TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

RIGAER

Handels-Archiv.

Neunter Jahrgang.

1882.

Heft I.

Riga.

Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 2).

1882.

Inhalt.

	Pag.
Geschäftsbericht des Börsen-Comité pro 1881	1
Rechenschaftsbericht des Börsen-Comité pro 1881	161

Von der Censur erlaubt. Riga, den 4. März 1882.

Rigaer Handels-Archiv.

Neunter Jahrgang.

1882.

Jahresbericht

des

Rigaschen Börsen-Comité über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt entwickelte Thätigkeit pro 1881.

I. Die Handels- und Schiffsabgaben.

1. Reorganisation des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.

Mittelst Schreibens vom 11. December 1880 Nr. 11,332 theilte der Livländische Gouverneur der Stadtverwaltung mit, dass der Minister des Innern, auf Grund des Art. 4 des Einführungsgesetzes vom 26. März 1877, den Uebergang der Competenz zur Beschickung des Comptoirs von der alten auf die neue Stadtverwaltung genehmigt habe. Im Auftrage des Stadtamts wurde hierauf das bisher in Geltung gewesene Reglement, mit Rücksicht auf die seit seinem Erlass erfolgten Aenderungen in der Abgabenerhebung und im Geschäftsgange, sowie auf die vom Börsen-Comité beantragte Etat-Erhöhung, vom Handelsamt revidirt und die Zustimmung des Börsen-Comité zu der projektirten neuen Fassung des Statuts (in 2 Theile, Organisation und Etat, zerfallend) eingeholt. In der Stadtverordnetenversammlung vom 27. November 1881 ist das neue Statut genehmigt worden.

Gleichfalls als reformbedürftig erwies sich das vom derzeitigen General-Gouverneur im Jahre 1868, auf Grund des Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 10. April 1867 bestätigte Regulativ für die Entrichtung der Handels- und Schiffsabgaben im Rigaschen Hafen. Auch hier wurde eine neue Fassung vom Handelsamte mit dem Börsen-Comité vereinbart und dieselbe dann in

der Stadtverordnetenversammlung vom 27. November 1881 genehmigt, um darnach an den Finanzminister zur Bestätigung gebracht zu werden. Einige von der Stadtverordnetenversammlung für wünschenswerth erachtete kleine Aenderungen in beiden Entwürfen, wurden von der Kaufmannschaft in der Generalversammlung vom 18. December 1881 gebilligt.

2. Die Procentsteuern vom Werthe des Ex- und Imports.

a. Ermässigung der pro 1881 statuirten Sätze.

Mittelst Schreibens vom 24. Juli 1881 Nr. 129 beantragte das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben Folgendes:

Laut Schreiben der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft vom 18. Juli sub Nr. 6894, stelle dieselbe das Ansuchen, die Handelsabgabe auf Oleonaphta von 5/8 % vom Werth auf 0,9 Kop. pro Pud zu ermässigen. Nach Berathung in seiner Mitte sowohl, als mit Fachmännern, sei die Verwaltung dieses Comptoirs übereingekommen, dem Wunsche der qu. Direction umsomehr entgegenzukommen, als es sich schon seit einiger Zeit als ein Mangel herausgestellt, dass dieser Artikel, der mit seinen Nebenbranchen im Export nicht unbedeutend gewonnen, nicht pro Pud, sondern vom Werth besteuert ist. Um alle Schwierigkeiten wegen der Qualitätsbestimmungen aus dem Wege zu räumen, erscheine es wünschenswerth, einen Abgabensatz für Petroleum mit allen seinen Erzeugnissen, Rückständen etc. festzustellen und diesen dann als Mittel auf 3/4 Kop. pro Pud zu fixiren.

Mittelst Schreibens vom 3. August 1881 Nr. 269 erklärte der Börsen-Comité sich hiermit einverstanden.

b. Tabellen pro 1882.

Bei Normirung der Abgabensätze pro 1882 haben nur folgende Aenderungen stattgefunden:

1) ist bei Importwaaren ein Abgabensatz für Erdwachs neu aufgenommen und die Sätze für Gusseisen-Fabrikate sind verändert, weil unter Punkt 3 des neuerdings modificirten Zoll-Tarifs § 162 auch ordinaire Fabrikate gerechnet werden;
2) sind bei Exportwaaren ein Abgabensatz für Holzdraht neu, sowie die für Petroleum etc. im August 1880 normirte Abgabe aufgenommen, die Abgabe für Flachs aber derart fixirt worden, dass in Zukunft für Flachs aller Sorten ein gleicher Satz zur Erhebung gelangen soll, und zwar aus denselben Motiven, wie seinerzeit für Hanf aller Sorten ein Abgabensatz normirt worden.

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

3. Die Hafenbauten.

a. Der Magnusholmsche Seedamm.

Zur Sicherung des Seedammes wurden beim kleinen Leuchtthurm 9 Betonblöcke angefertigt und zur Deckung der Steinschüttung benutzt. Die Fugen eines Theiles des Pflasters wurden mit Cementmörtel ausgefüllt und die Schäden der Brustmauer reparirt.

Für die Unterhaltung des Dammes und der Wächterhäuser auf Magnusholm und bei Wetzakke wurden 2,755 Rbl. 89 Kop. verausgabt.

b. Die neue Seemole.

Nachdem im Herbst und Winter 1880/81 die Vorbereitungen zum Molenbau getroffen, Contracte für die Lieferung von Materialien und die Stellung von Arbeitskräften geschlossen waren, wurde der Bau der Mole am 4. Mai begonnen und es kamen im ersten Monat, bei günstiger Witterung mehr als 100 Faden des Faschinendammes zur Ausführung. Mit Hilfe des Dampfers „Comet" gelang es den Transport der Materialien zu beschleunigen und den Fortgang der Faschinenarbeiten so zu unterstützen, dass weitere 100 Faden bis zum Ende des Juni gebaut werden konnten. Die Abpflasterung und Deckung mit grossen Granitsteinen, zu deren Transport ein Schienenweg angelegt wurde, war am Anfang des Juni begonnen worden. Nach dem Sturm am 24. Juni wurde die Witterung ungünstiger, indem Winde aus Norden und Nord-Westen, ein hoher Wasserstand und viel Regen die Bauausführung störten und an stürmischen Tagen ganz unterbrachen. Gegen die Angriffe der Wogen musste das Ende des Dammes fortwährend durch Steinschüttungen gesichert und gedeckt werden und es konnte dasselbe im Laufe des Juli nur um 55 Faden weiter in die See vorgerückt werden. Erst in der Mitte des August wurden die Witterungsverhältnisse besser und es trat bei südlichen Winden eine ruhige Bauzeit ein, sodass die Faschinenarbeiten am 24. August beendet werden konnten, nachdem der Damm eine Länge von 300 Faden erreicht hatte. Vor dem Ende desselben wurde ein provisorischer Kopf aus einer Balkenkiste gebildet, die mit Steinen gefüllt ward. Um den Vertiefungen vor dem Kopfe etwas entgegenzuwirken, wurde der Seeboden auf 50 Faden Länge in der Richtung der Mole mit dünnen Faschinenlagen gedeckt. Bis zum October war die Abpflasterung und Deckung des Dammes beendet.

Durch die heftigen Nord-West- und Nord-Stürme und den hohen Seegang am 6. und 7. November, sowie am 30. und 31. December wurde das Ende des Dammes von der Steindecke entblösst und das

provisorische Pflaster des Dammes auf der Stromseite beschädigt. Soviel die Jahreszeit es erlaubte, erhielt das Pflaster wieder eine Sicherung; eine neue Deckung des Dammendes konnte aber erst von der Eisdecke nach Eintritt des Frostes in Aussicht genommen werden.

Es ist somit gelungen, den Bau des Faschinendammes in einem Jahre zu beendigen, für welchen man eventuell noch ein zweites hatte in Aussicht nehmen müssen. Die dadurch erreichten grossen Vortheile sind wesentlich dem Regiebau zuzuschreiben, der sich bisher als die richtige Ausführungsart bewährt hat, indem er gestattete, die Dispositionen beim Bau mit Benutzung aller günstigen Verhältnisse zu treffen, die Arbeitskräfte gehörig auszunutzen und beim Ankauf der Materialien Ersparnisse zu erzielen, die Mittel für die Verstärkungen und Ergänzungsarbeiten boten, welche beim Kampf mit den Wogen des Meeres fortwährend erforderlich wurden.

c. Remonte-Arbeiten im Stromrevier.

aa. Wiederherstellung des Friedrichsholmschen Dammes.

Der im Frühjahr 1881, in Folge einer Eisstauung, fortgerissene Theil des Dammes zwischen dem Muischen- und Friedrichsholm wurde erneuert und die Durchfahrt bis auf 22 Faden Breite vergrössert.

Die Kosten betrugen 3,284 Rbl. 24 Kop.

bb. Wiederherstellung der Coupirung bei Benkensholm.

Beim Eisgange im April 1881 stauten sich die Schollen auf den Sandbänken zwischen dem Grapenholm und Muischenholm im Hauptarm der Düna und der Strom ergoss sich durch den engen Benkensholmschen Arm, wo die Coupirung dem heftigen Andrange nicht widerstehen konnte; die Ufer wurden auf beiden Seiten abgebrochen und der Faschinendamm zum Theil zerstört. Bei der Erneuerung wurde der Damm nach beiden Ufern verlängert und auf der oberen Seite desselben eine starke Sandanschüttung ausgeführt.

Für die Wiederherstellung wurden gezahlt 12,531 Rbl. 68 Kop.

cc. Remontearbeiten an den Dämmen S. T. U. und V. W., den Buhnen am Damm S. T. U., am Pferde- und Schustersholm, bei Wohlershof und Rinusch, an der Coupirung bei Kronsal und den Uferbefestigungen bei Wohlershof, Unter-Poderaa und Rinusch.

Die Steindecke des Dammes S. T. U. wurde ausgeglichen und die Flechtzäune durch Steinanschüttungen gedeckt. An den übrigen Dämmen wurden kleine Schäden reparirt. Bei Rinusch musste die Buhne Nr. 3 und das obere Ende der Uferbefestigung erneuert werden, da der Strom oberhalb der Buhne grosse Tiefen durch Wirbelströmungen gebildet hatte, in welche die Buhnen und ca. 10 Faden der Uferbefestigung versanken.

Die Kosten für diese Remontearbeiten betrugen 12,689 Rbl. 53 Kop.

dd. Ergänzungsarbeiten bei Rinusch.

Im Frühjahr 1880 hatte der Börsen-Comité die Inspection der Regulirungsarbeiten aufmerksam gemacht, auf den gefährlich steilen Abhang des Ufers bei Rinusch und auf die grossen, sich neben demselben hinziehenden Tiefen. Zum Schutz gegen Unterspülungen und einen Einsturz dieses Ufertheiles wurden vor dem Eisgange im Frühjahr 1881 einige Senkstücke daselbst verlegt.

Die 4 Senkstücke sind veranschlagt auf 4,575 Rbl. 4 Kop.

Ueber die zu leistende Zahlung findet noch eine Correspondenz mit dem Inspector der Düna - Regulirungsarbeiten statt.

ee. Remonte des Baggers „Riga".

