strasse ein beständiger Verkehr von Locomotiven stattfinden wird.

In Anbetracht dieser Erwägungen hält die Militärverwaltung nur unter der Bedingung für möglich, um die Genehmigung zur Abtretung des erwähnten Grundstücks an die Stadtverwaltung höheren Orts nachzusuchen, dass die Stadtverwaltung der Krone den durch gesetzliche Taxation bestimmten Preis für das abzutretende Grundstück bezahlt und ausserdem auf Kronsgrund in der Vorburg einen Schuppen von derselben Grösse und derselben Konstruction, wie der Schuppen Nr. 51, erbaut, den letzteren abreisst und dessen Material für sich behält.

Was die von der Stadtverwaltung bezeichnete Aneignung städtischen Grundes an der Michaelstrasse durch das Militärressort anbetrifft, so erachtet die Militärverwaltung eine derartige Behauptung als unerwiesen.

Im Schreiben vom 11. December sub Nr. 957 sprach der Börsen-Comité sein volles Einverständniss mit dem obenerwähnten Projecte der Erweiterung des Zollrayons unter der Voraussetzung aus, dass das Bollwerk auf der Innenseite des Andreasdammes so angelegt werde, dass auch diese, wie der Andreashafen für grosse Seedampfer zugänglich gemacht werden könnten.

In directem Zusammenhange mit der Frage der Erweiterung des Zollrayons steht die Frage der

56. Erhöhung der Niederlagssteuer für im Zollrayon lagernde Waaren.

Das Rigasche Stadtamt hatte von den sich seinem Plane einer Verbreiterung des Zollrayons entgegenstellenden Schwierigkeiten dem Dirigirenden des Rigaschen Zollamts Mittheilung gemacht, welcher seinerseits wieder diese Angelegenheit dem Chef des St. Petersburger Zollbezirks vorgestellt hatte; letzterer lehnte es jedoch ab, beim Zoll-Departement um Massregeln zur Erweiterung des Zollrayons nachzusuchen, da an dieser Sache vorzugsweise die Stadtverwaltung interessirt wäre, von der daher auch die Initiative ausgehen müsse. Da nun auf diese Weise die weiteren Verhandlungen wegen Erweiterung des Zollrayons in's Stocken gerathen waren, theilte das Stadtamt dem Börsen-Comité am 11. Februar 1898 sub Nr. 581 mit, dass es damit rechnen müsse, eine Verbesserung der Verhältnisse am Zollkai durch diejenigen Massnahmen zu erzielen, welche der Dirigirende des Rigaschen Zollamtes zu ergreifen beabsichtige, um die Waareneigenthümer zur rechtzeitigen Abfuhr ihrer Waaren vom Zollrayon zu zwingen, d. i. durch Erwirkung der Genehmigung zur Erhöhung des Lagergeldes für das Belassen von Waaren im Zollrayon.

Diese Maassnahmen waren in dem Schreiben des Dirigirenden des Rigaschen Zollamts vom 5. Januar sub Nr. 161 dargelegt, von welchem eine Copie dem Börsen-Comité übersandt wurde. Dieses Schreiben lautet:

„Im Hinblick darauf, dass die Frage wegen Erweiterung des Zollrayons sich noch einige Jahre in die Länge ziehen kann, in jedem Falle aber in nächster Zukunft eine endgiltige und günstige Erledigung derselben nicht vorauszusehen ist, während dessen ein dringendes und unabweisbares Bedürfniss vorliegt, irgend welche Mittel ausfindig zu machen, um die Uebelstände und Schwierigkeiten, die durch den Mangel an Raum zur Stapelung von Waaren hervorgerufen werden, zu beseitigen, — beabsichtige ich durch Vermittelung des Chefs des Zollbezirks mich an das Zoll-Departement mit einer Vorstellung zu wenden, dass die Frist für die Lagerung von Waaren auf dem Zollkai zeitweilig verkürzt oder aber wenigstens eine Erhöhung des progressiven Lagergeldes, welches auf Grundlage des Allerhöchsten Befehls vom 29. Juni 1878 zum Besten der Stadt Riga zu erheben ist, zugestanden werde.

Da der Zweck beider projectirten Maassnahmen nicht auf eine Belastung der Waarenbesitzer mit neuen Abgaben, sondern ausschliesslich nur darauf abzielt, durch die erhöhte Zahlung die Waareneigenthümer zu veranlassen, ihre Waaren in kürzerer Zeit vom Zollrayon fortzunehmen, so müssen diese Maassnahmen als zeitweilige und aussergewöhnliche angesehen werden, welche das Zollamt nur in Fällen thatsächlicher Noth-

wendigkeit, besonders während der Frühjahrs- und Herbstnavigation, bei grosser Anhäufung von Waaren, in Anwendung bringen wird. Dabei beabsichtige ich die erwähnten Maassnahmen vorzugsweise bei Sperrgütern und geringwerthigen, aber viel Raum beanspruchenden Waaren in Anwendung zu bringen, deren Besitzer, dank der unbedeutenden Lagergebühr, es für sich als vortheilhafter und bequemer finden, dieselben im Laufe von drei Monaten und sogar noch länger auf dem Zollkai zu belassen, wodurch das Löschen anderer Waaren ausserordentlich erschwert wird.

Die Anwendung dieser Maassnahmen wird aber nicht anders erfolgen, als unter Beobachtung der vorschriftsmässigen Regeln, d. i. nachdem 6 Tage zuvor an sichtbaren Stellen Bekanntmachungen ausgehängt und eine Publication in den örtlichen Zeitungen erlassen worden.

Indem ich der Meinung bin, dass an der schnellen und günstigen Erledigung dieser Frage die Stadtverwaltung nicht minder interessirt ist, wie das Zollamt, erlaube ich mir, an die Stadtverwaltung das ergebene Ersuchen zu richten, mich benachrichtigen zu wollen, ob nicht seitens der Stadtverwaltung der Realisirung der erwähnten Maassnahmen irgend welche Hindernisse und Schwierigkeiten entgegenstehen könnten; nach geschehener Beprüfung dieser Frage bitte ich von dem betreffenden Beschlusse der Stadtverwaltung mir eine Copie zusenden zu wollen."

Das Rigasche Stadtamt hatte seine volle Sympathie mit dem Projecte geäussert und vorgeschlagen, die Höhe dieser Gebühr, unter Aufrechterhaltung der bestehenden Vergünstigungsfrist für die ersten zwei Wochen, in der Weise zu normiren, dass für die erste Hälfte des auf die Vergünstigungsfrist folgenden Monats $^1/_2$ Kop., für die zweite Hälfte $^3/_4$ Kop., für den zweiten Monat $1^3/_4$ Kop. und für den dritten Monat $2^1/_2$ Kop. per Pud brutto zur Erhebung gelangen, sowie diese Sätze auf das ganze Jahr und auf alle Waaren ohne Unterschied auszudehnen.

Der Börsen-Comité dagegen äusserte in seinem Schreiben an das Stadtamt vom 3. März 1898 sub Nr. 175, dass er die Vorschläge des Stadtamts bezüglich der Erhebung der Lagergebühr im Zollrayon für überaus den Handel erschwerend und belastend, ja bei gewissen Waaren sogar für ganz undurchführbar halten müsse, so sehr er andererseits auch die Nothwendigkeit einer schnelleren Räumung von Uferwaaren, in Anbetracht der Raumverhältnisse im Zollrayon, nicht verkennen könne. Die vom Stadtamte vorgeschlagene Skala der Steigerung der Lagergebühren würde den Zweck nicht erreichen, andererseits aber nur unseren Importhandel, namentlich unsere Industrie schwer schädigen. Gewisse Waaren, wie z. B. Eisen, welches meist nicht geordnet nach Sorten und nach Empfängern ankommt, könnten beim besten Willen nicht innerhalb der vom Stadtamte freizugebenden Lagerfrist vom Zollrayon entfernt werden. Dagegen erlaube sich der Börsen-Comité folgenden Modus der

Steigerung der Lagergebühren vorzuschlagen, der bedeutend gerechter und weniger belastend, als der des Stadtamts ist, und doch beinahe dasselbe Gesammtresultat erzielen dürfte: die ersten 21 Tage, gerechnet vom Beginn des Löschens des Schiffs, werden freigegeben; für den ersten Monat, nach Ablauf dieser freien Lagerfrist, tritt eine Gebühr von 3/4 Kop. per Pud, für den zweiten Monat eine von 1 3/4 Kop. und für den dritten Monat eine von 2 1/2 Kop. per Pud ein. Das ergiebt für 3 Monate eine Gesammtgebühr von 5 Kop. per Pud, während dieselbe, nach dem Vorschlage des Stadtamts, 5 1/2 Kop. betrüge. Die Frist der freien Lagerung von 21 Tagen halte der Börsen-Comité für durchaus nothwendig, um überhaupt die Möglichkeit zu gewähren, mit dem Fortschaffen der Waaren fertig zu werden. Diese Massregel müsste als nur temporäre bis zur Erweiterung des Zollrayons für alle Waaren und für die Navigationsmonate eingeführt werden. Für die Zeit vom 1. December bis 1. März dagegen müssten die Lagergebühren nach der alten Taxe erhoben werden.

Das Stadtamt theilte am 26. März sub Nr. 1306 dem Börsen-Comité mit, dass es nach nochmaliger Beprüfung dieser Frage es nicht für möglich befunden habe, sich weder für eine Verlängerung der bestehenden zweiwöchentlichen (freien) Lagerfrist, noch für eine Erhöhung der Gebühren nur bis zu den im Schreiben des Börsen-Comités genannten Normen auszusprechen, dass es aber, im Uebrigen bei seiner früheren Ansicht verbleibend, damit einverstanden wäre, dass, als temporäre Maassregel (bis zur Erweiterung des Zollrayons), die Gebühren in dem vom Stadtamte vorgeschlagenen Betrage nur in der Zeit vom 1. März bis zum 1. December erhöht, in der übrigen Zeit im gegenwärtigen Betrage erhoben würden.

Am 22. December 1888 sub Nr. 11642 theilte der Chef des St. Petersburger Zollbezirks dem Börsen-Comité mit, dass die Livländische Gouvernements-Session für städtische Angelegenheiten am 19. November beschlossen habe, bei der Regierung um die Erhöhung der zum Besten der Stadt bestehenden Lagergebühr für im Zollrayon lagernde Waaren zu dem Zwecke nachzusuchen, um die Waarenbesitzer zu veranlassen, ihre Waaren in kürzerer Frist vom Zollrayon zu empfangen und abzuführen und um auf diese Weise auf dem Zollkai Platz für andere Importwaaren zu schaffen, da gegenwärtig wegen der engen Raumverhältnisse in dem beständig überfüllten Zollrayon, Waaren nirgend gelagert werden können.

Auf Grundlage des Allerhöchsten Befehls vom 29. Juni 1878 werde von denjenigen Waaren, welche auf dem Zollkai länger als 14 Tage lagern, zum Besten der Stadt eine Gebühr von 1/4 Kop. pro Pud brutto für den ersten, von 1/2 Kop. für den zweiten und von 3/4 Kop. für den

dritten Monat erhoben. Nach Ablauf des dritten Monats müssten die Waaren in die Zollräume übergeführt werden.

Gegenwärtig beabsichtige genannte Session, entsprechend dem Gutachten der Stadtverordnetenversammlung, folgende Zahlung für das Lagern von Import-Waaren auf dem Zollkai zu erheben:

Vom 1. März bis zum 1. December sind alle Waaren binnen 3 Wochen von jeder Lagergebühr befreit, darauf tritt eine Gebühr ein: im ersten Monat von 1 Kop., im zweiten Monat von 2 Kop., im dritten Monat von $2^1/_2$ Kop. per Pud brutto.

Da dieses Project nun die Interessen der Rigaschen Börsenkaufmannschaft nahe berühre und der Börsen-Comité am meisten competent zur Beurtheilung desselben wäre, bat er diesen um sein Gutachten.

Der Börsen-Comité äusserte sich in seinem Schreiben vom 2. Januar 1899 sub Nr. 1 dahin, dass in der That die Zustände im Zollrayon in Folge der Ueberfüllung von Waaren und des Raummangels ganz unhaltbar seien und dringend energische Massregeln erheischten. Der Börsen-Comité wisse zur Zeit selbst kein anderes Mittel zur Beseitigung dieser Nothlage und müsse der projectirten Erhöhung der Lagergebühr zustimmen, meine jedoch, dass diese, die für den Importhandel überaus beschwerlich und drückend sei, nur als ausserordentliche Massregel zeitweilig, bis zur Erweiterung des Zollrayons, die bereits im nächsten Frühjahr erfolgen solle, eingeführt werden dürfte.

57. Beseitigung der Privatspediteure.

Obwohl der Börsen-Comité auf seine an das Departement für Handel und Manufacturen gerichtete Eingabe vom 20. November 1897 sub Nr. 1005 bezüglich der Weiterbelassung der Privatspediteure bei Ausübung der Zollformalitäten bei Transitsendungen (vergl. Handelsarchiv Jahrg. 1898 Seite 171—173) keine directe Antwort erhalten hatte, hatte er, auf Grund von Berichten seines St. Petersburger Vertreters über direct geführte Verhandlungen, doch annehmen zu können geglaubt, dass dieser neue Versuch, die Thätigkeit der Privatspediteure aufzuheben oder wenigstens wesentlich einzuschränken, glücklich vereitelt sei. Doch sollte ihn die Mittheilung des Chefs der Riga-Oreler Bahn vom 30. October sub Nr. 1088 eines Anderen belehren. Darnach wäre nämlich, laut Rescript des Departements für Eisenbahnangelegenheiten vom 23. September d. J. sub Nr. 16786 die Ausführung von Transit-Zollformalitäten bezüglich der Waaren des directen überseeischen Verkehrs ausschliesslich durch Vermittelung der Eisenbahnagenten zu bewerkstelligen, wogegen die Zollbereinigung der Waaren, je nach

Belieben des Waareneigenthümers, sowohl durch die Krons-Agentur, wie auch durch Privatspediteure besorgt werden könnte, wobei zu diesen letzteren Operationen (der Zollbereinigung) alle Spediteure, ohne Ausnahme, die vom Börsen-Comité die Genehmigung zur Betreibung von Spediteur-Geschäften erhalten hätten, zugelassen werden könnten. Auf Grund des Tarifs Nr. 6548, publicirt in Nr. 993 der Tarifsammlung der russischen Eisenbahnen, solle die obige Verfügung mit dem 1. Dec. 1898 in Kraft treten.

Der Börsen-Comité glaubte, im Hinblick auf alles Vorangegangene weitere Bemühungen in dieser Angelegenheit einstweilen als völlig aussichtslos betrachten und von solchen vorläufig Abstand nehmen zu müssen, und beschränkte sich darauf, der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn am 19. November sub Nr. 875 mitzutheilen, dass er auf Grund des obenerwähnten Rescripts des Departements die hiesigen Firmen Helmsing & Grimm, Conrad Halgren, Al. Bergengrün Successores, Gerhard & Hey, Hagen & Soldani, Edgar Lyra & Co., Ed. R. Lange, G. F. Schultz, John Laurentz und Kniep & Werner zur Zollbereinigung von Waaren des directen überseeischen Verkehrs zugelassen habe.

58. Im Zoll-Entrepôt liegende Waaren.

Der Herr Schwedisch-Norwegische Consul richtete am 18. Aug. 1898 sub Nr. 184 folgende Anfrage an den Börsen-Comité:

„Aus hier in französischer Sprache beigefügten Auszügen aus theils dem Artikel 7 des Handels-Schifffahrts- und Freundschaftsvertrages vom 8. Mai (26. April) 1838 zwischen den vereinigten Königreichen Schweden und Norwegen einerseits und dem Russischen Kaiserreich andererseits, und theils dem additionellen Artikel 9 zu demselben Vertrage dürfte, wie dem Börsen-Comité bekannt sein wird, hervorgehen, dass die den vereinigten Königreichen laut den genannten Artikeln eingeräumte Berechtigung sich darauf beschränkt, dass Schweden und Norwegen gewisse Waaren, wie Alaun, Ockerroth, Heringe, sowie gesalzene und getrocknete Fische während einer bestimmten Zeit auf Niederlage (Entrepôt) in Archangel, St. Petersburg und Riga halten können, ohne dafür irgend welche Gebühren zu zahlen. Doch scheinen zu solchen Gebühren, von welchen die betreffenden Waaren frei sind, Kosten für Magazinirung nicht gerechnet zu werden, da dieselben in St. Petersburg laut dem Vertrage 80 Kop. Banko-Assignationen pro jede vollgepackte gesetzlich gewrakte Tonne Heringe nicht übersteigen dürfen. Für Riga und Archangel findet sich im Vertrage nichts bestimmt. Für die übrigen zur freien Niederlage berechtigten Waaren ist nichts über die Magazinirungskosten im Vertrage erwähnt.

In dem Begriff des Wortes „Entrepôt“ liegt, wie bekanntermeise allgemein angenommen wird, dass die im Entrepôt liegenden Waaren während gewisser bestimmter Zeit nicht verzollt zu werden brauchen, sowie auch, dass solche Waaren, so lange sie unverzollt liegen bleiben, wieder ausgeführt werden können, ohne dass Zoll oder andere Gebühren als Magazinirungsmiethe im Entrepôt zu zahlen sind. Wie ich in Erfahrung gebracht, werden auch in St. Petersburg Zollgebühren für Heringe nicht bezahlt, so lange dieselben im Entrepôt sich befinden. Es wäre für mich von grossem Interesse zu erfahren, wie es sich in diesem Falle in Riga verhält.

Daher erlaube ich mir, mich an den Börsen-Comité zu wenden mit der ergebenen Bitte, mir über folgende Punkte, die mir zur Beantwortung vorgelegt worden sind, die Auskünfte geben zu wollen, welche dem Börsen-Comité zur Verfügung stehen. Diese Punkte lauten folgenderweise:

1) Sind die oben genannten schwedischen und norwegischen Waaren, so lange sie sich in oben erwähnten Entrepôts befinden, frei von Zoll?

2) Können diese Waaren, so lange sie im Entrepôt unverzollt liegen, wieder ausgeführt werden, ohne Zollgebühren zahlen zu müssen?

3) Haben andere Länder dasselbe Recht, wie Schweden und Norwegen, falls sie es wünschen, solche Waaren, wie die oben genannten in ähnlichen Entrepôts, wie die schwedischen und norwegischen liegen zu lassen? Ist das letztere der Fall,

a) welche Gebühren und Abgaben tragen die Waaren dieser anderen Länder?

b) kann ermittelt werden, ob diese anderen Länder ein solches Recht als die meist begünstigte Nation geniessen, weil den vereinigten Königreichen dasselbe zugesprochen worden ist, oder aus welchen anderen Gründen?

Im entgegengesetzten Falle haben andere Länder das Recht, die genannten Waaren anderswo lagern zu lassen und auf welchen Bedingungen!

4) Müssen schwedische Heringe unmittelbar nach der Löschung verzollt werden oder geniessen sie Zollkredit, — im letzteren Falle auf wie lange Zeit und unter welchen Umständen?

5) Können schottische Heringe, welche in St. Petersburg und Riga eingeführt sind, ohne Zoll zu zahlen, reexpedirt werden und in solchem Falle unter welchen Bedingungen?“

Auf Grund des Gutachtens seiner Zolldelegation antwortete hierauf der Börsen-Comité am 6. October 1898 sub № 717:

„Auf Ihre Zuschrift vom 18./30. August sub № 184 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ihnen ganz ergebenst Folgendes mitzutheilen:

Ad 1. Waaren, so lange sie sich in Zolllagerräumen befinden (Entrepôts für gewisse Waaren besitzt das Rigasche Zollamt nicht), können für die Zeit von 3 Jahren nach ihrer Einfuhr ohne Zollzahlung lagern. Da die Heringswrake nicht als ein Zolllagerraum anerkannt wird, so findet die angeführte Vergünstigung für Heringe nicht statt, vielmehr muss der Zoll, wie schon oben ausgeführt, für Heringe nach stattgefundener Wrake entrichtet werden.

Ad 2. Im Zollamt oder in Privatspeichern unter Zollverschluss lagernde Waaren (mit Ausnahme flüssiger) können ohne Zollzahlung vor Ablauf der 3-jährigen Frist in's Ausland retournirt werden.

Ad 3 a. und b. Die ad 1 und 2 angeführten Vergünstigungen beziehen sich auf alle Länder, Entrepôts sind, wie schon früher gesagt, am Rigaschen Zollamte nicht eingerichtet worden. Ein Vorzugsrecht geniesst kein Land.

Ad 4. Sowohl schottische, als auch alle anderen Heringe müssen unmittelbar nach der Entlöschung, Verwiegung und Wrake verzollt werden. Ein Zollkredit wird nicht gewährt.

Ad 5. Schottische, als auch alle übrigen Heringe können auf allgemeiner Grundlage der Zollgesetze (s. Zollustaw Ausgabe Miklaschewsky § 552/4) ohne Zollzahlung reexportirt werden.

Die Kosten für Heringe würden sich wie folgt stellen:

1) Städtische Handelsabgabe $4^1/_2$ Kop. pro Berkowitz vom Bruttogewicht;

2) Scheunen-, Kaje- und Wachgeld $7^3/_4$ Kop. pro gewrakte Tonne;

3) Wrakgebühr und Böttcherlohn 30 Kop. pro Tonne;

4) Lagergeld auf der Wrake 1 Kop. pro Tonne und Tag;

5) Zollbesucher-Wachgeld 40 Kop. pro Tag.

Bei einer eventuellen Rückfuhr der Heringe würde die städtische Handelsabgabe ad 1 nicht zu zahlen sein, während die Kosten ad 2, 3, 4 und 5 zu entrichten wären.

VII. 59. Bankangelegenheiten.

In Folge mehrfacher Klagen hiesiger Banken, Fabriken und Handlungshäuser über den übermässigen Verkehr von Goldmünze und den fast vollständigen Mangel an Kreditbilleten, wodurch die zum Herbste zunehmenden Geschäftsabschlüsse mit dem Lande und auch die Abwickelung der städtischen Geschäfte sehr erschwert würden, bat der Börsen-Comité den Dirigirenden des Rigaschen Comptoirs der Reichsbank um die Anordnung, dass eine genügende Anzahl von 100-rubligen Kreditbilleten für die Banken und von kleineren Scheinen für die Fabriken und Exporteure vom Reichsbank-Comptoir herausgegeben würden.

Der Herr Dirigirende des Reichsbankcomptoirs antwortete am 8. October 1898 sub Nr. 98, dass, in Folge des im Herbste sich aller Orten belebenden Geschäftsverkehrs nicht allein in Riga ein Mangel an 100-rubeligen Kreditbilleten zu Tage trete, der übrigens durch reichliche Emission von Goldmünze ausgeglichen werde. Beim Empfange grösserer Summen bereite die Goldmünze allerdings gewisse, freilich nur geringe Unbequemlichkeiten, die zum grossen Theile, bei gegenseitigen Abrechnungen durch Checks, Dokumente und durch gewichtsmässigen Empfang der Goldmünze beseitigt werden könnten. Da das Finanzministerium durch Vermittelung der Institutionen der Reichsbank dahin strebe, überall den Metallgeldverkehr einzubürgern, und niemals daran gezweifelt habe, dass die aufgeklärten Vertreter der handelsindustriellen Unternehmungen, nicht ausgenommen auch die Vertreter des Privatverkehrs, dieser Angelegenheit ihre volle Sympathie entgegenbringen würden, so bleibe er der vollen Ueberzeugung, dass der Börsen-Comité es für seine moralische Pflicht halten werde, denjenigen, die sich an ihn mit einer, die Emission von Werthzeichen betreffenden Missbilligung des Verfahrens des Reichsbankcomptoirs wenden sollten, die völlige Grundlosigkeit ihrer Reklamationen zu erläutern.

Trotz dieser eigenthümlichen Fassung der Ablehnung hatte der Dirigirende des Reichsbankcomptoirs doch bereits am folgenden Tage der Börsenbank und einigen anderen hiesigen Banken Kreditbillete in grösserem Betrage zur Verfügung gestellt. Bald darauf besserten sich überhaupt die Verhältnisse in dieser Beziehung.

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

60. Der Börsen-Speicher.

Den Börsenspeicher, den die Firma A. Sellmer im Jahre 1898 gemiethet hatte, hat dieselbe auch für das Jahr 1899 zum Miethpreise von 2000 Rbl. jährlich behalten.

61. Die Central-Waaren-Dépôts-Speicher.

Die Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts besitzt 7 steinerne Speicher im städtischen Ambarenviertel und 5 steinerne in Mühlgraben. Während die ersteren zum grössten Theile beständig vermiethet waren, sind von den 5 Mühlgrabener Speichern im Jahre 1898 zwei Speicher für je 6 Monate vermiethet gewesen.

An dem Actiencapital von 264,000 Rbl. war der Börsen-Comité mit 60,000 Rbl., die Börsenbank mit 105,000 Rbl. betheiligt. Für das

Jahr 1897 wurde eine Dividende von $6^1/_2$ pCt. per Aktie vertheilt. Auf dringendstes Bitten der Actionäre übernahm Herr dim. Rathsherr C. G. Westberg das Amt eines geschäftsführenden Direktors auch noch weiterhin bis zur eventuellen Erweiterung der Gesellschaft.

Auf der Generalversammlung der Gesellschaft am 23. Februar 1898 war zur Sprache gebracht worden, dass, mit der Errichtung der neuen Central-Güterstation und der Hafenanlage bei derselben, auch wohl an die Gesellschaft die Frage herantreten werde, sich an dem Bau der erforderlichen neuen Speicher zu betheiligen, und dass demgemäss wohl eine Erweiterung der Gesellschaft und Erhöhung ihres Actiencapitals werde erforderlich werden. Wenn schon bei den gegenwärtigen Verhältnissen ein die Führung der Geschäfte geradezu lähmender Mangel an Actionären zu Tage träte, da sich die Actien in grosser Zahl in wenigen Händen befänden, so sei an eine Erweiterung der Thätigkeit der Gesellschaft unter solchen Umständen garnicht zu denken.

In Folge dessen beschloss der Börsen-Comité einen Theil der ihm gehörigen Actien zu verkaufen und auch die Börsenbank zum Verkauf eines Theils ihrer Actien zu veranlassen. Der Börsen-Comité verkaufte 100 Stück Actien, so dass in seinem Besitze noch 20 Actien für den Betrag von 10,000 Rbl. verblieben.

62. Der Rigaer Elevator.

Weder die seit Jahren nun schon schwebende Abrechnung über den auf gemeinschaftliche Kosten von Stadtverwaltung und Börsen-Kaufmannschaft erbauten Elevator auf dem Andreasholm, trotz mehrfacher, auch im Jahre 1898 erneuter Mahnungen, noch auch eine Aeusserung zu dem vom Börsen-Comité gemachten Vorschlage eines Schiedsgerichts war bis zum Jahresabschlusse seitens der Stadtverwaltung erfolgt.

Beim Schreiben vom 18. August 1898 sub Nr. 108 übersandte die Verwaltung des Rigaer Elevators dem Börsen-Comité ein an sie gelangtes Schreiben des Chefs der Riga-Oreler Bahn vom 24. Juli 1898 sub Nr. 108 und bat dabei, es in die Wege leiten zu wollen, dass sowohl die Bestätigung der betreffenden Paragraphen für das öffentliche Lagerhaus, als auch die officielle Eröffnung des Elevators baldmöglichst stattfinde. Das erwähnte Schreiben des Chefs der Bahn lautete:

„Vor ca. 3 Jahren hatte die Bahnverwaltung, auf Ansuchen der Elevatorverwaltung, zeitweilig gestattet, Getreidewaaren zum Elevator zu liefern, obwohl officiell der Elevator damals noch nicht eröffnet und das Statut desselben von der competenten Autorität noch nicht bestätigt worden war. Seitdem sind 3 Jahre vergangen; die Getreidewaaren

werden fortgesetzt zum Elevator geliefert, demungeachtet aber ist der Elevator auch bis hiezu noch immer nicht officiell eröffnet worden. Eine derartige Sachlage hat für die Bahn manches Missliche zur Folge, das namentlich in Folgendem besteht: Da der Elevator bis hiezu officiell nicht eröffnet und die Versender nicht, wie erforderlich, darüber in Kenntniss gesetzt worden sind, welche Operationen und nach welcher Taxe der Elevator ausführt und unter welchen Bedingungen er Waaren entgegennimmt, so werden die Waaren garnicht an den Elevator adressirt und die Empfänger sind demnach genöthigt, besondere schriftliche Eingaben wegen Lieferung solcher Waaren zum Elevator zu machen, welche ursprünglich an die Station Riga I adressirt waren. Diese Eingaben werden gewöhnlich ohne Vorweis der Frachtbrief-Duplicate gemacht; in Folge dessen aber entstehen verschiedene, die Bahn schädigende Differenzen, wie z. B. die Rigasche Firma Hurwitz im Juni d. J. ein Memorandum wegen Lieferung von 4 Wagen zum Elevator einreichte, am 12. Juni aber der Station die Anzeige machte, dass sie diese 4 Wagen der Firma Lewstein abgetreten habe, an demselben Tage reichte Lewstein ein Memorandum wegen Lieferung derselben Anzahl Wagen zum Elevator ein; dies Verlangen wurde erfüllt, aber, nachdem sie dort 3 Tage gestanden hatten und von niemand abgenommen worden waren, auf die Station zum Ausladen zurückbefördert; die Duplicate der Frachtbriefe wurden der Commerzbank vorgewiesen, diese verweigerte jedoch die Zahlung sowohl für die Beförderung der Wagen zum Elevator, als auch für das Stehen und für den Rücktransport derselben zur Station. — Derartige Fälle zwingen natürlich die Bahn, in Zukunft Requisitionen und Lieferung von Wagen zum Elevator, ohne Vorweis der Frachtbrief-Duplicate, nicht zu berücksichtigen. Unabhängig hiervon wird aber die Station durch das Fehlen der directen Adresse der Getreidewaaren an den Elevator und durch das Ausfüllen sämmtlicher, über die Lieferung zum Elevator zu machenden Angaben überaus belastet. In der Erwägung nun, dass das Verlangen des Vorweises der Frachtbrief-Duplicate bei den Eingaben wegen Lieferung von Wagen zum Elevator eine allerdings völlig gesetzliche, aber den Handel bis zu einem gewissen Grade belastende Maassregel wäre, und da ich gleichzeitig wünsche, bei Realisirung dieser Maassregel, die volle Möglichkeit einer rechtzeitigen directen Adressirung der Getreidewaaren an den Elevator bereits am Versandorte zn bieten und dadurch die Einreichung von Eingaben nach Möglichkeit zu beschränken, so bitte ich die Verwaltung des Elevators, auch ihrerseits alle möglichen Schritte zu thun, um die Bestätigung des Elevatorstatuts und die officielle Eröffnung desselben zu beschleunigen.“

Die Getreidedelegation, welcher obiges Schreiben zur Kenntnissnahme übergeben worden war, legte Verwahrung gegen die Ausführung

der Bahnverwaltung ein, dass Waarensendungen aus dem Innern des Reichs, wegen nicht erfolgter officieller Eröffnung des Elevators, nicht direct an diesen adressirt werden könnten, und wies darauf hin, dass der Elevator auf dem Andreasholme bereits seit längerer Zeit in die Tarifsammlung als Station, nach welcher Waaren aufgegeben werden könnten, aufgenommen worden sei; hiebei befürwortete die Delegation wärmstens die schleunigste Erwirkung der Bestätigung der, einer solchen bedürfenden, Artikel des Statuts.

Ferner theilte die Verwaltung des Elevators am 8. October 1898 sub Nr. 154 mit, dass die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn, nachdem sie im Jahre 1896 mit der Lagerhaus-Verwaltung eine Vereinbarung über die Zustellung der Getreidesendungen zum Elevator getroffen, im Schreiben vom 28. September 1898 sub Nr. 41521 die rechtliche Existenz der Lagerhaus-Verwaltung bestreite und gleichzeitig erkläre, die fernere Waarenzufuhr zum Elevator nur auf Grund bestimmter, von ihr entworfener und dem Eisenbahn-Departement zur Bestätigung vorgestellter Regeln fortsetzen zu können.

In dem angeführten Schreiben führte die Bahnverwaltuug aus, dass die Publication der Bahnfracht für die zum Elevator beförderten Getreidewaaren in der Tarifsammlung keineswegs gleichartig sei mit der Anerkennung der thatsächlichen Eröffnung des Elevators, denn diese beiden Thatsachen brauchten zeitlich durchaus nicht zusammenzufallen. Die Eröffnung des Elevators könne auch deshalb nicht als officiell anerkannt werden, weil, laut Art. 12 des Lagerhaus-Statuts, die Regeln, welche die Lagerhäuser bei der Annahme von Waaren zur Lagerung und bei Ausführung der übrigen, ihnen gestatteten Operationen zur Anleitung zu nehmen hätten, desgleichen auf die von ihnen zu erhebenden tarifmässigen Gebühren, bevor dieselben in Kraft treten, ordnungsgemäss zu publiciren seien; dessenungeachtet habe die Verwaltung, dem angeführten Artikel zuwider, es nicht für nöthig erachtet, hierüber auf officiellem Wege das Publicum in Kenntniss zu setzen. Diese Regeln seien auch nicht einmal der Bahnverwaltung mitgetheilt worden, während doch der Modus der Aufnahme der Güter vom Empfänger in den Elevator, wie die Erfahrung gelehrt habe, in hohem Masse die Interessen der Bahn berühre. Es sei selbstverständlich, dass ein so unbestimmtes Verhältniss in den Beziehungen des Elevators zur Bahn für die Zukunft nicht bestehen könne. Da nun das Statut des Elevators noch nicht bestätigt und die Operationen desselben noch unbekannt seien, der Bahnverwaltung demnach die Möglichkeit genommen sei, mit der Elevatorverwaltung, als einer juristischen Person, einen festen Contract über die Zustellung von Wagen abzuschliessen, bleibe nur ein Ausweg übrig und zwar im Sinne des Art. 81 des allgemeinen Eisenbahnstatuts,

Regeln für die Auslieferung von Getreidewaaren auf die Zweigbahn der Riga-Oreler Bahn beim Rigaschen Elevator festzusetzen.

Seitens der Rigaschen Stadtverwaltung erfolgte nun in der Livländischen Gouvernements-Zeitung (Nr. 134 vom 28. October 1898) die Publication der von der Stadtverordneten-Versammlung am 24. Novbr. 1894 erlassenen Regeln für das Rigaer Lagerhaus, während der Börsen-Comité seinem St. Petersburger Vertreter auftrug, mit aller Energie die Erwirkung der Bestätigung der Art. 10, 19 und 23 der Regeln und der Form der Lagerscheine seitens des Herrn Finanzministers zu betreiben.

Nach den Berichten des St. Petersburger Vertreters, Herrn von Hübbenet, waren die Regeln für das Rigaer Lagerhaus im November 1898 vom Ministerium des Innern dem Finanzministerium mit dessen Zustimmung zurückgesandt und von letzterem die Bestätigung für die nächste Zeit zugesagt worden. Bis zum Abschlusse dieses Jahresberichts war dieselbe jedoch noch nicht erfolgt.

Die Daten über die Thätigkeit des Elevators sind in der statistischen Ausgabe des Börsen-Comités „Rigas Handel und Schifffahrt" enthalten.

IX. Das Export-Geschäft.

63. Das Holz-Geschäft.

a. Die Holzflössung auf der Düna.

Der Livländische Gouverneur schrieb (aus der Besonderen Session für Hafenangelegenheiten) am 6. Februar sub Nr. 168 an den Börsen-Comité, dass in der Commission unter dem Vorsitze des Geheimraths Gerssewanow im Januar 1893 festgestellt worden, dass in früheren Jahren in dem als Holzhafen dienenden Theil der Düna oberhalb der Brücken quer liegende Versperrungen aus Pfahlbündeln hergestellt worden wären, die sich als sehr nützlich erwiesen und die Salome localisirt hätten. Im Jahre 1892 sei eine derartige Versperrung nicht errichtet worden und das Resultat wäre ein ganz ausserordentlich grosser Salom gewesen. In Folge dessen hätte die Commission damals, unter Anderem, die Errichtung von 3 Pfahlreihen für nothwendig befunden, von denen 2 von der Stadtverwaltung, 1 vom Börsen-Comité errichtet worden wären. Der Herr Gouverneur forderte nun, in Anbetracht der ausserordentlichen Verluste, welche dem Holzhandel durch die Salome erwüchsen, den Börsen-Comité auf, sowohl für das laufende Jahr, als auch für die Zukunft sich zur Herstellung der mittleren Pfahlreihe zu verpflichten.

Der Börsen-Comité antwortete am 13. Februar 1898 sub Nr. 123, dass er, wie es auch auf der Sitzung unter dem Präsidium des Geheimraths Gerssewanow im Januar 1893 seitens seiner Vertreter ausgesprochen worden, einer dritten Pfahlreihe hinsichtlich der Verhütung von Salomen keine besondere Bedeutung beizulegen vermocht und eine solche nur ausnahmsweise damals für das eine Jahr zu errichten sich bereit erklärt hätte auf persönlichen Wunsch des Geheimraths Gerssewanow.

Seitdem habe der Börsencomité im Mai 1897 aus den Mitteln der Kaufmannschaft 100,000 Rbl. zum Ausbau der „Trockenen Düna“ zu einem Holzhafen, der eine wirksame Vorbeugungsmaassregel gegen die Salome zu bieten verspreche, in die Kronskasse gezahlt; andererseits hätten die Holzhändler, deren Repräsentant ebenfalls der Börsencomité sei, bereits im Jahre 1893 mit dem Ankerneeken-Artell eine noch heute giltige Vereinbarung geschlossen, durch welche die Kaufmannschaft sich verpflichtete, dem Artell für das Flössen, Anlegen und Befestigen der Flösse im Rigaschen Hafen ca. 30,000 bis 40,000 Rbl. jährlich mehr, als bisher, zu zahlen, wogegen der Artell sich verpflichtete, selbst für die Vermeidung von Holzstauungen und Ordnung derselben zu sorgen. Die Kaufmannschaft habe somit ganz unverhältnissmässig hohe Opfer gebracht. An der Herstellung der erforderlichen Anzahl Pfahlreihen dürfte demnach in erster Reihe und fast ausschliesslich der Artell, sodann vielleicht noch die Stadtverwaltung, die Kaufmannschaft aber wohl garnicht interessirt sein. Doch abgesehen davon sei der Börsen-Comité auch gar nicht in der Lage, eine Pfahlreihe herzustellen, da er weder die dazu nöthigen Apparate, noch die Arbeitskräfte zur Verfügung habe. Um jedoch dem Wunsche Sr. Excellenz nachzukommen, sei er bereit, in diesem Jahre einen Betrag von 1000 Rbl. für die Herstellung einer dritten Pfahlreihe herzugeben, unter der Bedingung, dass diese Summe auf die Eingänge der dem Börsen-Comité zur Verfügung gestellten $^1/_6$ % Steuern vom Werthe des Ex- und Imports genommen werden könne.

Der Herr Gouverneur erklärte nun in seinem Schreiben vom 28. Februar 1898 sub Nr. 232, dass die Verausgabung der Summe der $^1/_6$ % Steuer nicht vom Börsen-Comité abhänge, sondern nur mit Genehmigung des Ministers des Innern stattfinden könne, dass aber die Herstellung einer mittleren Pfahlreihe als nothwendige Maassregel im Interesse des örtlichen Holzhandels anerkannt worden sei. Er bäte daher den Börsen-Comité um eine Mittheilung, ob er in diesem Jahre und auch in Zukunft die Summe von 1000 Rbl. aus eigenen Mitteln hergeben wolle.

Beim Schreiben vom 7. März 1898 sub Nr. 200 übersandte der Börsen-Comité den Betrag von 1000 Rbl., erklärte dabei jedoch, dass eine Bewilligung von Mitteln in den nächsten Jahren, seiner Ansicht

nach, kaum erforderlich werden dürfte, da, nach der Erläuterung der Commission von Handelshäfen im Schreiben an den Herrn Gouverneur vom 21/23. December 1896 sub Nr. 3624 das Ministerium durchaus nicht daran zweifle, in 2 Jahren, wie im Projecte angenommen, den Ausbau der „Trockenen Düna“ zu beenden, dem Börsen-Comité gegenüber aber hiefür eine Verbindlichkeit zu übernehmen überflüssig sei, nachdem das Wegebau-Ministerium dem Reichsrath die Mittheilung gemacht habe, dass die Arbeiten in der „Trockenen Düna“ in 2 Jahren beendet werden sollten. Für den Fall jedoch, dass, wider alles berechtigte Erwarten, im nächsten Jahre dennoch für erforderlich erachtet werden sollte, eine mittlere Pfahlreihe herzustelleu, bitte der Börsen-Comité, jetzt bereits bei den Ministern der Finanzen und des Innern um die Genehmigung nachsuchen zu wollen, die Kosten der Herstellung der mittleren Pfahlreihe auf die Eingänge der $^1/_6$ % Steuer zu bringen, welche, gemäss Punkt III des Reichsrathsgutachten vom 10. April 1867 dem Börsen-Comité zu solchen Ausgaben zur Verfügung gestellt seien, welche direct dem Handel und der Schifffahrt zum Nutzen gereichen.

Beim Schreiben vom 14. März 1898 sub Nr. 302 sandte der Herr Gouverneur die 1000 Rbl. zur Aufbewahrung bis zum Bedarfsfalle zurück, worauf sie, auf Ordre des Herrn Gouverneurs vom 25. April 1898 Nr. 581, dem Ankerneeken-Aeltermann A. Strauch ausgezahlt wurden.

Die bereits im Handels-Archiv, Jahrgang 1898 Seite 186, erwähnte besondere Commission zur Untersuchung der Salome stellte folgende Mängel in der bisherigen Ordnung fest: 1) Unzulänglichkeit der Wasserfläche für den Holzhafen. Die Zahl der auf der Düna zum Rigaschen Hafen während der Navigationsperiode gelangenden Flösse beträgt 16—20,000, während im Holzhafen nur aufgestellt werden können: von der eisernen Brücke bis Jungfernhof 6000 Flösse und im Flussarm „Trockene Düna“ 2000—3000 Flösse. Da die meisten der eintreffenden Flösse nicht auf die Schiffe oder die unterhalb der Brücken gelegenen Sägemühlen verkauft zu sein pflegen, so sind die Eigenthümer der Flösse — um die mit der Herabflössung der Hölzer verbundenen Ausgaben zu sparen — bemüht, in den genannten Holzhäfen oberhalb der Brücken die Flösse liegen zu lassen und auf Käufer zu warten. Die Flössung der Hölzer zu den Standplätzen unterhalb der Brücken kann deshalb nur unter Beihilfe der Hafenpolizei erreicht werden. 2) Die mangelhaften Einrichtungen des Hafens für die Aufstellung und das Liegen der Flösse. Die Holzflössung auf der Düna befindet sich gänzlich in Abhängigkeit von der Höhe des Wasserstandes und da das Wasser im Flusse Ende Juni stark fällt, wodurch die Flössung der Hölzer über die Stromschnellen erschwert wird, so sind die Besitzer der Flösse gezwungen, die Flössung im April

und Mai in verstärktem Maasse vorzunehmen; in diesen Monaten treffen etwa $^2/_3$ der im ganzen Jahre ankommenden Flösse ein. Zu derselben Zeit bildet sich im Flusse, in Folge des starken Sinkens des Frühjahrhochwassers, eine bedeutende Strömung, welche die Arbeit des Einrammens der erforderlichen Anbindepfähle für die Aufstellung der eintreffenden Flösse im Hafen erschwert und vertheuert; von solchen Anbindepfählen werden alljährlich mehr als 5000 Stück eingerammt. Ferner befindet sich der Empfang der Flösse von den Eigenthümern durch die Ankerneeken, die Aufstellung der Flösse, das Einrammen der Anbindepfähle, die Arrende der Wasserfläche des Flusses zur Aufstellung der Flösse im Hafen in einer Hand. 3) Die nicht entsprechende Organisation der Holzflössung auf der Düna oberhalb des Hafens mit der Aufnahmefähigkeit des Rigaschen Hafens. 4) Die den gegenwärtigen Bedürfnissen des Holzhandels nicht entsprechende Organisation des Ankerneekenamts im Hafen. 5) Das Bedürfniss der Durchsicht des Ortstatuts, das am 8. Februar 1895 von der Rigaschen besonderen Hafensession erlassen wurde.

Zur Beseitigung der genannten hauptsächlichen Mängel des Hafens kam die Commission zu folgenden Beschlüssen: 1) Den Dünaarm von Jungfernhof bis zur Stromschnelle „Gladki" in die Grenzen des Holzhafens einzuschliessen, wodurch die Ausdehnung des Hafens um 10 Werst vergrössert wird, und die genannte Wasserfläche für die Aufstellung der Flösse zu bestimmen. 2) Beim Wegecommunications-Ministerium um die Ausrüstung des Holzhafens mit beständigen Anbindepfählen nachzusuchen, sowie dem Chef der Rigaschen Hafenbauten die technische Aufsicht über die Errichtung von Pfahlreihen für die Eintheilung des Hafens in Bezirke, sowie über die Errichtung von temporären Anbindepfählen für Flösse zu übertragen. 3) Die tägliche Aufnahmefähigkeit des Rigaschen Hafens auf 400 Flösse festzusetzen und den Chef des Kownoschen Bezirks um die Organisation einer regelmässigen und systematischen Holzflössung zum Rigaschen Hafen in einem Quantum von 400 Flössen täglich zu bitten. 4) Als Ort für den Empfang der Flösse von den Flössern seitens des Ankerneekenamtes die ganze Wasserfläche von der Stromschnelle „Gladki" ab zu bestimmen.

Die Ausarbeitung eines neuen Ortstatuts für die Wohleinrichtung des Rigaschen Hafens, speciell zur Regelung der Holzflössung, erfolgte im Frühjahr 1898, doch wurde dem Börsen-Comité, als solchem, nicht Gelegenheit gegeben, sich zum Ortstatute selbst gutachtlich zu äussern. Nur die Vertreter des Börsen-Comités in der Besonderen Session für Hafenangelegenheiten vermochten zum Protokolle dieser Session ihre abweichenden Ansichten zu verschreiben.

Das neue Ortsstatut wurde vom Herrn Gouverneur am 28. März 1898 bestätigt und in der Nr. 70 der Livländischen

Gouvernementszeitung, sowie in deutscher Sprache in den NNr. 152, 153 und 154 des „Rigaer Börsenblatt“ publicirt. Dasselbe ist diesem Jahresbericht als besondere Beilage sub Lit. B. angeschlossen.

Hinsichtlich der nach § 28 dieses Ortsstatuts festzusetzenden Taxe für das Empfangen und Geleiten der Flösse von der Stromschnelle „Gladki“ bis zum Bestimmungsorte und für das Aufstellen der Flösse oberhalb der Eisenbahnbrücke bat die Besondere Hafensession den Börsen-Comité am 28. April sub Nr. 617 um eine gutachtliche Aeusserung, wobei dieselbe eine Zuzahlung von $4^1/_2$ Kop. per Balken, Mauerlatte und Brusse für das Empfangen und Geleiten und von 1 Kop. per Balken, Mauerlatte und Brusse für das Aufstellen vorschlug.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 13. Juni 1898 sub Nr. 480:

„Auf das Rescript vom 28. April c. Nr. 617 beehrt sich der Rigaer Börsencomité ganz ergebenst zu berichten, dass er die Frage wegen Erhöhung der Gebühren für das Empfangen und Geleiten der Holzflösse auf der Düna durch den Ankerneekenartell auf's eingehendste, unter Hinzuziehung von Sachverständigen und Interessenten, geprüft hat. Dabei ist der Börsencomité zu der Ueberzeugung gelangt, dass das Verlegen des Empfangsorts der Holzflösse weiter stromaufwärts bis zur Stromschnelle Gladki gar keinen Nutzen bringen kann, sondern nur zu einer ausserordentlichen Verzögerung in der Zustellung der Holzflösse nach Riga und zu einer sehr namhaften Vertheuerung der Holztransporte führen muss. Zwischen Gladki und der gegenwärtigen, 8—9 Werst unterhalb belegenen Ankerneekenstation ist der Boden des Flussbetts, wie auch der Ufer meist so felsig, dass das Einrammen von Pfählen, wie überhaupt das Befestigen von Flössen fast überall unmöglich ist; die bei Gladki empfangenen Flösse müssten also ohne Aufenthalt die 8—9 Werst lange Strecke geführt werden und würden sich, was ja vermieden werden soll, doch wieder erst unterhalb der gegenwärtigen Ankerneekenstation ansammeln. Die beabsichtigte Vertheilung der abgestellten Holzflösse würde also nicht erreicht werden. Ausserdem ist die Düna, auf der 8—9 Werst langen Strecke zwischen Gladki und der gegenwärtigen Ankerneekenstation so flach, dass Dampfer dieselbe unter keinen Umständen passiren können, die Flossknechte müssten daher durch Ruderböte stromauf zurück befördert werden, was naturgemäss zu Verzögerungen führt, die für den Holzhandel von ganz ausserordentlichem Schaden wären. Dem Börsencomité scheint es überhaupt verfrüht, gegenwärtig der Frage wegen Verlegung der Ankerneekenstation nach Gladki näher zu treten, da nach den Zusicherungen des Wegebau-Ministeriums der Ausbau der „Trockenen Düna“ in diesem Herbste beendigt sein soll, die dann nach ihrem Ausbau einen Holzhafen für 3000 Flösse bieten und somit die schwierige Frage lösen würde.

Der Börsencomité erlaubt sich daher Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, wenigstens vorläufig von einer Verlegung der Ankerneekenstation nach Gladki Abstand nehmen zu wollen. Bleibt aber die Ankerneekenstation an ihrer gegenwärtigen Stelle, so werden auch die Kosten des Geleitens der Flösse nicht erhöht und es liegt keinerlei Veranlassung vor, die Gebühren für das Geleiten zu erhöhen.

Sollte, wider Hoffen und Erwarten, es nicht für möglich befunden werden, die Ankerneekenstation an ihrer gegenwärtigen Stelle zu belassen, und dieselbe nach Gladki verlegt werden, so erweisen sich die im Schreiben vom 28. April Nr. 617 vorgeschlagenen Gebühren von $4^1/_2$ Kop. pro Balken, Mauerlatten und Brussen als viel zu hoch.

Nach einer von Sachverständigen aufgestellten Berechnung würden sich die Kosten des Empfangs und Geleitens der Flösse von Gladki ab folgendermassen stellen, wobei die einzelnen Posten sehr hoch angenommen sind:

Für 250 Böte mit je 2 Mann Besatzung, bei einem Wochenlohn von 18 Rbl.	645	Rbl. täglich.
„ 5 Dampfer, à 40 Rbl. per Tag	200	„ „
„ verschiedene kleine Unkosten.	55	„ „
In Summa per Tag	900	Rbl.

Selbst wenn man die scharfe Arbeitszeit, was sehr hoch gegriffen ist, auf 3 Monate rechnet, so würden die Kosten für 90 Tage sich stellen auf 81,000 Rbl. Für den Rest des Jahres lassen sich die Kosten, nach der Schätzung des Aeltermanns Strauch, mit $^1/_3$ jener Summe annehmen . . . . . 27,000 Rbl.

für Abnutzung der Boote, des Tauwerks, der Anker etc., ebenfalls entsprechend der Schätzung des Aeltermanns Strauch . . . . . 12,500 „

Da, nach Angabe des Aeltermanns Strauch, im gesammten Reviere ca. 6000 Pfähle gerammt werden, zu deren Mehrzahl die Holmpächter verpflichtet sind, lassen sich die Extrapfähle mit höchstens 800 Stück, die Kosten der Pfähle und des Rammens mit jährlich . . 4,400 „ annehmen.

Für Verluste der Nichtzahlung der Händler, sowie Processkosten sind . . . . . 5,000 „ reichlich gerechnet, ebenso für das Auseinandernehmen etwaiger Salome . . . . . 10,000 „

Schlägt man hiezu noch den Gewinn für die Ankerneeken hinzu mit je 1500 Rbl. jährlich für 20 Wirthe . . . 30,000 „

so ergeben sich die Gesammtkosten im Betrage von . . 169,900 Rbl.

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass mit demselben Material an Böten und Mannschaft der Ankerneekenartell auch das Hinunterflössen der Holzwaaren zu den Mühlen, den Holzgärten und den Schiffen in Mühlgraben etc. bestreitet, wodurch derselbe noch einen weiteren sehr wesentlichen Gewinn erzielt.

Andererseits betrugen im Jahre 1897 die Quantitäten der auf der Düna nach Riga gebrachten Holzwaaren, gemäss den Listen des Ankerneekenartells, 21,282 Flösse, enthaltend:

4,608,445 Balken,
121,982 Brussen und Mauerlatten,
1,829,030 Sleeper.

Nimmt man darnach für die nächsten Jahre im Durchschnitt an

4,000,000 Balken,
100,000 Brussen und Mauerlatten,
1,700,000 Sleeper,

so würden sich, nicht gerechnet ca. 500 Flösse mit Rickern, Brennholz und Poles, für welche eine besondere Gebühr gezahlt wird, bei Erhebung der von der Besonderen Hafensession vorgeschlagenen Gebühr ergeben:

Für 4,000,000 Balken	à 4½ Kop.	180,000	Rbl.
„ 100,000 Brussen	à 4½ „	4,500	„
„ 1,700,000 „	à 1½ „	25,500	„
		210,000	Rbl.

demnach ca. 40,000 Rbl. mehr, als die sehr hoch berechneten Kosten, inclusive des reichlich angenommenen Gewinns der Ankerneeken und ungeachtet der Gebühr für Ricker, Poles und Brennholz. Die Gebühren müssten demnach um ca. 20—30% herabgesetzt werden.

Die ferner in Aussicht genommene Belastung der Waaren mit einer weiteren Gehühr von 1 Kop. per Balken hält der Börsen-Comité für durchaus unbegründet. Diese Arbeit müsste unter allen Umständen den verschiedenen Besitzern der Holzwaaren selbst überlassen werden.

Auf Grund alles Obigen fasst der Börsen-Comité sein Gutachten und seine Bitte dahin zusammen:

1) von einer Verlegung der Ankerneekenstation nach Gladki einstweilen, wenigstens bis zur Fertigstellung der „Trockenen Düna“ und dementsprechend von einer Erhöhung der Gebühren für das Empfangen und Geleiten der Holzflösse, Abstand zu nehmen,

2) falls die Verlegung der Ankerneekenstation nach Gladki doch erfolgen sollte, die projectirten Gebühren von 4½ Kop. per Balken, Brussen und Mauerlatten und je 3 Sleeper um ca. 30% zu ermässigen und die projectirte Gebühr von 1 Kop. per Balken etc. für das Einstellen der Flösse oberhalb der Eisenbahnbrücke fortfallen zu lassen.“

Gemäss der Publication der Besonderen Hafensession wurde am 2. October 1898 die im § 28 vorgesehene Gebühr für Entgegennahme,

Beförderung und Befestigen der Flösse auf 4½ Kop. per Balken, Brusse und Mauerlatte festgesetzt, mit der Bestimmung, dass 3 Sleeper für einen Balken zu rechnen wären.

Die Beschreibung der Grenzen des Holzhafens, bestätigt vom Collegen des Ministers des Innern am 31. Mai 1898, wurde in der vollen Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Staatsregierung publicirt (siehe Beilage B).

Zur Uebernahme der Operationen des Holzflössens erfolgte ein Aufruf in der „Livländischen Gouvernements-Zeitung", wobei folgende Bedingungen festgesetzt wurden:

„Wer diese Operationen übernehmen will, muss mindestens 250 gute, mit allem Zubehör, wie: Ankern, Tauen u. s. w. versehene Böte mit je zwei Ruderern und mindestens drei Dampfer von je 15 Pferdekräften besitzen. Die Genossenschaft (Verein) oder die Personen müssen zwei Gebäude errichten, und zwar ein Wohngebäude zwischen Kengeragge und Jungfernhof für die Ankerneekenstation, das Comptoir zur Annahme von die Flössung betreffenden Meldungen des Geschäftsleiters, sowie der dejourirenden Vorstandsmitglieder der Genossenschaft u. s. w. und das zweite oberhalb der Insel Dahlen an einer Stelle, wo es die Hafenverwaltung für nothwendig erachten wird. Die Meldungen sind dem Herrn Livländischen Gouverneur einzureichen am Tage der Sitzung der Behörde für Hafenangelegenheiten, am 2. October 1898, um 1 Uhr Nachmittags, bei Vorstellung einer Caution von 3000 Rbl. in baarem Gelde oder Werthpapieren und der Angabe, für welchen Preis der Betreffende die Uebernahme und das Abfertigen der Balken-, Mauerlatten-, Sleeper- und Brussenflösse zum Bestimmungsort im Holzhabon, oberhalb der Eisenbahnbrücke auf sich nimmt. Der Behörde für Hafenangelegenheiten wird anheimgestellt die Wahl der Genossenschaft, des Vereins oder der Person, welcher die Flössungsoperation für den Preis, der von der Behörde festgesetzt wird, zu übergeben ist. Derjenige, welchem die Flössung übergeben wird, ist verpflichtet im Laufe von zwei Wochen die Caution durch 27,000 Rbl. zu ergänzen, welche in der Rigaschen Gouvernementsrentei in baarem Gelde oder Werthpapieren, nach Uebereinkunft mit der Behörde für Hafenangelegenheiten, einzuzahlen sind. Falls dieses nicht erfüllt wird, verfallen die früher eingezahlten 3000 Rbl. der Krone und der Aufruf wird als nicht zu Stande gekommen betrachtet.

Der Ankerneeken-Aeltermann Herr A. Strauch hatte bereits im December 1897 beim Rigaschen Handelsamte ein Gesuch des Inhalts eingereicht, dass er unter den bestehenden Bedingungen die Leitung der Flössung nicht mehr übernehmen wolle. Vom Handelsamte zu einem Gutachten hiezu aufgefordert, äusserte der Börsen-Comité im Schreiben

vom 16. Januar 1898 sub Nr. 36, dass, da die vom Wegebau-Ministerium auszuführende Regulirung der „Trockenen Düna“ noch nicht beendet, ferner die Zeit bereits zu sehr vorgeschritten sei, um jetzt noch Personen für die Leitung und Regelung der Holzflössung im Frühling d. J. heranziehen zu können, seiner Ansicht nach, dem Ansuchen des Ankerneeken-Aeltermanns A. Strauch um Entbindung von seinen Obliegenheiten nicht Folge zu geben, derselbe hingegen zu zwingen wäre, diese Obliegenheiten noch ein Jahr hindurch auszuführen, um so mehr, als die Vereinbarung des Herrn A. Strauch mit den Holzhändlern für 3 Jahre geschlossen und somit noch für 1 Jahr verbindlich sein dürfte.

Auf der in der Besonderen Session für Hafenangelegenheiten am 2. October 1898 stattgehabten Concurrenz wurde die Ausführung der Holzflössung und die Aufstellung der Holzflösse auf der Düna, den oben angeführten Bedingungen entsprechend, einem neuen Ankerneekenartell übertragen, als dessen Vertreter die St. Petersburger Kaufleute Sapotnizki und Wilenkin fungiren.

b. Schädigung der Holzhändler durch den Sturm am 1. und 2. December.

Eine Reihe von Rigaschen Holzhändlern hatte sich, in Anbetracht der schweren Schädigungen, welche der orkanartige Sturm am 1. und 2. December 1898 auf dem Revier und in den Mühlgrabener Holzhäfen verursacht hatte, an den Börsen-Comité mit einem Gesuche um Konstatirung jener aussergewöhnlichen Witterungs- und Sturmverhältnisse gewandt.

Der Börsen-Comité ertheilt hierauf den Bittstellern folgende Bescheinigung vom 31. December 1898 sub № 1053 und ff.

Auf Ihre Eingabe vom 9. December c. beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ihnen den Thatbestand hinsichtlich der durch den orkanartigen Sturm und das Hochwasser in der ersten Decemberwoche alten Styls in Riga hervorgerufenen Schäden in Nachfolgendem, soweit sie zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangt sind, zu bestätigen.

Der Pegel bei Riga wies auf:

	Höchsten Wasserstand:	Niedrigsten Wasserstand:
am 30. Novbr.	6,8 Fuss	5,9 Fuss
„ 1. Decbr.	9,6 „	6,2 „
„ 2. „	9,6 „	6,6 „
„ 3. „	6,4 „	5,4 „
„ 4. „	6,6 „	5,4 „
„ 5. „	6,6 „	6,0 „

Aus den hier angeführten Angaben der höchsten und niedrigsten Düna-Wasserstände bei Riga ist zu ersehen, dass schon am 30. November durch die anhaltend stürmische Witterung das Wasser bei Riga eine Höhe von 2,3 Fuss über den normalen Stand hatte, welcher mit 4,5 Fuss am Pegel der Eisenbahnbrücke angenommen ist. Am Nachmittag des 1. December steigerte sich ein Nord-West-Sturm zum Orkan und trieb das Wasser in die Dünamündung mit grosser Gewalt hinein, so dass es am Abend einen Stand von 9,6 am Pegel bei Riga erreichte, der bis zum nächsten Morgen um 4 Uhr anhielt, worauf das Wasser wieder zu sinken anfing. Auch am 3., 4. und 5. December war der Wasserstand in Folge des stürmischen Wetters ein ungewöhnlich hoher.

Die höchste Sturmfluth, welche seit dem Jahre 1873 bei Riga beobachtet worden ist, war die am 15. November 1888. Damals war das Wasser bei Riga bis auf 9,3 Fuss am Pegel gestiegen. Am 1. und 2. December hat es einen noch um 3 Zoll höheren Stand erreicht, welcher der höchste in den letzten 25 Jahren bei einer Sturmfluth gewesen ist.

Die unterhalb der Stadt in den Niederungen belegenen Sägemühlen und Holzlager haben durch das ungewöhnlich hohe Wasser und den dabei herrschenden starken Wellenschlag viel Schaden gelitten. Nicht nur Sleeper-Stapel, sondern auch Stapel von langen Hölzern sind auseinandergerissen und von den Wellen fortgetragen worden. Ganz besonders stark haben die in dem Mühlgraben und in der Rothen Düna belegenen Holzgärten gelitten, wo viele Tausende von Hölzern fortgeführt und weit über die überschwemmten Ufer und Wiesen zerstreut worden sind, wo sie bei fallendem Wasser zum Theil liegen blieben.

c. Trennung der Holz ladenden von den Kohlen löschenden Schiffen.

Die Direction der Ilgezeemer Dampf-Sägewerke Comp. Ltd. richtete am 7. Januar 1898 an den Rigaer Börsen-Comité ein Schreiben, in welchem sie dringend bat, von der nächsten Schifffahrtseröffnung ab Maassregeln treffen zu wollen, dass Steinkohlen löschende Schiffe jeder Art unter keinen Umständen an der Seite oder auch nur in der Nähe von Schiffen aufgestellt würden, welche Holz-Schnittwaaren laden, da durch den Kohlenstaub jede saubere Holzwaare direkt, wie indirekt gar zu sehr geschädigt werde. Aus dem Auslande seien wiederholt berechtigte Klagen über diesen Uebelstand gekommen. Die Direction bemerkte hierbei, dass einzelne Rayons für Kohlen löschende und Holz ladende Schiffe in Poderaa leicht angewiesen werden könnten, indem man die Poderaabucht für Holz und den verlängerten Kiepenholm resp. Damm für Kohlen anweise.

Nach Begutachtung dieser Frage durch die Import-Delegation antwortete der Börsen-Comité am 6. März 1898 sub № 186, dass er zu seinem Bedauern nicht in der Lage sei, obiges Gesuch bei der Flusspolizei zu befürworten, da eine derartige Maassregel, wie die vorgeschlagene, zu einer nicht geringen Schädigung der Industrie führen müsste, die gerade in jener Gegend, bei Ilgezeem, sich lebhaft entwickelt habe und alljährlich eines grossen Quantums Kohlen bedürfte. Während die Holzböte gross und hoch genug seien, um auch weiter im Strome ihren Inhalt in die Dampfer verladen zu können, seien die Lichterfahrzeuge für Kohlen meist so niedrig, dass sie dem stärkeren Wellenschlage im Strome nicht ausgesetzt werden könnten und in der „Kleinen Düna", näher zu den Fabriken hin, beladen werden müssten. Der Börsen-Comité wolle nicht verkennen, dass der Kohlenstaub für die zu verladenden Holzwaaren schädlich sei, glaube aber, dass sich dieses durch ein Entgegenkommen der Ilgezeemer Sägemühle hinsichtlich der Aufstellung der Schiffe eher vermeiden lassen dürfte, als durch eine Verweisung der Kohlenschiffe zum verlängerten Kiepenholme hin, was für die um Ilgezeem belegene Industrie überaus unbequem wäre.

Die Direction der Ilgezeemer Dampf-Sägewerke erwiderte am 9. März, dass der Börsen-Comité ihrem Anliegen eine ganz abweichende Deutung gegeben habe; sie hätte nicht um eine, andere schädigende, Begünstigung, sondern nur schlicht und klar um Trennung der beiden Kategorien von Schiffen gebeten. Die Holzprähme seien ja gewiss gross genug, um am Kiepenholm zu verladen, doch helfe das nichts, wenn auch dort und überall sonst Kohlen löschende Schiffe verankern dürften. Nicht auf Berücksichtigung der Interessen des einen oder anderen im Speciellen, sondern auf amtliche Maassnahmen im allgemeinen Interesse komme es an und das erlaube sie sich, nochmals zu beantragen.

Der Börsen-Comité erklärte hiergegen im Schreiben vom 13. März № 227, dass die Vertheilung der Losch- und Ladeplätze im Hafen und die Aufstellung der Dampfer nicht vor den Börsen-Comité, sondern vor die Hafenpolizei kompetire. Bei letzterer aber die gewünschte Scheidung der Kohlen löschenden und ladenden Dampfer zu befürworten, halte der Börsen-Comité aus den in seinem Schreiben vom 6. März № 186 dargelegten Gründen nicht für geeignet.

64. Getreide-, Saat- und Oelkuchengeschäft.

a. Haftpflicht der Eisenbahnen für das Gewichtsmanco bei Getreidesendungen.

Nachdem dem Börsen-Comité das officielle Protocoll der Conferenz wegen Einführung der erhöhten Haftpflicht der Eisenbahnen für das

Gewicht der von ihnen beförderten Getreidesendungen zugegangen war, ging die Getreide-Delegation des Börsen-Comités daran, die Bedingungen festzustellen, unter denen laut Beschluss der Conferenz, der Börsen-Comité die Organisation und Ausführung der Wiegeoperationen auf der Bahnstation, als auch die Verantwortlichkeit für dieselben übernehmen könnte.

Auf Grund des Gutachtens seiner Delegation theilte der Börsen-Comité nun am 13. März 1897 sub Nr. 262 dem Eisenbahn-Departement mit, dass er nur in dem Falle die durch den Vereinbarungsentwurf vorgesehenen Obliegenheiten zu übernehmen und Operationen auszuführen vermöge, wenn es ihm gestattet werde, eine Gebühr von 1 Rbl. von jedem Wagen von 750 Pud Tragfähigkeit und von 80 Kop. von jedem Wagen von 610 Pud Tragfähigkeit zu erheben. Die Höhe dieser Gebühr erscheine dem Börsen-Comité als eine sehr mässige und den Getreidehandel durchaus nicht belastende. Unabhängig hiervon machte der Börsen-Comité seine Zustimmung zu jener Vereinbarung noch von der Annahme folgender Bedingungen abhängig, die sein Vertreter auf jener Conferenz bereits angemeldet hatte:

1) dass obligatorisch, ohne Ausnahme, überhaupt sämmtliches in Riga in vollen Wagenladungen ankommende Getreide gewogen werden muss, unabhängig davon, ob es in Privatspeicher oder in Eisenbahnspeicher geht;

2) dass das Wiegen des in die Eisenbahnspeicher gehenden Getreides bei der Auslieferung an den Empfänger stattzufinden hat;

3) dass das in den Rigaschen Elevator gelangende Getreide auf den automatischen Waagen desselben gewogen wird und die Wiegenotizen der Elevatorbeamten dieselbe Gültigkeit haben, wie die der vereidigten Wäger;

4) dass die Eisenbahn verpflichtet wird, dem Empfänger das volle im Frachtbriefe angegebene Gewicht auszuliefern und für ein etwaiges Manco die Entschädigung sofort, ohne jegliche weitere Formalitäten, auszuzahlen;

5) dass auf gesetzgeberischem Wege dem Börsen-Comité die Berechtigung zugestanden wird, für das Wiegen eines jeden Wagens Getreide eine besondere Gebühr von 1 Rbl., resp. 80 Kop. per Wagen zu erheben;

6) dass die im vorhergehenden Punkte erwähnte Gebühr zum Besten des Börsen-Comités von der Bestimmungsstation zugleich mit den übrigen vom Waarenempfänger zu erhebenden Zahlungen erhoben und dem Börsen-Comité, nach Vorstellung der Wiegelisten, ausgezahlt werde.