Die Reparatur des Dampfbaggers „Riga" und der zu demselben gehörigen Prähme kam im Winter 1880/81 zur Ausführung. Der Bagger wurde aufs Slip und 6 Prähme aufs Land gezogen.

Die Kosten betrugen 6,956 Rbl. 14 Kop.

d. Die neuen Düna-Regulirungsbauten.

Von den für das Jahr 1881 dem Departement der Chaussée- und Wasserverbindungen vorgestellten neuen Regulirungsarbeiten kamen zur Ausführung:

aa. Die Baggerarbeiten.

Der Bagger „Riga" setzte die Vertiefung des im vergangenen Jahre begonnenen Durchstiches durch die Westbank gegenüber dem Schustersholm und Rinusch fort. Während der 122 Tage, an welchen der Bagger im Betrieb stand, wurden an 96 Tagen 8,550 Cubik-Faden Boden, nach den Prähmen gezählt, gefördert,

so dass die Tagesleistung im Durchschnitt 90,1 Cubik-Faden betrug. An 10 Tagen wurde ein Maximum von 120 Cubik-Faden gefördert. Der in den früheren Jahren gezahlte Preis pro Cubik-Faden wurde beibehalten.

Der Bagger „Bolderaa“ baggerte zur Herstellung des Durchstiches 6402 Cubik-Faden und beseitigte den alten Faschinen- und Steindamm. Der Bagger „Düna“ förderte 1482 Cubik-Faden. Im Ganzen sind daher zur Herstellung des über 20 Faden breiten und überall mindestens 14 Fuss tiefen Durchstiches in diesem Jahre 16434 Cubik-Faden Boden gebaggert worden.

Der Börsen-Comité übernahm es ausserdem mit dem Bagger „Gustav“ die Bänke oberhalb der Stadt neben dem Muischenholm durchzubaggern. Wegen des sehr niedrigen Wasserstandes konnte der geförderte Boden nur mit vieler Mühe in Böten und Prähmen fortgeschafft werden und kam dadurch die Leistungsfähigkeit des Baggers nicht zur Geltung. Während der 80 Tage, an welchen der Bagger im Betrieb stand, wurden an 66 Tagen 3359 Cubik-Faden Boden gefördert und ein 15 Faden breiter, 8 Fuss tiefer und 300 Faden langer Durchstich hergestellt.

Für den mit dem „Gustav“ gebaggerten Boden erhielt der Börsen-Comité 14,260 Rbl.; für die mit dem Kronsbagger geleistete Arbeit wurden 16,721 Rbl. 9 Kop. gezahlt.

bb. Die Beendigung des im Jahre 1880 ausgeführten Theiles vom Damme X. wurde durch eine Abpflasterung der Dammkrone mit Granitsteinen und durch eine Deckung der flussseitigen Böschung mit einer Steinschüttung herbeigeführt.

Die Kosten betrugen 9947 Rbl. 44 Kop.

cc. Die Verlängerung des Dammes X. um 90 Faden wurde in derselben Weise, wie im vergangenen Jahre auf einem 5 Faden vor den Fuss der Böschung vortretenden Senkstückfundament und mit einer 15 Fuss breiten Krone bei 20 Fuss Wassertiefe ausgeführt. Die Krone wurde durch Flechtzäune befestigt und mit einer provisorischen Steindecke versehen.

Die 90 Faden der Verlängerung kosteten 59,049 Rbl. 23 Kop.

dd. Das Parallelwerk am Alt-Mühlgraben wurde vom Gross-Ilkeneschholm aus begonnen und in einer Länge von 365 Faden gebaut. Eine 20 Faden breite Durchfahrt dient als Zugang zu der hinter dem Damme liegenden Wasserfläche, die für den Holzhandel benutzt wird. Die Krone des Dammes ist 10,5 Fuss breit angelegt und die stromseitige Böschung durch 5 Faden vor den Fuss des Dammes vortretende Senkstücke gegen eine Unterspülung geschützt worden.

Die Kosten betrugen 55,052 Rbl. 31 Kop.

ee. Um die vom See-Molenbau übrig gebliebenen Faschinen zu verwenden, wurde das Parallelwerk am Alt-Mühlgraben noch um circa 50 Faden verlängert und werden die Kosten dieses Baues im Betrage von 15,262 Rbl. 72 Kop. dem Börsen-Comité im nächsten Jahr ersetzt werden.

ff. Das Parallelwerk zwischen Kengeragge und Grapenholm, welches von der breiten Wasserfläche oberhalb des Krüdener Dammes am rechten Dünaufer einen Theil abtrennt und den Hauptstrom dadurch regelmässig begrenzt, wurde als ein gegen 800 Faden langer Damm projectirt, der sich mit einer kleinen Krümmung von Kengeragge bis zum unteren Ende des Grapenholmes hinziehen und mit dem Grapenholmschen Damme vereinigen sollte. Um das hinter dem Parallelwerk liegende Wassergebiet als Holzhafen benutzen zu können, sollte in der Mitte des Dammes eine Durchfahrt hergestellt werden.

Vor der Ausführung dieses Dammes machte der Hafenbau-Ingenieur Pabst darauf aufmerksam, dass dieses Werk beim Hochwasser einem starken Angriffe ausgesetzt sein werde, da der durch dasselbe bedeutend eingeengte Hauptarm nicht die nöthige Tiefe zur Abführung der Wassermasse habe, und schlug vor, die Unterspülung des in flachem Wasser herzustellenden Baues durch breite, den Grund deckende Senkstücke, den gefährlichen Uebersturz des Wassers und die Strömung hinter dem Damme aber durch mindestens 2 Querdämme zu vermindern.

Bei der Ausführung des Dammes wurde seitens der Inspection nur ein Querdamm als erforderlich erachtet und der untere Anschluss an den Grapenholmschen Damm fortgelassen. Der Querdamm geht von der Mitte des Parallel-

werkes zum Vogelsholm und wird durch die Coupirung des Armes zwischen dem Vogelsholm und Wibertsholm vervollständigt. Oberhalb des Querdammes wurde eine 100 Faden breite Oeffnung im Parallelwerk gelassen, in der Erwartung, dass die Verwaltung des Wasserwerkes bis zum nächsten Frühjahr die zur Wasserzuleitung etwa erforderlichen Arbeiten vornehmen werde, um dann die Beendigung des Dammbaues herbeizuführen.

Da die Wünsche der beim Holzhandel betheiligten Kaufmannschaft dahin ausgesprochen wurden, dass die hinter dem Damme befindliche Wasserfläche durch mehrere Eingänge bequem zugänglich gemacht werde, ein 3 Zugang aber nur bei der Anlage eines zweiten Querdammes rathsam erschien, so wandte sich der Börsen-Comité nochmals an die Inspection mit dem Gesuch zur grösseren Sicherstellung der ausgeführten Regulirungsbauten und im Interesse des Holzhandels den 2. Querdamm und einen 3. Zugang dem Departement zur Ausführung vorzuschlagen, erhielt aber die Antwort, dass ein solcher Bau nur aus den Mitteln der dabei interessirten Kaufleute hergestellt werden könne.

Der Faschinendamm wurde mit einer 14 Fuss breiten Krone ausgeführt und mit einer gewölbten Bruchsteinabdeckung versehen. Der Fuss des Dammes ist bei mehr als 6 Fuss Wassertiefe durch Senkstücke und durch eine Steinschüttung gegen eine Unterspülung gesichert. Zur Begrenzung des Bauplatzes auf dem Strome wurden zu beiden Seiten des Dammes Pfahlreihen eingerammt. Für die Beschaffung von 300 Pfählen, das Rammen und Ausziehen derselben wurden 1606 Rbl. 77 K. verausgabt. Der Querdamm wurde in einer Länge von circa 180 Faden auf seichten Sandbänken in Faschinenpackwerk hergestellt und erhielt eine 10,5 Fuss breite Krone, die mit Steinen abgedeckt wurde. Die Coupirung kam in derselben Weise bei circa 9 Fuss Wassertiefe zur Ausführung. Die obere Seite beider Dämme wird im Winter mit einer starken Sandanschüttung gedeckt werden.

Die Kosten betrugen für das Parallelwerk, für den Querdamm und für die Coupirung 99,348 Rbl. 72 Kop.

gg. Die Bauten bei Bienenhof.

Vor der Ausführung des Parallelwerkes unterhalb Kengeragge wurde vom Börsen-Comité die Aufmerksamkeit der In-

spection darauf gelenkt, dass der Strom beim letzten Eisgange sich in Folge der Eisstopfungen in die Arme am linken Ufer der Düna geworfen habe, wo die Coupirung von Benkensholm und der Friedrichsholmsche Damm Schaden genommen hatten. Bei einem Ausbau des rechten Ufers werde der Strom noch mehr in die Arme am linken Ufer geführt und es scheine deshalb ein gleichzeitiger Ausbau des linken Ufers bei Bienenhof zur Ablenkung der Strömung von dem Nebenarm bei Benkensholm geboten.

Die vom Börsen-Comité der Inspection in Vorschlag gebrachte 2. Coupirung des Nebenarmes wurde nicht für zweckmässig erachtet, die Nothwendigkeit einer Ablenkung der Strömung aber anerkannt und zur Herbeiführung derselben der Bau von 2 Buhnen bei Bienenhof und eines 195 Faden langen Parallelwerks, das sich von dem Kopf der unteren Buhne fast bis zum Lutzausholm hinzieht, angeordnet.

Die untere Buhne und das Parallelwerk erhielten eine 10,5 Fuss breite Krone und wurden in der gewöhnlichen Weise aus Faschinen mit einer Steindecke hergestellt. Die flussseitige Böschung des Parallelwerkes wurde mit einer Steinschüttung gegen Unterspülungen zu sichern gesucht.

Die Kosten für die Buhne und das Parallelwerk beliefen sich auf 25,585 Rbl. 74 Kop.

hh. Die Bepflanzung der Alluvionen wurde beim Damm S. T. U. und am unteren Ende des Muischenholmes ergänzt.

ii. Ausser den gewöhnlichen Peilungen und Messungen wurde eine neue Aufnahme des ganzen Dünalaufes von Dahlen bis zur Mündung gemacht und auf Grund derselben 2 Stromkarten in verschiedenem Massstabe angefertigt.

e. Fortsetzung der Düna-Regulirungs-Arbeiten im Jahre 1882.

Für das Jahr 1882 sind von dem Herrn Inspector der Düna-Regulirungsbauten folgende Arbeiten projectirt worden:

a. Fortsetzung des Dammes von der Insel Grapenholm bis zur Insel Swirsdenholm, mit Oeffnungen zum Durchlass der Böte und Flösse, bestätigter Kostenanschlag . 87,422 Rbl. 86 Kop.

b. Bau eines Buhnensystems am linken Dünaufer von der Mündung des Flüsschens Olekta, bis zur Buhne bei Bienenhof, nach vorläufiger Berechnung . . . . . 14,000 „ — „

c. Fortsetzung des Separationswerks, speciell des 1880/81 gebauten Dammes X. unterhalb Schusterholm, in der Länge von 75 Faden, vorläufig berechnet	70,000	Rbl.	—	Kop.
d. Deckung des 1881 gebauten Theils dieses Dammes bei Schusterholm, bestätigter Kostenanschlag.	8,872	„	34	„
e. Fortsetzung des Parallel-Dammes von der Insel Ilkenesch bei Mühlgraben, vorläufig berechnet	50,000	„	—	„
Darunter der Theil des Dammes, welcher 1881 vom Börsen-Comité auf öconomischem Wege gebaut worden.				
f. Deckung des 1881 gebauten Dammes von Ilkenesch, bestätigter Kostenanschlag	6,405	„	80	„
g. Buhnen und Dämme am linken Dünaufer von Unterpoderaa bis zur Generals-Insel, vorläufig berechnet	55,900	„	—	„
h. Baggerarbeiten zur Vertiefung der Bänke an verschiedenen Stellen der Düna . . .	30,090	„	—	„
Summa	322,691	Rbl.	—	Kop.