Im Departement ruhte diese Angelegenheit, soweit dem Börsen-Comité bekannt geworden, nun vollständig bis zum Schlusse des

Jahres 1898, während mittlerweile der Rigaer Börsen-Comité Verhandlungen zuerst mit dem St. Petersburger Kolombiewschen Börsenartell und, da dessen Forderungen übermässige waren, durch den Geschäftsführer der Eisenbahnabtheilung, Herrn Friesendorff, mit dem Rigaer Börsenartell dahingehend führte, dass dieser die erforderliche Anzahl vereidigter Wieger zum Ausführen der Wiegeoperationen stelle. Mit letzterem Artell haben die Verhandlungen zu einem recht befriedigenden Resultate geführt.

Am 2. October 1898 sub Nr. 17345 richtete nun das Eisenbahn-Departement an den Börsen-Comité folgendes Schreiben:

„Im Jahre 1883 wurde zwischen den Süd-Westbahnen und der Preussischen Süd-Ostbahn ein Vertrag geschlossen, kraft dessen die in der Richtung nach Grajewo laufenden Bahnen den Empfängern gegenüber die volle Haftpflicht (Pfund für Pfund) für sämmtliches Manco im Gewichte von Getreide übernahmen, das nach Königsberg befördert wird; hierbei war auch das durch natürlichen Verlust entstandene Manco nicht ausgeschlossen. Sodann wurde derselbe Modus der Haftpflicht im Jahre 1892/3 auch auf diejenigen Getreidewaaren ausgedehnt, welche von den Stationen der Weichselbahn und der Süd-Westbahnen über Mlawa nach Danzig gehen, ferner auf die Sendungen von den Stationen der früheren „Grossen Gesellschaft“ nach Königsberg über Wirballen und von der Moskau-Kiew-Woronesh und von der Fastover Bahn nach Königsberg und Danzig. Endlich schlossen sich dem erwähnten Vertrage über Mancos im Jahre 1895 sämmtliche, unmittelbar mit einander verbundene Kronsbahnen an. Indem somit sämmtliche obengenannten Bahnen den ihr Getreide nach Königsberg und Danzig über Grajewo, Mlawa und Wirballen sendenden Waarenbesitzern einen gewissen Vortheil zuzuwenden wünschten, verzichteten sie selbst auf die ihnen nach Art. 106 des Allgem. Eisenbahnstatuts zustehenden Rechte, für das durch die natürlichen Eigenschaften der Waare entstehende Manco nicht zu haften.

Indem das Eisenbahn-Departement es für äusserst wünschenswerth erachtet, obige Vergünstigung, die gegenwärtig nur den beiden deutschen Häfen zu gute kommt, auch auf unsere eigenen Häfen Libau, Riga und andere auszudehnen, hat dasselbe die Frage der Einführung derselben Ordnung der Haftpflicht für Mancos bei dem nach unseren Häfen transportirten Getreide angeregt. Die Verwirklichung dieser Angelegenheit ist aber in der Praxis auf sehr ernste Schwierigkeiten gestossen, und zwar insofern, als, mit Einführung des obenerwähnten Modus der Haftpflicht in Libau, Riga und anderen Häfen, unvermeidlich das Verwiegen sämmtlicher nach diesen Häfen gelangenden Wagen mit Getreide erforderlich werden würde. Solches aber erweist sich bei der ungenügenden Ausrüstung der Eisenbahn-Hafenstationen als fast unaus

führbar, da in solchem Falle eine beständige Versperrung dieser Stationen unvermeidlich wäre, letztere aber grosse Verwirrungen im Gütertransport auf den Eisenbahnen hervorrufen müsste. In ganz anderer Lage befindet sich die Frage des Wiegens des nach Königsberg und Danzig gelangenden Getreides. In diesen Häfen bestehen besondere Institute vereidigter Wäger, denen das Wiegen eines jeden in den Hafen gelangenden Pud Getreide obliegt, wobei das von diesen Wägern bestimmte Gewicht nicht nur für den Waarenempfänger, sondern auch für die Eisenbahnen als verbindlich gilt, obwohl das Wiegen ausserhalb des Stationsgebiets und nach Auslieferung der Waaren durch die Bestimmungsstation stattfindet. Demnach erweist sich die Verwirklichung des Departementsvorschlags, den gegenwärtig in Königsberg und Danzig bestehenden Modus der Haftpflicht von Pfund für Pfund auch auf das nach unseren Häfen beförderte Getreide auszudehnen, als eng verbunden mit der Frage der Errichtung des Instituts von vereidigten Wägern in unseren Häfen.

Diese Sachlage wohl erkennend, regte der Libauer Börsen-Comité die Frage der Errichtung eines derartigen Instituts in Libau an und arbeitete zu diesem Zwecke, dem Antrage des Departements gemäss, gemeinsam mit dem Chef der Libau-Romnyer Bahn einen Entwurf zu einem Reglement für das Wiegen sämmtlicher in vollen Wagenladungen ankommenden Getreidewaaren durch vereidigte Börsenwäger aus. Dieser Entwurf wurde vom Chef der Libau-Romnyer Bahn dem Eisenbahn-Departement vorgestellt und in einer besonderen Conferenz von Vertretern der Ministerien der Wege-Comunicationen und der Finanzen, wie auch der Börsen-Comités von Riga und Libau beprüft. Diese Conferenz erkannte an, dass das Wiegen sämmtlichen auf den Eisenbahnen ankommenden Getreides, das sowohl von den Stationsspeichern abgenommen, als auch direct in den Wagen an die Privatspeicher geliefert wird, durch besondere vereidigte Wäger nicht nur überaus wünschenswerth, sondern auch vollkommen ausführbar wäre, jedoch nur unter der Bedingung, dass zur Bestreitung der Ausgaben des Unterhalts dieser Wäger von jedem Wagen Getreide eine besondere Gebühr erhoben wird.

Da durch die bestehenden Gesetzesbestimmungen und Tarife weder die Bahnen, noch die Börsen-Comités zum Erheben derartiger Gebühren ermächtigt sind und da andererseits die Frage der Errichtung eines Instituts von vereidigten Wägern in den Häfen die Competenz des Finanzministeriums berührt, so wurde das letztere um ein Gutachten zu den Fragen der Organisation eines Instituts von vereidigten Wägern bei den Börsen-Comités in Libau und Riga und anderen Häfen, sowie der Einführung einer besonderen Gebühr von jedem, in die

genannten Häfen kommenden Wagen Getreide zur Deckung der Ausgaben des Unterhalts der vereidigten Wäger gebeten.

Der Staatssecretair Witte erklärte sich damit einverstanden, dass die Börsen-Comités Institute von Wägern errichten, um die Schwierigkeiten zu beseitigen, welche das Wiegen sämmtlicher Getreidewagen für die Bahnen hervorrufen würden, und erachtete die Zahlung einer Gebühr im Betrage von höchstens 1 Rbl. per Wagen von 750 Pud seitens der Waarenbesitzer zu Gunsten der Wäger für weniger beschwerlich für den Getreidehandel, als die gegenwärtige Sachlage, bei welcher per Wagen von 750 Pud beim Schütttransport $7^1/_2$ Pud und beim Taratransport $3^1/_2$ ohne jegliche Entschädigung des Waarenbesitzers verloren gehen können. Hiebei sprach sich der Finanzminister dahin aus, dass da laut Art. 106 des allgemeinen Statuts die Normen für den natürlichen Gewichtsverlust vom Conseil für Eisenbahnangelegenheiten festgestellt werden, offenbar der genannte Conseil für gewisse besondere Richtungen, z. B. nach Riga und Libau, die volle Haftbarkeit der Bahnen für das Manko im Gewicht verfügen könnte, mit der Bestimmung, dass die Waarenbesitzer, welche diesen Vorzug zu geniessen wünschen, sich dem obligatorischen Wiegen ihrer Waaren am Bestimmungsorte nicht durch Eisenbahnbeamte, sondern durch besondere vereidigte Wäger gegen eine festgesetzte Zahlung zum Besten der Bahnen unterwerfen. Diese Zahlung müsste auf Grund besonderer Regeln erfolgen, die von demselben Conseil zu bestätigen wären. Die Frage der Einführung von vereidigten Wägern wäre, nach Ansicht des Finanzministers, zweckentsprechender durch private Separatübereinkommen und Verträge zwischen den Börsen-Comités und den auf die Häfen ausmündenden Bahnen zu regeln.

Seine Erlaucht der Herr Wegebau-Minister hat zu befehlen geruht, vor Uebergabe dieser Sache an den Conseil für Eisenbahnangelegenheiten, dieselbe einer vorläufigen eingehenden Beprüfung in einer besonderen Conferenz beim Departement zu unterziehen und zwar hätte diese Conferenz zu bestehen aus Vertretern der betheiligten Regierungsressorts, der Verwaltung der Kronsbahnen, der Directionen von Privatbahnen und Chefs einiger Kronsbahnen, ferner aus Vertretern der Börsen-Comités von St. Petersburg, Reval, Riga, Libau, Odessa, Nikolajew, Rostow und Noworossiisk zum Zwecke der Ausarbeitung der hauptsächlichsten Grundlagen für die Regeln über den Modus des Wiegens und Auslieferns von Getreidewaaren in denjenigen Richtungen, für welche die obigen besonderen Transportbedingungen festgestellt werden, ferner zum Zwecke der Feststellung derjenigen Börsen-Comités, welche sich zur Gründung des Instituts von vereidigten Wägern bereit erklären.

In Folge dessen bittet das Departement den Börsen-Comité um eine Aeusserung darüber, ob er, im Interesse des Hafens, die Einführung

von vereidigten Wägern zu dem Zwecke für nützlich findet, dass auf die nach dem betr. Hafen gehenden Getreidesendungen die volle Haftpflicht der Bahnen für ein Gewichtsmanko im Getreide zur Anwendung käme. In jedem Falle bittet das Departement um Delegirung eines Vertreters zu dieser Conferenz, die am 30. October d. J. um 1 Uhr Mittags unter dem Vorsitze des Chefs der Commerzabtheilung des Departements A. A. Schabunewitsch stattfinden soll.

Bald darauf, am 14. October sub Nr. 18232, machte die Commerzabtheilung des Eisenbahn-Departements dem Börsen-Comité die Mittheilung, dass die erwähnte Conferenz bis auf weitere Benachrichtigung vertagt worden sei. Im Zusammenhange wohl mit dieser Vertagung theilte der Chef der Riga-Oreler Bahn dem Börsen-Comité am 20. October sub Nr. 45997 mit, dass das Eisenbahn-Departement ihm aufgetragen habe, mit dem Börsen-Comité eine vorläufige Vereinbarung wegen eines Projects zur Ausarbeitung der Grundlagen eines Instituts vereidigter Wäger zu treffen, und bat hiebei um Designirung eines Vertreters zu den desbezüglichen Verhandlungen.

Zu seinem Vertreter bestimmte der Börsen-Comité den Geschäftsführer seiner Eisenbahnabtheilung, Herrn J. Friesendorff.

b. Conferenz der Mehlindustriellen zu Riga.

Das Departement für Handel und Manufacturen theilte am 28. August 1898 sub Nr. 164 dem Rigaer Börsen-Comité mit, dass auf der allrussischen Conferenz von Mehlindustriellen im Juni d. J. in Moskau, u. A., beschlossen worden sei, besondere Gebietsconferenzen von Mehlindustriellen zur Erörterung folgender Fragen einzuberufen:

a. über die Ermittelung der örtlichen Bedürfnisse der Mehlindustrie, b. über die Zuzählung der Mehlproduction zur Kategorie der in ununterbrochenem Betriebe stehenden Productionen, c. über die Ermittelung der erforderlichen Summen zum Unterhalte eines Bureaus bei den Bevollmächtigten, d. über die Prüfung der Productivität der Mühlen, e. über die Gründung eines Vereins zur gegenseitigen Versicherung von Mühlen, f. über eine Collectivbetheiligung russischer Mehlindustrieller auf der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 und endlich g. über die Wahl eines Rayon-Bevollmächtigten und eines Candidaten für denselben im Conseil für Angelegenheiten der Mehlindustrie-Conferenzen.

Seinerseits halte das Departement für am geeignetsten, diese Fragen auf besonderen Conferenzen zu erörtern, welche bei den Börsen-Comités aus den Mehlindustriellen deren Rayons einberufen werden und ersuche deshalb den Rigaer Börsen-Comité, die erforderlichen Anord-

nungen zur Einberufung einer derartigen Conferenz im September d. J. zu treffen und zu derselben die Mehlindustriellen nachfolgender Gouvernements und zwar: St. Petersburg, Estland, Kurland und Livland nach einem besonderen Verzeichnisse einzuladen.

Der Börsen-Comité setzte die Conferenz auf den 25. September 12 Uhr Mittags in seinem Locale fest und liess die Einladungen an ca. 130 Mühlenindustrielle ergehen, von denen sich jedoch nur 11 einfanden. Zum Vorsitzenden wurde das Mitglied des Börsen-Comités, Herr A. Mündel, erwählt, der den Börsen-Comité auf dieser Conferenz vertrat, zum Schriftführer der Geschäftsführer der Eisenbahnabtheilung des Börsen-Comités, Herr J. Friesendorff.

Die Beschlüsse der Conferenz zu den obigen Fragen lauteten folgendermaassen: ad 1) sich zu dieser Frage dahin auszusprechen, a. dass es nothwendig wäre, dass den Mühlenbesitzern eine Tarifermässigung von 30% für das von ihnen auf den Eisenbahnen bezogene Getreide gewährt würde, b. dass den Mühlenbesitzern ein billiger und leicht zu erlangender Credit auf das in den Mühlen sich befindende Getreide und Mehl gewährt werde, c. dass in den Hafenstädten, namentlich in Riga, Agenturen zur Vermittelung des Exports von Mehl in's Ausland zu gründen wären; ad 2) die Zuzählung der Mehlproduction zur Kategorie der in ununterbrochenem Betriebe stehenden Productionen als durchaus wünschenswerth zu bezeichnen; ad 3) augenblicklich keine Summe für den Unterhalt eines Bureaus anzuweisen; ad 4) die Prüfung der Productivität den Bevollmächtigten des Rayons zu überlassen und die Mühlenbesitzer zu veranlassen, denselben die erforderlichen Nachweise einzusenden; ad 5) die Gründung eines Vereins zur gegenseitigen Versicherung abzulehnen; ad 6) eine Betheiligung des Baltischen Rayons an der Pariser Weltausstellung abzulehnen; ad 7) es wurden gewählt: zum Rayonvorsteher einstimmig Herr K. Huhn, in Firma Friedrich Stein-Riga, und zu seinem Candidaten per Acclamation Herr Major-St. Petersburg, Kalaschnikower Dampfmühle.

Die Protokolle wurden dem Departement für Handel und Manufacturen vorgestellt.

65. Das Flachs- und Hanfgeschäft.

Der St. Petersburger Vertreter übersandte dem Börsencomité ein Exemplar der Vorlage des Finanzministers an den Reichsrath betreffend die Regelung des Flachshandels, die in nächster Zeit zur Beprüfung gelangen sollte. Bis zum Schluss des Jahres war aber dem Börsen-Comité über einen weiteren Fortgang dieser Angelegenheit nichts bekannt geworden.

Am 6. Februar 1898 sub Nr. 265 fragte der Pernauer Börsen-Comité beim Rigaschen an, welche Stellung er zu der in Aussicht genommenen, den Flachshandel betreffenden Gesetzes-Vorlage und namentlich zu einzelnen Bestimmungen genommen habe.

Auf Grund eines Gutachtens seiner Flachsdelegation antwortete der Börsencomité am 7. März 1898 sub Nr. 202, dass das Project einer Verordnung zur Regelung des Flachshandels dem Rigaer Börsencomité allerdings mitgetheilt worden sei, demselben aber keinerlei Aufforderung zugegangen sei, andererseits auch die Delegation des Börsencomités für das Flachsgeschäft keine Veranlassung gefunden habe, sich zu diesem Projecte zu äussern. Was die einzelnen Anfragen des Pernauer Börsencomité anbeträfe, so habe sich die Delegation zu denselben folgendermaassen geäussert: 1) es sei wohl durchführbar, dass die einzelnen, zum Verkaufe kommenden Bünde aus ein und derselben Qualität (Sorte) bestehen; 2) es sei nicht allein durchführbar, sondern durchaus wünschenswerth, dass die Bünde nur mit einem Bande gebunden werden sollten; 3) der Ausdruck „крутецъ долженъ быть непремѣнно льняный" sei jedenfalls so zu verstehen, dass das Band aus reinem Flachs und nicht Codilla genommen werden solle, was jedenfalls auch erwünscht sei; 4) von der Einführung einer Controle sei abzurathen, da eine solche in wirksamer Weise undurchführbar bleibe.

X. Import.

66. Erhebung der Niederlagssteuer auf den Uferplätzen ausserhalb des Zollrayons.

Die Rigasche Stadtverwaltung hatte sich im August 1898 an den Dirigirenden des Rigaschen Zollamts mit der Bitte gewandt, sich für die Erhebung einer Lagergebühr zum Besten der Stadt von allen denjenigen, aus dem Auslande importirten Waaren, welche auf den, den Zollkai ergänzenden Plätzen des Andreasholms gelagert werden, zu verwenden und zwar sollten diese Gebühren auf derselben Grundlage erhoben werden, wie von den auf dem Zollkai selbst lagernden Waaren. Der Dirigirende theilte jedoch darauf mit, dass gemäss der Erläuterung des Chefs des St. Petersburger Zollbezirks, die Stadtverwaltung, falls sie derartige Gebühren von den auf dem Andreasholm lagernden Waaren erheben wolle, wie sie im Gesetze vom 29. Juni 1878 festgesetzt worden, hierum selbst bei der obersten Regierungsinstitution in vorgeschriebener Ordnung nachsuchen müsse und zwar halte das Zollressort sich nicht für berechtigt, aus eigener Macht die Erhebung der durch Gesetz vom 29. Juni 1878 festgesetzten Gebühren von Waaren zu genehmigen, welche, ausserhalb des Zollrayons, auf den zum Lagern gewisser Import-waaren auf dem Andreasholm angewiesenen Plätzen gelagert würden.

Im Rigaschen Handelsamte wurde nun diese Frage, um einen anderen Modus der Erhebung von Gebühren von erwähnten Waaren zu ermitteln, auf der Sitzung desselben vom 29. October näher erörtert. Der Vorsitzende führte dabei aus, dass gemäss Art. 63 Pkt. 13 der Städteordnung es der Stadtverordnetenversammlung überlassen sei, die Höhe der Zahlung festzusetzen, welche, zum Besten des Stadtsäckels, von solchen Plätzen erhoben werden, die einzelnen Personen zum Lagern von gelöschten Waaren angewiesen werden; die in solchen Sachen erfolgten Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung unterlägen, nach Art. 79 Pkt. 5 der Bestätigung durch den Minister des Innern. Auf diesem Wege werde es zweifellos möglich sein, Gebühren für diejenigen Importwaaren einzuführen, welche auf den, den Zollkai ergänzenden Plätzen des Andreasholms, wie überhaupt auf anderen Theilen des Uferkais gelagert werden, wobei es von der Stadtverordnetenversammlung abhänge, mit Bestätigung seitens des Ministers des Innern, die Höhe dieser Gebühren ähnlich zu normiren, wie die auf dem Zollkai selbst zur Erhebung kommenden Gebühren. Am 19. October d. J. hätte die Stadtverordnetenversammlung beschlossen: bei der Regierung um die Abänderung der durch Gesetz vom 29. Juni 1878 festgesetzten Gebühren in der Weise nachzusuchen, dass dieselben für das Niederlegen von Waaren auf dem Zollkai in der Zeit vom 1. December bis zum 1. März in Kraft verblieben, dass aber für die übrige Zeit Folgendes festgestellt werde:

„Vom 1. März bis zum 1. December sind die auf dem Zollkai lagernden Waaren von der Erhebung der Lagersteuer im Laufe der ersten 3 Wochen, gerechnet vom Tage der Niederlegung der Waaren, befreit; nach Ablauf dieser Frist wird von Waaren, welche auf dem Kai über diese Frist hinaus verbleiben, erhoben: für den I. Monat — 1 Kop., für den II. Monat — 2 Kop. und für den III. Monat $2^1/_2$ Kop. von jedem Pud brutto."

Unabhängig von der zu erwartenden Entscheidung dieses Gesuchs, dürfte es als vollkommen gerechtfertigt erscheinen, für die Benutzung der von der Stadtverwaltung auf dem Andreasholm und an anderen Stellen angewiesenen Lagerplätze für das Lagern von Importwaaren Gebühren in demselben Betrage einzuführen, und zwar in der Erwägung, dass die projectirte Höhe der Gebühr sich für die Kaufmannschaft wohl kaum als beschwerlich erweisen dürfte und dass, namentlich für die erste Zeit, diese Höhe sich als eine recht mässige erweise. Das Handelsamt beschloss hierauf:

„Das Stadtamt zu bitten, es wolle bei der Stadtverordnetenversammlung beantragen, auf Grund des Art. 63 Pkt. 13 der Städteordnung eine Zahlung für Benutzung derjenigen Lagerplätze festzusetzen,

welche von der Stadtverwaltung zum Lagern von Importwaaren angewiesen werden, und zwar in folgendem Betrage:

Waaren, welche vom 1. März bis zum 1. December auf den von der Stadtverwaltung für Importwaaren angewiesenen Lagerplätzen gelagert werden, sind im Laufe von 3 Wochen, gerechnet vom Tage ihrer Niederlegung, von der Erhebung der Lagergebühr befreit; nach Ablauf dieser Frist werden von Waaren, welche auf den genannten Plätzen über 3 Wochen hinaus verbleiben, erhoben: für den I. Monat — 1 Kop., für den II. Monat — 2 Kop. und für jeden folgenden Monat $2^1/_2$ Kop. per Pud brutto.

Die vom 1. December bis zum 1. März auf den genannten Plätzen gelagerten Waaren werden im Laufe von 2 Wochen, gerechnet vom Tage ihrer Niederlegung, von der Erhebung der Lagergebühr befreit; nach Ablauf dieser Frist werden von den Waaren, welche auf den genannten Plätzen über zwei Wochen hinaus bis zum 1. März verbleiben, erhoben: im I. Monat — $^1/_4$ Kop; im II. Monat — $^1/_2$ Kop. und im III. Monat $^3/_4$ Kop. per Pud brutto. Von Waaren, welche nach dem 1. December niedergelegt worden sind, aber über den 1. März hinaus verbleiben, werden die Gebühren von diesem letzteren Tage ab in dem Betrage erhoben, der für die Zeit vom 1. März bis zum 1. December festgesetzt ist."

Das Protocoll dieser Sitzung übersandte das Handelsamt dem Börsen-Comité beim Schreiben vom 11. November sub Nr. 3435 mit der Bitte um eine Meinungsäusserung und ein Gutachten.

Die Importdelegation des Börsen-Comités beschäftigte sich eingehendst mit dieser Frage. Auf einer besonderen Sitzung dieser Delegation äusserten die anwesenden Importeure und Spediteure im Wesentlichen, dass die Bedingungen und Verhältnisse, unter denen auf dem Andreasholm die Waaren gelöscht und gelagert werden müssten, ausserordentlich viel schwieriger und kostspieliger wären, als im Zollrayon. Der Andreasholm sei nicht gepflastert, die Uferplätze seien zu Zeiten gar nicht, auch sonst nur schwer für Fuhren zugänglich; die Waaren würden hier vom Schiff an's Ufer getragen und hier einfach in den Sand gelegt, von wo sie weit über die Schienen getragen und dann noch oft auf Fuhren zum Standorte der zu beladenden Eisenbahnwagen gebracht werden müssten; während im Zollrayon die Artellarbeiter nach einer bestimmten Taxe arbeiteten, träte ausserhalb des Rayons die freie, natürlich viel theurere Vereinbarung ein; schliesslich sei auf den Uferplätzen, ausserhalb des Zollrayons, noch eine private Bewachung erforderlich. Alle diese sehr namhaften Mehrkosten würden durch den ausländischen Versender nicht vergütet, sondern fielen ganz und voll dem Spediteur zur Last. Die Stadtverwaltung beziehe vom Zollrayon eine durchschnittliche Einnahme von 6000 Rbl. jährlich, habe aber,

trotz der mehrfachen Bitten und Anträge um Umpflasterung, bessere Beleuchtung desselben u. s. w., bisher so gut wie garnichts für denselben gethan; allein an Steuern von Importwaaren beziehe die Stadtverwaltung eine Einnahme von ca. 13,000 Rbl., der Börsen-Comité eine solche von ca. 17,000 Rbl. jährlich, ungerechnet die Hafenabgaben, und doch geschähen alle Aufwendungen für den Export, für den Import garnichts. Aus den vom Revaler und Libauer Börsen-Comité erbetenen Auskünften sei zu ersehen, dass in Reval für den hauptsächlichsten und fast allein in Betracht kommenden Importartikel — Baumwolle — keine Lagergebühr erhoben werde, in Libau alle Lagergebühren in einen besonderen Fond flössen, der nur für den Unterhalt und die Verbesserung der Lagerplätze verwandt werden dürfe.

Von anderer Seite wurde dagegen geltend gemacht, dass, im Hinblick auf den in nächster Zeit bevorstehenden, durch die Errichtung der Central-Güterstation bedingten Um- und Ausbau des Andreasholms eine Pflasterung desselben vorher ausgeschlossen sei, dass ferner, in Anbetracht der völlig ungenügenden Anzahl Lagerplätze überhaupt, der Import selbst daran interessirt sei, für einen schnelleren Wechsel der Waaren auf den Uferplätzen zu sorgen, was nur dadurch geschehen könne, dass die Waarenbesitzer durch eine Gebühr oder Pön zum schnelleren Abführen ihrer Waaren veranlasst würden.

Auf Grund dieser Erörterungen richtete der Börsen-Comité am 16. Januar 1899 sub Nr. 109 an das Rigasche Handelsamt folgendes Schreiben:

„Auf das Schreiben vom 11. November 1898 sub Nr. 3435 und das bei demselben übersandte Protokoll der Sitzung des Handelsamts vom 29. October beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité obl. Handelsamte ganz ergebenst mitzutheilen, dass er sich, im Interesse unseres Importhandels auf's Entschiedenste gegen die Erhebung einer Lagergebühr von denjenigen Importwaaren, welche auf den von der Stadtverwaltung dazu angewiesenen Uferplätzen, ausserhalb des Zollrayons, gelagert werden, überhaupt aussprechen und gegen die Einführung einer solchen Gebühr, zumal noch in dem projectirten ausserordentlich hohen Betrage, Verwahrung einlegen muss. Der Erhöhung der Lagergebühren für im Zollrayon lagernde Waaren hat der Börsen-Comité als einer temporären Maassregel, mit Widerstreben freilich, jedoch die Nothlage anerkennend, zustimmen müssen. Für die Erhebung einer Lagergebühr von den ausserhalb des Zollrayons lagernden Waaren scheinen ihm die Voraussetzungen zu fehlen. Er vermag, einstweilen wenigstens, diese Plätze, deren Benutzung wegen des Fehlens selbst der allernothwendigsten Bequemlichkeiten (Pflasterung, Beleuchtung, Bewachung, Umzäumung, Abfuhrstrassen u. s. w.) für den Importhandel

grosse Mehrkosten und Schwierigkeiten bedingt, als Lagerplätze, in solchem Sinne, nicht anzuerkennen.

Andererseits vermag der Börsen-Comité, bei dem ungenügenden Umfange selbst solcher primitiven Plätze, die Nothwendigkeit nicht von der Hand zu weisen, auch hier auf eine schnellere Abfuhr der gelagerten Waaren einzuwirken, und beehrt sich obl. Handelsamte als provisorische Maassregel vorzuschlagen, dass auf den von der Stadtverwaltung angewiesenen Uferplätzen, ausserhalb des Zollrayons, in der Zeit vom 1. März bis 1. December das Lagern von Importwaaren im Laufe eines Monats, gerechnet vom Tage des thatsächlichen Beginnes des Löschens am betreffenden Löschplatze, völlig kostenfrei gestattet wird, nach Ablauf dieses Monats aber eine Pönzahlung in folgendem Betrage erhoben wird: im zweiten Monate von $^1/_2$ Kop. per Pud brutto, im dritten Monate von 1 Kop. per Pud brutto und im vierten Monate von $1^1/_4$ Kop. per Pud brutto."

67. Das Salzgeschäft.

Als der Börsen-Comité von einem in Petersburg beim Berg-Departement des Landwirthschafts-Ministeriums einzuberufenden Congresse der Salzindustriellen Russlands erfuhr, bemühte er sich um Zulassung seines Vertreters zu demselben. In Folge der darauf erhaltenen Einladung designirte der Börsen-Comité zu seinem Vertreter den Herrn A. Petersohn, Mitinhaber der hiesigen Firma Komen. Die Conferenz fand am 23. November 1898 statt und beschäftigte sich mit der Erörterung folgender Fragen: Maassregeln zur Entwickelung der Ausfuhr russischen Salzes nach Finnland und auf die Balkan-Halbinsel, zur Erweiterung des Absatzes von Salz auf die chemisch-technischen, Salz verarbeitenden Fabriken; über die Kabotage-Schifffahrt im Schwarzen und Asowschen Meere in Verbindung mit dem Transporte von Krimer Salz nach den Baltischen Häfen; über die Salztarife auf den Eisenbahnen; über den Bau von Zufuhrbahnen nach den Salz-Productionsorten; über die Beziehungen der Salzindustrie zu den Wasserwegen; über den Modus der Besteuerung der Salzindustrie zu Gunsten der Landschaften; über eine Abänderung der Zollsteuer für ausländisches Salz; über Maassregeln zur Ermässigung der Salzpreise in Polen u. s. w.

Ueber den Verlauf und die Ergebnisse dieses Congresses hat der Börsen-Comité keine Nachricht erhalten.

Anknüpfend an diesen Congress berief das Departement für Eisenbahnangelegenheiten zum 9. December 1898 eine Conferenz zur Durchsicht des Eisenbahntarifs für Salz ein, zu welcher der Börsen-Comité den Geschäftsführer seiner Abtheilung für Eisenbahnangelegen-

heiten Herrn J. Friesendorff abdelegirte. Auf dieser wurde, dem Berichte des Herrn J. Friesendorff zufolge, eine definitive Entscheidung noch nicht getroffen, die im Tarif-Comité erfolgen soll.

XI. 68. Das Fabrikwesen.

Das Fabrikwesen hat im abgelaufenen Jahre im Börsen-Comité zu keinen besonderen Verhandlungen Anlass gegeben, doch ist die Delegation des Börsen-Comités für das Fabrikwesen vielfach durch Abgabe von Gutachten und Mitwirkung an solchen in Anspruch genommen worden.

XII. Die Handelsämter.

69. Pensionen der Handelsbeamten und Entschädigung derselben für ungewrakt verschiffte Waaren.

Gemäss dem Ukase Eines Dirigirenden Senats vom 16. Februar 1860 Nr. 5679 hat die Kaufmannschaft, nach Aufhebung der obligatorischen Wrake, alljährlich die Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren festzusetzen.

Nachdem durch Beschluss der Generalversammlung vom 20. December 1894 die bisherigen, seit dem Jahre 1882 gezahlten Sätze für die Hanfbinder und Ligger auf die Hälfte ermässigt worden, betragen dieselben gegenwärtig:

1) Für die Hanfbinder $1^1/_4$ Kop. per Berkowez Hanf
2) „ „ Ligger . . $^3/_4$ „ „ „ Flachs
„ „ „ . . $^3/_4$ „ „ „ Hanf und Torse
„ „ „ . . $1^1/_2$ „ „ „ Tabak
3) Die Eichenholzwraker erhalten, nach wie vor, $^1/_3$ des eigentlichen Wraklohns als Entschädigung für die mit Umgehung der Wrake verschifften Eichenhölzer.

Ausserdem werden aus den Mitteln der Kaufmannschaft noch folgende Pensionen und Unterstützungen gezahlt:

1) Die Wittwe des letzten, im Jahre 1894 verstorbenen Mastenwrakers Wenzel erhält, laut Beschluss der Generalversammlung vom 11. Februar 1894, eine Pension von 20 Rbl. monatlich;

2) den drei einzigen, noch übrig gebliebenen Gliedern des Amts der Eichenholzwraker R. Lichtwerk, H. Bockslaff und J. Bormann ist von der Generalversammlung am 15. November 1896, unabhängig von den von ihnen bezogenen Gebühren, eine Unterstützung von je 300 Rbl. jährlich bewilligt worden;

3) die drei nicht mehr activen Flachs- und Hanfwraker Lange, Grünwaldt und Geist erhalten eine Pension von je 1500 Rbl. jährlich; der

Wraker Grunwaldt ist im October 1898 gestorben; seiner Wittwe ist von der Generalversammlung vom 27. November 1898 eine Pension von 200 Rbl. jährlich bewilligt worden;

4) die gegenwärtig arbeitsunfähigen Glieder des Salz- und Kornmesseramts Joh. Minka, M. Michelsohn, H. Rose, J. Karp und A. Stahl erhalten eine Unterstützung von je 100 Rbl. jährlich.

70. Der Rigaer Börsenartell.

Die Verwaltung des Rigaer Börsenartells zeigte dem Börsen-Comité im Schreiben vom 4. August sub Nr. 166 an, dass er, um seine Thätigkeit zu erweitern, auf Wunsch der Waarenempfänger auch das Löschen von Waaren aus Dampfern, Seglern und Eisenbahnwagen in ganzen oder einzelnen Parthien auf dem Stadtkai und dem Andreasdamm, mit Ausnahme des Zollrayons, sowie auf dem jenseitigen Dünaufer auszuführen wünsche. Falls der Börsen-Comité die nachfolgende Taxe als zweckmässig anerkennen sollte, bäte er um Verbreitung derselben unter der Kaufmannschaft. Der Entwurf der Taxe lautete folgendermaassen:

Das Löschen der Waaren wird zu folgenden Preisen ausgeführt, und zwar von: Cement, Steinkohlen, Bausteinen, Asphalt, Coaks jeder Art, Dachpfannen, Thonplatten und Thon, Drainage- und anderen Röhren, Harz, Korkholz, Steinstufen, Ziegeln und Salz, sowie ähnlichen, hier nicht besonders benannten Waaren:

1) für die von den Artellarbeitern ausgeführten Arbeiten vom Schiffsbord in Karren auf das Dünaufer mit Wiegen, per Pud brutto — $^1/_3$ Kop.

a. für dieselben Arbeiten in das Lager am Dünaufer im Aufstapeln ($^1/_3 + ^1/_{10}$) . . . . . $^{13}/_{30}$ Kop.

b. falls der Waarenempfänger eigene Arbeiter stellt und der Artell nur das Wiegen übernimmt, für das thatsächlich gewogene Quantum . . . . . $^1/_7$ „

in keinem Falle aber weniger als 3 Rbl. täglich für jeden Artellschtschik, der, nach Maassgabe des Erfordernisses, für diese Arbeit abbeordert wird;

2) für Wächter von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens . 2 Rbl.

a. für die Hälfte der Zeit . . . . . 1 „

Dieser Taxenentwurf wurde von der Import-Delegation eingehend beprüft und begutachtet, worauf der Börsen-Comité, auf Grund dieses Gutachtens, dem Börsenartell am 24. October 1898 sub Nr. 789 antwortete, dass er dem Plane, auch die Arbeiten beim Löschen von Waaren aus Schiffen und Eisenbahnwagen innerhalb des Rigaschen Hafens, mit Aus-

nahme des Zollrayons, zu übernehmen, sympathisch gegenüberstehe und die Festsetzung einer besonderen Taxe für derartige Arbeiten, nach Vereinbarung mit dem Börsen-Comité, für wünschenswerth und geboten erachte. Dabei müsste eine derartige Taxe als Maximalnorm für die ganze Navigationsperiode festgestellt werden, der Weg besonderer Vereinbarung aber offen gelassen werden. Die im Schreiben vom 4. August angeführten allgemeinen Sätze der Taxe erscheinen jedoch dem Börsen-Comité als ganz unanwendbar und nicht einmal discutabel, da einerseits die einzelnen Waaren hinsichtlich ihres Werths, Umfangs und Gewichts, ihrer Verpackung u. s. w., andererseits die Arbeiten beim Löschen der Waaren so verschiedenartig seien, dass sie in keiner Weise unter einen allgemeinen Satz gebracht werden könnten. Nachdem der Börsen-Comité nun die hier angeschlossene Specification der Waaren und Arbeiten zusammengestellt, bäte er zu jedem einzelnen Posten derselben einen Maximalsatz zu bestimmen.

Die vom Börsen-Comité vorgeschlagene Specification lautete folgendermaassen:

A. Specification der Waaren

I. in loser Schüttung.

1) Steinkohlen, Coaks; 2) Thonerde, Feuerthon, Schwefel, Schwefelkies, Form- und Glassand, Grawel; 3) russisches Salz.

II. In Säcken und Ballen.

1) Düngmittel aller Art, wie z. B. Superphosphat, Kainit u. a., ferner Thonerde in Säcken, Koprah; 2) Papiermasse und Cellulose in Ballen; 3) Korkholz und Baumwolle; 4) Sorten- und Stangeisen, Eisenblech; 5) Gusseisen; 6) Billets (стальные болванки), Schienen und Träger; 7) Blei;

III. In Fässern:

1) Harz; 2) Cement; 3) Eisen in Fässern; 4) Theer; 5) Schlemmkreide und Thonerde;

IV. In Stapeln:

1) Dachpfannen; 2) Mauer- und Ziegelsteine; 3) Thonröhren; 4) Pflastersteine; 5) leere Fässer; 6) Asphalt.

B. Specification der Arbeiten.

I. Löschen vom Schiff, wobei der Artell die Karren zu liefern hat: a. an's Ufer; b. Laden auf die Fuhre; c. Laden in den Eisenbahnwagen.

II. Wiegen; III. Stapeln auf den Plätzen am Ufer; IV. Befördern vom Stapel, resp. Lager in den Eisenbahnwagen, auf die Fuhre oder in's Boot.

Das Departement für Handel und Manufacturen ersuchte den Börsen-Comité am 12. September 1898 sub Nr. 24138 um verschiedene Auskünfte über die bei der Börse bestehenden Börsenartells und gleichzeitig um ein Gutachten zu folgenden, die Organisation der Börsenartells betreffenden Fragen: ob es zweckmässig und erwünscht ist, dass bei den Artells eine Einkaufszahlung besteht, und auf welcher Grundlage diese Einkaufszahlung zwischen Artellgliedern und Neulingen vertheilt wird; ob das Bestehen eines speciellen Abrechnungs-Capitals bei den Artells nothwendig ist, und wie dasselbe gebildet werden soll; wie die Sicherheits- und Reserve-Capitalien aufbewahrt werden sollen, speciell ob bei den Börsen-Comités, wie das in vielen Artells üblich ist; über die Verausgabung und Completirung dieser Kapitalien; wie lange neu in den Artell eintretende Personen als Neulinge betrachtet werden sollen; über die Rechte solcher Artellglieder, die temporär von den Arbeiten suspendirt sind. Ueberhaupt sind Erwägungen über diejenigen Veränderungen in der Organisation von Börsenartells vorzustellen, welche, nach Ansicht des Comités, wünschenswerth wären, behufs grösserer Sicherung der Lage der Artells, als auch der Interessen der Artellglieder und dritter Personen.

Diesen Auftrag erfüllte der Börsen-Comité durch folgenden Bericht vom 18. November 1898 sub Nr. 873.

„In Erfüllung des Rescripts vom 12. September Nr. 24138 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu berichten, dass an der Rigaer Börse nur ein Börsenartell besteht unter dem Namen „Rigaer Börsenartell". Derselbe ist aus dem seit dem Jahre 1868 bestehenden Artell der Orel-Witebsker Bahn entstanden, der nach dem Uebergange dieser Bahn an die Krone und nach der Vereinigung mit der Riga-Dwinsker und Dwinsk-Witebsker Bahn zu der Riga-Oreler Bahn unter dem Namen „Artell der Riga-Oreler Bahn" auf der letzteren sowohl die Cassenoperationen, wie auch die Materialverwaltung ausgeführt hatte. Das Statut des „Rigaer Börsen-Artells" wurde zeitweilig, bis zum Erlass allgemeiner Regeln für Artells, vom Herrn Collegen des Finanzministers am 30. Januar 1897 genehmigt, worauf der Börsen-Artell vom Börsen-Comité, auf Grund des Antrags des Departements für Handel und Manufacturen vom 31. Januar 1897 sub Nr. 3009, zur Thätigkeit zugelassen wurde, nachdem er sich durch Reversal vom 3. März 1897 verpflichtet hatte:

1) einen Theil seines Sicherheits-Capitals speciell für die in Riga auszuführenden Operationen auszuscheiden und die entsprechende Rentei-Quittung im Rigaer Börsen-Comité zu deponiren;

2) die alljährlichen Rechenschaftsberichte des Artells, sowie alle Veränderungen im Bestande der Verwaltung, in der Adresse des Verwaltungscomptoirs, dem Börsen-Comité vorzustellen, sowie über alle besonderen Vorkommnisse im Artell dem Börsen-Comité zu berichten;

3) seine Rechnungs- und Buchführung geforderten Falls der Revision des Börsen-Comités zu unterwerfen;

4) im Einvernehmen mit dem Börsen-Comité eine besondere Taxe für alle Arbeiten und Operationen aufzustellen, und

5) die Zahl der Mitglieder des Artells niemals unter 30 Mann sinken zu lassen.

Am 1. September 1898 betrug die Anzahl der Glieder 33 Mann. Neu eintretende Artellglieder haben die Summe von 1400 Rbl. zum Sicherheitscapital, sowie ein Eintrittsgeld zu zahlen, das nach der Höhe des Antheils der einzelnen Artellglieder am Betriebs- oder Abrechnungs-Capital bestimmt wird. Zur Zeit beträgt das Eintrittsgeld 1600 Rbl. Dieses wird zu gleichen Theilen auf die Antheile der einzelnen Artellglieder vertheilt. Wünscht ein Artellglied auszutreten, so hat es der Verwaltung einen Candidaten vorzustellen, der bereit ist, dem austretenden Artellglied seinen Antheil abzukaufen und an dessen Stelle zu treten. Findet sich kein Candidat, den der Artell aufzunehmen gewillt ist, so kauft der Artell selbst den Antheil des Ausscheidenden an. — Beim Rigaer Börsenartell jedoch wird in einer besonderen Liste eine lange Reihe von Candidaten geführt, zu deren Aufnahme, im Falle Eintretens einer Vacanz, keine Hindernisse seitens des Artells vorliegen.

Beim Rigaer Börsen-Artell besteht zum 1. April 1898:

1) Ein Sicherheits-Capital im Betrage von 46,200 Rbl., von welchem 6200 Rbl. in der Rigaschen Abtheilung der Reichsbank speciell für die Rigaschen Operationen ausgeschieden sind; die Quittungen über diesen letzteren Theil des Sicherheitscapitals werden im Börsen-Comité aufbewahrt; bis zum 1. September 1898 sind auf diesen letzteren Theil des Sicherheitscapitals noch weitere 6000 Rbl. bei der Reichsbank eingezahlt worden;

2) ein Betriebs- oder Abrechnungs-Capital, das aus den Eintrittszahlungen der Artellglieder und gewissen Abzügen vom Reingewinne zusammengesetzt ist;

3) ein Reservecapital von 966 Rbl., das vorläufig noch ohne besondere Bestimmung ist, aber mit der Zeit zur Bildung einer Kranken- und Beerdigungs-Casse verwandt werden soll. Das Reservecapital wird gebildet aus den Bruchtheilen der Gewinne bei der Vertheilung der letzteren. Da der Rigaer Börsenartell als solcher erst seit dem April 1897 in Thätigkeit ist, ist der Börsen-Comité auch nur im Stande, den Rechenschaftsbericht für ein Jahr vorzustellen und zwar für die Zeit vom 1. April 1897 bis zum 1. April 1898.

Hinsichtlich der Vorstellung eines Gutachtens zu den vom Departement vorgelegten Fragen befindet sich der Börsen-Comité in schwieriger Lage. Bisher haben in Riga keine Börsenartells bestanden und es fehlt dem Börsen-Comité, der im Uebrigen die Errichtung von leistungsfähigen und kapitalkräftigen Artells bei den Börsen nur mit voller Sympathie begrüssen kann, daher an jeglicher Erfahrung in dieser Frage, die Thätigkeit des gegenwärtigen Artells aber ist noch eine zu kurze und zu wenig entwickelte, um solche Erfahrungen zu sammeln und sich ein bestimmtes Urtheil über Einführung neuer Bestimmungen oder Beseitigung etwaiger Mängel zu bilden.

Im Allgemeinen erlaubt sich der Börsen-Comité zu den Fragen des Departements Folgendes zu bemerken:

1) Das Bestehen einer besonderen Eintrittszahlung erscheint dem Börsen-Comité nicht nur als wünschenswerth, sondern sogar als durchaus nothwendig, da nur auf diese Weise das für Uebernahme grösserer Arbeiten und Leistungen nothwendige Betriebs-Capital gebildet werden kann. Die Eintrittszahlungen müssten, wie es beim Rigaer Börsenartell geschieht, auf die Einzelcontis der älteren Artellglieder vertheilt, nicht aber in die Duwane eingeschlossen werden. Ferner findet der Börsen-Comité es für durchaus nützlich, dass ein gewisser Procentsatz vom Reingewinn des Artells zum Betriebscapital ebenfalls in der Weise zugeschlagen wird, dass die betreffende Summe auf die Einzelcontis vertheilt wird. Sollte das in dieser Weise gebildete Betriebscapital sehr wesentlich anwachsen, so sollte es der Generalversammlung, jedoch nur mit Genehmigung des betreffenden Börsen-Comités, dessen Competenz der Artell untersteht, gestattet sein, einen gewissen Theil desselben auf dem Wege eines Hauptduwans an die Artellglieder auszuzahlen. Bei dem oben beschriebenen Modus der Bildung des Betriebscapitals erscheint das Bestehen noch eines besonderen Abrechnungscapitals überflüssig.

2) Die Bildung eines Reservecapitals sowohl zur Completirung des Sicherheitscapitals im Falle besonderer Verluste, als auch zu besonderen Zwecken, wie zur Gründung einer Kranken- oder Beerdigungskasse, erscheint dringend wünschenswerth, doch müsste dasselbe ebenso verwaltet und aufbewahrt werden, wie das Sicherheitscapital. Letzteres muss unbedingt in einer Staats-Creditinstitution niedergelegt, der betreffende Dépôtschein aber in dem Börsen-Comité, dessen Aufsicht der Artell untersteht, deponirt werden, so dass das Angreifen des Capitals nicht ohne Zustimmung des Börsen-Comités möglich ist. Die Renten sowohl des Sicherheits- wie auch die des Reservecapitals sollten zu den betreffenden Capitalien geschlagen werden, während die Renten des Betriebs- resp. Abrechnungscapitals sehr wohl zu den laufenden Einnahmen der Artells geschlagen und zusammen mit diesen bei

den gewöhnlichen Duwans vertheilt werden könnten. Die Bestimmung des Termins zur Completirung des Sicherheitscapitals, falls dasselbe zur Deckung ausserordentlicher Verluste herangezogen worden, sollte dem die Aufsicht führenden Börsen-Comité überlassen werden, der ausserdem berechtigt sein müsste, die Schliessung des Artells zu beantragen, falls, seiner Ansicht nach, der Artell überhaupt nicht mehr im Stande sein sollte, das Sicherheitscapital zur erforderlichen Höhe zu ergänzen.

3) Das Institut der Neulinge besteht beim Rigaschen Börsenartell nicht, doch erscheint dasselbe, nach der Ansicht des Börsen-Comités wie auch der des Vorstands des Rigaschen Börsenartells, als überaus nützlich. Die Neulinge könnten, falls sie sofort bei ihrem Eintritte stimmfähig wären, durch Unkenntniss der Verhältnisse bei den Abstimmungen viel Unheil anrichten; auch ist es sicherlich praktisch, eine Person erst hinsichtlich ihrer intellectuellen und moralischen Eigenschaften näher kennen zu lernen, bevor man sie in den Vollgenuss aller Rechte und Vorzüge setzt. Die Pflichten und Verantwortlichkeit müssten aber jedenfalls die Neulinge, ebenso wie die alten Mitglieder, tragen.

4) Bei der als Strafe für kleinere Vergehen verhängten Suspension von den Arbeiten werden im Rigaschen Börsenartell die Artellglieder zu niederen Arbeiten verwandt, erhalten für die Dauer ihrer Suspension einen geringeren Gehalt und einen geringeren Antheil am Gewinne, auch gehen sie, für die Dauer ihrer Suspension, des Stimmrechts auf den Generalversammlungen verlustig. Diese Bestimmungen erscheinen dem Börsen-Comité sehr praktisch und als zur Aufnahme in die allgemeinen Regeln für Artells sehr empfehlenswerth."

Mittels Gesuchs vom 15. September 1898 wandten sich Jahn und Martin Wilks und Jahn Puhpol an den Börsen-Comité mit der Bitte, ihr an den Chef der Riga-Oreler Bahn gerichtetes Gesuch um Genehmigung der Gründung eines Arbeiterartells und Zulassung desselben zu Arbeiten an der Bahn, in Riga und Umgegend, zu unterstützen.

Der Börsen-Comité eröffnete den Bittstellern jedoch, dass, wenn er auch gegen die Gründung dieses Artells keine Einwände erheben werde, er jedoch keinerlei Veranlassung habe, dieses Gesuch zu unterstützen.

XII. Handelsgesetzgebung.

71. Errichtung von Auskunftsbureaux.

Das Departement für Handel und Manufacturen hatte in seinem an den Börsen-Comité gerichteten Rescripte vom 28. Mai 1897 sub № 13575 im Wesentlichen ausgeführt, dass in letzterer Zeit an das

Finanzministerium Ansuchen von Privatpersonen und handelsgewerblichen Unternehmungen um die Erlaubniss gelangt wären, specielle Comptoirs und Bureaux zu eröffnen, deren Zweck wäre, für eine bestimmte Zahlung Auskünfte über die Creditfähigkeit von Handelsleuten und über örtliche Industrieverhältnisse zu ertheilen. Derartige Gesuche würden durch den Hinweis auf die dringende Nothwendigkeit derartiger Comptoirs und Bureaux belegt, da in Folge der starken und schnellen Entwickelung der Fabrikindustrie und der Verkehrsmittel in Russland die inneren und auswärtigen Handelsbeziehungen grossen Umfang angenommen hätten und telegraphische Geschäftsabschlüsse immer häufiger zur Anwendung kämen. Bis hiezu indessen würden, da von der Regierung gestattete Specialcomptoirs fehlten, Auskünfte über die Creditfähigkeit von den interessirten Kontrahenten entweder durch Banken oder durch Vermittelung von geheimen Agenten ausländischer Bureaux eingezogen.

Da im Gesetze keinerlei Hinweise auf eine Ordnung der Concessionirung derartiger Bureaux enthalten sind, bat das Departement den Börsen-Comité um ein Gutachten hinsichtlich dieser Gesuche, als auch speciell zu der Frage, ob die Concessionirung derartiger Operationen, die im commerciellen Leben West-Europas weit verbreitet seien, auch in Russland sich als möglich und wünschenswerth erweise.

Nachdem diese Frage eingehender in den Delegationen des Börsen-Comités für das Bank- und Wechselgeschäft, sowie für den Importhandel erörtert, auch die einschlägige Litteratur herangezogen worden, stellte der Börsen-Comité am 18. Mai sub № 423 nachfolgendes Gutachten vor:

„In Erledigung des Rescripts vom 28. Mai c. sub № 13475 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité zu berichten, dass er in Anbetracht der zunehmenden Entwickelung von Handel und Industrie in Russland, die Errichtung von commerciellen Auskunftsbureaux, nach dem Muster der im Auslande bestehenden, als durchaus wünschenswerth und auch als wohl durchführbar anerkennt. Doch glaubt der Börsen-Comité, dass der Staat sich darauf beschränken müsste, im Principe die Errichtung von Auskunftsbureaux zu gestatten, von einer Concessionirung im einzelnen Falle, von einer gesetzlichen Regelung der Organisation und des Betriebs, sowie von einer staatlichen Controle der Thätigkeit der Auskunftsbureaux aber vollkommen absehen sollte. Es müsste Jedermann freistehen, unter den gleichen Bedingungen, wie ein jedes andere commercielle Unternehmen, auch ein Auskunftsbureau zu eröffnen und zu führen.

Die Ertheilung einer besonderen Concession für die Eröffnung eines Auskunftsbureaus hält der Börsen-Comité für ungeeignet, weil einerseits die die Concession ertheilende staatliche oder communale Institution damit dem Publicum gegenüber eine gewisse Verantwortlichkeit für das Bureau übernähme, andererseits aber diese Institutionen fast

niemals in der Lage wären, über so genaue und umfassende Auskünfte über den betreffenden Bewerber zu verfügen, um eine, sei es auch nur ganz geringe Verantwortlichkeit zu tragen. Das Publicum würde, naturgemäss, einem concessionirten Auskunftsbureau grösseres Vertrauen entgegenbringen und bei der Benutzung der erhaltenen Auskünfte geringere Vorsicht walten lassen, als einem unconcessionirten Bureau gegenüber. Eine staatliche oder communale Institution könnte im günstigsten Falle doch nur Auskünfte über die Vermögensverhältnisse, die moralischen Eigenschaften und die Makellosigkeit des Gründers erlangen. Die Gefahr beabsichtigt falscher oder betrügerischer Auskünfte eines Bureaus ist viel geringer, als die unzuverlässiger und ungeschickter. Für den Leiter eines Auskunftsbureaus sind in erster Reihe erforderlich ein ganz besonderes Organisationstalent, sodann die Fähigkeit besonders geschickte Beamten und Agenten zu gewinnen und zu verwerthen und ein feines Verständniss für die Handels-, Industrie- und Creditverhältnisse der Orte, auf die er seine Thätigkeit erstreckt. Diese Eigenschaften lassen sich nicht durch staatliche oder communale Institutionen ermitteln und constatiren, sondern können einzig und allein nur durch längeren Geschäftsbetrieb dargethan werden. Dem Einwande gegenüber, dass die völlige Freigabe der Errichtung von Auskunftsbureaux eine übergrosse Concurrenz hervorrufen würde, die, im Kampfe um die Existenz, die Auskunftsbureaux zu unredlichem Geschäftsgebahren treiben könnte, will der Börsen-Comité nur anführen, dass er darin gar keinen besonderen Uebelstand sähe. In der ersten Zeit würde vielleicht der eine oder andere Client durch nachlässiges oder unreelles Verfahren eines Auskunftsbureaus Verluste erleiden; der practische Kaufmann aber wird sich fremden Unternehmungen gegenüber vorsichtig verhalten und ihnen nur beschränktes Vertrauen schenken. Die unzuverlässigen und unreellen Unternehmungen würden sehr schnell wieder ihre Kundschaft verlieren und zu Grunde gehen, die gut und zuverlässig geleiteten dagegen sehr bald das nöthige Vertrauen erlangen und sich weiter entwickeln können.

Für mindestens ebenso ungeeignet und schädlich hält der Börsen-Comité, wenn man für den Geschäftsbetrieb und die Organisation der Auskunftsbureaux bestimmte Regeln erlassen oder ihre Thätigkeit unter eine gewisse staatliche Controle stellen wollte. Die erspriessliche Thätigkeit eines Auskunftsbureaus hängt, wie oben bereits erwähnt, in erster Reihe von dem Organisationstalente des Leiters und von der Thätigkeit und Zuverlässigkeit seines Personals und seiner Agenten ab. Wie ein Auskunftsbureau seine Kundschaft nur rein individuell behandeln kann, so kann auch ein Auskunftsbureau nur rein individuell organisirt und geleitet werden. Zweck und Aufgabe eines Auskunftsbureaus ist es, seiner Kundschaft genaue, zuverlässige und schnelle Auskünfte zu geben;

wie zu diesem Zwecke das Bureau organisirt wird, wie es arbeitet, auf welchem Wege es sich Daten für die zu ertheilenden Auskünfte beschafft, ist ausschliesslich seine eigene Sache und lässt sich durch keinerlei Regeln und Vorschriften feststellen.

Ungeeignet und undurchführbar dürfte endlich auch die staatliche Controle der Thätigkeit eines Auskunftsbureaus sein. Abgesehen von der Schwierigkeit der Ausübung einer solchen, müsste sie in hohem Grade die Thätigkeit des Bureaus lähmen und erschweren, namentlich bei der Beschaffung des Materials für die zu ertheilenden Auskünfte. Der Nutzen einer Controle wäre ein völlig imaginärer; gegen irrthümliche Auskünfte und durch solche hervorgerufene Schäden könnte auch die strengste Controle nicht schützen; gegen betrügerische oder beabsichtigt falsche Auskünfte und durch diese hervorgerufene Schäden und Verluste bieten die vorhandenen Strafgesetze genügenden Schutz. Die beste und einzig wirksame Controle der Auskunftsbureaux liegt in der völligen Abhängigkeit ihrer Existenz vom Vertrauen des Publikums.

Die obigen Ansichten des Börsen-Comités werden vollkommen dadurch bestätigt, dass gerade dort, wo der Betrieb von Auskunftsbureaux völlig freigegeben ist, die grössten und bekanntesten existiren, wie die „Broadstreet Company“ in New-York, die Auskunfteien von „Meyer & Bielich“ und von „Schimmelpfeng“ in Berlin, deren Thätigkeit sich fast über die gesammte Welt erstreckt. Namentlich das Auskunftsbureau von Schimmelpfeng geniesst ein völlig berechtigtes Ansehen; es ist ganz ausgezeichnet organisirt und zählt auch in Riga und wohl auch in anderen Orten des Reichs sehr viele Abonnenten, die bisher auch stets zu ihrer vollsten Zufriedenheit bedient worden sind und sogar aus weit entlegenen Orten des Reichs zuverlässige Auskünfte erhalten haben, die auf keinem anderen Wege zu beziehen waren.“

Die Frage der officiellen Zulassung derartiger Auskunftsbureaux in Russland bildete den Gegenstand einer Conferenz beim Departement für Handel und Manufacturen am 30. Mai 1898, die jedoch, da die Ansichten der Theilnehmer sehr auseinandergingen, zu keinem bestimmten Ergebnisse führte.

72. Regelung der Kaufgeschäfte mit verfristeter Zahlung.

Der Börsen-Comité empfing vom Departement für Handel und Manufacturen folgenden Auftrag d. d. 10. November 1898 sub Nr. 29740.

„In letzter Zeit haben in unserem Handelsverkehre besonderer Art Geschäfte zum Verkaufe von verschiedenen Gegenständen der Fabrikindustrie gegen Verfristung der Zahlung weite Verbreitung gefunden. Diese Geschäfte sind aus Deutschland zu uns gedrungen und beschränkten sich Anfangs auf Nähmaschinen, welche die Hamburger Firma Neidlinger

in grossen Massen auf Grund besonders hiefür ausgearbeiteter Vereinbarungen verkaufte. Bald nach dieser Firma begannen auch andere Vertreter ausländischer industrieller Firmen, zur erfolgreicheren Verbreitung ihrer Fabrikate, beim Verkaufe der letzteren sich einer ähnlichen Form des Vertrags mit „Verfristung der Zahlung" zu bedienen. Diese Art Vertrag bietet namentlich unbemittelten Käufern, die nicht im Stande sind, die gesammte Kaufsumme mit einem Male zu entrichten, grosse Bequemlichkeiten. Gegenwärtig werden in eine derartige Vertragsform Kaufgeschäfte z. B. von Möbeln, Musikinstrumenten, Bildern, landwirthschaftlichen Geräthen, Zubehör zur Einrichtung von Druckereien und Lithographien, Einrichtung von electrischer Beleuchtung u. s. w. gebracht.

Nach Maassgabe der weiteren Ausbreitung derartiger Geschäfte begannen jedoch auch einige Missbräuche seitens der Verkäufer, wie auch der Käufer zu Tage zu treten und den Gegenstand gerichtlicher Verhandlungen zu bilden, indem diese Missbräuche dadurch bedingt wurden, dass bei den erwähnten Geschäften die erforderliche gesetzliche Normirung der Interessen der Contrahenten fehlte. Wenn auch den Gegenstand dieser Geschäfte der Kauf oder Verkauf eines gewissen Mobils unter der Bedingung der Verfristung der Zahlung bildet, so werden doch gewöhnlich, zur grösseren Bequemlichkeit der Verkäufer, derartige Verträge in der Form von besonderen „Miethquittungen" geschlossen, in welchen das Wort „Verkauf" durch das Wort „Vermiethung" ersetzt und gleichzeitig bestimmt wird, dass falls zum Termin die Miethzahlung nicht geleistet wird, die verkaufende Firma berechtigt ist, die Sache wieder abzunehmen und, unter Einbehalt der früher gemachten Zahlungen, die bis zum Tage der Abnahme der Sache zustehenden Zahlungen beizutreiben.

In Deutschland, wo derartige Geschäfte besonders weit verbreitet sind, ist im Jahre 1893 ein Specialgesetz erlassen worden, durch welches u. A. verboten wird:

a. in derartige Geschäfte eine Bedingung darüber aufzunehmen, dass im Falle der Auflösung des Vertrags die vom Käufer gemachten Zahlungen vom Verkäufer einbehalten werden können;

b. übermässige Conventionalpönen zum Besten des Verkäufers festzusetzen und

c. derartige Verträge in Form von Mieth- oder anderen Vereinbarungen, anstatt in der eines Kaufvertrages abzuschliessen.

Indem das Finanzministerium auch in unsere Civilgesetze Bestimmungen für Verkaufsgeschäfte auf Abzahlung, entsprechend dem deutschen Gesetze, aufnehmen zu müssen glaubt, hat dasselbe solche Regeln ausgearbeitet, und zwar:

1) In Verkaufsgeschäften auf Abzahlung sind genau anzugeben sowohl der wirkliche Preis der Waaren gegen Baarzahlung, als auch der vereinbarte Preis bei Verfristung der Zahlung, ferner die Zahlungstermine und die Höhe der einzelnen Theilzahlungen.

2) Wenn beim Verkauf eines beweglichen Vermögensobjects, unter der Bedingung der Zahlungsverfristung, der Verkäufer sich das Recht vorbehalten hat, im Falle der Nichteinhaltung der übernommenen Verpflichtungen seitens des Käufers, vom Vertrage zurückzutreten, so ist der Käufer im Falle der Auflösung des Vertrages verpflichtet, die vom Verkäufer erhaltene Sache zurückzugeben, der Verkäufer aber verpflichtet, dem Käufer das von demselben empfangene Geld zurückzuerstatten. Jede andere, dieser Bestimmung widersprechende Vereinbarung hat keine Gültigkeit.

3) Falls der Vertrag aus irgend welchen Gründen aufgelöst wird, ist der Verkäufer berechtigt, vom Käufer eine Entschädigung für die Benutzung der Sache und für die etwaige Beschädigung zu beanspruchen. Bei Feststellung der Höhe der Entschädigung für Benutzung der Sache ist die übliche Miethzahlung und die während der Benutzung der Sache erfolgte Werthminderung derselben zu berücksichtigen. Die Feststellung einer höheren Zahlung im Vertrage ist ungültig.

4) Falls eine Conventionalpön ausbedungen worden, darf dieselbe bei jeder Terminzahlung die Höhe der letzteren und, im Gesammtbetrage, $^1/_{10}$ des Preises der Sache nicht übersteigen. Eine in höherem Betrage festgesetzte Conventionalpön kann vom Gerichte entsprechend ermässigt werden.

5) Falls es sich erweist, dass die Parteien, anstatt eines Kaufvertrages auf Abzahlung, ein anderes Geschäft in irgend welcher Form abgeschlossen haben, das auf die Entäusserung eines beweglichen Vermögensobjects gerichtet ist, so werden die oben dargelegten (§ 1—4) Bestimmungen auch auf derartige Geschäfte angewandt.

Bei Mittheilung alles Obigen bittet das Departement den Rigaer Börsen-Comité um sein Gutachten zu den projectirten Regeln."

Nach Beprüfung dieser Sache, unter Hinzuziehung seines Rechtsbeiraths, des vereid. Rechtsanwalts A. Kählbrandt, stellte der Börsen-Comité am 15. Januar 1899 sub Nr. 106 folgendes Gutachten vor:

„Auf das Rescript vom 10. November 1898 sub Nr. 29740 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu berichten, dass, in Anbetracht der grossen und beständig wachsenden Ausdehnung, die namentlich in letzter Zeit die Verkaufsgeschäfte von Gegenständen der verschiedensten Art mit verfristeter Zahlung genommen haben und der vielen Missstände und Missbräuche, die dabei zu Tage getreten sind, er die Regelung dieser Geschäfte und die Beseitigung der Missstände durch Erlass fester specieller Gesetzesbestimmungen für durchaus noth-

wendig hält. Um jedoch dieses Ziel völlig und sicher zu erreichen, dürfte es geboten erscheinen, die Ursachen dieser Missstände zuvor festzustellen. Nach Ansicht des Börsen-Comités liegt diese Ursache darin, dass der Verkäufer sich nicht genügen lassen kann, allein eine persönliche Forderung für den ganzen Kaufpreis oder doch den grössten Theil desselben an den Käufer zu haben, sondern Verlangen trägt, auch ein Recht auf die Sache selbst, welche er dem Käufer in Besitz gegeben hat, noch zu behalten. Um diesem Verlangen Genüge zu leisten, wird von den Contrahenten eine schriftliche Form des Vertrages gewählt, welcher der wirklichen Sachlage garnicht entspricht, denn es wird nicht ein Kaufcontract, sondern ein Leihvertrag ausgefertigt. Nach den bestehenden Reichsgesetzen finden die Contrahenten keine andere Vertragsform, denn die im Art. 3942 Thl. III des Provinzialrechts der Ostseeprovinzen enthaltene Bestimmung; dass auch der Verkäufer das Eigenthumsrecht an der verkauften Sache bis zur Bezahlung des Kaufpreises sich vorbehalten könne, ist dem russischen Privatrechte fremd.

Will man also beim Abschlusse der bezeichneten Verkäufe die missbräuchliche Art der Beurkundung von Scheinverträgen, d. h. eines Leihvertrages statt eines Kaufvertrages beseitigen, so wird man darauf Bedacht nehmen müssen, dem berechtigten Verlangen des Verkäufers, auf die verkaufte Sache noch ein Recht zu behalten, Rechnung zu tragen, d. h. dem Verkäufer dasjenige Recht an der Sache zu gewähren, welches er sich durch den Abschluss des fingirten Leihvertrags zu erhalten bestrebt ist. Da nun in dieser Beziehung im Gesetz eine Lücke vorhanden ist, bedarf es einer Ergänzung desselben, und zwar in dem Sinne, dass bei Verkäufen der bezeichneten Art entweder schlechtweg dem Verkäufer das Eigenthumsrecht an der verkauften Sache bis zur vollen Bezahlung des Kaufpreises erhalten bleibt oder dass dem Verkäufer gestattet wird, sich im Vertrage das Eigenthum vorzubehalten. Ist erst dem Verkäufer durch eine gesetzliche Bestimmung die Möglichkeit gegeben, sich das Eigenthumsrecht auch bei einem Verkaufe der Sache vorzubehalten, so kommt jegliches Interesse an dem Abschlusse eines Scheinvertrags in Wegfall.