Ausser obengenannten Arbeiten sollen mit den Ueberresten und Ersparnissen der Bausumme, die Remonte der Dämme und Ausbesserung der Beschädigungen durch Hochwasser und Eisgang bewerkstelligt werden.

f. Die Ausbaggerung des Bassins hinter dem Andreasdamm wurde in diesem Jahre beendet, indem die Stadt 2218 Kubik-Faden aus dem Bassin entfernen liess. Für diese Baggerarbeiten zahlte der Börsen-Comité 2078 Rbl. 88 Kop. d. h. den Rest der Summe von 14,000 Rbl., welche er im vergangenen Jahre für die Vollendung der ganzen Hafenanlage bewilligt hatte.

g. Der Ausbau des Andreasholmes.

Der Ausbau des Andreasholmes wurde in diesem Jahre damit begonnen, dass ein starkes Bollwerk durch eine verankerte Spundwand hergestellt und letztere mit Baggerboden hinterfüllt wurde. Das Bollwerk zieht sich am oberen Ende und an der Flussseite des Holmes circa 50 Faden vor dem Ufer desselben hin, wurde am unteren Ende durch eine circa 40 Faden lange gerammte Pfahlwand mit dem Andreasholm verbunden und erhielt eine Länge von 500 Faden. Die Arbeiten zur Herstellung des Bollwerkes übernahm der Zimmermeister Hopfe, das

vorzügliche Holz wurde von der Stadt aus ihren Forsten geliefert. Ausser den Bodenquantitäten, die bei der von der Stadt ausgeführten Ausbaggerung des Durchbruches und des Andreasbassins gewonnen wurden, kamen 12,186 Cubik-Faden Boden hinter dem Bollwerk zur Anschüttung, welche von den Baggern des Börsen-Comité geliefert wurden. An den Kosten für das Auskarren dieses letzteren Bodenquantums participirte der Börsen-Comité mit 8841 Rbl. 90 Kop.

4. Der Baggerbetrieb.

a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1881.

In Folge der Eisstauung im Hauptarm der Düna oberhalb der Stadt nahm die Strömung im Frühjahr 1881 einen verstärkten Lauf durch die Arme bei Benkensholm und Hasenholm und spülte grosse Bodenmassen fort, welche sich im Strom längs der Mitauer Vorstadt und Kiepenholm ablagerten. Die Beseitigung der dort im Fahrwasser eingetretenen Versandungen nahm fast zwei Drittel der Arbeitszeit des Baggers „Adolph“ in Anspruch. Die fast in jedem Jahr versandenden Stellen bei der Stadt und im Fahrwaser vor dem Zollplatze mussten vertieft werden, dagegen erforderten die beiden Drogden keine Baggerarbeit. In der Westbank beim Schusterholm und Rinusch wurde der im vergangenen Jahre begonnene Durchstich auf 14 Fuss vertieft und erweitert, so dass er im Herbst für den Verkehr geöffnet werden konnte. Beim Eingange des Neu-Mühlgraben wurde das Fahrwasser zu verbreitern angefangen. Das Seegatt musste zur Herstellung der früheren Breite an der Ostseite vertieft werden; aus demselben wurden 1050 Cubik-Faden Boden entfernt.

Die Gesammtleistung der 3 Bagger beziffert sich auf 27173 Cubik-Faden und ist um ein Geringes grösser, als im vergangenen Jahre.

Die durchschnittliche Tagesleistung war in diesem Jahre etwas niedriger, als im vergangenen, da der Bagger „Bolderaa“ bei der Wegräumung eines alten Steindammes lange Zeit unter schwierigen Verhältnissen arbeitete, und der Bagger „Gustav“ bei der Arbeit oberhalb der Eisenbahnbrücke nicht ausgenutzt werden konnte.

Die Baggerarbeit begann den 21. April und endigte am 29. October. Die Arbeit der einzelnen Bagger vertheilte sich nach Zeit und Ort folgendermassen:

Der Bagger „Adolph“ begann am 21. April während der noch andauernden Hochwasserabströmung seine Arbeit in Mühlgraben, wo er das Fahrwasser längs der Buhne vertiefte, um hinter derselben Ballast-

plätze benutzbar zu machen. Vom 13. Mai bis zum 10. September arbeitete er zur Vertiefung des Fahrwassers längs dem Ufer des Klein-Klüversholms bis zur Eisenbahnbrücke hinauf, ging dann in die Mitte des Stromes gegenüber dem Zollplatz und arbeitete vom 8. bis zum 29. October im Mühlgraben zur Erweiterung des Fahrwassers beim Einfluss der rothen Düna.

Der Bagger „Gustav" arbeitete vom 21. bis zum 29. April im Winterhafen, vom 4. bis zum 6. Mai beim Hafendamm der Bolderaa-Eisenbahn und vom 9. bis zum 15. Mai im Fahrwasser bei der Heringskaje. Vom 16. Mai bis zum 29. Juli wurden Vertiefungs-Arbeiten bei den Löschplätzen der Stadt ausgeführt nnd dann die Sandbänke neben dem Muischenholm durchgebaggert, wo ein 300 Faden langer, 15 Faden breiter und 8 Fuss tiefer Durchstich bis zum 17. October hergestellt wurde.

Der Bagger „Bolderaa" vertiefte vom 4. bis zum 22. Mai mit vielen, durch Wind und Wellenschlag verursachten Unterbrechungen das Seegatt und begann dann die Erweiterung des Durchstiches durch die Westbank beim Schusterholm. Vom 7. bis 29. Juli arbeitete er an der Ostseite des Seegattes und setzte dann die unterbrochene Arbeit im Durchstich fort, die wegen der Ueberreste eines alten Dammes sehr schwierig war. Am 29. October waren im Durchstich überall mindestens 14 Fuss Wassertiefe hergestellt und ward der Bagger in den Winterhafen geführt.

Die Leistung der Bagger des Börsen-Comité ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bagger.	War im Betrieb Tage.	Hat gebaggert.	Hat gefördert Cub.-Faden.	Tagesleistung im Durchschnitt Cub.-Faden.	Tagesleistung in max. Cub.-Faden.
Adolph	192	160 Tage = 18 8 Stunden	11,754	70,5	126 an 1 Tage.
Gustav	174	141 Tage = 1505 Stunden	7,967	56,5	126 an 1 Tage.
Bolderaa	179	142 Tage = 1770 Stunden	7,452	52,4	96 an 2 Tagen.
	Davon in der See:				
	41	27 Tage = 276 Stunden	1,050		
Alle 3 Bagger	545	443 Tage	27,173	179,2	

Es wurden gebaggert mit den Baggern des Börsen-Comité:

Im Seegatt	vom	Bagger	Bolderaa	in	27	Tagen	1,050 Cub.-Faden
„ Winterhafen . .	„	„	Gustav	„	8	„	144 „
„ Bolderaa-Hafen .	„	„	Gustav	„	3	„	54 „
Auf der Westbank beim Schusterholm	„	„	Bolderaa	„	115	„	6,402 „
Im Eingang zum Neu-Mühlgraben . . .	„	„	Adolph	„	37	„	2,526 „
Von Klein-Klüversholm bis zur Eisenbahnbrücke . . .	„	„	Adolph	„	100	„	7,740 „
	„	„	Gustav	„	7	„	444 „
Längs dem Ufer und im Fahrwasser bei der Stadt	„	„	Gustav	„	57	„	3,966 „
	„	„	Adolph	„	23	„	1,488 „
Beim Muischenholm.	„	„	Gustav	„	66	„	3,359 „
							In 443 Tagen 27,173 Cub.-Faden

Für das Auskarren von 17,082 Cub.-Faden Boden erhielt der Unternehmer je nach der Transportweite 1 Rbl. 30 Cop. bis 1 Rbl. 50 Cop. pro Cub.-Faden. Die Hälfte der Kosten für das Auskarren von 12186 Cub.-Faden zur Hinterfüllung des Andreasholmbollwerks im Betrage von 8841 Rbl. 90 Cop. wurde von der Stadt dem Börsen-Comité zurückerstattet. Im Ganzen wurden dem Unternehmer für das Auskarren des gebaggerten Bodens und für den Transport eines Theiles desselben in Böten 25295 Rbl. 40 Cop. ausgezahlt.

Der Baggerbetrieb des Börsen-Comité hat im Jahre 1881 87,073 Rbl. 35 Cop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammensetzt:

Gage, Löhne und Unkosten		Rbl. 21,659	8
Kohlenverbrauch für die Bagger, Dampfer „Sophie“ und „Simson“		„ 17,060	—
Materialien.		„ 1,366	6
Tauwerk		„ 2,349	72
Dampfer „Sophie“:			
Gage, Löhne und Unkosten	Rbl. 2,642 88		
Talg, Oel, Farben etc.	„ 427 58		
Reparaturen.	„ 87 11		
Tauwerk	„ 71 31		
Caplaken	„ 169 84		
		„ 3,398	72

Dampfer „Simson“:					
Gage, Löhne und Unkosten	Rbl.	4,306	69		
Talg, Oel, Farben etc.	„	1,195	99		
Reparaturen	„	840	84		
Tauwerk	„	110	29		
Caplaken	„	302	3		
				Rbl.	6,755 84
Feuerversicherung der Dampfer, Bagger und Prähme.				„	1,710 34
Dampfer „Hermes“ für den Schleppdienst				„	6,144 —
„ „Union“ „ „ „				„	835 —
„ „Comet“ „ „ „				„	600 —
Reparaturen der Bagger und Prähme				„	8,547 59
Poresch für's Auskarren von					
12,504 Cub.-Faden à 1 50 . . .	Rbl.	18,756	—		
4,914 „ à 1 30 . . .	„	6,388	20		
126 „ á 1 20 . . .	„	151	20		
	Rbl.	25,295	40		
nach Abzug des 1/2 Antheils des Bauamts für Arbeiten am Andreasholm	„	8,841	90		
				„	16,453 50
Poresch für Transport von 12,9 Cub.-Faden Steine .				„	193 50
				Rbl.	87,073 35

Ausserdem wurde die Ausbaggerung des Andreasbassins beendet (siehe oben Punct 3 f.). Durch den im Herbst 1880 früh eingetretenen Frost war die Beseitigung der Sandbänke im Eingang des Hafens verhindert worden und liess deshalb die Stadt in diesem Sommer durch den von der Riga-Dünaburger Eisenbahn gemietheten Bagger noch 2218 Cub.-Faden Boden entfernen. An Stelle des ersten vom Stadt-Cassacollegium veranschlagten Bodenquantums von 4,700 Cub.-Faden ist somit seit dem Jahre 1877 fast das Fünffache desselben — 19525 Cub.-Faden — mit den Mitteln des Börsen-Comité aus dem Andreasbassin gebaggert worden.