Da das im Rescript des Departements enthaltene Project von Regeln für die bezeichneten Verkäufe anscheinend nicht von dieser Ursache der Missstände ausgegangen ist, so erscheint der Inhalt dieser Regeln dem Börsen-Comité nicht als erschöpfend und ausreichend und erlaubt er sich zur Ergänzung und Abänderung derselben folgende Fassung vorzuschlagen.

1) Bei Verkäufen auf Abzahlung des Kaufpreises von Maschinen, Werkzeugen, Instrumenten oder beweglichen Gegenständen jeder Art, welche zum dauernden Gebrauch (jedoch nicht Verbrauch) bestimmt sind, ist ein schriftlicher Vertrag aufzustellen, in welchem sowohl der

wirkliche Preis der Waaren gegen Baarzahlung, als auch der vereinbarte Preis bei Verfristung der Zahlung, ferner der Zahlungstermin und die Höhe der einzelnen Theilzahlungen anzugeben sind.

2) Bis zur vollen Bezahlung des Kaufpreises ist dem Verkäufer das Eigenthumsrecht an der verkauften Sache vorbehalten; der Käufer erwirbt, ungeachtet der an ihm vollzogenen Uebergabe der Sache, das Eigenthum an derselben erst dann, wenn er den Kaufpreis zum Vollen bezahlt hat, geniesst bis dahin an der ihm verkauften Sache nur die einem Miether gesetzlich zustehenden Rechte und bleibt für jegliche, seine Rechte als Miether überschreitende Dispositionen ersatzpflichtig.

3) In dem Vertrage ist auch die Höhe eines wöchentlichen, monatlichen und jährlichen Miethpreises festzustellen, welchen der Käufer dem Verkäufer zu zahlen hätte, für den Fall, dass letzterer die verkaufte Sache zurückfordern sollte.

4) Der Verkäufer darf den Käufer, so lange derselbe seinen Verpflichtungen nachkommt, im Besitz und Gebrauch der Sache nicht stören.

5) Sollte der Käufer seinen übernommenen Verpflichtungen nicht nachkommen, so steht dem Verkäufer das alternativ zu wählende Recht zu, entweder die sofortige Zahlung des noch geschuldeten Kaufpreisrestes zu fordern oder aber, in Ausübung seines Eigenthumsrechts, die Zurückgabe der verkauften Sache zu verlangen. Wählt der Verkäufer dieses letztere Recht, so ist er verpflichtet, dem Käufer die von letzterem geleisteten Abzahlungen zurückzuerstatten, jedoch davon in Abzug zu bringen, was er nach §§ 6 und 7 seinerseits vom Käufer zu fordern berechtigt ist.

6) Der Verkäufer kann vom Käufer eine Vergütung beanspruchen für die Benutzung des verkauften Gegenstandes von der Zeit der Besitzübergabe bis zum Tage der Rückgabe des verkauften Gegenstandes, desgleichen auch einen Ersatz für die Werthminderung der Sache, welche während der Besitzzeit des Käufers entstanden ist. Diese Werthminderung ist nöthigenfalls durch Sachverständige festzustellen, während die Vergütung für den Gebrauch der Sache in dem Vertrage selbst, gemäss § 3, zwischen den Kontrahenten zu vereinbaren ist.

7) Falls eine Conventionalpön ausbedungen worden, darf dieselbe bei jeder Terminzahlung die letztere und im Gesammtbetrage $^1/_{10}$ des Preises der Sache nicht übersteigen. Eine im höheren Betrage festgesetzte Conventionalpön kann vom Gericht entsprechend ermässigt werden.

8) Falls es sich erweist, dass die Parteien, anstatt eines Kaufvertrages auf Abzahlung, ein anderes Geschäft in irgend welcher Form abgeschlossen haben, das auf die Entäusserung eines Gegenstandes gerichtet ist, so werden die obigen Bestimmungen (§§ 2—7) auch auf derartige Geschäfte angewandt.

XIII. 73. Die Börsen-Usancen.

Veränderungen in der Sammlung der Rigaer Börsen-Usancen haben im Jahre 1898 nicht stattgefunden. Wiederholt ist der Börsen-Comité jedoch um Bestätigung und Interpretation von Usancen angegangen worden, so namentlich bezüglich der Kündigungstermine in Fabriken und kaufmännischen Geschäften, der Usancen im Getreidehandel u. s. w.

XIV. 74. Der Kaufmännische Verein.

Der vom Vereinspräses, Herrn Aeltesten R. Braun auf der Generalversammlung des Vereins am 3. Februar 1899 vorgetragene Rechenschaftsbericht über die Thätigkeit des Kaufmännischen Vereins im Jahre 1898 unterscheidet sich wenig von seinen Vorgängern. Sind doch die Bahnen — wie es in diesem Berichte heisst — auf denen das Leben und die Arbeit des Vereins zu wandeln haben, durch die Statuten, Geschäftsordnung und Erfahrungen fest geregelt und die Commissionen, denen die Leitung und die Förderung der einzelnen Ressorts übertragen ist, mit löblichem Eifer bestrebt, ihre Aufgaben gewissenhaft zu erfüllen. Die Theilnahme an den verschiedenen Unternehmungen ist annähernd dieselbe geblieben wie im Vorjahre. Es ist dieses nicht sehr erfreulich, da man bei den Zwecken, die zur Gründung des Vereins die Veranlassung gaben und die vorzugsweise die Vorbereitung kaufmännischer Berufskenntnisse unter seinen Mitgliedern im Auge hatten, auf eine starke Theilnahme letzterer glaubte rechnen zu können. Unser Riga ist eine grosse Handels- und Industriestadt geworden und die Zahl derer, die hierbei beschäftigt sind, zählt nach vielen Tausenden, unter denen viele, gar viele, die eine Vermehrung, eine Vervollständigung, wenn nicht gar noch mehr, ihrer Kenntnisse stark nöthig haben. Welche Anerkennung aber den Zwecken und den Bestrebungen des Kaufmännischen Vereins gezollt wird, bezeugt wieder eine ihm im Laufe des Jahres zugewiesene Stiftung. Der aus Riga gebürtige St. Petersburger Kaufmann 1. Gilde Leopold Neuscheller hat gelegentlich seines 50-jähr. Geschäftsjubiläums dem Rigaer Börsen-Comité ein Capital von 5000 Rbl. übergeben, dessen Zinsen zu Unterrichtszwecken junger Kaufleute verwandt werden sollen.

Die Mitgliederzahl ist genau dieselbe, wie im Vorjahre, geblieben und besteht aus 826 gewöhnlichen und 2 Ehrenmitgliedern. Wie gewöhnlich, hat auch im Vorjahre eine recht starke Fluctuation in dem Bestande der Mitglieder stattgefunden, viele sind fortgegangen, doch eben so viele wieder neu hinzugekommen.

Die Vermögensverhältnisse haben sich, dank der Subvention des Börsen-Comités, auch im Vorjahre gebessert. Wir schlossen mit einem

Capitalbestand von 27,480 Rbl. 64 Kop., erzielten einen Ueberschuss von 281 Rbl. 44 Kop. und besitzen jetzt 27,762 Rbl. 08 Kop. Unser Baufond, zu dem unser Ehrenmitglied, Herr Rudolph Kerkovius das Fundament gelegt hat, wuchs durch Zinsenzuschlag um 272 Rbl. 17 Kop. und beträgt gegenwärtig 5715 Rbl. 65 Kop.

Die Theilnahme an den Fortbildungscursen des Vereins ist fast dieselbe geblieben, wie im vorigen Jahre. Sie weist 129 Schüler mit 186 Stunden auf, gegen 119 Schüler mit 188 Stunden in 1897. Die Betheiligung an den einzelnen Lehrgegenständen war die folgende:

Deutsche	Sprache	7	Std.	gegen	16	Std.	in 1897.
Russische	„	20	„	„	22	„	„
Englische	„	39	„	„	24	„	„
Französische	„	14	„	„	14	„	„
Buchführung		64	„	„	50	„	„
Kaufm. Rechnen		25	„	„	34	„	„
Deutsche Correspondenz		17	„	„	18	„	„

Der Cursus für Wechsel-, Handels- und Seerecht kam leider nicht zu Stande, da sich keine genügende Zahl von Theilnehmern zu demselben meldete, während im Vorjahre die Zahl derselben 10 war. Die Buchführungsstunden dagegen hatten einen derart starken Zuspruch, dass in Anbetracht der unzureichenden Schulräume eine Theilung in 2 Abtheilungen vorgenommen werden musste. Leider erkrankte der Lehrer der Buchführung Herr Mally während der Unterrichtszeit andauernd, so dass dieser Cursus eine äusserst empfindliche, einschneidende Unterbrechung erlitt, die einen Theil der Schüler veranlasste, sich ganz zurückzuziehen und sich das beigebrachte Schulgeld zurückzahlen zu lassen.

Discutirabende fanden in regelmässiger Folge 14 statt und waren durchschnittlich von circa 40 Personen besucht, doch betheiligten sich an der Discussion durchschnittlich nur 8 bis 10 Personen. Besonderen Beifalls und regen Besuches erfreuten sich ausserdem zwei Abende und zwar der des 21. October durch den Vortrag des Herrn A. von Sticinsky über das neue Gewerbesteuergesetz und durch den überaus fesselnden Vortrag des Professors Dr. P. Walden über die Electrochemie in der Technik. Der erstere Abend war von ca. 200, der letztere von ca. 75 Personen besucht. Den Schluss der Discutirabende im Frühjahre bildete ein Ausflug zu der Rigaschen Stahlfeder- und Nähnadelfabrik.

In der Stellenvermittelungs-Kommission hatten sich im Jahre 1898 angemeldet: 28 offene Stellen, davon 17 für Commis, 11 für Lehrlinge, gegen 46 offene Stellen, davon 15 für Commis, 31 für Lehrlinge in 1897; es wurden durch den Verein besetzt: 10 offene Stellen, davon 4 für Commis, 6 für Lehrlinge, gegen 25 offene Stellen, davon 5 für Commis, 20 für Lehrlinge in 1897.

Obschon nur 11 offene Stellen für Lehrlinge angemeldet wurden, konnten diese nicht einmal besetzt werden, denn es machte sich, namentlich im verflossenen Jahre, ein recht fühlbarer Mangel an wirklich guten und tüchtigen Lehrlingen bemerkbar; man kann gerade nicht behaupten, dass die Bewerbung um Lehrlingsstellen eine zu schwache zu nennen war, doch war das Material noch nicht genügend reif, um wirklich mit Erfolg die kaufmännische Laufbahn zu betreten.

Was dagegen die Bewerbung von Commis anbetraf, so war das Angebot ein stärkeres als im Jahre vorher, doch konnte leider nur eine geringe Zahl berücksichtigt werden, da die Bewerber sich nicht genügend qualificirten, und namentlich die jetzt von den meisten Firmen gestellte Forderung „firme Correspondenz in der russischen Sprache“ nicht erfüllen konnten.

Die Bibliothek des Kaufmännischen Vereins ist, wie alljährlich, auch während des soeben verflossenen Jahres in ihrer Entwickelung stetig fortgeschritten und hat einer stattlichen Zahl von Mitgliedern und deren Angehörigen gute geistige Nahrung und Unterhaltung gewährt.

Nach genauer Aufnahme betrug die Zahl der vorhandenen Bände Ende 1897 — 3602 und kamen hinzu im Laufe des Jahres 1898 — 266 Bände, wovon indessen 4 Bände zur Ergänzung fehlender Bücher verwandt wurden. Der gegenwärtige Bestand des Catalogs ist demnach 3864 Bände und zwar: 3165 Bände in deutscher Sprache, 91 Bände in russischer Sprache, 199 Bände in französischer Sprache, 404 Bände in englischer Sprache, 3 Bände in italienischer Sprache und 2 Bände in spanischer Sprache, zusammen 3864 Bände.

Der Vorrath der Zeitschriften hat sich während des vergangenen Jahres um 115 Nummern vermehrt und besteht gegenwärtig aus: 171 Nummern in deutscher Sprache, 6 Nummern in russischer Sprache, 24 Nummern in französischer Sprache und 22 Nummern in englischer Sprache, zusammen 223 Nummern gegen 108 Nummern im Vorjahre.

Dieser bedeutende Zuwachs setzt sich zusammen aus einem Geschenk von 2 Bänden aus dem Nachlasse des Herrn G. A. Schweinfurth, sowie aus gesammelten und jetzt eingebundenen und der Benutzung der Mitglieder derart zugängig gemachten guten und werthvollen Zeitschriften diverser Jahrgänge, auf welche der Verein für seinen Lesetisch abonnirt war.

Im Lesezimmer befinden sich 34 Werke in 155 Bänden, die nach dem baldigen Erscheinen des neuen Hauptkatalogs, der sich gegenwärtig in Druck befindet, ebenfalls nummerirt und besonders katalogisirt werden sollen.

Ferner liegen im Lesezimmer zur steten Benutzung der Mitglieder aus: 14 inländische Zeitungen, 5 ausländische Zeitungen, 9 illustrirte Zeitschriften.

Geöffnet war die Bibliothek an 125 Tagen und zwar während der Wintermonate jeden Montag, Mittwoch und Freitag, mit Ausnahme der Festtage, von 7—8½ Uhr Abends, während der Monate Juni, Juli, August nur am Mittwoch von 11—1 Uhr Mittags. An diesen Tagen fanden im Ganzen 3110 Wechselungen von ca. 9800 Büchern statt, was einen Durchschnitt von 25 Wechselungen mit ca. 78 Büchern pro Tag entspricht. Am schwächsten war der Zuspruch im Juni mit nur 120 Wechselungen, während der Monat März mit 337 Wechselungen der stärkste ist.

Zur Förderung der Geselligkeit unter den Vereinsmitgliedern veranstaltete die Vergnügungs-Commission im Laufe des Vereinsjahres 3 musikalisch-declamatorische Abendunterhaltungen und einen Herren-Abend. Bedauerlicher Weise ist die Zahl der Theilnehmer, obgleich viel Gutes und oft Künstlerisches geboten wurde, gegen die Vorjahre stark zurückgeblieben; selbst der Versuch, nach vielen Jahren einmal einen Herren-Abend zu arrangiren, hat den erhofften Erfolg nicht gehabt.

XV. Börsen-Angelegenheiten.

75. Neue Börsenordnung.

Wie im Handelsarchiv Jahrg. 1896 Seite 180 erwähnt wurde, war der dem Börsen-Comité im September 1895 übergebene und von letzterem in vielen Stücken angegriffene Entwurf eines neuen Börsenstatuts verworfen und bereits im Januar 1896 ein neuer Entwurf ausgearbeitet worden, der jedoch nach den Einführungsbestimmungen auf die Börsen von Riga, Moskau und Charkow keine Anwendung finden sollte. Dieser gelangte, nachdem er in verschiedenen Ministerien beprüft worden war, im Februar 1898 an eine besondere Conferenz, an der jedoch nur je 2 Vertreter des St. Petersburger und Warschauer Börsen-Comités Theil nahmen. Auf Grund der Gutachten dieser Conferenz wurde dann abermals ein neuer, wesentlich verkürzter und verallgemeinerter Entwurf eines Börsenstatuts ausgearbeitet und beim Rescript des Departements für Handel und Manufacturen vom 27. August 1898 Nr. 22941 dem Rigaer Börsen-Comité zur Begutachtung übersandt, wobei allerdings nicht erwähnt wurde, ob dieser Entwurf auf die Rigaer Börse angewendet werden solle oder nicht. Der Entwurf wurde in deutscher Uebersetzung gedruckt, den Gliedern des Börsen-Comités mitgetheilt und auf einer besonderen Sitzung, an der auch der ehemalige Präses des Börsen-Comités Herr Commercienrath Rud. Kerkovius Theil nahm, eingehendst beprüft.

Auf Grund dieser Berathungen stellte der Börsen-Comité dem Departement für Handel und Manufacturen am 15. Januar 1899 sub Nr. 105 nachfolgendes Gutachten vor:

„Auf das Rescript vom 27. August 1898 sub Nr. 22941, bei welchem ein Entwurf zu einem neuen Börsenstatut dem Börsen-Comité zur Begutachtung übersandt wurde, beehrt sich dieser ganz ergebenst zu berichten, dass er auch beim Beprüfen dieses neuen Entwurfs die bereits früher ausgesprochenen Zweifel nicht unterdrücken kann, ob es nützlich und geeignet erscheinen dürfte, für alle, unter den verschiedensten Bedingungen, Verhältnissen und der historischen und geographischen Entwickelung thätigen Börsen des Reichs ein allgemeines Statut zu erlassen, das mehr oder weniger die Gefahr einer schablonenmässigen Thätigkeit hervorruft, die nirgend grösser ist, als bei den beständig wechselnden und besondere Freiheit der Bewegung und Entwickelung verlangenden Verhältnissen des Handels. Andererseits kann der Börsen-Comité nicht verkennen, dass der vorliegende Entwurf ganz ausserordentliche Vorzüge vor dem des Jahres 1895 aufweist und bei diesem ein grosser Theil der vom Börsen-Comité in seinem Gutachten vom 18. October 1895 Nr. 718 geäusserten Wünsche und Anträge berücksichtigt worden ist. Ferner will der Börsen-Comité gerne zugeben, dass, unter der Voraussetzung, dass die im Art. 3 des Entwurfs genannten besonderen Regeln jeder einzelnen Börse, der letzteren die uneingeschränkte volle Möglichkeit gewähren, ihre bewährten Einrichtungen und Gebräuche zu behalten und sich den örtlichen Eigenthümlichkeiten und Erfordernissen gemäss frei zu entwickeln, auch das neue Statut wohl annehmbar erscheint, da eine Revision und Umarbeitung der bestehenden Börsenstatute, in Anbetracht der veränderten Handelsverhältnisse und Gesetzesbestimmungen, nun einmal als eine unabweisbare Nothwendigkeit anerkannt werden muss.

Was die einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Entwurfs anbetrifft, so will sich der Börsen-Comité nur darauf beschränken, seine wesentlichsten Bedenken und Erwägungen zu den ihm gefährlich oder ungeeignet erscheinenden Bestimmungen anzuführen und um geneigte Berücksichtigung derselben zu bitten.

Die Bestimmung der Anmerkung zum § 2, dass den Sitzungen des Börsencomités auch Vertreter des Finanzministeriums beiwohnen können, erscheint dem Börsencomité als eine für die erspriessliche Thätigkeit des Börsencomités überaus gefährliche, ausserdem aber auch völlig zwecklose Massregel. Etwaige bedenkliche, gefährliche oder schädliche Beschlüsse eines Börsencomités aufzuheben oder zu verbieten, hat die Staatsregierung stets volle Möglichkeit. Die Glieder des Börsencomités aber müssen zu einer erspriesslichen Thätigkeit die Möglichkeit haben, sich völlig frei und unbehindert aussprechen zu können, während die

Anwesenheit eines Regierungsvertreters mehr oder weniger einen Druck oder Einfluss auf sie ausüben würde. Der Character der Selbstverwaltung, der für die Institutionen zur Vertretung des Handels und der Industrie nothwendig ist, würde unbedingt durch die Theilnahme der Regierung an den Sitzungen nicht unwesentlich leiden. Ueberall, wie z. B. in Deutschland, wo die Theilnahme von Vertretern der Staatsregierung an den Sitzungen der Handelsinstitutionen eingeführt worden ist, hat sie nur allgemeine Unzufriedenheit erregt und gar keinen Nutzen gebracht. Die Anwesenheit von Vertretern des Finanzministeriums, wie z. B. der Reichsbank, auf den Börsenversammlungen und die Theilnahme derselben an der Anfertigung des Bulletins, sowie die sonstigen im Statute vorgesehenen Aufsichts- und Controlbefugnisse, dürften, nach Ansicht des Börsencomités, vollkommen den Interessen der Regierung genügen.

Hinsichtlich des § 7 erlaubt sich der Börsencomité zu bemerken, dass an Orten, wo bereits eine Börse besteht, die Gründung einer zweiten, dritten u. s. w. Börse nicht auf einseitiges Ansuchen der Stadt-Communalverwaltung, sondern nur mit Einwilligung und Zustimmung des Börsencomités erfolgen dürfte. Wenn auch wenig wahrscheinlich, so jedenfalls doch denkbar ist der Fall, dass in einer Stadt Ansichten und Interessen von Stadtverwaltung und Börsencomité so weit auseinandergehen, dass erstere, um den letzteren zu schwächen oder zu beseitigen, um Gründung einer neuen Börse nachsucht. Auch dürfte wohl der bestehende Börsencomité mehr competent zur Beurtheilung sein, ob das Eröffnen einer zweiten Börse nöthig und nützlich ist.

Die §§ 10 und 11 müssten, nach Ansicht des Börsencomités, aus dem allgemeinen Statut gestrichen werden, da nach § 8 die Ordnung und die Bedingungen der Aufnahme von Mitgliedern in den Börsenverein in den Statuten der einzelnen Börsen festgesetzt werden sollen. Sollten diese beiden §§ aber doch erhalten werden, so müssten im § 10 jedenfalls die Bevöllmächtigten von Handelshäusern gestrichen werden, da, dem ganzen Wesen des Börsenvereins nach, nur selbstständige und unabhängige Kaufleute Mitglieder desselben sein sollten.

Unter den Bestimmungen des § 13, die dem Börsencomité die Berechtigung zum Ausschlusse eines Mitglieds des Börsenvereins ertheilen, müsste im Punkt d, obwohl es sich bereits indirect daraus ergiebt, auch noch ausdrücklich die Ablehnung von Wahlen im Börsenverein aufgeführt werden. Eine derartige Bestimmung ist, abgesehen von der Gerechtigkeit, dass, wer Rechte geniessen, auch Pflichten tragen soll, um so mehr geboten, als in Folge der fort und fort wachsenden und sich erweiternden Thätigkeit der Börsencomités es immer schwerer wird, die geeigneten Personen dafür zu finden und zum Uebernehmen der nicht geringen Lasten willig zu machen.

In den §§ 19 und 20 müsste, nach Ansicht des Börsencomités, durchaus die einmalige Gebühr von $^1/_{40}$ resp. von $^1/_{80}$ % und die Jahresgebühr von $^1/_{100}$ % als Maximalnorm festgesetzt und jedem einzelnen Börsencomité überlassen werden, die Gebühr nach seinem Ermessen zu ermässigen oder auch ganz zu erlassen. Gerade besonders gut gehende sichere Credit- und Actienunternehmungen könnten es ablehnen, die verhältnissmässig hohen Gebühren zu entrichten, da sie kein besonderes Interesse daran haben, dass ihre Papiere an der Börse gehandelt werden, während gerade die Börse, zu Gunsten des Fondsgeschäfts, sich nicht der Aufnahme dieser Papiere in ihre Bulletins entziehen kann. Ferner wäre in den Bestimmungen über Erhebung einer Gebühr von den an der Börse verkehrenden Papieren ein Hinweis darauf erforderlich, ob auch Staatspapiere dieser Gebühr unterliegen sollen oder nicht.

Wie beim § 10 beantragt, müssten auch im § 30 die Bevollmächtigten eines Handlungshauses gestrichen werden.

Die im § 32 festgesetzte Anzahl von 3 Gliedern des Börsencomités, die zur Entscheidung der laufenden Angelegenheiten genügt, ist eine, für ein Normalstatut allzu specificirte Bestimmung, die dem Statut der einzelnen Börse zu überlassen wäre; zum mindesten müsste hier ein Zusatz gemacht werden, ungefähr in dem Sinne: „sofern nicht der Börsencomité in seinem Statut eine höhere Minimalzahl für nöthig erachtet."

Die Bestimmung des § 36, dass der Börsencomité nur im Auftrage des Börsenvereins Gesuche unmittelbar an den Finanzminister richten kann, ist allzu einschränkend. Gesuche an den Finanzminister werden meist nur in Fällen besonderer Dringlichkeit erforderlich sein, wo es zu umständlich und zeitraubend wäre, erst eine vielköpfige Generalversammlung des Börsenvereins einzuberufen.

Wie bereits in seinem Gutachten vom 18. October 1895 Nr. 718 ausführlich dargelegt, hält der Börsen-Comité die Identificirung von Börsenverein und Börse für durchaus schädlich und gefährlich. Der Börsenverein soll nach seinem ganzen, auch durch den vorliegenden Entwurf gekennzeichneten Character eine Corporation sein, die durchaus nicht mit der Börse, d. h. dem Versammlungsorte zur Ausübung des Grosshandels, identificirt werden darf. In Anbetracht seiner grossen materiellen Macht, seiner verantwortlichen Stellung der Regierung und deren Aufgaben gegenüber muss der Börsenverein in der Zusammensetzung seiner Mitglieder ganz besonders vorsichtig sein und, gewissermaassen, eine Elite der Kaufmannschaft bilden. Zur Börse aber müssen, im Interesse des Börsenhandels, viele Personen zugelassen werden, die durch die Art und den Umfang ihres Handels der Börse unentbehrlich sind, die aber weder intellectuelle, noch moralische Garantien genügend bieten, um in den Börsenverein aufgenommen zu werden.

Es müssten daher die §§ 41 und 43 in dem Sinne umredigirt werden, dass es dem Börsen-Comité überlassen wird, den Zutritt zur Börse in seinem Statut genauer zu regeln oder dass es überhaupt allen zur I. und II. Categorie der Handelsunternehmungen oder zu den ersten V Categorien der Gewerbeunternehmungen steuernden Personen gestattet wird, die Börsenbillets zu lösen, sofern sie mit Artikeln Handel treiben, die den Gegenstand von Börsengeschäften bilden.

Im § 53 müsste der Termin genauer bestimmt werden, von dem ab die Gültigkeit der Anmeldung von Forderungen gerechnet wird, ob vom Tage des Abschlusses oder vom Tage der Erfüllung des Geschäfts. Nach Ansicht des Börsen-Comités dürfte wohl der letztere Termin gemeint sein.

Die im § 57 ausgesprochene Zulassung der Börsenbesucher zur Zusammenstellung des Bülletins und die Berechtigung derselben zur mündlichen Anbringung von Bemerkungen und Einwänden erscheint dem Börsen-Comité völlig undurchführbar. Die Anwesenheit der zahlreichen Börsenbesucher, die dadurch bedingte Unruhe würde die Arbeit der Commission völlig unmöglich machen. An ausländischen Börsen, z. B. an der Königsberger, ist eine Anwesenheit nicht zur Commission gehöriger Personen direct verboten.

Hinsichtlich der Bestimmung über die Börsenmakler kann der Börsen-Comité nur die Erwägungen in seinem Gutachten vom 18. October 1895 sub Nr. 718 wiederholen und dringendst um Berücksichtigung derselben bitten und zwar namentlich nochmals sich entschieden gegen die Zulassung von Maklern in unbeschränkter Zahl und gegen eine periodische Wahl derselben aussprechen.

76. Designirung von Sachverständigen.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im abgelaufenen Jahre der Börsen-Comité vielfach durch das Rigasche Bezirksgericht und das hiesige Friedensrichter-Plenum um Designirung von Sachverständigen angegangen worden und zwar für Prüfung kaufmännischer Bücher, zur Erläuterung der Bedeutung der Schiffsadressen, über Marktpreise verschiedener Waaren, für verschiedene Fragen aus dem Seerechte, über Loschen von Waaren aus Schiffen, über die Bedeutung des Wortes „Abladung“ u. s. w.

77. Die Krönungsstiftung vom 14. Mai 1896.

Von der Annahme geleitet, dass an die Krönungsstiftung seitens früherer Glieder des Börsenvereins zahlreiche Ansprüche gemacht werden könnten, hatte der Börsen-Comité, um eventuell eine zu grosse Zer-

splitterung der Unterstützungen zu verhindern, in dem von der General-Versammlung des Börsenvereins am 15. November 1896 bestätigten Regulativ der Krönungsstiftung durch den § 16 und die Anmerkung zu demselben die Anspruchsberechtigung auf ein resp. zehn Jahre nach dem Ausscheiden aus dem Börsenverein beschränken zu müssen geglaubt. Die Erfahrung hat aber nun gelehrt, dass nicht allein die vorhandenen Mittel vollkommen ausreichen, sondern dass, hinsichtlich der Personen, die an den Unterstützungsfond keine Ansprüche haben, unverhältnissmässig grosse Ueberschüsse nachbleiben, während andererseits, in Folge der engen Schranken des § 16, viele durchaus unterstützungsbedürftige Personen, zum grössten Bedauern des Börsen-Comités, haben zurückgewiesen werden müssen.

Der Börsen-Comité hatte demnach, auf einen diesbezüglichen Antrag hin, eine Revision dieses Regulativs für nothwendig befunden.

Was den etwaigen Einfluss der Annahme dieses, die Unterstützungs-Ansprüche erweiternden Antrags auf die finanzielle Lage der Krönungsstiftung anbetrifft, so war der Börsen-Comité, nach genauer Durchsicht der Verzeichnisse der Börsenvereinsglieder und nach sorgfältigen Ermittelungen der familiären und materiellen Lage der bis zum Jahre 1896, d. h. bis zur Errichtung der Stiftung, ausgeschiedenen Glieder, zu folgendem Resultate gekommen:

Es sind bis zum Jahre 1896 aus dem Börsenverein ausgeschieden und können eventuell im äussersten Falle, wenn, was nicht anzunehmen, sich sämmtliche Unterstützungsberechtigten gleichzeitig melden, nur 27 ehemalige Glieder oder deren Angehörige Ansprüche an den Theil der Krönungsstiftung erheben, der für Personen bestimmt ist, die keinen Anspruch an den Unterstützungsfond haben. Von diesen erhalten 6 bereits gegenwärtig Unterstützungen. Selbst im ungünstigsten Falle also kommen, da alljährlich $^1/_4$ der Renten des Stiftungscapitals für Niesslinge dieser Art = 2250 Rbl. zur Verfügung stehen, — ca. 84 Rbl. auf eine jede Person. Dieser Betrag aber könnte eventuell noch erhöht werden, wenn das Verhältniss des für Glieder des Unterstützungsfond, laut § 4 des Regulativs, bestimmten Theils der Zinsen zu dem Theil, der für solche Glieder des Börsenvereins bestimmt ist, die keinen Anspruch an den Unterstützungsfond haben, von $^3/_4 : ^1/_4$ auf $^2/_3 : ^1/_3$ abgeändert wird.

In Folge dessen beschloss die Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft am 20. März 1898, auf Antrag des Börsen-Comités, zum § 4 eine Anmerkung folgenden Inhalts zu machen:

„Der Börsen-Comité wird ermächtigt, im Falle dringenden Erfordernisses, in der Vertheilung der Zinsen eine Verschiebung bis zu dem Maasse eintreten zu lassen, dass $^2/_3$ derselben den Angehörigen der

Unterstützungscasse und 1/3 denjenigen Börsenvereins-Mitgliedern, die nicht zu obiger Casse gehören, und deren Familien zu Gute kommen."

Den § 13 folgendermaassen zu fassen:

§ 13.

„Das Recht, um Unterstützung nachzusuchen, haben

a. alle Personen, welche aus der Unterstützungscasse des Börsenvereins bereits eine Unterstützung beziehen;

b. alle diejenigen Personen, die selbst oder deren verstorbene Gatten oder Väter 5 Jahre hindurch nur dem Börsenverein angehört haben, aber nicht zum Unterstützungsfond gehörten."

Den § 16 folgendermaassen zu fassen:

§ 16.

„Das Recht um Unterstützung nachzusuchen hört auf:

a. durch Ablehnung von Wahlposten im Börsenverein;

b. durch Nichterfüllung der Beschlüsse des Börsenvereins und

c. durch Aberkennung der bürgerlichen Rechte; doch kann in letzterem Falle bei besonderen Umständen, die der Beurtheilung des Börsen-Comités unterliegen, der Frau oder den nicht erwerbsfähigen Kindern eine Unterstützung gewährt werden."

XVI. Unterrichtswesen.

78. Das Rigasche Polytechnische Institut.

Das von der Kaufmannschaft mit 10,000 Rbl. subventionirte Rigasche Polytechnische Institut weist, nach dem Rechenschaftsberichte des Instituts pro 1897/98, am Schlusse des Jahres 1898 eine Frequenz von 1469 Studirenden (gegen 1371 im Vorjahre) auf, von denen 412 aus Riga und den Ostseeprovinzen, 999 aus anderen Gouvernements stammen und 58 Ausländer sind. Nach den Fachwissenschaften vertheilen sich die Studirenden folgendermaassen:

Architekten	85
Ingenieure	231
Maschineningenieure	355
Chemiker	349
Landwirthe	195
Kaufleute	254
Zusammen .	1469

Die Abgangsprüfungen haben im Jahre 1897/98 im Ganzen 110 Studirende bestanden und zwar:

mit Diplomen:	I. Kat.	II. Kat.
in der Architekten-Abtheilung . .	4	—
„ „ Ingenieur- „ . .	5	1
„ „ Mechanischen- „ . .	27	1
„ „ Chemischen „ . .	28	1
„ „ Landwirthschaftlich. Abtheil.	15	1
„ „ Handels-Abtheilung . . .	23	4
	102	8
	110	

Die Bibliothek ist im verflossenen Jahre um 542 neue Werke in 1507 Bänden gewachsen und enthält jetzt 14,742 Werke in 39,107 Bänden.

Das Reserve- und Betriebscapital des Instituts betrug am 1. September 1897 . . . . . 348,003 R. 50 K.

Dasselbe ist im Laufe des Jahres 1897/98 gewachsen um . . . . . 33,725 „ 68 „

und beträgt am 1. September 1898 381,729 R. 18 K.

Stipendien resp. Freistellen an unbemittelte Studirende sind aus den Stipendienstiftungen im Ganzen für den Betrag von 6200 Rbl. gewährt worden.

79. Die Bolderaasche Volksschule.

Die auf Grundlage des Generalversammlungsbeschlusses der Kaufmannschaft vom 6. November 1875 vom Börsen-Comité mit 500 Rbl. jährlich subventionirte Bolderaasche Volksschule wurde im Jahre 1898 von 71 Mädchen und 51 Knaben, zusammen von 122 Kindern (gegen 134 im Vorjahre) besucht.

80. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins.

In Folge der Mittheilung, dass die Industriellen Rigas ihre bisher gezahlte Subvention bereits für die folgenden beiden Jahre bewilligt hätten, bewilligte die Generalversammlung der Kaufmannschaft vom 28. November 1897 auch ihrerseits die bisherige Subvention von 1500 Rbl. jährlich für die Jahre 1898 und 1899 mit der Clausel jedoch, dass das Auszahlen der Subvention dem Ermessen des Börsen-Comités anheim gestellt werde. Auf Grund dieses Beschlusses wurde die Subvention für das Jahr 1898 ausgezahlt.

81. Die Germannsche Schule.

Auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 9. Mai 1897 hat der Börsen-Comité der Privat-Realschule des Herrn Oberlehrer

F. Germann im Jahre 1898 auf die Garantie für die Handelsklassen eine Zahlung von 1360 Rbl. geleistet.

82. Einrichtung von siebenklassigen Kommerzschulen in Riga.

Durch das Allerhöchst am 15. April 1896 bestätigte Reglement für Kommerzschulen wurde ein neuer Typus von Schulen begründet, die, unter das Finanzministerium, insbesondere das Departement für Handel und Manufacturen gestellt, die Aufgabe haben sollten, unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des practischen Lebens, Personen mit tüchtiger kaufmännischer Bildung heranzubilden und diesen zugleich gewisse staatliche und bürgerliche Vorrechte zu gewähren. Das Reglement unterscheidet 4 Arten von Handelsschulen: kaufmännische Kurse, Handelsklassen, Handelsschulen und Kommerzschulen im engeren Sinne. Letztere, die höchste Stufe derartiger Schulen, gewähren ihren Absolventen die Würde eines persönlichen Ehrenbürgers, im Falle besonderer Auszeichnung den Grad eines Kandidaten der Handelswissenschaften, sowie hinsichtlich der Ableistung der allgemeinen Wehrpflicht — die Rechte von Freiwilligen 1. Kategorie. Doch sollen diese Rechte von vornherein nur solchen Schulen zuerkannt werden, die von einer von der Regierung bestätigten Institution oder Korporation gegründet worden, während von Privatpersonen gegründete Schulen diese Rechte, nach Ermessen des Finanzministers, entweder sofort, oder erst nach einiger Zeit erhalten sollten, wenn die Schule sich bewährt hätte.

Wesen, Lehrplan und Rechte der Schulen dieser Art waren so vortheilhaft, dass in Riga bald eine ganze Reihe von Projecten auftauchte. Schon im Jahre 1897 hatte der Börsen-Comité Gelegenheit gehabt, wie im Jahresberichte (Handelsarchiv XXV. Jahrgang Seite 211) erwähnt, sich sympathisch über das Project einer 7-klassigen Kommerzschule des Herrn N. N. Mironow, ähnlich, auf eine Anfrage des Herrn Livländischen Gouverneurs, über das Project des Herrn A. Miller zu äussern.

In Anbetracht aber der grossen Anforderungen, die das obenerwähnte Reglement hinsichtlich der Gagirung des Lehrpersonals und der Ausstattung der Lehranstalten stellte, wandten sich die Gründer dieser Schulen, sowie der Inhaber einer Privat-Realschule mit Handelsabtheilung, Herr Oberlehrer F. Germann, endlich der Schulvorsteher A. Jürgenson aus Werro, an den Börsen-Comité mit der Bitte um Bewilligung von sei es einmaligen, sei es fortlaufenden Subventionen, die der Börsen-Comité jedoch ablehnte, so lange die betreffende Schule nicht bereits die staatlichen und bürgerlichen Rechte für ihre Absolventen erlangt hätte.

In der Folge vermochte der Börsen-Comité sich jedoch der Ueberzeugung nicht zu verschliessen, dass die sichere materielle Fundirung einer Kommerzschule eine nothwendige Vorbedingung für Erlangung der Rechte sei, und er setzte zur Prüfung dieser Frage, sowie der einzelnen

Gesuche eine besondere Kommission, bestehend aus den Herren Aeltermann H. Stieda, Ch. Drishaus, Aeltesten Braun und M. v. Heimann ein. Diese Kommission sprach sich dahin aus, dass der Börsen-Comité jetzt bereits einer bestimmten Anstalt eine Subvention zusichere, für den Fall, dass ihr die Rechte zuerkannt würden, und empfahlen hiefür den Oberlehrer F. Germann, da dieser bereits eine vom Börsen-Comité subventionirte Schule besitze, an welche die neu zu gründende Schule sich organisch anschliessen würde.

Diesem Gutachten stimmte der Börsen-Comité zu und richtete an das Departement für Handel und Manufacturen am 13. November sub № 853 folgende Vorstellung:

„In Folge Nachsuchens des Inhabers einer Privat-Lehranstalt in Riga, F. Germann, der sich im Juni d. J. an das Departement für Handel und Manufacturen mit der Bitte um Bestätigung des von ihm vorgestellten Statuts einer Rigaschen Kommerzschule gewandt hat, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité dem Departement ganz ergebenst zu berichten, dass er nur mit voller Sympathie das Project des Herrn Germann, in Riga eine siebenklassige Kommerzschule auf Grund des Allerhöchst am 15. April 1896 bestätigten Reglements für Kommerz-Lehranstalten zu errichten, begrüssen und das Vorhandensein von Schulen dieses Typus in Riga als überaus wünschenswerth im Interesse der Kaufmannschaft bezeichnen kann.

In Folge dessen hat der Börsen-Comité beschlossen, dem Herrn F. Germann für Eröffnung und Unterhalt der projectirten Schule eine gewisse Subvention in dem Falle zu zahlen, dass der genannten Schule gegenwärtig bereits alle die Rechte und Vorzüge hinsichtlich ihrer Zöglinge zuerkannt werden, die im Art. 52 des oberwähnten Reglements und in den §§ 20, 21 und 22 des Statuts der Kommerzschule des Herrn Germann aufgeführt sind."

Das Departement antwortete hierauf am 8. December sub № 32803, dass auf Anordnung des Herrn Finanzministers, Privat-Lehranstalten die im Reglement vom 15. April 1896 aufgeführten Rechte erst dann erhalten können, wenn sich das Ministerium von der richtigen Stellung des gesammten Lehrwesens in der betreffenden Schule überzeugt habe. Hiebei fügt das Departement hinzu, dass der Herr Finanzminister, auf Vortrag des Schreibens des Börsen-Comités, sich dahin geäussert habe, dass, wenn der Börsen-Comité die Initiative zur Gründung einer Kommerzschule in Riga aus den Mitteln der örtlichen Kaufmannschaft und unter der directen Kuratel derselben ergreifen sollte, ähnlich, wie es in anderen Städten der Fall gewesen, das Finanzministerium einem derartigen Unternehmen seine volle Sympathie entgegenbringen und dieser Schule gleich bei der Gründung alle Rechte und Vorzüge zuerkennen würde."

XVII. 83. Die Leopold Neuscheller-Stiftung.

Die gegenwärtigen Inhaber der St. Petersburger Firma „Leopold Neuscheller", die Herren Max Neuscheller und Henri van Gilse van der Pols, sprachen durch ihren Rigaer Bevollmächtigten, Herrn N. Tabbing, dem Börsen-Comité gegenüber den Wunsch aus, zur Feier des 50jährigen Bestehens ihrer Firma, deren Gründer aus Riga gebürtig war, und zum Andenken an den letzteren, ein Capital zu stiften, das vom Rigaer Börsen-Comité zu verwalten und dessen Zinsen jungen Kaufleuten in Riga zu Gute kommen sollen. Der Börsen-Comité sprach der genannten Firma seinen lebhaftesten, wärmsten Dank für die hochherzige Spende aus und erklärte sich bereit, die Verwaltung derselben zu übernehmen. Zur Erörterung der geeignetsten Verwendung dieser Stiftung setzte der Börsen-Comité eine besondere Commission, bestehend aus den Herren H. Kehrhahn, M. von Heimann und Aeltesten Rob. Braun, ein, auf deren Vorschlag hin der Börsen-Comité, mit Zustimmung der Spender, beschloss, die Renten der Stiftung, nach Abzug von 10%, die zum Capital geschlagen werden sollten, alljährlich dem Kaufmännischen Verein zu Unterrichtszwecken zu überweisen und es demselben anheimzustellen, einen Theil — etwa 1/4 des Betrags zur Gewährung von Prämien in Gestalt guter Bücher oder ähnl. an besonders strebsame Schüler zu verwenden.

XVIII. 84. Darbringungen zu wohlthätigen Zwecken.

Von den im Laufe des Jahres 1898 eingegangenen Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse wurde der Betrag von 1802 Rbl. zur Versorgung hiesiger Armen mit Brennholz verwandt. Von dieser Summe sind 809 Rbl. dem städtischen Armenamte und 742 Rbl. dem Verein gegen den Bettel überwiesen worden, während 151 Rbl. an verschämte Arme vertheilt, 100 Rubel einem durch hohes Alter erwerbsunfähigem früherem Kaufmann gegeben wurden.

Sonst hat der Börsen-Comité durch einmalige Beiträge verschiedene hiesige Wohlthätigkeitsanstalten unterstützt, sowie sich an Collecten zur Unterstützung der Nothleidenden in den inneren Gouvernements betheiligt.

XIX. 85. Betheiligung an Ausstellungen.

Eine directe Betheiligung des Börsen-Comités an Ausstellungen hat im Jahre 1898 nicht stattgefunden.

Für die im Juni 1899 in Riga stattfindende IV. allgemeine Baltische Landwirthschaftliche Central-Ausstellung bewilligte der Börsen-Comité 500 Rubel zur Stiftung von Ehrenpreisen.

Der Rigasche Gewerbeverein wandte sich mittels Schreiben vom 1. Mai 1898 sub Nr. 312 an den Börsen-Comité mit der Anfrage, ob derselbe geneigt wäre, sich für die Verwirklichung einer seitens einiger Industriellen und Gewerke angeregten Jubiläums-Ausstellung für Gewerbe und Industrie im Jahre 1901, in Anlass des 700jährigen Bestehens der Stadt Riga, auszusprechen und einen Delegirten in ein Comité abzudelegiren, in welchem die Vertreter derselben Institutionen vertreten wären, welche im Jahre 1880 für die Gewerbe-Ausstellung vom Jahre 1883 als Urcomité zusammengetreten wären.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 7. Juli 1898 sub Nr. 517, dass er durch seine Fabrikdelegation eine Umfrage unter den Grossindustriellen Rigas habe anstellen lassen, hier aber eigentlich wenig besondere Sympathien für ein derartiges Unternehmen gefunden habe; die meisten seien von den grossen Ausstellungen, die in den letzten Jahren schnell auf einander gefolgt wären, gewissermaassen ausstellungsmüde. Dennoch dürfte sich die Mehrzahl unserer Grossindustriellen, falls die geplante Ausstellung im Jahre 1901 zu Stande kommen sollte, an derselben in würdiger Weise betheiligen. Dieselbe Stellung nehme im Wesentlichen auch der Börsen-Comité ein; auch er vermöge der Veranstaltung einer Industrie- und Gewerbe-Ausstellung zu gegenwärtiger Zeit keine besondere Sympathie entgegenzubringen, sei aber doch, in Anbetracht der hohen und denkwürdigen Bedeutung des Jahres 1901 für unsere Vaterstadt, gerne bereit, das Unternehmen, nach Möglichkeit, zu fördern und zu stützen und, falls gewünscht wird, sich auch an den Vorbereitungsarbeiten durch einen Vertreter zu betheiligen.

XX. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industrie-Zeitung und Handelsarchiv.

86. Handelsstatistik.

Die Handelsstatistische Section des Rigaer Börsen-Comités eröffnete im jüngst verflossenen Jahre die Reihe ihrer Publicationen mit der Herausgabe der I. Abtheilung des 31. Jahrganges der Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels, die den Handelsverkehr Rigas auf den Wasserwegen im Jahre 1896 umfasst. Dieses Zahlenwerk war bereits im December des Jahres 1897 im Manuscript fertiggestellt, doch konnte erst Ende Januar des Berichtsjahres die Drucklegung beendet werden. In dieser Edition ist dank dem seitens des Zollamts gelieferten specialisirteren Material der Importhandel viel ausführlicher und eingehender behandelt, als es bisher geschehen konnte. Zwei Monate nach dem

Erscheinen dieses Zahlenwerkes wurde mit dem Abdruck des sogenannten kurzen Jahresberichts über den Handel Rigas im Jahre 1897 in der Nr. 74 des „Rigaer Börsenblattes“ vom 31. März begonnen. Dieser über 100 Druckseiten umfassende Bericht wurde ferner im Rigaer Handels-Archiv (25. Jahrgang, Heft II, vom Jahre 1898) pag. 287 ff. abgedruckt. Im August des Berichtsjahres erschien sodann die II. Abtheilung des 31. Jahrganges des Beitrags zur Statistik des Rigaschen Handels, die sich auf den Handelsverkehr Rigas auf den Eisenbahnen im Jahre 1896 erstreckt. Diese Edition weist, anders als der Bericht pro 1895, genaue Auskünfte über die auf der Tuckumer Eisenbahn beförderten Frachten auf, die früher wegen des lückenhaften Urmaterials nur unselbständig dargestellt werden konnten. Endlich wurde von der Handelsstatistischen Section im December die I. Abtheilung des 32. Jahrganges der Beiträge, die den Handelsverkehr Rigas auf den Wasserwegen im Jahre 1897 darstellt, herausgegeben. In diesem Bande gelangten einige neue Tabellen zum Abdruck. Ausser diesen Hauptarbeiten hat die Handelsstatistische Section sowohl dem Börsen-Comité als auch anderen Institutionen, sowie Privatpersonen zahlreiche, vielfach recht umfangreiche statistische Darstellungen und Auskünfte geliefert.

Endlich wurden von der Handelsstatistischen Section noch folgende im „Rigaer Börsenblatt“ abgedruckte statistische Zusammenstellungen angefertigt:

1) täglich: Auszüge aus der „Hamburger Börsenhalle“, den Seglerverkehr Rigas mit ausländischen Häfen betreffend;
2) wöchentlich: Uebersicht über die wesentlichsten zur See exportirten Waaren;
3) monatlich:
   a. Uebersichten über alle zur See exportirten Waaren im Vergleich mit dem Vorjahr;
   b. die wesentlichsten Artikel des Exports, in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
   c. die wesentlichsten Artikel des Seeimports in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
   d. die eingelaufenen Schiffe in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
4) vierteljährlich: Uebersicht über den russischen Hanf- und Flachsexport über Wirballen in vergleichenden je 4 Jahre umfassenden Gegenüberstellungen mit Angabe der hauptsächlichsten russischen Versandstationen;
5) jährlich:
   a. der Seeexport der einzelnen Handelsfirmen;
   b. systematisches Inhaltsverzeichniss des Rigaer Börsenblattes.

87. Das „Rigaer Börsenblatt".

Die Redaction des Rigaer Börsenblattes war auch im verflossenen Jahre bestrebt, seine Leser so schnell als möglich über alle Vorkommnisse im Export- und Importhandel, sowie auf dem Gebiete der Industrie, der Schifffahrt und des Eisenbahnwesens zu unterrichten, wobei namentlich auf die genaue Wiedergabe von Gesetzen, Anordnungen, Verfügungen etc. der Staatsregierung Gewicht gelegt wurde.

Um den vielfach geäusserten Wünschen des Leserkreises wegen der Veröffentlichung zuverlässiger und ausführlicher Ziehungs- und Restanten-Listen sämmtlicher in Russland circulirender Werthpapiere entgegenzukommen, hat der Rigaer Börsen-Comité im Hinblick darauf, dass durch den Abdruck dieser Listen der textliche Theil des Blattes stark beeinträchtigt worden wäre, mit dem Herausgeber der in Berlin erscheinenden Levysohnschen Ziehungslisten eine Vereinbarung getroffen, auf Grund welcher diese einmal wöchentlich erscheinenden Ziehungslisten den Abonnenten des Börsenblattes zu einem wesentlich ermässigten Preise geliefert werden konnten. Diese mit nicht geringen Unkosten verknüpfte Neuordnung ist um so dankenswerther, als dadurch auch der bis dahin erfolgte Abdruck der Werthpapiere von besonderem localem Interesse in Wegfall kommen konnte, was eine nicht ganz unwesentliche Raumersparniss zur Folge hatte.

Eine zweite auf Gewinnung von Raum abzielende Neuerung ist mit dem 1. Januar 1899 eingeführt worden. Von diesem Termine ab gelangt nämlich der zweimal wöchentlich als Beiblatt der Börsenzeitung erscheinende „Rigasche Börsen- und Handelsbericht" nicht mehr wie zum Schluss des Jahres 1898 am Mittwoch und Sonnabend, sondern am Dinstag und Freitag Nachmittag zur Ausgabe. Durch diese Anordnung wird einerseits eine schnellere Berichterstattung ermöglicht, da die Cours- und Preisnotirungen, sowie die anderen Nachrichten des Beiblattes sich im laufenden Jahre auf den Erscheinungstag des Handelsberichts beziehen, während sie bisher für den diesem vorhergegangenen Tag galten. Andererseits wird durch den neuen Modus eine bedeutende, ca. 55,000 Zeilen jährlich betragende Raumersparniss bedingt, da die umfangreiche Tabelle der Fonds- und Actiencourse nicht mehr in das Hauptblatt, sondern nur noch in das Beiblatt aufgenommen wird, wodurch der bisherige, ganz zwecklose Abdruck der Courstabelle vermieden wird. Da dadurch der Ausgestaltung des Inhalts des Blattes ein neuer Spielraum gegeben ist, ist die Redaction in die Lage versetzt, die ausländischen Zeitungen, sowie — was vor allen Dingen betont werden muss — die russischen officiellen und privaten Fachblätter in noch ausgiebigerer Weise zu berücksichtigen als bisher.

88. Industrie-Zeitung.

Die vom Börsen-Comité in statutenmässiger Vertretung der örtlichen Industrie subventionirte Industrie-Zeitung hat auch im Jahre 1898, in ihrem 23. Jahrgange, in erster Reihe den Interessen unserer Fabrikindustrie Rechnung zu tragen gesucht, sodann aber auch eine Reihe von Artikeln gebracht, die sowohl für unseren Handel im Allgemeinen, wie auch für den Hafen von Bedeutung waren. Hervorgehoben zu werden verdienen unter diesen: über die Gewinnung von Pottasche aus Pflanzenaschen in Russland von Prof. M. Glasenapp; die Asbestmasse und „Uralit“ und deren Verwendung vom Stadtarchitecten Academiker R. Schmähling; zur Lage der russischen Platinaindustrie vom Docenten v. Blacher; Vorschlag zur Verwerthung Rigascher Torflager von Prof. M. Glasenapp; der Eisgang und das Hochwasser der Düna im Frühjahr 1898 vom Hafenbau-Ingenieur A. Pabst; neue Papierprüfungs-Methoden von Prof. E. Pfuhl; die Hafenanlagen auf dem rechten Dünaufer bei Riga und die Projecte für die Erweiterung derselben vom Hafenbau-Ingenieur A. Pabst.

89. Handels-Archiv.

Der 25. Jahrgang des Rigaschen Handelsarchivs ist im Jahre 1898 in 2 Heften erschienen, welche den Rechenschafts- und Finanzbericht des Börsen-Comités für 1897, das Verzeichniss der Börsenvereinsglieder und die Aemterbesetzung des Börsen-Comités für 1898, den Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1897, das Verzeichniss der gesammten Rhederei Rigas für 1897, die Rechenschaftsberichte der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser, der Rigaer Börsenbank und der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts für 1897 enthielten. Ausserdem wurde ein neues vollständiges, alphabetisches Inhaltsverzeichniss für alle 25 Jahrgänge des Handels-Archivs (an Stelle des nur bis zum Jahre 1887 reichenden) angefertigt und herausgegeben.

Riga, im März 1899.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Ueber die zollfreie Einfuhr von Seeschiffen aus dem Auslande und den Zoll für Binnenschiffe

veröffentlicht die Gesetzsammlung Nr. 55 vom 15. Mai das nachstehende am 27. April 1898 Allerhöchst bestätigte Reichsraths-Gutachten:

I. Die zollfreie Einfuhr eiserner Seeschiffe aus dem Auslande, die für die auswärtige Seeschifffahrt bestimmt sind, ist als temporäre Maassregel auf zehn Jahre, angefangen vom 1. Juli 1898, zu gestatten.

II. Die erwähnte Maassregel (Art. 1) erstreckt sich auch auf, dem Sporte dienende Dampf-Seeyachten, auf Baggermaschinen und Saugbagger für Vertiefungsarbeiten in den Häfen und Flüssen, auf Eisbrecher mit der speciellen Bestimmung, die Seehäfen vom Eise offen zu halten, auf Schwimmdocks, sowie auf jegliche Art Schiffe, die für die Fahrt unter russischer Flagge auf der Donau erworben werden.

III. Von der Zollzahlung während der angeführten Frist sind ferner zu befreien: Anker, Ketten und Drahttrosse, die zur Ausrüstung und Takelung von Segelschiffen auswärtiger Fahrt aus dem Auslande importirt werden.

IV. Die Feststellung von Regeln bezüglich der zollfreien Einfuhr der im Art. III angeführten Gegenstände ist dem Finanzminister vorbehalten.

V. Die der Krone zustehenden Zollgebühren für in den Art. I und II angeführte Fahrzeuge, welche vor dem 1. Juli 1898 erworben worden, sind zu erlassen.

VI. Die Regeln über die auf Ansuchen der Rheder zu stundenden Zollgebühren für im Auslande erworbene Schiffe (Art. 669 d. Zollust. Ausg. v. J. 1892 und d. Allerhöchst best. Resolut. d. Ministercom. v. 30. Mai 1897; Gesetzsamml. v. J. 1897 Nr. 63, Art. 795) sind aufzuheben.

VII. Die Zollgebühr für aus dem Auslande einzuführende ganze eiserne Schiffe, die für die Fahrt auf Flüssen und Seen und auf dem

Kaspischen Meere bestimmt sind, sowie für Bugsirdampfer, Lichter (баржи) und schwimmende Krähne zu Arbeiten in den Seehäfen ist vom 1. Januar 1899 zu nachstehendem Betrage festzusetzen:

	In Gold d. Präg. lt. Gesetz v. 17. Decbr. 1885
1) für Fahrzeuge ohne Dampfmotor, für jede Ton der vollen Ladungsfähigkeit	20 Rbl.
2) für Fahrzeuge mit Dampfmotor, ausser der in P. 1 für Fahrzeuge ohne Dampfmotor bestimmten Zollgebühr per Ton Ladungsfähigkeit, ferner von jedem Quadratfuss der Kesselheizfläche	3 Rbl.

VIII. Die Zollgebühr für aus dem Auslande einzuführende hölzerne ganze Fluss- und Seeschiffe ist von demselben Termin (Art. VII) in folgender Höhe festzustellen:

1) für Schiffe ohne Dampfmotor, für jede Ton der vollen Ladungsfähigkeit	8 Rbl.
2) für Schiffe mit Dampfmotor, ausser der in P. 1 für Fahrzeuge ohne Dampfmotor bestimmten Zollgebühr per Ton Ladungsfähigkeit, ferner von jedem Quadratfuss der Kesselheizfläche	3 Rbl.

IX. Bezüglich der Zollzahlungen für die in Art. VII erwähnten eisernen Fahrzeuge, die in auseinandergenommenem Zustande importirt werden, sowie der zum Schiffs-Inventar gehörenden Gegenstände, ausser den in Art. III erwähnten, ist die Anm. 1 und 2 zu Art. 175 des allgemeinen Zolltarifs für den Europäischen Handel in Kraft zu belassen.

Circulair des Zolldepartements an die Zollämter des Baltischen und Schwarzen Meeres

vom 4. December 1898 sub Nr. 25475. — In Anlass des zollfreien Durchlasses von Ankern, Ketten und Drahttauen.

In Ergänzung des Circulairs vom 30. September c. sub Nr. 20591 giebt das Zolldepartement den Zollämtern des Baltischen und Schwarzen Meeres zur Erfüllung bekannt, dass der Herr College des Finanzministers für möglich erachtet hat festzusetzen, dass der zollfreie Durchlass von Ankern, Ketten und Drahttauen für die Besitzer von für Seefahrten bestimmten Segelschiffen, im Falle von Untauglichkeit oder Verlust dieser Gegenstände, unter Beobachtung folgender Regeln zu bewerkstelligen ist:

1) Im Falle des Verlustes oder der Untauglichkeit von alten Schiffsketten, Ankern und Drahttauen muss sich der Schiffseigenthümer an das

Zollamt mit einem Gesuch um die Erlaubniss zur zollfreien Einfuhr dieser Gegenstände wenden, wobei der Beilbrief, der Messbrief, das Flaggenpatent, sowie eine Bescheinigung über den Verlust der genannten Gegenstände von unseren Consuln im Auslande oder von der Polizei, der Grenzwache, einem Zollamt, dem Hafen, zu welchem das Schiff angeschrieben ist oder dem Hafen, in welchem die Remonte des havarirten Schiffes ausgeführt ist, vorzustellen ist oder aber andere beachtenswerthe Beweisstücke beizubringen sind.

2) Die Erlaubniss zum zollfreien Import der genannten Gegenstände wird vom Zollamte erst dann ertheilt, nachdem sich das Zollamt davon überzeugt hat, dass das in dem Gesuch um die zollfreie Einfuhr angegebene Quantum der genannten Gegenstände den Dimensionen und der Construction des Schiffes entspricht.

3) Alle zollfrei durchgelassenen Gegenstände sind vom Zollamt in die Beilbriefe und Flaggenpatente einzutragen, mit dem Vermerk, dass, falls das Schiff zu Fahrten auf Flüssen oder Landseen übergeht, die betr. Zollgebühren zu entrichten sind; unabhängig davon muss das Zollamt davon die Zollinstitution des Hafens, zu welchem das Schiff angeschrieben ist, benachrichtigen.

4) Die Angaben über die unverzollt durchgelassenen Gegenstände müssen vom Zollamt in ein besonderes Buch (in welchem die Namen der Schiffseigenthümer alphabetisch geordnet sind) eingetragen werden, nach welchem es möglich ist, im Falle des Verlustes eines Beilbriefes, das Quantum der genannten Gegenstände zu controliren.

Circulair des Zolldepartements

an die Hafenzollämter vom 30. September 1898 sub Nr. 20591. Ueber die Ergänzung der Regeln vom 30. Juni 1898, betr. die zollfreie Einfuhr von Ankern, Ketten und Drahttauen.

Der Herr College des Ministers des Innern hat in Ergänzung des Punktes 6 der am 30. Juni c. bestätigten Regeln anbefohlen, dass für diejenigen Segelschiffe, auf welchen die Führung von Schiffsjournalen und Schiffsinventarbüchern, nach dem Dafürhalten des örtlichen Zollamts, sich als beschwerlich erweist, die Anwendung der Vergünstigung des zollfreien Durchlasses von Ankern, Ketten und Drahttauen zugelassen werden soll unter Beobachtung besonderer Anforderungen, welche gemäss den örtlichen Bedingungen von den Zollämtern ausgearbeitet werden sollen und vom Departement zu bestätigen sind.

Im Hinblick auf das Ausgeführte schreibt das Departement den Hafenzollämtern vor, in den Fällen, wo gemäss den localen Bedingungen die Forderung der Vorweisung der Schiffsjournale und Schiffsinventar-

bücher sich als beschwerlich für die Besitzer von Segelschiffen erweist, dem Departement ihre Ansichten darüber vorzustellen, welche Regeln die Zollämter beobachten zu müssen glauben, um die Anwendung der Vergünstigung betr. den zollfreien Durchlass von Ankern, Ketten und Drahttauen für diese Schiffe zuzulassen.

Bekanntmachung des Herrn Livländischen Gouverneurs.

Die Hinweise einiger Experten, welche sich an den im April 1897 stattgehabten Sitzungen der Allerhöchst gegründeten Commission zur Berathung der Maassnahmen zur Förderung der russischen Handelsschifffahrt und des Schiffsbaues betheiligt haben, zur Richtschnur nehmend und in Anbetracht dessen, dass das Schifffahrtsgewerbe auf hölzernen Segelfahrzeugen in den Baltischen Provinzen sehr entwickelt ist und eine nicht unwichtige Erwerbsquelle der Küstenbevölkerung bildet, hat das Finanzministerium für möglich befunden, das Gesuch der Schiffsbauer um die Genehmigung zur zollfreien Einfuhr im Auslande gekaufter Metallerzeugnisse für die Bedürfnisse des Baues von hölzernen Schiffen zu bewilligen, worüber bereits das am 27. April c. Allerhöchst bestätigte, in Nr. 55 der „Sammlung von Gesetzbestimmungen und Regierungsverfügungen“ vom 15. Mai c. veröffentlichte Gutachten des Reichsraths erfolgt ist. Um den Schiffsbauern einige Erleichterungen in Bezug auf den Verkauf von Schiffsbauholz aus Kronsforsten zu gewähren, ist ferner das Finanzministerium mit dem Ministerium der Landwirthschaft und Reichsdomänen in Relation getreten, welches nunmehr das Finanzministerium benachrichtigt hat, dass es der Baltischen Domänenverwaltung vorgeschrieben habe, Schiffsbesitzern und Schiffsbauern in den Baltischen Gouvernements Bauholz unter vergünstigten Bedingungen laut den „Regeln über den Verkauf von Holz an Bauern ohne öffentlichen Ausbot“ und den „Regeln über den stückweisen Verkauf von Bäumen an die örtliche Dorfbevölkerung“ zu verkaufen. Die beregten Regeln sind in der am 22. Juni 1897 bestätigten „Instruction für die Verabfolgung von Holzmaterialien aus den Forsten des Ressorts des Ministeriums der Landwirthschaft und der Reichsdomänen“ enthalten.

Diese Maassnahmen, welche den Zweck haben, möglichst günstige Bedingungen für die Entwickelung unserer Segelschifffahrt und des Schiffsbaues auf der Ostsee zu schaffen, bringt der Livländische Gouverneur gemäss dem Schreiben des Departements für Handel und Manufacturen vom 19. August c. sub Nr. 1858 zur Kenntniss der im Livländischen Gouvernement mit dem Schiffsbau und der Schifffahrt sich befassenden Personen.

Reglement für die zollfreie Einfuhr von Ankern, Ketten und Drahttauen.

1) Die im Absatz 3 des am 27. April 1898 Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens über die zollfreie Einfuhr von Ankern, Ketten und Drahttauen festgestellte Vergünstigung wird den Erbauern von See-Segelschiffen gewährt und zwar sowohl für neuerbaute, als auch für remontirte Schiffe, die schon vollständig untauglich gewesen sind; ferner geniessen diese Vergünstigung Besitzer bereits erbauter See-Segelschiffe, welche die genannten Gegenstände des Schiffsinventars beziehen, wenn die alten verloren oder untauglich geworden sind.

2) Die Erbauer von Schiffen reichen bei dem nächsten Hauptzollamt eine Anzeige darüber ein, dass sie behufs Ausrüstung im Bau befindlicher Schiffe ein Quantum Anker, Ketten und Drahttaue aus dem Auslande zu beziehen gedenken, wobei sie eine Zeichnung oder eine ganz genaue Beschreibung des im Bau befindlichen Schiffes einzureichen haben, mit genauer Angabe der Länge, Breite und des Tiefganges des Schiffes, seiner Wasserverdrängung, der Länge des Mastenwerks und der Anzahl und Höhe der Masten.

3) Die im vorigen Punkte genannte Anzeige kann von den Schiffsbesitzern sehr früh, auch vor Beginn des Baues, gemacht werden.

4) Nach Empfang der genannten Anzeige hat das Zollamt nach der Grösse, dem Raumgehalt oder anderen in der Zeichnung oder Beschreibung des Schiffes enthaltenen Daten zu controliren, ob das Quantum an Metallwaaren, für welches die zollfreie Einfuhr erbeten wird, auch thatsächlich dem Bedarf des im Bau befindlichen Schiffes entspricht und hat — nachdem es die Anzahl der Gegenstände festgesetzt hat, welche zollfrei eingeführt werden können — dem Bittsteller hievon Nachricht zu geben und dieses ferner auch der Zollinstitution, über welche diese Gegenstände eingeführt werden, und dem Zolldepartement zu melden. Falls das Zollamt bei Bestimmung der zur Ausrüstung eines Schiffes erforderlichen Anzahl der genannten Gegenstände irgend welche Zweifel hegen sollte, so hat das Zollamt diese Angelegenheit dem Zolldepartement vorzustellen.

5) Die zollfreie Bereinigung dieser Gegenstände mit obligatorischer Bestimmung der Tarifqualität und der Anzahl derselben findet nur nach vorgestellter Beglaubigung darüber statt, dass der Bau des Schiffes, für welches die genannten Gegenstände verschrieben sind, beendet wird und dass dasselbe der Zeichnung oder der Beschreibung entspricht.

6) Schiffsbesitzer, welche die genannten Gegenstände zu verschreiben wünschen, um das Inventar bereits erbauter Schiffe zu erneuern, können nur in dem Falle die Vergünstigung der zollfreien Einfuhr geniessen, wenn auf den Schiffen Bücher über das Schiffsinventar geführt werden.

7) Die in Punkt 6 genannten Schiffsbesitzer haben behufs Erwirkung der zollfreien Einfuhr bei den Zollämtern auf oben genannter Grundlage (der Punkte 2 und 3) Anzeige zu machen. Die Zollämter geben nur dann die Erlaubniss zur zollfreien Einfuhr, wenn sie sich davon überzeugt haben, dass das Quantum, für welches eine zollfreie Einfuhr erbeten wird, der Grösse und der Construction des Schiffes (der Punkte 4 und 5) entspricht, sowie auch, nachdem sie aus den Schiffsbüchern ersehen haben, dass die zu erneuernden Gegenstände verdorben oder untauglich geworden sind.