Mit Zuschlag der Summe von 2,078 Rbl. 88 Cop., welche der Börsen-Comité für diese Baggerarbeit zahlte, haben die Baggerarbeiten im Jahre 1881 89,152 Rbl. 23 Kop. gekostet.

b. Der Hopper-Bagger „Düna“.

Die im October 1880 vom Börsen-Comité mit dem Schichauschen Hopper-Bagger vorgenommenen Proben konnten zu keinem definitiven Urtheil führen. Zur Abstellung der bei diesen Proben constatirten

Mängel, ging der Bagger auf den Slip und fand, nachdem dem Börsen-Comité von Seiten des Lieferanten die Beendigung der Reparaturen angezeigt war, am 26. Mai 1881 abermals eine Probebaggerung, in Gegenwart des Börsen-Comité und hinzugezogener Techniker statt, deren abermals unbefriedigendes Ergebniss aber den Börsen-Comité nöthigte, in einem an den Bevollmächtigten der Schichauschen Fabrik gerichteten Schreiben vom 30. Mai 1881 Nr. 186 die Abnahme des Baggers vorläufig abzulehnen. Der Börsen-Comité erklärte sich aber bereit — ohne Präjudiz für den Contract — den Bagger bis zum 1. October 1881 im Seegatt und im Fahrwasser der Düna, auf Kosten des Börsen-Comité arbeiten zu lassen, d. h. die Stellen, wo gebaggert werden sollte, anzuweisen, für den Betrieb die Mannschaft, die Steinkohlen und das Schmiermaterial zu stellen — nicht aber die Kosten für Reparaturen, Umänderungen, Abnutzungen etc. zu tragen — um die Leistungsfähigkeit des Baggers bei längerem Gebrauche und nach andauernder sorgfältiger Beobachtung feststellen zu können.

Nach Beendigung dieser Probearbeitszeit, also spätestens am 1. October 1881 sollte dann constatirt werden, in wie weit der Bagger den contractlichen Bedingungen entspricht, sodass je nach dem Resultate des Betriebes die Abnahme des Baggers, unter alsdann zu treffender Vereinbarung, oder aber die Zurückweisung bei ungünstigem Ergebnisse erfolgen sollte.

Unterm 29. September 1881 berichtete der Ingenieur Pabst über die während der Arbeitszeit im Laufe des Sommers zu Tage getretenen Mängel.

Der Börsen-Comité hatte aber bereits mittelst Schreibens vom 26. September 1881 sub Nr. 354 den Bagger vollständig refüsirt, da Herr Schichau sich ausser Stande erklärte, denselben zum 1. October mit der contractlich stipulirten Leistungsfähigkeit zu liefern. Der Börsen Comité forderte gleichzeitig die gezahlten Vorschüsse nebst Zinsen zurück und behielt sich eine weitere Schadensersatzforderung vor.

Zu Anfang des October traf hierauf der Commerzienrath Schichau in Riga ein und wandte sich an den Börsen-Comité mit der Bitte, den Hopper-Bagger jetzt noch nicht zu refüsiren, sondern zu gestatten, dass er, Schichau, im Laufe des nächsten Winters diejenigen Veränderungen vornehmen lasse, die erforderlich seien, um die stipulirte Leistungsfähigkeit im vollen Umfange zu erzielen.

In der General-Versammlung vom 30. October 1881 hat die Kaufmannschaft beschlossen, auf das Gesuch des Commerzienraths Schichau einzugehen.

Die Reparaturen und Aenderungen sollen bis zur Eröffnung der Navigation beendigt sein und alsdann, vor der Abnahme des Baggers,

durch eine 4 wöchentliche Probearbeit, die volle Leistungsfähigkeit desselben constatirt werden.

Bei den Probearbeiten wurden aus dem Strombett gegenüber Rinusch 1482 Cubikfaden und aus dem Seegatt 807 Cubikfaden Boden entfernt.

c. Inventarium des Baggerbetriebes.

Die bei der Bolderaa-Maschinenfabrik bestellten 4 neuen eisernen Baggerprähme, von welchen 2 erst im Mai 1882 fertigzustellen waren, wurden bereits in diesem Jahre abgeliefert und dadurch der Bestand an eisernen Prähmen auf 25 gebracht.

d. Die Vertiefung des Durchbruches und des Schwarzenhofschen Grabens.

In Folge der vielen Verkehrsstörungen, welche in den letzten Jahren im Durchbruch und in dem anstossenden Schwarzenhofschen Graben stattgefunden hatten, nahm das Bauamt eine Vertiefung und Verbreiterung des dortigen Fahrwassers, sowie die Herstellung eines Bollwerkes am Badeholm, behufs Verhütung einer Wiederversandung, in Aussicht und es wurden die durch ihren Geschäftsbetrieb bei der Verbesserung des Fahrwassers interessirten Firmen aufgefordert, die Hälfte der auf ca. 10,000 Rbl. veranschlagten Kosten zu tragen. Da diese Firmen aber nur ca. 3,700 aufzubringen vermochten, wandten sie sich am 1. April an den Börsen-Comité mit der Bitte, derselbe wolle sich an dem projectirten Unternehmen betheiligen und durch eine Subvention bis zur Höhe von circa 1,300 Rbl. die Realisirung des Projectes sichern.

Unter Hinweis auf die Stellung, welche der Livl. Herr Gouverneur zum Budget des Börsen-Vereins eingenommen hat, erwiederte der Börsen-Comité, dass er nicht in der Lage sei an den Kosten der projectirten Verbesserung des Fahrwassers zu participiren. Die Vertiefung und Verbreiterung des Durchbruchs wurde hierauf vom Bauamte in die Hand genommen, welches durch den Bagger der Bolderaabahn, den Gradeschen Bagger und den kleinen Handbagger 4,063 Cubikfaden ausheben liess. Die Kosten der Baggerung beliefen sich auf 7,496 Rbl. 23 Cop., von welchen die Stadt 5746 Rbl. 23 Cop. und Private 1,750 Rbl. zahlten. Für das Auskarren wurden 2,075 Rbl. 56 Cop. und für das Bugsiren der Prähme 2,170 Rbl., zusammen 4,245 Rbl. 56 Cop. gezahlt.

5. Winterhafen.

a. Geleise-Anlagen auf dem Fortcometdamm.

Die in dieser Angelegenheit zu erwartende Entscheidung des Bauten-Ministeriums ist bisher noch nicht erfolgt.

b. Frequenz des Winterhafens.

Im Laufe des Jahres 1881 haben 178 Schiffe den Winterhafen benutzt und sind an Hölzern gelagert worden:

ganze Sleepers	122,479	Stück
halbe do.	26,854	„
Balken.	20,495	„
Brussen	4,570	„
Wagenschoss	1,314	„
Ricker	800	„

6. Mühlgrabenhafen.

a. Anlagen.

In den Speicherbauten und Geleise-Anlagen am Mühlgrabenhafen ist im Laufe des Jahres 1881 keine Veränderung eingetreten.

b. Schiffsbewegung im Jahre 1881.

In Neu-Mühlgraben loschten:							Total.	
							Dampfer.	Segler.
Schiffsgattung.	Kohlen.	Schienen.	Gusseisen.	Harz.	Stückgüter u. diverse Waaren.	Ballast.		
Dampfschiffe.	31	4	54	—	10	5	104	
Segelschiffe..	95	4	5	1	50	109	.....	264
In Neu-Mühlgraben ladeten:								
Schiffsgattung.	Flachs.	Holz.	Getreide.	Schienen (alte).	Stückgüter.	Petroleum.		
Dampfschiffe.	17	74	35	1	2	4	134	
Segelschiffe..	2	21	—	—	—	7	.....	30
In Alt-Mühlgraben ladeten Holzwaaren							186	351
Zusammen . .							424	645

c. Stapelplätze.

Das Rigasche Oeconomie-Amt wandte sich am 5. December 1881 Nr. 2629 mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

Durch die Verhandlung des vormaligen Stadtcassacollegiums mit dem Börsen-Comité, der Flusspolizeiinspection und der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft vom J. 1878 sei, behufs Herbeiführung einer gewissen Ordnung bei Benutzung der freien Plätze in Mühlgraben zum Stapeln von Schienen, vereinbart worden, dass die auf dem Plan mit den Nr. 1—6 bezeichneten Plätze zur Aufnahme der aus den Schiffen entlöschten Schienen bestimmt werden; dass die hier niedergelegten Schienen einen Monat von der Entloschung des Schiffes gerechnet frei liegen, nach dieser Zeit aber für die nachbleibenden Schienen ein Platzmiethgeld von 5 Cop. für den Quadratfaden des von dem Schienenstapel eingenommenen Terrains monatlich zur Stadtcasse gezahlt werde.

Dem Oeconomieamt sei die Anzeige gemacht worden, dass diese zum Stapeln von Schienen reservirten städtischen Plätze zu solchem Zwecke nicht mehr benutzt, sondern, dass die mit Schiffen eintreffenden Schienen direct auf das der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft gehörige Terrain in Mühlgraben niedergelegt, auf den Schienenstapelplätzen aber Kohlen und andere Waaren gestapelt werden.

Der Börsen-Comité werde demnach ersucht sich darüber zu äussern, ob, bei also veränderter Sachlage, es nicht thunlich erscheine, die Vereinbarung vom J. 1878 vollständig aufzuheben und das zum Schienenstapeln reservirte städtische Terrain, zur Benutzung als Stapelraum für andere Waaren der Stadt wiederum zur Verfügung freizugeben.

In seinem Antwortschreiben vom 24. Decbr. 1881 Nr. 523 stimmte der Börsen-Comité diesem Vorschlage bei.

7. Der Bolderaahafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1881.

Eingekommen: Anzahl:

Bauart.	Tonnengehalt. R. T.	Mit Gütern.	Mit Ballast.	Leer.	Ohne Angabe.	Zusammen.
Dampfer..	14,841	8	2	18	6	34
Segler ...	26,123	27	28	36	2	93
Summa..	40,964	35	30	54	8	127

Ausgegangen: Anzahl:

Bauart.	Mit Gütern.	Mit Ballast.	Leer.	Summa.
Dampfer..	28	—	6	34
Segler ...	59	1	32	92
Summa..	87	1	38	127

Es verblieb mithin am 1. Januar 1882 ein Segler im Hafen.

In den letzten 7 Jahren ist der Bolderaahafen Schiffen zugänglich gewesen:

1875	vom	6.	April	bis 14.	December.
1876	„	19.	Januar	„ 13.	„
1877	„	4.	April	„ 31.	„
1878	„	1.	Januar	„ 31.	„
1879	„	2.	„	„ 29.	„
1880	„	23.	„	„ 30.	„
1881	„	18.	März	„ 31.	„

8. Seehospital.

Das Seehospital hat im Jahre 1881 im Ganzen 102 Kranken verpflegt. Gestorben sind 7. Die Zahl der Verpflegungstage betrug 1160.