8) Gegenstände, welche auf Grundlage des Puuktes 7 zollfrei eingeführt werden, sowie auch solche, deren zollfreie Einfuhr für neugebaute oder remontirte Schiffe gestattet ist, auf denen Schiffsinventarbücher geführt werden sollen, werden von den Zollämtern in diese Bücher eingetragen, wobei in denselben das Datum der Einfuhr und das Datum der ertheilten Erlaubniss zur zollfreien Einfuhr einzutragen ist. Wenn diese Schiffe in russische Häfen einlaufen, so ist den betreffenden Zollämtern anheimgegeben, zu controliren, ob die zur Ausrüstung gehörigen, zollfrei eingeführten und in die Bücher eingetragenen Gegenstände sich an Bord befinden.

9) Wenn ein Schiff, dessen Besitzer der durch das Gesetz vom 27. April 1898 festgestellten Vergünstigung theilhaftig geworden ist, zur Fluss- oder Binnensee-Schifffahrt verwandt wird, so hat der Besitzer für das von ihm zollfrei empfangene Quantum der genannten Gegenstände den Zoll zu zahlen.

10) Diejenigen, welche sich des Verkaufs oder anderweitiger Verwendung der zur Ausrüstung der Schiffe verschriebenen Gegenstände schuldig machen, werden auf Grundlage der Bestimmungen verfolgt, welche für die ungesetzliche Einfuhr ausländischer Waaren ohne Zahlung des Zolles vorgesehen sind.

Nachfolgende Ortsstatuten sind von der Rigaschen Besonderen Hafensession, gemäss Art. 26 des Reglements über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und der Hafenpolizei in See-Handelshäfen, am 28. März 1898 ausgearbeitet und vom Herrn Livländischen Gouverneur, auf Grund des Art. 31 desselben Reglements und in der, im Art. 424 Swod d. Ges. Band II, Ausg. v. J. 1892 vorgeschriebenen Ordnung, erlassen worden.

Ortsstatut für die Wohleinrichtung des Holzhafens im Rigaschen Hafen.

a. Herstellung temporärer Pfahlreihen quer durch den Fluss.

§ 1. Auf der Strecke der Düna, zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Gute Jungfernhof, werden alljährlich drei temporäre, quer durch den Fluss gehende Pfahlreihen, zur Theilung des Holzhafens, hergestellt.

§ 2. Die erste, unterste Pfahlreihe wird zwischen dem unteren Ende von Swirgsdenholm und dem Hasenholm, die zweite oder mittlere in einer Entfernung von 2 bis 3 Werst von der Eisenbahnbrücke und die dritte oder obere Pfahlreihe beim Gute Jungfernhof errichtet.

§ 3. Die unterste und mittlere Pfahlreihe müssen unverzüglich, die obere im Laufe von 2—3 Wochen, nach Befreiung des Flusses vom Eise, hergestellt werden.

Anmerkung. Den Zeitpunkt für die Inangriffnahme der Arbeiten zur Errichtung der Pfahlreihen bestimmen der Chef der Rigaschen Hafenbauten und der Hafen-Capitän, nach gegenseitiger Verständigung.

§ 4. Die unterste und die oberste Pfahlreihe werden auf Anordnung und auf Kosten der Rigaschen Stadtverwaltung, die mittlere auf Anordnung und für Rechnung des Rigaschen Börsen-Comités und der Rigaschen Stadtverwaltung, nach deren gegenseitigem Uebereinkommen, ausgeführt.

§ 5. Die Aufsicht über die rechtzeitige Herstellung aller drei Pfahlreihen, sowie die technische Ueberwachung der Ausführung dieser Arbeiten steht dem Chef der Rigaschen Hafenbauten zu.

§ 6. Die Ausführung der Rammarbeiten aller drei obenerwähnten Pfahlreihen geschieht ohne jede Betheiligung der Arbeiter des Ankerneekenartells.

b. Einrammen temporärer Anbindepfähle für die Holzflösse.

§ 7. Den Besitzern und Pächtern von Ländereien auf den Holmen und Ufern der Düna und deren Nebenflüssen und Armen, sowie auch anderen Privatpersonen ist es gestattet, im Bereich des Rigaschen Hafens und am Stintsee temporäre Anbindevorrichtungen für Holzflösse zur allgemeinen Benutzung herzustellen, jedoch nur mit Genehmigung der Hafensession.

§ 8. Personen, die dieses Recht ausnutzen und die Genehmigung zum Einrammen der Pfähle erlangen wollen, müssen ihre bezüglichen Gesuche alljährlich nicht später als am 1. Februar bei der Hafenverwaltung einreichen.

§ 9. Auf denjenigen Theilstrecken des Rigaschen Hafens, innerhalb der Stadtgrenze, deren Besitzer oder Pächter das ihnen eingeräumte Recht hinsichtlich des Einrammens von Pfählen nicht auszunutzen wünschen und darauf bezügliche Gesuche bei der Hafenverwaltung rechtzeitig nicht einreichen, werden die temporären Anbindevorrichtungen auf Anordnung des Chefs der Rigaschen Hafenbauten für Rechnung der Rigaschen Stadtverwaltung zur Ausführung gebracht.

§ 10. Falls die Personen, welche von der Hafensession die Genehmigung zum Einrammen von Anbindepfählen erhalten haben, gar nicht die von ihnen übernommene Verpflichtung erfüllen und die Arbeit nicht im Laufe von 3 Tagen, von dem im § 11 festgesetzten Termine ab, in Angriff nehmen, übernimmt die Herstellung der temporären Anbindevorrichtungen innerhalb der Stadtgrenze der Chef der Rigaschen Hafenbauten für Rechnung der Rigaschen Stadtverwaltung.*)

*) Der Zeitpunkt für die Inangriffnahme der Pfahlrammarbeiten im Stint-See wird vom Chef der Rigaschen Hafenbauten nach Uebereinkunft mit dem Hafen-Capitain bestimmt.

Anmerkung 1. Der Rigaschen Stadtverwaltung wird das Recht eingeräumt, das Rammen der Pfähle direct von sich aus anzuordnen.

Anmerkung 2. In diesem Falle gehen die Besitzer und Pächter von Ländereien auf den Holmen und den Ufern der Düna und der Nebenflüsse und Arme derselben des Rechts verlustig, von den Holzhändlern für das Anbinden der Pfähle eine Zahlung zu erheben; diese Zahlung fliesst alsdann zur Stadtkasse.

§ 11. Mit dem Einrammen der Anbindepfähle muss unverzüglich nach Befreiung des Stromes vom Eise und nicht später als nach Ankunft der ersten Flösse bei Jungfernhof begonnen werden.

§ 12. Die Arbeiten beim Rammen der Anbindepfähle müssen mit solcher Berechnung ausgeführt werden, dass die Möglichkeit vorhanden ist, im Durchschnitt nicht weniger als 400 Flösse pro Tag zu empfangen.

§ 13. Das Rammen der Pfähle für den Holzhafen im Hauptarme der Düna muss zuerst, der Länge des Hafens nach, von beiden Ufern zur Mitte hin, auf einem Viertel der Breite des Hafens ausgeführt und erst, nachdem diese Arbeit beendet ist, das Rammen der Anbindepfähle auf der übrigen Breite des Hafens in Angriff genommen werden, wobei in der Mitte des Hafens das erforderliche Fahrwasser offen zu lassen ist.

Anmerkung. Dem Chef der Rigaschen Hafenbauten und dem Hafencapitän wird das Recht eingeräumt, im Falle des Bedürfnisses, nach beiderseitigem Uebereinkommen, eine Abweichung von der für die Rammarbeiten festgesetzten Ordnung eintreten zu lassen.

§ 14. Die Aufsicht über die rechtzeitige Herstellung aller temporären Anbindevorrichtungen, sowie die technische Ueberwachung der Ausführung dieser Arbeiten liegt dem Chef der Rigaschen Hafenbauten ob.

§ 15. Die mit dem Einrammen der Anbindepfähle verbundenen Arbeiten müssen ohne jede Betheiligung der Arbeiter des Ankerneekenartells ausgeführt werden.

§ 16. Für die Benutzung der Anbindepfähle wird von den Holzindustriellen eine Zahlung in folgendem Betrage erhoben: a. für Balken, Brussen und Mauerlatten $1^1/_4$ Kopeken und b. für Sleepers $^1/_2$ Kopeken pro Stück.

§ 17. Die Errichtung von privaten Holzgärten im Rigaschen Holzhafen, ohne jedesmalige Genehmigung der Hafensession, ist verboten.

c. Organisation des Ankerneeken-Artells.

§ 19. Zum Empfangen, Führen und Aufstellen der Flösse an den Anbindestellen im Rigaschen Holzhafen, auf der Strecke zwischen der

Eisenbahnbrücke und der Stromschnelle „Gladki“, wird ein „Artell (Verein) Rigascher Ankerneeken“ gebildet.

§ 19. Der Artell (Verein) der Ankerneeken muss alle erforderlichen Mittel besitzen und solch' einen Personalbestand haben, der nöthig ist, um täglich mindestens 400 Flösse empfangen und an Ort und Stelle placiren zu können.

Anmerkung 1. Der Artell ist verpflichtet, nicht weniger als 250 vollkommen brauchbare, mit allem Zubehör: wie Ankern Tauen etc. ausgerüstete Böte mit je 2 Rudern und nicht weniger als 3 Dampfer von je 15 HP zu besitzen. Bei Unzulänglichkeit der erwähnten Mittel für den Empfang von 400 Flössen pro Tag lässt der Hafencapitän dem Ankerneekenartell eine Aufforderung wegen Verstärkung der Mittel für den Empfang zugehen, nach Ablauf der festgesetzten Frist aber, sowie bei Nichterfüllung der Aufforderung, trifft derselbe Anordnung, dass Arbeiter und Dampfer für Rechnung des Sicherheitspfandes des Ankerneekenartells angemiethet werden.

Anmerkung 2. Bei Eröffnung der Navigation hat der Ankerneekenartell der Hafenverwaltung sämmtliche Apparate zum Holzflössen zur Besichtigung vorzustellen; sind dieselben für gut befunden worden, so ertheilt die Hafenverwaltung ihre Genehmigung und giebt jedem Ruderer (Ankerneeken) ein Abzeichen, das, während der Ausführung der amtlichen Obliegenheiten, an der Mütze getragen werden muss.

§ 20. Für die correcte Erfüllung seiner Verpflichtungen beim Empfange und Geleiten der Flösse zu den Bestimmungsplätzen, sowie auch für die durch Schuld des Ankerneekenartells den Holzindustriellen verursachten Verluste verantwortet der Artell solidarisch, mit seinem Sicherheitspfande und seinem Inventar.

§ 21. Der Betrag des Sicherheitspfandes wird auf 30,000 Rubel festgesetzt; diese Summe ist bei der Stadtcasse in baarem Gelde oder auf den Inhaber lautenden Werthpapieren, nach Uebereinkunft mit dem Stadtamte, zu deponiren. Der Theil des Sicherheitspfandes, der in Gemässheit der §§ 19 und 20 durch Arbeiten, mit denen der Artell im Rückstande verblieben, absorbirt worden, muss vom Artell, nach Empfang der betreffenden Benachrichtigung des Hafencapitäns, im Laufe von 2 Wochen ergänzt werden.

§ 22. Als Arbeiter werden in den Ankerneekenartell nur Leute von tadelloser Führung und gesundem Körperbau aufgenommen, welche Beweise beibringen können, dass sie ihre Sache kennen und die Fähigkeit besitzen, die dem Rigaschen Ankerneekenartell obliegenden Arbeiten auszuführen.

§ 23. Ohne Genehmigung der Hafenverwaltung und Zustimmung des Ankerneekenartells ist Niemand berechtigt, zwischen der Eisenbahnbrücke und der Stromschnelle „Gladki“ Flösse zu führen und zu placiren.

§ 24. Die Ankerneeken sind verpflichtet, die Holzflösse, nachdem dieselben die Stromschnelle „Gladki“ passirt haben, in ihre volle Leitung zu übernehmen, behufs Dirigirung derselben, der Weisung des Hafencapitäns gemäss, durch den Hauptarm der Düna oder aber durch die sog. „trockene Düna“ zu dem Bestimmungsplatze im Holzhafen und zur Placirung an der betreffenden Anbindestelle.

Die Placirung der Flösse im Holzhafen geschieht in folgender Weise, nämlich: die nach Eröffnung der Navigation zuerst angekommenen Flösse werden in beiden Dünaarmen und in den Nebenflüssen auf der Strecke von der Eisenbahnbrücke bis zum Gute Jungfernhof untergebracht; sobald diese Wasserfläche besetzt ist, werden die Flösse von Jungfernhof zur Stromschnelle „Gladki“ hin in beiden Flussarmen an den beständigen Anbindestellen placirt. Falls auch diese Wassergebiete angefüllt sind, werden die Flösse durch den Holzhafen hindurchgelassen behufs Stationirung derselben seitens der Holzindustriellen im Stintsee.

§ 25. Das Führen der Flösse unterhalb der Eisenbahnbrücke ist dem Ankerneekenartell nur mit Genehmigung des Hafencapitäns gestattet.

§ 36. Falls im Holzhafen des Rigaschen Hafens zwischen der Eisenbahnbrücke und der Stromschnelle „Gladki“ Flossbrüche (заломы) sich ereignen, ist der Ankerneekenartell verpflichtet, die Hölzer für eigene Rechnung zu entwirren und die aus dem Salome befreiten Holzmaterialien zu den Bestimmungsplätzen vor der Eisenbahnbrücke zu geleiten, ohne dass hierfür die im § 28 für das Führen der Flösse im Hafen festgesetzte Zahlung zu erhöhen wäre.

§ 27. Der Termin für die Entwirrung der Flossbrüche (заломы) wird vom Hafencapitän festgesetzt.

§ 28. a. Für den Empfang und das Geleiten der Flösse innerhalb des Holzhafens bis zum Bestimmungsorte oberhalb der Eisenbahnbrücke wird von den Holzindustriellen pro Balken, Mauerlatte und Brusse eine Zahlung in einem Betrage erhoben, der nachträglich in einem Ergänzungsparagraphen dieses Ortsstatuts publicirt werden wird.

b. Für das Aufstellen der Flösse an den Anbindestellen im Holzhafen, oberhalb der Eisenbahnbrücke, wird von den Holzindustriellen pro Balken, Mauerlatte und Brusse eine besondere Zahlung erhoben, die ebenfalls in dem oben erwähnten Ergänzungsparagraphen publicirt werden wird.

Anmerkung 1. Die Arbeiter auf den Flössen sind verpflichtet, den Ankerneeken Hilfe zu leisten und dürfen die Flösse vor Befestigung derselben an den Anbindestellen nicht verlassen.

Anmerkung 2. Beim Aufstellen der Flösse an den Anbindestellen sind die Ankerneeken nicht verpflichtet, das Holz zu sortiren.

§ 29. Alle Holzindustriellen und Holzhändler, welche Holz nach Riga flössen, sind verpflichtet, vor Beginn der Flössung und spätestens 7 Tage vor dem Herablassen der Flösse in's Wasser, die Rigasche Hafenverwaltung von der Zahl der abzufertigenden Flösse zu benachrichtigen und dabei den auf das Holz geschlagenen Stempel anzugeben; ferner sind sie verpflichtet, der Hafenverwaltung, spätestens 5 Tage vor der Ankunft der Flösse an der Grenze des Hafens, den Platz ihrer Aufstellung anzugeben, falls die Flösse unterhalb der Brücken befördert werden sollen.

§ 30. Es ist nicht gestattet, in den Rigaschen Hafen Flösse zu bringen, welche breiter als 50 Fuss und länger als 7 Plenizen (Gleiny) sind.

§ 31. Auf jeder, zum Flössen im Rigaschen Hafen bestimmten Partie Flösse muss sich ein Bevollmächtigter des Holzbesitzers (Rjadschik) befinden, welcher auf die richtige Flössung zu achten hat.

Auf jeder einzeln schwimmenden Gonka (Floss) haben sich zu befinden: a. mindestens 2 Arbeiter; b. 3 Ruder (Drygalken), jedes bis zu 5 Faden Länge; c. einige Stangen; d. ein Tau von 25 Faden Länge und mindestens 4 Zoll Dicke; e. ein Hakenpflug (coxa), mit einem eisernen Aufsatze (насошникъ) versehen und f. eine Signalflagge, die jedem Holzindustriellen zugeeignet und von der Verwaltung des Kownoschen Bezirks bestätigt worden ist.

§ 32. Innerhalb des Rigaschen Hafens sind die Holzbesitzer verpflichtet, auf den Flössen Wächter zu halten, welche die Flösse sowohl des Tages, als auch in der Nacht zu überwachen haben. Die Anzahl der erforderlichen Wächter wird vom Hafencapitän festgestellt.

§ 33. Die Holzindustriellen oder deren Bevollmächtigte sind verpflichtet, nach dem Ankommen der Flösse im Hafen, die betreffenden Documente über das Quantum des Holzes und dessen Hingehörigkeit dem Aufseher des 1. Districts zum Eintragen in das vorhandene Buch vorzuzeigen.

§ 34. Das Schälen (тафлевка) der Balken im Wasser ist, zur Vermeidung der Verunreinigung des Flusses, der Nebenflüsse und Kanäle, nur mit Genehmigung des Hafencapitäns gestattet.

§ 35. Beim Passiren des Rigaschen Hafens müssen die Flösse eins nach dem anderen in einer Linie (aber nicht nebeneinander) folgen, wobei zwischen ihnen eine Entfernung von mindestens 50 Faden eingehalten werden muss.

§ 36. Die Ankerneeken, wie auch die Arbeiter auf den Flössen müssen, sobald sie in den Rayon des Rigaschen Hafens gelangen, sich in Allem, was das Geleiten nnd Anlegen der Flösse betrifft, widerspruchslos den Anordnungen der Beamten der Hafenverwaltung fügen. Die Arbeiter auf den Flössen und der Rjadschik des Holzbesitzers dürfen die Flösse nicht verlassen, bevor dieselben nicht durch den Artell am Ufer befestigt sind. Die Erlaubniss zu temporärem Aufenthalte auf Flössen wird Hebräern, als Commis und Wächtern, von der Hafenverwaltung ertheilt. Hebräer, die Reserve-Untermilitärs sind, haben, nachdem sie die erwähnte Erlaubniss erhalten, ihre Entlassungsbillete vorzuweisen.

§ 37. Das Befestigen von Flössen an bereits gelandete und befestigte Flösse, ferner das Anhalten von Flössen im Fahrwasser ist verboten.

§ 38. Flösse, die im Hafen dauernd angelegt haben, dürfen, ohne Erlaubniss der Hafenverwaltung weder im ganzen Bestande, noch in Theilen, weiter geflösst werden; dasselbe gilt von temporär angelegten Flössen, wenn für Rechnung des Flossbesitzers irgend welche Ausgaben gemacht worden sind, welche mit dem Flössen im Hafen verbunden sind. Die Erlaubniss zum Befördern der Flösse aus dem Hafen wird den Holzbesitzern von der Hafenverwaltung erst dann ertheilt, wenn sie die Quittung über die Bezahlung sämmtlicher Unkosten vorstellen.

Anmerkung. Unter temporärem Anlegen eines Flosses ist das zufällige Anhalten für nicht länger als 6 Stunden oder das kurzbefristete Aufhalten eines Flosses auf Anordnung des Hafencapitäns zu verstehen; für ein derartiges temporäres Anlegen wird keine Zahlung erhoben.

§ 39. Flösse, welche in den Rigaschen Hafen gelangt sind und nach den Sägemühlen und Holzlagern unterhalb der Pontonbrücke befördert werden sollen, müssen, sowohl vom Ankerneekenartell, als auch von den Holzindustriellen ohne jeden Aufenthalt durch den Holzhafen durchgelassen werden.

§ 40. Holzbesitzer, welche ihr im Holzhafen befindliches Holz nach Sägemühlen und Holzlagern unterhalb der Pontonbrücke verkauft haben, sind verpflichtet, solches der Hafenverwaltung im Laufe von 2 Tagen, gerechnet vom Tage des Verkaufs, anzuzeigen.

§ 41. Das Herablassen von Flössen in der Nacht aus dem Holzhafen nach dem Bestimmungsorte, unterhalb der Eisenbahnbrücke, wird gestattet; dabei müssen aber die Flösse mit 2 angezündeten Laternen mit weissem Lichte versehen sein. Diese Laternen werden auf beiden Enden der Flösse (Gonki) aufgestellt.

§ 42. Das Flössen von Holz unterhalb der Eisenbahnbrücke ist auch freien Ankerneeken gestattet, welche nicht zum Artell gehören, der im Holzhafen oberhalb der genannten Brücke arbeitet.

§ 43. Die freien Ankerneeken sind verpflichtet, der Hafenverwaltung die erforderlichen Geräthe zum Holzflössen vorzuweisen; nachdem diese Geräthe besichtigt und für tauglich befunden worden, erhält die betreffende Person die Concession zum Holzflössen und ein Abzeichen zum Tragen an der Mütze.

§ 44. Im Falle grossen Andrangs von Flössen und bei vorauszusehender Gefahr von einer Ansammlung von Flössen, kann der Einlass von Flössen in den Rigaschen Holzhafen, auf Anordnung der Hafenverwaltung, zeitweilig eingestellt werden. Von einer derartigen Anordnung werden die Flösser am Tage durch Hissen einer rothen Flagge auf einem am oberen Ende der Insel Dahlen aufgestellten Mast, in der Nacht durch ein rothes Licht auf demselben Maste, benachrichtigt.

§ 45. Falls der Holzhafen mit Flössen angefüllt und für neu ankommende Flösse kein Raum vorhanden ist, werden letztere, wie auch die nach den Sägemühlen und Lagern unterhalb der Pontonbrücke verkauften Flösse, von den Holzbesitzern durch den Hafen nach anderen Plätzen unterhalb der Pontonbrücke nach Anordnung und Angabe der Hafenverwaltung durchgeführt.

§ 46. Falls die §§ 37, 38, 39, 40, 44 und 45 des vorstehenden Ortsstatuts nicht erfüllt werden, ordnet die Hafenverwaltung die Beförderung der Flösse nach den betreffenden Plätzen für Rechnung der Holzbesitzer an.

§ 47. Für das Uebertreten dieses Ortsstatuts unterliegen die Schuldigen der Strafe auf Grund der Art. 19 und 32 der Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in den See-Hafenstädten.

§ 48. Diese Ortsstatuten treten am 1. Januar 1899 in gesetzliche Kraft.

Von der Rigaschen besonderen Behörde für Hafenangelegenheiten ist am 2. October 1898 gemäss dem Art. 26 des Ustaws über die administrative Verwaltung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in See-Handelshäfen in Ergänzung des § 28 des Ortsstatuts vom 28. März 1898 zusammengestellt und vom Herrn Livländischen Gouverneur auf Grund des Art. 31 desselben Statuts in der im Art. 424 der allgemeinen Gouvernements-Verfassung (Band 2 der Gesetzsammlung, Ausgabe vom Jahre 1892) vorgesehenen Ordnung folgende obligatorische Bestimmung über die Organisation der Wohleinrichtung des Holzhafens hinsichtlich der Flössung von Holzmaterialien in den Grenzen des Rigaschen Hafens erlassen worden:

Ergänzung des § 28:

Für die Entgegennahme und die Abfertigung der Flösse im Holzhafen zum Bestimmungsort oberhalb der Eisenbahnbrücke und für die Befestigung der Flösse an den Anbindepfählen im Handelshafen oberhalb der Eisenbahnbrücke wird von den Holzhändlern für Balken, Mauerlatten, Brussen und Sleepers eine Zahlung von $4^1/_2$ Kop. per Stück erhoben, wobei drei Sleepers für einen Balken gerechnet werden.

Ueber die Bestätigung der Beschreibung der Grenzen des Rigaschen Handelshafens.

Auf Grundlage des Pkt. 4 der Beilage zum Art. 123 des Handelsustaws, Band XI, Theil 2 der Reichsgesetze, Ausgabe vom Jahre 1893, und kraft des mit den Ministern der Finanzen und der Wegecommunicationen, sowie dem Verweser des Kriegsministeriums erfolgten Uebereinkommens hat der Minister des Innern, nach Bestätigung der Beschreibung der Grenzen des Rigaschen Handelshafens, dieselbe dem Dirigirenden Senat zur Publication übergeben.

Beschreibung der Grenzen des Rigaschen Handelshafens. (Auf Grund des Pkt. 4 der Beilage zum Art. 123 der Reichsgesetze, Ausgabe vom Jahre 1893, und kraft des mit den Ministern der Finanzen und der Wegecommunicationen, sowie dem Verweser des Kriegsministeriums erfolgten Uebereinkommens, bestätigt für den Minister des Innern durch den Collegen des Ministers am 31. Mai 1898.)

In die Grenzen des Rigaschen Handelshafens, welcher der örtlichen Hafenverwaltung unterstellt ist, sind eingeschlossen: a. der Fluss Düna von der Stromschnelle „Gladki" (18,5 Werst oberhalb der Rigaschen Eisenbahnbrücke) bis zur Mündung der Düna in's Meer mit allen Durchbrüchen, Buchten, Zuflüssen, Armen (darunter auch die sogenannte „Trockene Düna"), sowie Inseln, welche sich zwischen den genannten Zuflüssen der Düna befinden; b. der Stadtkanal von der Marienbrücke einerseits, von der Jacobsbrücke andererseits bis zur Mündung des Kanals in die Düna; c. der Arm der Düna, der unter dem Namen „Rothe Düna" bekannt ist; d. der Mühlgraben von der Düna bis zur Mündung des Mühlgraben in den Stintsee, innerhalb des Rayons zum Aufstellen der Holzflösse; e. der Theil des Flusses Bolderaa (Kurländische Aa) von dem sogenannten Bullenschen Durchbruch bis zur Mündung der Bolderaa in die Düna; f. der Bullensche Durchbruch; g. der Fluss Hapax-Graben von der Düna bis zur eisernen Brücke der Bolderaaer Eisenbahn; h. die Rhede auf dem Meer, die ein Areal einschliesst, welches durch einen Radius von 7 Werst von der Festung Ustj-Dwinsk beschrieben wird;

i. alle künstlichen Häfen wie: der Mühlgrabener, der Bolderaaer, der Winter-, der Andreas-Hafen, die Häfen hinter den Regulirungsdämmen und die Bassins an den Enden des Stadtkanals; k. alle Inseln, die durch die Abflüsse (Verbindungsarme) und Flüsschen gebildet werden, welche in die Düna münden; l. auf dem rechten Dünaufer die Kais von dem Karls-Bassin bis zum Andreasholm, in der Breite des Streifens mit Einschluss des Schienenweges; m. auf dem linken Dünaufer — von der Eisenbahnbrücke mit Einschluss der Kleinen Düna in der Breite des Leinpfades; n. an beiden Ufern der Düna, sowohl unterhalb als auch oberhalb bis zur Stromschnelle „Gladki", sowie an allen Durchbrüchen und Buchten der Düna, der Aa, des Hapax-Grabens, dem Bullenschen Durchbruch und dem Meeresufer entlang, die Streifen der Leinpfade, gemäss dem Art. 1028 des Theiles III des Provinzialrechts der Ostseegouvernements (Ausg. vom Jahre 1864) und des Capitels 3 (über Leinpfade) des Bandes XII, Theil 1, des Ustaws der Wegecommunicationen (Ausgabe von 1857).

Aus dem Rayon der Verwaltung der Rigaer Hafenverwaltung sind die Ländereien des Kriegsressorts und diejenigen Ländereien des Ressorts der Reichsdomänen ausgeschlossen, welche dem Kriegsressort zur Nutzung übergeben sind. In gleicher Weise darf die Thätigkeit der genannten Verwaltung nicht die Wirkung der Allerhöchst bestätigten Esplanaden-Regeln für die Festung Ustj-Dwinsk beschränken.

Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1899.

Herren: Th. Angelbeck & Co.:
Joh. Carl Friedr. Hartmann

Wold. Angelbeck & Co.:
Joh. Friedr. David Hartmann

A. Augsburg:
Alex. Konst. Augsburg

A. Ballod:
Andreas Ballod

W. Basse:
Rich. Wilh. Basse
Eugen F. H. Burchard

Gustav Becker:
Gustav Becker

Alex. Bergengrün Succ.:
Ed. Krause
Karl Zelmin

C. Beythien:
Carl Math. Joach. Beythien

R. Bierich:
Rob. Wilh. Bierich

A. Blossfeld, Korkenfabrik:
Alexander Blossfeld

Oscar Bockslaff:
Carl Aug. Beck

Herren: P. Bornholdt & Co.:
Niels Peter Bornholdt

Rob. Braun & Co.:
Peter Rob. Ferd. Braun

Bredesen & Co.:
Otto Berzelius Bredesen

H. Brüggemann:
Heinr. Georg Brüggemann

Eugen Burchard:
Matth. Ferd. Eug. Burchard

J. Burchard:
Jul. Emil Alfr. Burchard

Alf. Th. Busch:
Theodor Wm. Adolf Busch

P. Busch & Co.:
Georg Meyenn

H. H. M. Carlile:
Hugh Heinr. Maximilian Carlile

Daudert & Jansen:
Carl Hammond

August Dombrowsky:
Aug. Nic. Dombrowsky
Carl Eduard Sihlit

Herren: W. Eickert:
Julius Vogelsang

S. M. Eliasberg:
J. M. Eliasberg

J. G. Fahrbach:
Georg Fahrbach
Georg Friedr. Fahrbach

Gebr. Fränkel:
Rob. Carl Fränkel
Wold. Gottl. Fränkel

Frisk & Co., G. Dittmar Nachf.:
Carl Axel Th. Frisk

Herm. Froese Nachf., Aksjonow & Musso:
Alex. Aksjonow

Froese & Co.:
Hermann Froese

Goldschmidt & Co.:
Charles Drishaus

Alfred Hackelberg
Alfred Otto Hackelberg

R. John Hafferberg:
Jacob Erhardt
Dr. phil. Rob. Carl Hafferberg

v. Heimann & Co:
Alexander v. Heimann
Max W. A. v. Heimann

Helmsing & Grimm:
Carl Alex. Helmsing
Joh. Eugen Leo Grimm
Axel Caroe

C. W. Hesse
Carl Woldemar Hesse

Herren: J. A. Herskind:
J. A. L. Herskind

H. E. Hoffmann:
Herm. Ed. Hoffmann

J. Hofmann
Meinhard Alfred Dultz

A. Höflinger:
Arthur Carl August Höflinger

E. Höflinger:
Eugen Ferd. Höflinger

M. Höflinger & Co., I. Superphosphatfabrik, Mühlgraben:
Rud. Schmits

H. Höpker & Co.:
Heinr. Ed. Höpker

N. Ch. Hviid:
Niels Christian Hviid

Jäger & Co.:
Rud. Herm. Tode

J. Jaksch & Co.:
Oskar Aug. Joh. Jaksch
Alfred Johannes Jaksch

Alexander Georg Jansen

Carl Jansen:
Carl Ferd. Jansen

Th. Irschick:
Julius Th. Irschick

J. Iwanow, vorm. A. Bulatkin
Iwan Nic. Iwanow

Herren: Gebrüder Kamarin:
Nicolai Pawlowitsch Kamarin
Arthur Wilhelm v. Kuhlberg

Kerkovius & Co:
Wilh. Ludw. Kerkovius

W. Kleinberg:
Wladimir Kleinberg

S. P. Klimow:
Stepan Petrow Klimow

J. C. Koch:
Edgar Koch

A. Kriegsmann & Co.:
Nikolai Fenger

G. H. Kroeger:
Gottlieb Heinrich Alex. Kroeger

H. Laerum:
Henrik Laerum

Ed. R. Lange:
Carl Ludw. Wold. Lange

A. Larsson:
Anders Larsson

John Laurentz:
Friedr. Rich. Laurentz
Magnus Georg Pannewitz

Leuzinger & Vogel
Fried. Alfred Leuzinger
Johannes Robert Vogel

Max Levy:
Max Levy

Herren: Ed. Wm. Loesevitz:
Gustav Martin Loesevitz

Gordian Carl Lomani

C. Lorch & Co.:
Friedrich Ed. Lorch

Louis Lundmann & Co.:
Alex. Tjugin

M. Lübeck & Co.:
Moritz Theod. Lübeck

Edgar Lyra & Co.:
Hugo Joh. Ernst Lyra

Richard Lyra:
Rich. Ferd. Max Lyra

Leonhard Maag:
Leonh. Joh. Maag

F. E. Meier & Co.:
Adolf Alex. Dobbert

Meltzer & Co.:
Nikolai Alex. Meltzer

August Mentzendorff:
Otto Aug. Mentzendorff
Victor Eman. Mentzendorff

J. A. Mentzendorff & Co.:
Alex. Burchard Mentzendorff
Heinr. Wilh. Mentzendorff

W. Meslin:
Wold. Gustav Meslin

Ferdinand Meyer & Co.
Ferdinand Meyer.

L. F. Meyer:
Ferdinand Ludw. Meyer

Herren: Miram & Smolian:
Emil Ferdinand Miram
Victor Smolian

Johannes Mitschke:
Johannes Mitschke

L. F. Mohr:
Ludwig Frantzen Mohr

Henry Müller:
Henry James Müller

Mündel & Co.:
Carl Wilh. Mündel
Aug. Joh. Carl Mündel

Rob. Niemann:
Georg Robert Niemann

A. Oehlrich & Co.:
Alfred Ferd. Oehlrich

C. Ohss:
Carl Ohss

Alex. Ovander:
Leon Ovander

Prätorius & Gleye
Theod. Wm. Prätorius

Pychlau, Th.:
Wilh. Oskar v. Sengbusch

Wm. Ruetz & Co.:
Carl Patric Ruetz

A. G. Ruhtenberg:
Alex. Gustav Ruhtenberg

E. H. Rustad:
Erik Hansen Rustad

Herren: John Rücker & Co.:
Alex. Heinr. Hoberg

Schaaff, Wolzonn & Co.:
Maria Wolzonn, geb. Kaminsky

L. Schalit:
L. M. Schalit

Alex. Schepeler:
Alexander Schepeler

A. Schiemann
Alex. Heinr. Schiemann

Robert Schleicher:
Friedr. Ad. Robert Schleicher

Chr. R. Schmidt:
Christian Reinh. Schmidt

J. A. Schmidt & Co.:
Carl Peter Alex. Reichenecker

G. E. Schoepff:
Gustav Schoepff

Georg W. Schroeder:
Georg Wilh. Schroeder

G. F. Schultz:
Alex. Hugo Goetz

Alex. Schwartz Söhne:
Eug. Schwartz
Paul Alex. Schwartz

D. Schwarzbort:
David Mowschowitz Schwarzbort

Herren: A. Sellmer:
Arved Sellmer
Robert Armand Deplanck
Wilh. Eugen Beyermann

A. G. Sengbusch & Co.:
Oscar v. Sengbusch
Carl Gustav v. Sengbusch

Rud. W. Seuberlich:
Rud. W. Seuberlich

James Siering & Co.:
James Fr. Wilh. Siering
Andreas Georg Olaf Brandt

Wold. G. Sperling:
Wold. Georg Sperling

Starr & Co.:
Carl Aug. Weiss

Paul Starr:
Paul Christian Starr

Wm. Stender & Co.:
Wilh. Joach. Georg Stender

Herm. Stieda:
Joh. Herm. Raphael Stieda

Stolberg & Burchard:
Aug. B. M. Nagel

Paul Stolterfoht:
Aug. Carl Paul Stolterfoht

Herren: C. Stritzky:
Christian Carl Christoph v. Stritzky

Georg Thalheim:
Elisabeth Thalheim, geb. Rosenthal

Henry Thoms & Co.:
Henry Thoms
Henry Thoms jr.