9. Bolderaasches Quarantaine-Lazareth.

Nachdem der Livländische Gouverneur, bei Beprüfung des Budgets des Börsen-Comité pro 1881, den Posten von 500 Rbl. für das Bolderaasche Quarantaine-Lazareth, in welcher Summe auch der Beitrag des Börsen-Comité zur Gagirung des Bolderaaschen Arztes mitinbegriffen war — inhibirt hatte, sah die Kaufmannschaft sich in die Nothwendigkeit versetzt, dieses Lazareth eingehen zu lassen.

Mittelst Schreibens vom 24. April 1881 Nr. 124 wurde die Medicinal-Abtheilung der Livländischen Gouvernements-Verwaltung hiervon in Kenntniss gesetzt, bei dem Ersuchen, dem Bolderaaschen Arzte zu eröffnen, dass das vom Börsen-Comité ihm bisher gezahlte Honorar vom 1. Januar 1882 ab cessiren müsse.

10. Navigationsschule.

a. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comité ist im Cursus 1880/81 von 58 Schülern besucht worden, von denen 11 Steuerleute das Schifferexamen und 12 Matrosen das Steuermannsexamen bestanden. Ein Vor-

bereitungsunterricht hat im Jahre 1881, in Folge des Wechsels in der Person des 1. Navigationslehrers, nicht stattgefunden, soll aber für das Jahr 1882 wieder eingeführt werden.

b. Unterricht und Lehrkräfte.

Die durch den Tod des Navigationslehrers Swen Schulthes entstandene Vacanz wurde durch den Navigationslehrer in Windau W. A. Bruhns besetzt, der am 1. Juli 1881 sein Amt antrat. Ausserdem fungiren an der Navigationsschule: als 2. Lehrer Capitain J. Götz; für das Maschinenwesen der Ingenieur Kohlhase und für Zeichnen der Techniker H. Kurtz.

c. Die Maschinisten- und Heizer-Abtheilung.

Die unter der Leitung des Ingenieur L. Raasche stehende Maschinisten- und Heizer-Abtheilung wurde im Cursus 1880/81 von 83 Schülern besucht. Am Cursus 1881/82 nehmen 52 Schüler theil.

11. Untersuchung der Seeleute auf Farbenblindheit.

Unterm 24. Februar 1881 Nr. 1595 erhielt der Börsen-Comité ein Rescript des Departements des Handels und der Manufacturen folgenden Inhalts:

Zur Vorbeugung von Unglücksfällen mit Schiffen, welche sowol dadurch herbeigeführt werden können, dass die Führung der Schiffe Personen anvertraut wird, die an Farbenblindheit (Daltonismus) leiden, wie auch dadurch, dass auf den Fahrzeugen als Steuerleute solche Personen fungiren, die mit demselben Uebel behaftet sind, hat die Grossbrittanische Regierung dahin Anordnung getroffen, dass alle auf Kauffahrteischiffen fahrenden Seeleute, welche sich im vereinigten Königreiche, zur Erlangung der Würde eines Schiffers oder Steuermannes, zum Examen melden, sich zugleich auch der Prüfung zu unterziehen haben, ob sie am Tage, wie zur Nachtzeit correct die Signalfarben zu unterscheiden vermögen.

Bei der russischen Kriegsflotte ist seit dem Jahre 1878 die Untersuchung hinsichtlich der Sehschärfe, wie überhaupt der Functionen des Seh-Apparates bei den Marinesoldaten eingeführt worden. In den zu diesem Zwecke ausgearbeiteten Regeln, welche dem Tagesbefehl des Verwaltenden des Marineministeriums vom 22. December 1878 sub Nr. 145 beigefügt sind, ist auch auf die Untersuchung hinsichtlich der Farbenunterscheidung hingewiesen worden, unter namentlicher Benennung der zu solcher Untersuchung erforderlichen Gegenstände, desgleichen mit Angabe des Modus der Untersuchung selbst.

Für unsere Handelsfahrzeuge existiren indessen in dieser Beziehung gar keine Regeln.

Indem das Departement des Handels und der Manufacturen ein Exemplar der erwähnten Regeln übersendet, ersucht es den Börsen-Comité diesen Gegenstand einer näheren Beprüfung zu unterziehen und dem Departement seine Meinung mitzutheilen.

Die hierauf vom Börsen-Comité, auf Grundlage eines Gutachtens des Dr. Worms, abgegebene Meinungsäusserung lautet wie folgt:

Zur Erfüllung des Rescripts des Departements des Handels und der Manufacturen vom 24. Februar 1881 Nr. 1595, betreffend die Ausdehnung der für die Kriegsmarine erlassenen Regeln für die Untersuchung auf Farbenblindheit (Daltonismus) auf die Handelsflotte, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité sein Gutachten dahin abzugeben, dass die Untersuchung auch der nicht zur Kriegsmarine gehörenden Seeleute auf Farbenblindheit, wie auch bezüglich ihrer Sehkraft, allerdings für wünschenswerth erachtet werden muss.

Der Börsen-Comité erlaubt sich zu dem Behufe folgende Massnahmen in Vorschlag zu bringen:

1) Jeder zum Seedienst oder zur Aufnahme in eine Navigationsschule sich Meldende muss vor seiner Aufnahme einer Prüfung auf seinen Farbensinn unterworfen werden. Erweist derselbe sich als farbenblind oder zeigt er eine krankhafte Farbenschwäche, so ist er als vollständig untauglich für diesen Dienst, abzuweisen.

   Anmerk. Kleinere Versehen, speciell in Bezug auf Mischfarben bei Leuten aus niederen Ständen und mangelhafter Bildung, sollen nicht eine sofortige Dienstuntauglichkeits-Erklärung nach sich ziehen, sondern eine Nachprüfung nach einem halben Jahre herbeiführen, um ihnen die Möglichkeit zu bieten, ihren vorhandenen, aber unausgebildeten Farbensinn soweit nöthig, zu schärfen.
2) Vor Ertheilung der Würde eines Schiffers oder Steuermanns haben diese Personen sich einer abermaligen Untersuchung zu unterwerfen.
3) Sämmtliche im Dienst befindliche Seeleute sind mindestens alle zwei Jahre zu einem bestimmten Termin, etwa vor Beginn der Navigation, auf ihren Farbensinn zu prüfen.
4) Die Untersuchung hat ein Arzt zu vollziehen.
5) Die Prüfungen müssen bei klarem Wetter, am Tage, in einem hellen geräumigen Locale vorgenommen werden.
6) Als Prüfungsmethode ist die Holmgreensche in Anwendung zu bringen. In fraglichen Fällen ist besonders noch die Daalsche Farbentafel und die Magnussche mit den Farbenkärtchen zu benutzen.

   Anmerk. Als Untersuchungsmaterial bei dem Holmgreenschen Verfahren benutzt man eine grössere Anzahl von circa 5 ctm.

langen, farbigen Stickwolle-Bündeln, bestehend aus mindestens sechs Schattirungen von der hellsten bis zur dunkelsten jeder der Farben: Purpur, Rosa, Roth, Orange, Gelb, Grün (rein), Gelbgrün, Blaugrün, Blau, Violett, Grau und Braun. Bei der Untersuchung werden alle jene Bündel zu einem Haufen zusammengelegt und dem zu Prüfenden in weiterer Entfernung davon ein Wollbündel, ohne dasselbe mit dessen Namen zu bezeichnen, mit der Aufforderung vorgelegt, die dunkleren und helleren Abstufungen derselben Farbe hinzuzufügen. Als Probe benutzt man vorzugsweise zu diesem Zweck das Hellrosa und das hellere Grün. Derjenige, welcher zur ersteren Farbe ausser den Purpurfarben (Rosa) noch Violett und Blau zulegt, ist rothblind, der, welcher ausser Purpur, Grün und Grau oder von diesen Farben hinzuthut ist grünblind. Ein vollständig Farbenblinder vermengt die verschiedensten Farben von der gleichen Lichtstärke der Wollproben.

Der Untersuchende hat es stets zu vermeiden, den zu Prüfenden nach dem Namen einer Farbe zu fragen, sich durch dessen subjective Angaben zu irgend welchen Rückschlüssen auf dessen Farbensinn verleiten zu lassen.

Eine Prüfung der Sehschärfe der Seeleute erscheint von derselben Wichtigkeit wie die auf Farbenblindheit, und würde als Minimum der zu verlangenden Sehschärfe, eine halbe normale (wie sie von der russischen Regierung von den Militairpflichtigen verlangt wird) zu beanspruchen sein. Da das Tragen von Brillen im Seedienst nicht statthaft erscheint, so müsste die Prüfung der Sehschärfe ohne Correction etwa vorhandener Refractionsanomalien (Kurzsichtigkeit, Uebersichtigkeit) vorgenommen werden, da beispielsweise ein Auge, dessen Kurzsichtigkeit deutliches Lesen nur bis auf einen Fuss Entfernung gestattet, mit der passenden Concavbrille übervolle Sehschärfe besitzt.

Für die Prüfung der Sehschärfe der Seeleute wären folgende Bestimmungen in Vorschlag zu bringen:

1) Die Prüfungen der Sehschärfe sind ebenso häufig und unter denselben Bedingungen wie die Untersuchungen auf Farbenblindheit vorzunehmen.
2) Die Sehschärfe jedes einzelnen Auges ist zu prüfen.
3) Die Prüfungs-Distance hat mindestens 6 Meter oder 20 pariser Fuss zu betragen und sind zur Bestimmung der Sehschärfe die Snellenschen Tafeln (deutsche und lateinische Buchstaben und verschiedene Zeichen für Analphabeten) zu benutzen.

Anmerk. In zweifelhaften Untersuchungsfällen in Bezug auf das Sehvermögen und Farbenblindheit ist ein Oculist um Begutachtung anzugehen.

4) Um diensttauglich zu sein, muss wenigstens ein Auge die Hälfte der normalen Sehschärfe besitzen.
5) Eine Prüfung des Farbensinns und der Sehschärfe der Maschinisten und Heizer erscheint nicht erforderlich.

12. Slip-dock.

Das Patent-slip-dock wurde im Laufe des verflossenen Jahres von 42 Schiffen mit 4852 Lasten, darunter 14 Dampfer mit 1062 Pferdekräften benutzt, gegen 43 Schiffe mit 3943 Lasten, darunter 15 Dampfer mit 1106 Pferdekräften in 1880. Die mässige Durchschnittseinnahme dürfte durch eine grössere in diesem Jahre nothwendig gewordene Reparatur des Patent-slips eine Schmälerung erfahren. Die zu vertheilende Dividende wird auf der binnen Kurzem stattfindenden Jahresversammlung festgestellt werden.

13. Bolderaa-Maschinenfabrik.

Die Bolderaa-Maschinenfabrik ist mit Ausnahme einer Lieferung von vier Baggerprähmen an den Börsen-Comité, nur mit Reparatur-Arbeiten beschäftigt gewesen und wird leider keine Gelegenheit haben auf das verflossene Jahr als ein gewinnreiches zurückzuschauen. Die in der vorigen Saison anhaltenden Stürme haben, wenigstens in der Nähe Rigas, den eisernen Schiffen keinen Schaden zugefügt, der die Hilfe der Fabrik in Anspruch genommen hätte. Die Dividende wird, wie oben, in der General-Versammlung festgestellt werden.

14. Seemannscasse.

Die Seemannscasse hat im verflossenen Jahre 79 Personen unterstützt und zu dem Behufe 3265 Rbl. verausgabt. Der Capitalbestand belief sich ultimo December 1881 auf 51,812 Rbl. 17 Kop.

15. Schiffercasse.

Die Schiffercasse unterstützte im Jahre 1881 19 Wittwen mit zusammen 1546 Rbl. Der Capitalbestand belief sich ultimo December 1881 auf 16,827 Rbl. 67 Kop.

16. Seemannsasyl.

Das Capital des Seemannsasyl belief sich ult. December auf 148,499 Rbl. 86 Kop. (In dieser Summe sind inbegriffen, die für den Bauplatz verausgabten 27,232 Rbl.)

Unterm 8. April 1881 stellte die zu den Vorarbeiten für das projectirte Seemannshaus ernannte, aus den Herren C. Deubner,

E. Grade und G. von Sengbusch bestehende Commission dem Börsen-Comité ein Programm für den Bau des Hauses nebst approximativem Kostenanschlag vor. Nach diesem Programm soll das Seemannshaus enthalten:

a. ein Logis für Seeleute, mit Asyl;
b. das Büreau des Volksverheurers nebst Wohnung;
c. die Navigationsschule mit Classen für Capitaine, Steuerleute, Maschinisten und Heizer, sowie eine Lehrer-Wohnung.

a. Logis für Seeleute:

Schlafsäle mit Cabinen von circa 50 □-Fuss, welche durch niedrige Abtheilungswände von einander zu trennen sind. Die Höhe der Schlafsäle hat 2 Faden zu betragen. Im Ganzen sind 80 Cabinen erforderlich.

Lesesaal und Erholungszimmer von ca. 750 □-Fuss, zugleich Arbeitssaal für Navigationsschüler, welche sich im Seemannshause placirt haben.

Speisesaal für 60 Mann, von ca. 600 □-Fuss, dazu entsprechende Küche und Spülküche, Speisevertheilungsraum, zusammen von ca. 600 □-Fuss, Speisekammer ca. 120 □-Fuss, Vorrathskammer ca. 120 □-Fuss, Vorrathskeller circa 400 □-Fuss, Eiskeller und sonstige Wirthschaftsgelasse.

Baderaum für 8 Wannen, ca. 800 □-Fuss.

Privets mit 8 Sitzen und entsprechenden Einrichtungen.

Wohnung des Oeconomen (Vorzimmer, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küche etc.) ca. 1000 □-Fuss.

Wohnräume für einen Koch, 2 Mägde, 2 Diener und 1 Hausknecht, letzterer als verheirathet zu rechnen, mit zusammen ca. 560 □-Fuss.

b. Asyl für 6 alte Seeleute mit 6 Zimmern, von je 170 □-F.

Gemeinschaftliches Gesellschaftszimmer circa 400 Fuss. Dazu entsprechende Anzahl von Privets.

Kegelbahn.

b. Büreau des Volksverheurers soll enthalten:

Comptoir und Warteraum, zusammen ca. 640 □-Fuss.

Wohnung des Volksverheurers, bestehend aus Vorzimmer, Cabinet, Wohnzimmer, 2 Schlafzimmern, Speisezimmer, Küche, Handkammer und Leutezimmer ca. 1550 □-Fuss.

c. Locale für die Navigationsschule:

Classensaal für ca. 75 Steuerleute, abwechselnd mit Heizern, ca. 1800 □-Fuss. Dieser Saal kann zur Unterstützung der Decke Pfeiler erhalten.

Classensaal für ca. 40 Capitaine, abwechselnd mit ebensoviel Maschinisten, 70[illegible] □-Fuss.

Schul-Bibliotheksaal, zugleich für Instrumente, ca. 750 □-Fuss.

Saal für Lehrgegenstände der Maschinenclasse, ca. 1000 □-F.

Saal für arbeitende Maschinen, 800 □-Fuss, je nach Umständen im Souterrain zu placiren, wobei auch Pfeilerstellung zulässig.

Diese den Schulzwecken dienenden Säle sollen in möglichst nahem Zusammenhang mit einander stehen.

Observatorium mit Treppenaufgang, 200 □-Fuss.

Der Treppenaufgang zum Observatorium ist nach Nord zu verlegen.

Privets in 8 Abtheilungen mit nöthiger Einrichtung.

Wohnung des Navigationslehrers, Vorzimmer, Cabinet, Wohn- und zwei Schlafzimmer, Speisezimmer, Küche, Handkammer und Leutezimmer, ca. 2000 □-Fuss.

Zum Erbau des Seemannshauses sollte ein freier Platz in Aussicht genommen werden, auf welchem die nach dem Programm bezeichneten Localitäten in einem Gebäude unterzubringen sind. Dabei ist im Auge zu behalten, dass das Local des Volksverheurers und das dazu gehörige Wartezimmer im Parterre zu placiren sind, und zwar so, dass letzteres Zimmer zugleich als Anmeldebüreau für die Navigationsschule benutzt werden könne. Das Placement des Hausknechts muss mit beiden Haupttheilen in gleich bequemem Connex stehen.

Wenn die Beschaffenheit des Bodens die Anlage eines Souterrains gestatten sollte, so kann derselbe für Küche, Bedienung, Waschküche und zur Aufbewahrung des Brennmaterials und dgl. sowie für den Maschinensaal Verwendung finden.

Im Ganzen sollen die Baulichkeiten nicht mehr als 3 Geschosse erhalten. Für die im Souterrain nicht unterzubringenden Wirthschaftsgelasse ist ein Nebengebäude im Hof zu errichten.

Als Heizungssystem ist die Wasserheizung mit niederem Druck, Regulirung und Ventilation bestimmt und für die betreffende Heiz-Anlage Raum zu reserviren. Für die Wohnungen der Beamten ist für den Fall, dass für dieselben gewöhnliche Ofenheizung beliebt werden sollte, das Nöthige vorzusehen.

Die Architectur soll eine der Bestimmung des Gebäudes würdige sein, und die Facaden im Rohbau ausgeführt werden.

Die Baukosten waren mit Einschluss des zu erwerbenden Grundplatzes auf circa 155,000 Rbl. veranschlagt.

In der General-Versammlung vom 25. September 1881 beschloss die Kaufmannschaft die Acquisition des 1323 □-Faden grossen Minuthschen Grundstückes auf Gross-Klüversholm für den Kaufpreis

von 27,000 Rbl. Demnächst ward beliebt die projectirten 6 Asylstellen für alte Seeleute auf 12 zu erhöhen und den Börsen-Comité zu ermächtigen bis zum 15. October 1881 etwaige weitere Abänderungsvorschläge zum Bauprogramm entgegenzunehmen, alsdann Letzteres definitiv festzustellen und alle weiteren Massnahmen zum Bau des Hauses und zur Eröffnung der Anstalt zu treffen.

Nachdem bis zum festgesetzten Termin keine Abänderungsvorschläge eingegangen waren, beschloss der Börsen-Comité in seiner Sitzung vom 2. Januar 1882:

a. dass, nach den in Hamburg und Bremen gemachten Erfahrungen, für das Rigaer Seemannshaus 40 Logirzimmer genügen würden;
b. dass sowol die Wasserheizung, als auch die Ofenheizung in Betracht zu ziehen wäre, mit detaillirter Calculation der Anlage- und Betriebskosten;
c. dass ferner eine zweckentsprechende Wasserversorgung, sowie Ventilation und Gasleitung ins Auge zu fassen sei, desgleichen
d. die Planirung des Bauplatzes und die Uferbefestigung, und endlich
e. die ganze innere Ausstattung des Gebäudes, die im Commissionsberichte vom 8. April 1881, in unzweifelhaft ungenügender Weise, mit nur 1000 Rbl. veranschlagt worden;
f. schliesslich ward für wünschenswerth erachtet, dass bei Anfertigung des Bauplanes die Eventualität eines Anbaues Berücksichtigung finde.

Bei Mittheilung alles Vorstehenden hat der Börsen-Comité die Seemannshaus-Commission aufgefordert:

1) mit Zuziehung der bisher zu Rathe gezogenen Architecten, das Programm dementsprechend zu modificiren und nachdem solches geschehen,

2) im Namen des Börsen-Comité eine Concurrenz auszuschreiben, und

3) einen Etat nebst Budget für den künftigen Betrieb des Seemannshauses zu entwerfen, um darnach beurtheilen zu können, in wiefern zum Unterhalt der Anstalt bereits ausreichende Mittel vorhanden sind oder solche theilweise noch zu beschaffen wären.

17. Küstenbeleuchtung.

a. der Paternoster-Leuchtthurm.

Die Beleuchtung des Paternoster-Leuchtthurmes mit einem weissen und rothen Blinkfeuer hat im August 1881 begonnen.

Der rothe Sector des Werder-Feuers ist durch einen weissen ersetzt worden.

Bezüglich der weiteren Vervollkommnung der Beleuchtung des Moon-Sundes hat der Börsen-Comité unterm 28. August 1881

sub Nr. 313 dem hydrographischen Departement des Seeministeriums vorgestellt, dass nach Angabe der Capitaine der die Verbindung zwischen Riga und Petersburg unterhaltenden Dampfschiffe, zu einer gefahrlosen Passage durch den Moonsund, nach Herstellung des die südliche Einfahrt sicherstellenden Paternoster-Feuers, es nur noch der Errichtung zweier Feuer auf der Insel Moon zur Bezeichnung des nördlichen Fahrwassers bedürfe, und zwar an der Stelle, wo jetzt die hölzerne weisse Bake steht und in der Richtung der Westspitze weiter im Lande, indem die Verlängerung der diese beiden Puncte verbindenden Linie gegenwärtig bei Tage das nördliche Fahrwasser bezeichnet. Ausserdem wäre dann noch ein Feuer auf der Nord-Ost oder Süd-Ost-Spitze der Insel Harry wünschenswerth. Sollten jedoch nur 2 Feuer zu erlangen sein, so wären die beiden auf der Insel Moon vorzuziehen, da mit Hilfe derselben die Schiffer im Stande sein würden, zwischen dem Erikstein, mit nur 6 Fuss Wasser, und dem Kinnoroschen Riff, woselbst die Passage äusserst eng ist, durchzusteuern. Das Feuer auf Werder wäre unter allen Umständen beizubehalten.

b. der Michaelsthurm.

Im December 1881 ist der Bau des Michael-Leuchtthurms beim Dorfe Pissen, am Popenschen Strande zwischen Lyserort und Domesnäs, von der Direction der Baltischen Leuchtthürme vergeben worden; derselbe soll im Jahre 1883 beendigt werden.