A. Trampedach:
Rud. Th. Kerkovius
Carl Fr. Heinr. Kehrhahn

August Trautmann:
Carl August Trautmann

Wm. Vajen & Co.:
Wilh. Heinr. Vajen

Carl Gust. Westberg.

A. Wirckau:
Ferd. Christian Wirckau

Leo Wissor:
Ludwig Elias Büjanhoff

Wittkowsky, Querfeldt & Co.:
G. F. G. Woldemar Lange
J. M. Heinrich Treyer

A. Wolfschmidt:
Albert Ernst Wolfschmidt.

Rechenschafts-Bericht

des

Rigaer Börsen-Comités

über

Einnahmen und Ausgaben

pro 1898.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1) Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	99,773	19
2) Zinsen vom Reservecapital	„	8,613	09
	Rbl.	108,386	28

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen:			
a. Tilgung . . . . . Rbl. 15,000 —			
b. Verzinsung . . . . . „ 6,000 —			
	Rbl.	21,000	—
2) Subvention an die Navigationsschule	„	5,000	—
3) Sturmwarnungen	„	36	—
4) Pegel- und Eisgangsbeobachtungen	„	800	—
5) Beitrag zum Unterhalt der Livländischen Rettungsstationen zur See	„	2,000	—
6) Honorare für technische Gutachten	„	300	—
7) Etatmässiger Unterhalt der Rigaschen Hafenverwaltung	„	25,000	—
8) Subvention für das Bolderaasche Quarantaine-Lazareth	„	311	83
9) 1/2 Ueberschuss zur Schwimmdock-Casse . . .	„	26,969	22
1/2 Ueberschuss zum Reservecapital der 1/6 % Steuer	„	26,969	23
	Rbl.	108,386	28

C. Reserve-Capital.

Bestand am 31. December 1897	Rbl.	192,864 53
Zuwachs im Jahre 1898	„	26,969 23
Mithin beträgt das Reserve-Capital ult. December 1898	Rbl.	219,833 76
bestehend im Guthaben bei der Börsenbank von:	Rbl.	219,833 76

II. Theil.

Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen der Börsenvereins-Capitalien und Einnahmen von den Börsenvereins-Anstalten.

A. Einnahme.

1) Einnahmen des Börsenhauses:				
a. Börsenbesuchsabgabe . . .	Rbl.	5,474 —		
b. Hausmiethen	„	8,025 —		
c. Auctionsabgabe	„	7 89		
d. Zinsen des Reserve-Capitals	„	8,045 38		
			Rbl.	21,552 27
2) Winterhafen:				
a. von Schiffen und Hölzern .	Rbl.	832 24		
b. Grundgelder	„	316 20		
c. Miethe für Kohlenplätze, Speicher, Bude, Wohnungen und Heuschlag	„	2,273 73		
d. Zinsen des Reserve-Capitals	„	5,442 81		
			„	8,864 98
3) Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités:				
a. vom Schleppdienst. . . .	Rbl.	65,003 50		
b. Gewinn an Steinkohlen . .	„	5,891 10		
c. Zinsenüberschuss	„	309 23		
			„	71,203 83
4) Börsenvereinsabgabe (à 10 Rbl. jährlich) . . .			„	1,540 —
5) Zinsen vom Fundationskapital der Börsenbank. .			„	5,000 —
6) Dividende von Slip-dock- und Maschinenfabrik-Actien			„	2,280 —
7) Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschafts-Actien			„	3,900 —
8) Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch			„	1,816 06
9) Revenüen des Börsenspeichers			„	2,000 —
Transport . .			Rbl.	118,157 14

	Transport . .			Rbl.	118,157 14
10)	Ladekrähne und Taucherapparat:				
	a. Einnahme des Andreaskrahns	Rbl.	1015 —		
	b. Einnahme des Ladekrahns in Mühlgraben	„	270 —		
	c. Einnahme d. Taucherapparats	„	— —	„	1,285 —
11)	Einnahme des Rigaer Börsenblattes			„	3,881 07
12)	Einnahme d. Abtheilung f. Eisenbahnangelegenheiten			„	4,374 73
13)	Zuschuss aus den Zinsen des Reserve-Capitals der Börsenbank			„	52,602 14
				Rbl.	180,300 08

B. Ausgabe.

1)	Börsenhaus:				
	a. Hausreparaturen	Rbl.	518 38		
	b. Hausunkosten	„	4,563 18		
	c. Beheizung	„	1,484 61		
	d. Gagenetat	„	1,921 —		
	e. Strassenbeleuchtung . . .	„	94 92		
	f. Verwaltungsunkosten . . .	„	665 6		
	g. Mobiliar-Assecuranz . . .	„	94 68	Rbl.	9,341 83
2)	Winterhafen:				
	a. Gagenetat und Unterhalt .	Rbl.	2,287 83		
	b. Subvention an die Bolderaasche Volksschule	„	500 —	„	2,787 83
3)	Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités:				
	a. Gagen	Rbl.	18,943 51		
	b. Unkosten und Remonten .	„	36,260 63	„	55,204 14
4)	Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten . . .			„	667 72
5)	Ladekrähne und Taucherapparat:				
	a. Ladekrahn in Mühlgraben .	Rbl.	192 70		
	b. Ladekrahn a. d. Andreasdamm	„	— —		
	c. Taucherapparat	„	66 —	„	258 70
6)	Kanzlei des Börsen-Comités:				
	a. Gagen des Beamtenpersonals und der Dienerschaft, Localmiethe und Beheizung . .	Rbl.	11,120 —		
	Transport . .	Rbl.	11,120 —	Rbl.	68,260 22

	Transport . .	Rbl.	11,120 —	Rbl.	68,260 22
	b. Druckkosten und Inserate, Schreibmaterialien, und diverse kleine Ausgaben .	„	2,772 87		
	c. Bücher und Zeitschriften .	„	593 7		
				„	14,485 94
7)	Pensionen ehemaliger Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen			„	6,615 —
8)	Ausgaben d. Abtheil. f. Eisenbahn-Angelegenheiten			„	9,857 19
9)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités:				
	a. Gagenetat	Rbl.	3,360 —		
	b. Druck des Handelsberichts, nach Abzug der verkauften Exemplare	„	2,835 40		
	c. Kanzleibedürfnisse, Ex- und Importlisten, Preiscourante .	„	2,220 4		
				„	8,415 44
10)	Druck des Handels-Archivs			„	626 60
11)	Rigaer Börsenblatt			„	10,610 93
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung			„	1,200 —
13)	„ des Polytechnischen Instituts .			„	10,000 —
14)	„ der Versuchsstation des Polytechnischen Instituts			„	500 —
15)	„ der Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins			„	1,500 —
16)	„ der Handelsklassen der Germannschen Privat-Realschule . .			„	1,360 —
17)	„ des Rigaschen kaufmännischen Vereins			„	600 —
18)	„ der Schifferkasse			„	500 —
19)	„ der Maklerkasse			„	500 —
20)	Unterhalt des Riga-Bolderaaschen Telegraphen .			„	116 15
21)	Handels- und Cours-Telegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . .			„	3,365 59
22)	St. Petersburger Witterungsdepeschen			„	247 88
23)	Telegramme an das Finanzministerium über Getreidepreise, Seefrachten etc.			„	86 85
24)	Gage des Lootsencommandeurs			„	1,000 —
25)	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt . . .			„	58 —
26)	Beitrag für die Kanzlei des Dispacheurs . . .			„	600 —
27)	Gehalt des Getreidecontroleurs			„	2,600 —
28)	Telephon-Abonnement			„	404 10
29)	Steinkohlenasche-Abfuhr u. Kohlenkasten a. d. Düna			„	373 97
	Transport . .			Rbl.	143,883 86

	Transport . .	Rbl.	143,883	86
30)	Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .	„	100	—
31)	Bolderaaer Polizei	„	360	—
32)	Unterstützung an 1 Mastenwraker-Wittwe . . .	„	240	—
33)	Unterstützung an 3 Eichenholzwraker	„	900	—
34)	St. Petersburger Agentur	„	5,475	—
35)	Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .	„	4,875	—
36)	Unterstützung arbeitsunfähiger Glieder d. Messeramts	„	500	—
37)	Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	5,397	33
38)	Versorgung der Armen mit Holz	„	1,793	—
39)	Zuschuss zum Unterhalt der Navigationsschule .	„	3,403	11
40)	Beitrag zu den Voruntersuchungen der Eisenbahn-Linie Wilna-Kowno-Riga	„	7,000	—
41)	Unvorhergesehenes:			
	Subvention an die Gesellschaft d. Besserungs-Asyle für Minderjährige .	Rbl.	500	—
	„ zur Errichtung eines Seamens-Room . .	„	300	—
	„ an die Gesellschaft des Rothen Kreuzes	„	300	—
	„ an die Wittwe eines Kanzleibeamten .	„	100	—
	Beitrag zur Errichtung der mittleren Pfahlreihe in der Düna	„	1,000	—
	Beitrag z. Leuchtthurm-Umbau Domesnaes	„	1,200	—
	Regulirung der Normaluhr . .	„	100	—
	Kur- und Reiseunterstützung .	„	500	—
	„ „ „ .	„	500	—
	1-mal. Unterst. 1 Beamt.-Wittwe	„	300	—
	Silberhochzeitgeschenk . . .	„	300	—
	Beitrag zum Druck der offic. Preiscourante	„	100	—
	Reise des Hafenbau-Ingenieurs nach Hamburg und Kiel .	„	204	60
	Diverse Collectenbeiträge . .	„	300	—
	Zu Ehrenpreisen für die IV. Balt. landwirthsch. Ausstell. 1899	„	500	—
	Diverse Ausgaben	„	168	18
		„	6,372	78
		Rbl.	180,300	08

Reserve-Capitale:

A. des Börsen-Vereins.

Das Reserve-Capital betrug beim Buchschluss 1897 .			Rbl.	747,979 71
Diesjährige Vermehrung, bestehend				
in dem Zinsenüberschusse . .	Rbl.	20,839 60		
und in d. getilgt. Börsenbau-Obligat.	„	15,000 —		
		35,839 60		
abzüglich der Abschreibung auf				
Patent-Slip-Dock-Actien . . .	Rbl.	3,100 —		
abzüglich der Abschreibung auf den				
Mühlgraben-Krahn	„	1,000 —		
abzüg. d. Abschreib. a. Invent.-Conto	„	500 —		
	Rbl.	4,600 —	Rbl.	31,239 60
			Rbl.	779,219 31

Activa:

1) Guthaben bei der Börsenbank	Rbl.	223,051 61		
2) Werthpapiere und Zinsen per 31. December	„	10,435 41		
3) Rig. Börsenb.-Fundationscapital	„	100,000 —		
4) Börsenspeicher	„	32,000 —		
5) Patent-Slip-Dock-Actien (Nom.-Werth Rbl. 34,000)	„	2,000 —		
6) Maschinenbau-Anstalt-Actien .	„	10,000 —		
7) Actien der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts . . .	„	10,000 —		
8) Börsenhaus	„	100,000 —		
9) Börsenhaus-Mobiliar	„	2,000 —		
10) Börsenbankhaus	„	271,757 29		
11) Bibliothek	„	2,000 —		
12) Winterhafen	„	26,000 —		
13) Andreaskrahn	„	5,000 —		
14) Mühlgrabenkrahn	„	4,000 —		
15) Riga-Bolderaascher Telegraph	„	3,000 —		
16) Guthaben bei der Dampferkasse	„	81,075 —		
17) „ b. d. Schwimmdockkasse	„	150,000 —		
18) Diverses Inventarium: Magnusholmsches Rettungsboot . Rbl. 100 Taucherapparat . „ 300	„	400 —		
19) per 1899 vorausbez. Subvent. f. d. Gewerbeschule d. Gewerbe-V.	„	1,500 —		
			Rbl.	1,034,219 31

Passiva:

Noch zu tilgende Börsenbau-Obligationen	Rbl.	105,000 —
Vorschuss der Börsenbank zur Anschaffung des Schwimmdocks	„	150,000 —
Capital des Börsenvereins ult. December 1898 . . .	„	779,219 31
	Rbl.	1,034,219 31

B. des Börsenhauses.

Das Reserve-Capital belief sich ult. December 1898 auf Rbl. 188,370 08 und besteht in:

angenommenem Werth des Inventariums	Rbl.	2,784 —
Guthaben bei der Börsenbank . .	„	185,586 08
	Rbl.	188,370 08

C. des Winterhafens.

Das Reserve-Capital belief sich ult. December 1898 auf Rbl. 124,400 84 bestehend in:

Werthpapieren nebst anhaftenden Zinsen	Rbl.	41,266 67	
angenommenem Werth des Inventariums	„	153 20	
Guthaben bei der Börsenbank . .	„	82,980 97	
	Rbl.	124,400 84	

D. der Dampferkasse.

Das Betriebs-Capital beträgt ult. December 1898 . . Rbl. 39,863 98

Das Capital der Dampfer-Kasse besteht in

a. den bisherigen Dampfern:

1) Dampfer „Hercules“ angenommener Werth . . .	Rbl.	60,000 —		
2) Dampfer „Simson“ angenommener Werth . . .	„	40,000 —		
3) Dampfer „Hernmarck“ angenommener Werth . .	„	35,000 —		
4) Dampfer „Comet“ angenommener Werth . . .	„	3,000 —		
Transport . .	Rbl.	138,000 —	Rbl.	39,863 98

Transport . .	Rbl.	138,000 —	Rbl.	39,863 98
b. den ult. 1897 in die Dampfer-Kasse aufgenom. Dampfern, Baggern und Baggerprähmen, einschliesslich geleist. à Conto-Zahlungen:				
5) Dampfer „Planet“ (1892)	„	13,075 —		
6) Dampfer „Zander“ (1897)	„	38,761 61		
7) Dampfer „R. Kerkovius“, à Conto-Zahlungen auf den 1898 gelieferten Dampfer	„	34,001 60		
8) Bagger „Mühlgraben“ à Conto-Zahlungen auf den 1898 gelieferten Bagger	„	71,250 56		
9) Baggerprähme:				
5 Stück № 39—43 (1893)	„	91,885 06		
5 „ № 44—48 (1896)	„	89,356 —		
9 „ № 49—57, im J. 1898 geliefert, à Conto-Zahlungen	„	156,012 97		
3 Stück Nr. 58—60, im J. 1899 zu liefern, à Conto-Zahlungen .	„	9,005 50		
	Rbl.	641,348 30		
Abzüglich des Guthabens der Börsen-vereins-Kasse . . R. 81,075 — und des Guthabens der Börsenbank . „ 490,273 30	„	571,348 30	„	70,000 —
Mithin beträgt das Gesammt-Vermögen der Dampfer-Kasse ult. December 1898			Rbl.	109,863 98

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbauabgabe.

Einnahme:

Ertrag der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports	Rbl.	99,773 19

Ausgabe:

1) Für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten	Rbl.	13,453	19
2) Zuschuss an die Stromvertiefungs-Kasse zum Baggerbetrieb	„	60,067	09
3) Ueberschuss zum Reservefond (deponirt beim Reichsbank-Comptoir)	„	26,252,	91
	Rbl.	99,773	19
Die Ueberschüsse betrugen ultimo December 1897 .	Rbl.	109,481	09
Ueberschuss pro 1898	„	26,252	91
Mithin betragen die Ueberschüsse ult. December 1898	Rbl.	135,734	—

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Kasse.

Einnahme:

a. Ertrag der Stromvertiefungs-Abgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	116,272	74
b. Zinsen	„	1,241	46
c. Deckung des Zukurzschusses aus der prolongirten Hafenbauabgabe	„	60,067	09
	Rbl.	177,581	29

Ausgabe:

a. Baggerbetriebskosten	Rbl.	177,366	29
b. Gagen	„	215	—
	Rbl.	177,581	29

V. Theil.

Das Seemannshaus.

Einnahme:

a. Zinsen vom unantastbaren Capital de 25,000 Rbl.	Rbl.	1,148	43
b. Miethzahlung von der Navigationsschule und Herberge	„	3,150	—
c. Logirgeld	„	506	22
d. Zinsenüberschuss der Seehospitalkasse . . .	„	2,121	05
	Rbl.	6,925	70
Zuschuss pro 1898 aus dem Capital	„	2,470	90
	Rbl.	9,396	60

Ausgabe:

a. Gagenetat	Rbl.	1,020	—
b. Verpflegung der Pensionäre	„	2,845	69
c. Brennholz und Gas	„	1,640	75
d. Feuerversicherung	„	221	35
e. Stadtabgaben und Kronsimmobiliensteuer	„	298	56
f. Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,751	18
g. Abschreibung vom Bauwerth des Seemannshauses 1 %	„	1,619	07
	Rbl.	9,396	60

Das unantastbare Capital beträgt			Rbl.	25,000 —
Das Capital betrug am 1. Jan. 1898	Rbl.	170,264 15		
Es hat sich im Jahre 1898 vermindert um	„	2,470 90	„	167,793 25
Mithin beträgt das Vermögen des Seemannshauses ult. December 1898			Rbl.	192,793 25

und besteht in:

eisernem Capital	Rbl.	25,000 —
Betriebs-Capital	„	3,426 41
Inventarium	„	4,079 20
Haus (Buchwerth)	„	160,287 64
	Rbl.	192,793 25

VI. Theil.

Wladimir-Maria-Stiftung.

Einnahme:

Zinsen per 1898	Rbl.	466 32

Ausgabe:

An 5 invalide Schiffer verausgabte Unterstützungsquoten	„	415 —
Ueberschuss pro 1898	Rbl.	51 32

Das Capital der Stiftung betrug ult. December 1897	Rbl.	11,280 40
Es hat sich im Jahre 1898 vermehrt um	„	51 32
Mithin beträgt das Capital der Stiftung ult. Dec. 1898	Rbl.	11,331 72

VII. Theil.

Die Seehospital-Kasse.

Einnahme:

a. Eingegangener halber Antheil an den Kur- und Verpflegungskosten	Rbl.	694 —
b. Zinsen vom Reservecapital	„	2,937 05
	Rbl.	3,631 05

Ausgabe:

a. Kur- und Verpflegungskosten kranker Seeleute im Allgemeinen Krankenhause	Rbl.	1,310 —
b. Gezahlte Unterstützung	„	200 —
c. An die Seemannshauskasse gezahlter Zinsenüberschuss des Capitals	„	2,121 05
	Rbl.	3,631 05
Das Capital betrug beim Buchschluss 1898	Rbl.	69,327 78

und besteht in:

Guthaben bei der Börsenbank . . Rbl. 69,327 78

VIII. Theil.

Die Navigationsschule.

Einnahme:

a. Beitrag des Börsen-Comités aus der 1/6 % Steuer pro 1898	Rbl.	5,000 —		
b. Beitrag aus der Börsenvereinskasse pro 1898 .	„	3,403 11	Rbl.	8,403 11
c. Schulgelder			„	384 —
d. Schulgelder für die Heizer- und Maschinistenschule			„	996 —
			Rbl.	9,783 11

Ausgabe:

a. Gagen	Rbl.	4,750 —
b. Oeconomie-Ausgaben und Anschaffung neuer Lehrmittel	„	1,021 72
Transport . .	Rbl.	5,771 72

Transport . .	Rbl.	5,771	72
c. Miethzahlung für das Local der Schule im Seemannshause nebst Beleuchtung und Beheizung	Rbl.	3,000	—
d. Für die Heizer- und Maschinistenschule (Gagen und Examinationskosten)	„	1,001	85
e. Zinsenzuschuss	„	9	54
	Rbl.	9,783	11
Reserve-Capital ult. December 1898, bestehend in Inventar	Rbl.	1,400	—

IX. Theil.

Die Börsenbankhaus-Kasse.

Einnahme:

Eingegangene Miethen	Rbl.	20,976	53

Ausgabe:

Beheizung	Rbl.	1,688	97
Beleuchtung	„	443	83
Zinsen	„	14,589	26
Gagen	„	1,450	—
Hausunkosten, Abgaben, Assecuranz etc. . . .	„	2,233	05
Reparaturen	„	571	42
	Rbl.	20,976	53

X. Theil.

Krönungsstiftung vom 14. Mai 1896.

Einnahme:

Zinsen	Rbl.	9,369	—

Ausgabe:

Für Unterstützungsquoten, Categorie A	Rbl.	5,075	—	
Für Unterstützungsquoten, Categorie B	„	2,325	—	
			Rbl.	7,400 —
Uebertrag auf Reservefond A . . .	Rbl.	1,951	75	
„ „ Reservefond B . . .	„	17	25	
			„	1,969 —
			Rbl.	9,369 —

Das unantastbare Capital beträgt		Rbl.	200,000 —
Das Reservekapital A beträgt . . .	Rbl. 6,990 30		
„ „ B „	„ 1,955 10	„	8,945 40
Mithin beträgt das Gesammtvermögen ult. Dcbr. 1898		Rbl.	208,945 40

XI. Theil.

Die Schwimmdock-Casse.

Einnahme:

Betriebseinnahmen pro 1898	Rbl.	5,247 03
Zinsenüberschuss	„	788 65
	Rbl.	6,035 68

Ausgabe:

Betriebsunkosten pro 1898	Rbl.	2,118 45
Gagen und Löhne	„	2,237 25
	Rbl.	4,355 70
Ueberschuss pro 1898, zum Bau-Capital . . .	„	1,679 98
	Rbl.	6,035 68

Bau des Schwimmdocks.

Vom Jahre 1897 verblieb ein Baarbestand von	Rbl.	30,385 16
Halber Ueberschuss der 1/6 Procentsteuer pro 1898	„	26,969 22
Betriebsüberschuss pro 1898	„	1,679 98
Vorschuss der Börsenvereins-Casse	„	150,000 —
	Rbl.	209,034 36

Im Jahre 1898 à Conto Schwimmdock- und Zubehör-Anschaffung verausgabt	Rbl.	159,272 11
Baarbestand in Guthaben bei der Börsenbank .	„	49,762 25
	Rbl.	209,034 36

XII. Theil.

Die Leopold Neuscheller-Stiftung.

Das am 11. Mai 1898 empfangene Stiftungscapital beträgt	Rbl.	5,000 —
Zinsen pro 1898*)	„	134 58
Baarbestand, bestehend in Guthaben bei der Börsenbank	Rbl.	5,134 58

Riga, im Februar 1899.

Der Rigaer Börsen-Comité.

*) Anmerkung. Die Zinsen der Stiftung gelangen im Jahre 1899 erstmalig zur stiftunggemässen Verwendung.

Budget

des

Rigaer Börsen-Comités

pro 1899.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1) Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	84,000	—
2) Zinsen vom Reserve-Capital der 1/6 % Steuer .	„	8,600	—
	Rbl.	92,600	—

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen	Rbl.	21,250	—
2) Subvention an die Navigationsschule	„	5,000	—
3) Sturmwarnungen	„	60	—
4) Pegel- und Eisgangsbeobachtungen	„	800	—
5) Beitrag zum Unterhalt der Livländischen Rettungsstationen zur See	„	2,000	—
6) Honorare für technische Gutachten	„	500	—
7) Etatmässiger Unterhalt der Rigaer Hafenverwaltung	„	25,000	—
8) Bolderaasches Quarantaine-Lazareth	„	400	—
9) Uebertragung der Hälfte des Ueberschusses an die Schwimmdock-Casse	„	18,795	—
10) Halber Ueberschuss zum Reservecapital der 1/6 % Steuer	„	18,795	—
	Rbl.	92,600	—

II. Theil.

Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen von Börsenvereins-Capitalien und Einnahmen von Börsenvereins-Anstalten.

A. Einnahme.

1)	Einnahme des Börsenhauses:		
	a. Miethzinsen und andere Revenüen	Rbl.	13,000 —
	b. Zinsen vom Reservecapital	„	8,000 —
2)	Winterhafen:		
	a. Revenüen	„	3,500 —
	b. Zinsen vom Reservecapital	„	5,400 —
3)	Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités . .	„	70,000 —
4)	Börsenvereinsabgabe	„	1,500 —
5)	Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank .	„	5,000 —
6)	Dividende des Slip-dock und der Bolderaaschen Maschinenfabrik	„	2,200 —
7)	Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschafts-Actien	„	600 —
8)	Strafgelder für verspätetes Erscheinen an der Börse	„	1,500 —
9)	Revenüen des Börsenspeichers	„	2,000 —
10)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	1,000 —
11)	Einnahmen des Rigaer Börsenblattes	„	3,500 —
12)	Einnahmen der Abtheilung für Eisenbahn-Angelegenheiten	„	4,000 —
13)	Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank	„	132,033 59
		Rbl.	253,233 59

B. Ausgabe.

1)	Börsenhaus: Gagenetat und Unterhaltungskosten	Rbl.	10,000 —
2)	Winterhafen:		
	a. Gagenetat und Unterhaltungskosten	„	3,000 —
	b. Subventionirung der Bolderaaschen Volksschule	„	500 —
3)	Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités .	„	60,000 —
4)	Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten . . .	„	700 —
5)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	500 —
6)	Kanzlei des Börsen-Comités	„	15,500 —
7)	Pensionen ehemaliger Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen	„	7,000 —
		Transport Rbl.	97,200 —

	Transport	Rbl.	97,200 —
8)	Ausgaben der Abtheilung des Börsen-Comités für Eisenbahnangelegenheiten	„	12,000 —
9)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités	„	8,000 —
10)	Druck des Handelsarchivs	„	800 —
11)	Rigaer Börsenblatt	„	11,000 —
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung	„	1,200 —
13)	„ des Polytechnischen Instituts	„	10,000 —
14)	„ d. Versuchsstation d. Polyt. Instituts	„	500 —
15)	„ der Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins	„	1,500 —
16)	„ der Handelsclassen der Germannschen Privat-Realschule	„	1,500 —
17)	„ des Kaufmännischen Vereins	„	600 —
18)	„ der Schifferkasse	„	500 —
19)	„ der Maklerkasse	„	500 —
20)	Unterhalt des Riga-Bolderaaschen Telegraphen	„	300 —
21)	Handels- und Courstelegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc.	„	3,600 —
22)	St. Petersburger Witterungsdepeschen	„	400 —
23)	Telegraphische Berichterstattung an das Finanzministerium über Getreidepreise, See-Frachten etc.	„	200 —
24)	Gage des stellv. Lootsencommandeurs	„	1,000 —
25)	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	„	3,000 —
26)	Beitrag zum Unterhalt der Kanzlei des Dispacheurs	„	600 —
27)	Gehalt des Getreidecontroleurs	„	2,700 —
28)	Telephon-Abonnement	„	450 —
29)	Steinkohlenasche-Abfuhr u. Kohlenkasten an d. Düna	„	500 —
30)	Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa	„	100 —
31)	Bolderaasche Polizei	„	400 —
32)	Unterstützung an eine Mastenwrakerwittwe	„	240 —
33)	Unterstützung an 3 Eichenholzwraker	„	900 —
34)	St. Petersburger Agentur des Börsen-Comités	„	5,500 —
35)	Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker	„	3,500 —
36)	Unterstützung von 5 arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts	„	500 —
37)	Anschaffung von 3 eisernen Baggerprähmen	„	53,400 —
38)	Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	7,000 —
39)	Versorgung der Armen mit Holz	„	1,500 —
40)	Zuschuss aus der Börsenvereinskasse zur Unterhaltung der Navigationsschule	„	4,000 —
	Transport	Rbl.	235,090 —

	Transport	Rbl.	235,090 —
41) Zuschuss aus der Börsenvereinskasse zum Unterhalt des Seemannshauses		„	1,143 59
42) Voruntersuchungen zur Anlage der Bahn Riga-Wilna resp. Kowno		„	8,000 —
43) Unvorhergesehenes		„	9,000 —
		Rbl.	253,233 59

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbau-Abgabe.

A. Einnahme.

1) Ertrag der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe .	Rbl.	84,000 —
2) Zuschuss aus den Ueberschüssen früherer Jahre .	„	59,000 —
	Rbl.	143,000 —

B. Ausgabe.

1) Zum Unterhalte der in der Verwaltung des Börsen-Comités stehenden Hafenbauten (Remonten u. Gagen)	Rbl.	13,000 —
2) Zur Deckung des Zukurzschusses der Stromvertiefungskasse	„	130,000 —
	Rbl.	143,000 —

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Kasse.

A. Einnahme.

1) Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	105,000 —
2) Zuschuss aus der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe	„	130,000 —
	Rbl.	235,000 —

B. Ausgabe.

Zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten	Rbl.	235,000 —

V. Theil.

Das Seemannshaus.

A. Einnahme.

1) Zinsen vom Betriebscapital	Rbl.	1,100 —
2) Miethe der Navigationsschule etc.	„	3,150 —
3) Logirgeld	„	400 —
4) Zuschuss aus der Seehospitalkasse	„	1,700 —
5) Vom Capital zu deckender Zukurzschuss . . .	„	3,426 41
6) Zuschuss aus der Börsenvereinskasse	„	1,143 59
	Rbl.	10,920 —

B. Ausgabe.

1) Gagenetat	Rbl.	1,020	—
2) Verpflegung der Pensionaire	„	3,000	—
3) Beheizung und Beleuchtung	„	1,800	—
4) Feuerversicherung	„	250	—
5) Stadtabgaben und Immobiliensteuer	„	350	—
6) Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	3,000	—
7) Abschreibung v. Buchwerth des Seemannshauses 1%	„	1,500	—
	Rbl.	10,920	—

VI. Theil.

Die Seehospitalkasse.

A. Einnahme.

Zinsen vom Capital	Rbl.	2,900	—

B. Ausgabe.

1) Verpflegung kranker Seeleute im Stadtkrankenhause	Rbl.	1,000	—
2) Unterstützung	„	200	—
3) Zuschuss zum Unterhalt des Seemannshauses	„	1,700	—
	Rbl.	2,900	—

VII. Theil.

Die Börsenbankhaus-Kasse.

A. Einnahme.

Miethen	Rbl.	21,000	—

B. Ausgabe.

1) Verzinsung des Baucapitals à 5%	Rbl.	14,500	—
2) Unterhaltungs- und Verwaltungskosten	„	6,500	—
	Rbl.	21,000	—

VIII. Theil.

Die Schwimmdock-Casse.

A. Einnahme.

1) Unverbrauchter Rest des Baukapitals	Rbl.	49,762	25
2) Dockgelder	„	9,000	—
3) Hälfte des Ueberschusses der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports	„	18,795	—
4) Zinsen	„	1,600	—
	Rbl.	79,157	25

B. Ausgabe.

1) Restzahlung an die Howaldtswerke für die Lieferung des Schwimmdocks	Rbl.	9,500	—
2) Gagen, Unterhaltungskosten, Reparaturen . . .	„	12,000	—
3) Zum Bau von Werkstätten und Wohngebäuden	„	20,000	—
4) Zur Tilgung der Anleihe bei der Börsenbank . .	„	37,657	25
	Rbl.	79,157	25

Riga, im Februar 1899.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Ergänzungs-Budget des Rigaer Börsen-Comités
pro 1898.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

Im I. Theil hat eine Ueberschreitung des Budgets pro 1898 nicht stattgefunden, es ist vielmehr durch Mehreinnahmen und Minderausgaben ein Ueberschuss von 53,938 Rbl. 45 Kop. erzielt worden, welcher zur Hälfte auf das Reservekapital der 1/6 % Steuer, zur Hälfte auf die Schwimmdock-Kasse übertragen worden ist.

II. Theil.

Börsenvereinsabgabe, Zinsen und diverse Einnahmen.

Ausgabe.

Budget-Posten.	Benennung der Ausgaben.	An-schlag.	Effective Ausgabe.		Ueber-schreitung.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
9	Handelsstatistische Section	7,500	8,415	44	915	44	
11	Rigaer Börsenblatt	10,500	10,610	93	110	93	
28	Telephon-Abonnement ...	400	404	10	4	10	
35	Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker	4,500	4,875	—	375	—	
38	Armen-Holzgeld.....	1,500	1,793	—	293	—	
42	Voruntersuchungen zur Anlage der Bahn Riga-Wilna resp. Kowno ...	—	7,000	—	7,000	—	Extrabewilligung der Kaufmannschaft v. 15,000 Rbl., wovon i. J. 1898 7000 R. verbraucht sind.
					8,698	47	

Dieser Mehrausgabe von 8,698 Rbl. 47 Kop.
steht gegenüber eine Mehreinnahme von . . 14,197 Rbl. 94 Kop.
und eine Minderausgabe bei den übrigen Budgetposten von 18,538 Rbl. 39 Kop., abzüglich der obigen 8,698 Rbl. 47 Kop. . . . . 9,839 „ 92 „

24,037 Rbl. 86 Kop.

so dass der Zuschuss aus den Zinsen des Reservekapitals der Börsenbank statt 76,640 Rbl. (— 24,037 Rbl. 86 Kop.) = 52,602 Rbl. 14 Kop. beträgt.

Riga, im Februar 1899.

Der Rigaer Börsen-Comité.