Was nun ferner die Sicherung der Passage zwischen der kurischen Küste und der Insel Oesel anbelangt, so stimmen sämmtliche vom Börsen-Comité befragte Schiffer darin überein, dass ein fester Thurm auf der Südspitze des Swalferorter Riffs vor einem Leuchtschiff auf der Michaelsbank unbedingt den Vorzug verdiene. Die Michaelsbank werde mit Eröffnung des neuen Leuchtfeuers bei Pissen von ein- wie ausgehenden Schiffen mit ziemlicher Sicherheit vermieden werden können, wogegen für die Meidung des gefährlichen Swalferorter Riffs ein zuverlässiger Anhaltspunkt fehle. Der Zerelsche Leuchtthurm sei 14¾ Werst von der Spitze des Riffes entfernt, deren Abstand von der kurischen Küste wiederum nur 17½ Werst betrage. Für die im Herbst, bei nebliger Witterung, kurzen Tagen und vorherrschenden Westwinden, oft tagelang zwischen Domesnäs und Lyserort lavirenden Schiffe sei die Passage beim Swalferortschen Riff, in Anbetracht der Schwierigkeit der Distanzberechnung vom Zerelschen Thurm, äusserst gefährlich und so erkläre es sich denn, dass die den Rigaschen Hafen besuchenden Schiffer seit einer langen Reihe von Jahren dringend um ein Feuer auf dem Swalferorter Riff bitten. Den vollen Nutzen würde aber dieses

Feuer nur dann bringen, wenn ein fester Thurm errichtet wird, da ein Leuchtschiff gerade in der Zeit, wo es am meisten Nutzen schaffen würde, im Hafen liegen müsste. Mit Errichtung eines festen Thurmes auf Swalferort könnte der Zerelsche Thurm in Wegfall kommen.

Diese Aussage der Capitaine hat der Börsen-Comité ebenfalls in seiner oben citirten Vorstellung vom 28. August 1881 Nr. 313 referirt und sich für die Erfüllung der von den Schiffern ausgesprochenen Wünsche verwandt.

c. der Domesnässche Leuchtthurm.

Zufolge einer Mittheilung des Directors der baltischen Leuchtthürme vom 10. December 1881 Nr. 1536 soll im Jahre 1882 zum Bau des Leuchtthurms auf der künstlichen Insel am Ende des Domesnässchen Riffs geschritten werden (an Stelle des gegenwärtigen provisorischen Thurmes.)

d. Backofen-Leuchtthurm.

Der Capitain des Dampfers Ansgar, H. Philipsen hat dem Rigaschen Börsen-Comité angezeigt, dass er in der Nacht vom 6. auf den 7. December um 12 Uhr ein festes Feuer in Sicht bekommen, welches sich als das Feuer vom Backofen herausgestellt habe, das ein Blinkfeuer sein soll.

Der Börsen Comité ersuchte hierauf mittelst Schreibens vom 11. December 1881 Nr. 496 den Herrn Director der baltischen Leuchtthürme, die Sache untersuchen zu lassen und über das Resultat, sowie über die darauf getroffene Anordnung dem Börsen-Comité eine Benachrichtigung zugehen zu lassen.

Unterm 18. December 1881 Nr. 1572 theilte der Contreadmiral Bashenow dem Börsen-Comité mit, dass die erforderliche Untersuchung angeordnet sei.

18. Seezeichen.

Aus ausländischen Zeitungen hatte der Börsen-Comité ersehen, dass das Seezeichen, das auf 6¾ Faden Wasser am nördlichen Ende des Domesnäschen Riffes liegt, umgeändert werden und namentlich eine weisse Stange mit einem nach unten gekehrten Besen, statt der beiden gegeneinander gekehrten früheren Besen erhalten solle.

Der Börsen-Comité wandte sich in solcher Veranlassung unterm 3. April 1881 Nr. 90 an das hydrographische Departement des Seeministeriums mit der Bitte, dahin Anordnung zu treffen, dass über alle Massnahmen zur Sicherheit unserer Schifffahrt der Rigasche Börsen-Comité, zur Weiterverbreitung solcher Nachrichten unter die den Rigaschen Hafen besuchenden Schiffer, in Kenntniss gesetzt werde.

19. Das Rettungswesen zur See.

Der livl. Bezirk der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger besitzt zur Zeit 9 Bootsstationen, nämlich Bullen, Magnusholm, Raggazeem, Salismünde, Kühno, Runoe, Kuiwast, Kollingen und Karral und 3 Winterstationen mit Schlittenböten zu Kuiwast, Wachtna und Orrisaar. Wegen Errichtung einer Winterstation in Pernau mit 2 Schlittenböten finden Verhandlungen statt.

Im Jahre 1881 haben im Bereiche der livl. Rettungsstationen keine Strandungen stattgefunden.

In den Einnahmen hat die livl. Bezirksverwaltung im Jahre 1881 eine empfindliche Einbusse erlitten, indem der livl. Gouverneur den seit dem Bestehen des Rettungswesens von der Rigaschen Kaufmannschaft gezahlten Jahresbeitrag, welcher ursprünglich 1000 Rbl. betrug, im Jahre 1878 aber auf 2000 Rbl. erhöht wurde, zu Anfang des Jahres 1881 inhibirt hat. Die an den livl. Gouverneur gerichtete Bitte, die Fortzahlung dieses Beitrages auf der bisherigen Grundlage zu genehmigen, wurde abschläglich beschieden und wandte sich die Bezirksverwaltung hierauf an die Oberverwaltung mit dem Gesuch um Intervention, worauf die Oberverwaltung antwortete, dass auf ihre Verwendung der Herr Finanzminister versprochen habe, auf diesen Gegenstand seine besondere Aufmerksamkeit zu richten, sobald die Sache an ihn gelangen werde. Wenn die Bezirksverwaltung trotz dieses bedeutenden Ausfalls in den Einnahmen im abgelaufenen Jahre doch in der Lage gewesen ist, die Ausgaben zu bestreiten, ohne die Casse der Oberverwaltung in Anspruch zu nehmen, so ist das nur in Folge dessen möglich gewesen, dass im Jahre 1881 keine Strandungen vorgekommen, also auch keine Belohnungsgelder auszuzahlen gewesen, dass ferner die Uebungsfahrten eingestellt und endlich nach jeder Richtung hin, die äusserste Oeconomie gemacht worden. Die Bezirksverwaltung hofft mit Zuversicht auf eine günstige Entscheidung in dieser Angelegenheit, im entgegengesetzten Falle dürften sich für die Zukunft unseres bisher von den erfreulichsten Erfolgen begünstigt gewesenen Rettungswesens recht trübe Aussichten eröffnen.

20. Meteorologische Stationen und Pegelbeobachtungen.

a. Meteorologische Station in Riga.

Die Beobachtungen sind ohne Unterbrechung drei Mal täglich nach der Instruction des Central-Observatoriums ausgeführt worden.

Zu den Instrumenten, an welchen im vorigen Jahr beobachtet wurde, kam im Sommer dieses Jahres ein Maximum-Thermometer,

welches eine empfindliche Lücke in der Zahl der Beobachtungsgrössen, die Angabe des Maximums der Tagestemperatur, ausfüllen sollte. Leider genügte dieses Instrument nicht den Anforderungen und es mussten somit die Beobachtungen wieder unterbrochen werden. Jeden Morgen wurden die Beobachtungsgrössen von 7 Uhr Morgens und 9 Uhr Abends des vorhergehenden Tages dem Central-Observatorium in St. Petersburg, der Hamburger Seewarte und dem Observatorium in Paris telegraphisch übermittelt. Sämmtliche Beobachtungen werden durch die „Rigasche Zeitung" täglich und in den Annalen des Central-Observatoriums, sowie in dem Correspondenzblatt des Naturforschervereins mit den Mittelwerthen jährlich veröffentlicht.

Der Beobachter war Castellan Alsleben.

b. Meteorologische Station in Dünamünde.

Die Beobachtungen sind drei Mal täglich an denselben Instrumenten, wie im Jahre 1880, nach der Instruction des Central-Observatoriums ohne Unterbrechung ausgeführt und nebst deren Mittelwerthen in monatlichen Tabellen dem Central-Observatorium übersandt worden. Auch hier findet eine jährliche Veröffentlichung durch den Druck statt.

Der Beobachter war Capitain Bode.

c. Pegelstationen in Riga und Dünamünde.

Der von den Beobachtern der meteorologischen Stationen am Pegel um 1 Uhr Mittags abgelesene Wasserstand der Düna wurde in der „Rigaschen Zeitung" veröffentlicht.

d. Sturmwarnungen.

Die Station erhielt 45 Telegramme, die sich auf stürmische Witterung bezogen. Die Ordre, das Sturmwarnungssignal zu hissen, enthielten 21 Telegramme, die sich in folgender Weise auf die einzelnen Monate vertheilen.

Januar	0
Februar	0
März	1
April	0
Mai	1
Juni	1
Juli	3
August	2
September	3
October	2
November	5
December	3

In 12 Fällen traf der Sturm ein, in den übrigen meist nur ein starker Wind.

Die Station stand unter Aufsicht des Lootsencommandeur Schiemann.

e. Beziehungen der meteorologischen Stationen nach aussen.

Ausser 45 Telegrammen erhielt die Station 52 Postsendungen über die täglichen Witterungsverhältnisse in Europa und 15 Schreiben. Sie versandte durch die Post 47 Nummern, hat wiederholt Auskünfte ertheilt und die monatlichen Tabellen zu wissenschaftlichen Zwecken ausgereicht.

f. Veröffentlichung der meteorologischen Beobachtungen.

In Anlass einer Beschwerde darüber, dass die Berichte der vom Rigaschen Börsen - Comité subventionirten hiesigen meteorologischen Station so unregelmässig erscheinen, dass sie für die Praxis ganz ihren Werth verlieren, ersuchte der Börsen-Comité das Directorium des Naturforscher-Vereins am 29. Mai 1881 Nr. 183, eine regelmässige Veröffentlichung der erwähnten Beobachtungen anordnen zu wollen.

Hierauf hat das Directorium dem Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 5. Juni 1881 die Zusicherung ertheilt, dass die regelmässige Veröffentlichung der Beobachtungen in der Rigaschen Zeitung vom Director der meteorologischen Station genau controlirt werden solle.

21. Eisgangsbeobachtungen.

Ueber den Eisgang im Frühjahr 1881 hat die Dünacommission in der Industrie-Zeitung (Jahrg. 1881 Nr. 23) folgenden Bericht erstattet.

Der Herbst des Jahres 1880 brachte bereits am 9. October und besonders heftig am 22. und 23. desselben Monats Schneestürme, die einen Winter einleiteten, der das Meer andauernder und fester mit einer Eisdecke überzog, als solches seit Jahren der Fall gewesen. Aber eigenthümlicher Weise war die Winterkälte hier eine verhältnissmässig viel geringere als in Skandinavien, Deutschland und England. Erst am 5. December konnte bei Riga die Fusspassage über die Düna eröffnet werden, und sogar erst am 2. Januar war die ganze untere Düna vollkommen fest zugefroren. Noch im December war es den Seeschiffen ermöglicht, ein- und auszulaufen, und in den ersten Tagen des Januar ging das Dampfschiff Simson noch in See, um Schiffe einzuholen. Ebenfalls begann im Frühjahre das Eis schon zeitig mürbe zu werden, so dass bei Riga die Passage über dasselbe bereits wochenlang vor dem am 6. April beginnenden Eisgange untersagt werden musste. Ende März brach das Eis der obern Düna; am 2. April war

Eisgang in der Aa bei Mitau, und als endlich am 5. April auch vor Riga das Eis sich bewegte und am folgenden Tage der Eisgang begann, musste dieser normal verlaufen, da von der Mündung aufwärts durch die Eisbrecher die ungehinderte Abströmung gesichert war und von weiter oberhalb nur noch geringe Eismassen herabtrieben. Es war bei der Abströmung des Hochwassers nur zu bedauern, dass dieselbe oberhalb Rigas die Nebenarme auf der linken Seite der Düna dem Hauptstrome vorzog und dass sie im untern Laufe nicht den geraden Weg an Bolderaa hin ins Meer wählte, sondern bei Rinusch mit Macht gegen das rechte Ufer vor der weissen Kirche anprallte.

Zur Aufbrechung des Fahrwassers im Seegatt waren auf Antrag des Lootsen-Commandeurs Schiemann vom Börsen-Comité am 2. April die Dampfer Hermes und Simson in Thätigkeit gesetzt und 46 Fischer angemiethet worden, welche für die vom 2. bis zum 5. April geleistete Arbeit 226 Rbl. 50 Kop. erhielten.

22. Auseisung der Schiffe.

Nachdem die Eisungs-Commission sich am 4. December 1881 constituirt hatte, wurde zunächst die doppelte Bugsir-Taxe statuirt, und hoffte die Commission mit den beiden Dampfern des Börsen-Comité „Simson“ und „Hermes“ sämmtliche bei der Stadt ladende Schiffe nach Bolderaa bringen zu können. Da sich jedoch der Kessel des Dampfers Hermes als zu angegriffen erwies, um eine forcirte Arbeit zu leisten, musste der Hermes ins Winterlager gebracht und an seiner Stelle der Dampfer Solid engagirt werden. Die Eigenthümer gaben denselben jedoch nur unter der Bedingung, dass die Einnahmen mit dem Simson zu gleichen Theilen getheilt würden, worauf die Eisungs-Commission, da andere Dampfer nicht zu erhalten waren, schliesslich eingehen musste.

Im Ganzen wurden 56 Schiffe und Lichter geschleppt und betrug die ganze Einnahme, die zur Vertheilung kam, 3583 Rbl. 80 Kop.

Am 28. December 1881 löste sich die Commission, in Folge inzwischen eingetretener warmer Witterung, die das ganze Revier von Eis befreite, wieder auf.

23. Lootsenwesen.

a. Gagirung des Lootsen-Commandeurs.

Auf Grund des § 31 des am 24. November 1854 Allerhöchst bestätigten Lootsen-Reglements hat der Lootsen-Commandeur seine Gage vom Börsen-Comité aus den zu seiner Verfügung stehenden Summen zu erhalten. Auf derselben Grundlage hat die Pensionirung des Lootsen-

Commandeurs resp. dessen Wittwe stattzufinden. Da der livl. Gouverneur die Bestreitung dieser Ausgaben aus der 1/6 %. Handelsabgabe pro 1881 inhibirt hat, so sind diese Posten pro 1881 auslagsweise aus einer nicht für diesen Zweck bestimmten Quelle entnommen, pro 1882 aber gekündigt worden. Hoffentlich wird die in dieser Angelegenheit zu erwartende Entscheidung Eines dirig. Senats die bisherige Ordnung, wie sie seit 19 Jahren unangefochten bestanden hat, wieder herstellen.

b. Revision der Lootsentaxe.

Mittelst Gesuch vom 30. September 1881 hat das Lootsenamt eine Revision der Lootsentaxe und Erhöhung derselben um 20 % beantragt. Motivirt ist das Gesuch durch die seit der Emanirung des Lootsen-Reglements vom Jahre 1854 eingetretene Entwerthung des Geldes, durch das Ueberhandnehmen der, im Verhältniss zu den Segelschiffen, flach gehenden grossen Dampfer und die neuerdings eingetretene Berechnung des Tiefganges der Schiffe nach engl., statt wie bisher nach holl. Fussen. Das Lootsenamt wünscht, dass die Taxe hinkünftig nicht nach dem Tiefgange der Schiffe, sondern nach deren Tragfähigkeit normirt werde.

Der Börsen-Comité hat dieses Gesuch vorläufig der Delegation für das Lootsenwesen übergeben, deren Aeusserung noch aussteht.

c. Lootsen-Pegel.

In Anlass wiederholter Beschwerden über die Unzuverlässigkeit des vom Lootsenamte bei der Stadt aufgestellten Pegels, wurde der Hafenbau-Ingenieur Pabst vom Börsen-Comité beauftragt, sich über die Beschaffenheit dieses Pegels zu informiren. Herr Pabst berichtete hierauf am 23. September 1881, Nr. 84:

1) Der Pegel zeigt ca. 1/2 Fuss weniger Wassertiefe bei gewöhnlichen Stromverhältnissen an, als der in Bolderaa beobachtete Pegel, an welchem die an die Börse telegraphirten Ablesungen gemacht werden. Nach der Aussage des Lootsen-Commandeurs dient der Pegel bei der Stadt nur dazu, das Steigen oder Fallen des Wassers sichtbar zu machen, nicht aber die Wassertiefe anzugeben.
2) Die Wassertiefen werden auf der flachsten Stelle im Fahrwasser auf den Drogden gemessen und dieser Messung entsprechend ein Pegel in Bolderaa aufgestellt. Unter der Voraussetzung, dass diese flachen Stellen sich nicht verändern und dass das Wasser sich in gleichem Masse in der Bolderaa, wie auf den Drogden hebt und senkt, müsste man stets richtige Wassertiefen der Drogden in der Bolderaa ablesen können. Wenn auch diese

Voraussetzungen nicht immer genau zutreffen, so dürfen dieselben doch nach Ablauf des Hochwassers bei gewöhnlichen Strömungsverhältnissen für die Praxis angenommen werden können.

Die Wassertiefen werden nur zweimal am Tage an die Börse telegraphirt, während sich die Tiefe in wenigen Stunden bedeutend ändern kann. Die an die Börse gegebene Wassertiefen-Angabe kann daher dem Schiffer nicht immer zur Controle der Lootsen-Angabe über die Tiefe dienen. Wenn z. B. am Morgen um 6 Uhr die Wassertiefe auf der Drogde mit 15 Fuss angegeben ist, so kann sie schon um 10 Uhr nur 14 Fuss betragen und der Schiffer kann nicht verlangen, dass sein Schiff mit 15 Fuss beladen vom Lootsen geführt werde, obgleich der officielle Bericht diese Tiefe angiebt.

Um einem Missbrauche des jetzt bei der Stadt stehenden Lootsen-Pegels vorzubeugen und um dem Schiffer, der jetzt nur vom Lootsen erfahren kann, bis zu welcher Tiefe er sein Schiff beladen darf, die Möglichkeit zu geben, diese Wassertiefen-Angaben controliren zu können, proponirt der Ingenieur Pabst:

1) Den Pegel der Lootsen zu verstellen, so dass er bei gewöhnlichen Stromverhältnissen die richtige Tiefe angiebt oder, da man an jedem beliebigen Pegel das Steigen und Fallen des Wassers beobachten kann, einen Pegel aufzustellen, dessen Angaben ganz von den Wassertiefen abweichend sind; z. B. einen Pegel, der mit dem des Naturforscher-Vereins an der Karlsschleuse übereinstimmt.
2) Die Wassertiefen nicht zweimal, sondern viermal am Tage an die Börse telegraphiren zu lassen, was nach der Aussage des Lootsen-Commandeurs keine Schwierigkeiten verursachen wird.
3) Diese Tiefenberichte auch im Eingange zum Lootsen-Hause an einer in die Augen fallenden Stelle zu veröffentlichen, damit der Schiffer, wenn er sich den Lootsen abholt, die richtige Wassertiefe ablesen kann.

Mittelst Schreibens vom 25. September 1881 Nr. 352 beauftragte der Börsen-Comité den Lootsen-Commandeur Schiemann, die Wassertiefe in Zukunft viermal täglich zu rapportiren und in einem an der Aussenseite des Lootsencomptoirs anzubringenden Glaskasten zu notiren.

Demnächst ist die Anordnung getroffen worden, dass der Lootsen-Pegel bei der Stadt fortan stets unter Verschluss des Lootsen-Commandeurs, resp. des Lootsenältermanns stehen soll.

d. Festlaufen der Schiffe im Fahrwasser.

Da es häufig vorkommt, dass Dampfschiffe unter der Führung von Lootsen im Fahrwasser und neben demselben auf den Sandbänken

festgesetzt werden und, um wieder abzukommen, sich ausspülen, und die Schrauben-Dampfer mit der Schraube den Sand tief aufwühlen, wodurch die Tiefe des Fahrwassers unregelmässig und das Festsetzen anderer Schiffe veranlasst wird, so hat der Börsen-Comité — unter Hinweisung darauf, dass eine bessere Kenntniss des Fahrwassers und der in demselben befindlichen Hindernisse, sowie eine grössere Aufmerksamkeit der Lootsen in der Führung der Schiffe und eine richtigere Festsetzung des zulässigen Tiefganges der Schiffe sich dadurch werde erreichen lassen, dass die Schiffsunfälle streng untersucht werden — den Lootsen-Commandeur Schiemann mittelst Schreibens vom 4. September 1881 Nr. 320 beauftragt, über jedes unter der Führung eines Lootsen festgelaufene Schiff Bericht zu erstatten, mit Angabe

des Tiefganges des Schiffes,
des Namens des Lootsen,
der Ursache des Festlaufens,
des Ortes des Festlaufens,
der Art des Abbringens und
der durch das Festlaufen etwa eingetretenen Veränderung des Flussbettes.

Seit dem September 1881 erhält nun der Börsen-Comité über jedes festgelaufene Schiff vom Lootsen-Commandeur einen ausführlichen Bericht.

e. Strandung des Schooners „Hans".

In Sachen, betreffend die Strandung des Schooners Hans (Handelsarchiv Jahrg. 1881, pag. 55) hat das Rigasche Landvogteigericht mittelst Urtheils vom 24. Februar 1881 Nr. 44 dahin erkannt, dass weder dem am 7. October 1880 die Seewache commandirenden Oberlootsen Otto Harmsen, noch einem der anderen in Betracht kommenden Lootsen eine Pflichtversäumniss zur Last gelegt werden kann.

24. Dispache-Comptoir.

Die seit einer langen Reihe von Jahren stattgehabte Subventionirung des Dispache-Comptoirs ist bei Beprüfung des Budgets des Börsen-Comité pro 1881 vom livl. Gouverneur beanstandet und in Folge dessen vom Börsen-Comité eingestellt worden. Die Wiederaufnahme dieser Subvention wird von dem Ausfall der zu erwartenden Entscheidung Eines dirig. Senats abhängen.

25. Fluss- und Ufer-Polizei.

a. Reorganisation der Flusspolizei.

In dem Stande der Verhandlungen bezüglich der Reorganisation der Flusspolizei hat sich im Jahre 1881 nichts verändert. (Handelsarchiv, Jahrg. 1881, pag. 55.)

b. Schifferregeln.

Unterm 11. Juni 1881 Nr. 2665 erhielt der Börsen-Comité ein Schreiben des livl. Gouverneurs folgenden Inhalts:

Im Jahre 1875 sei vom Rigaschen Rathe ein Project der Verhaltungsregeln für in- und ausländische Schiffer, welche den Hafen von Riga besuchen, nach vorhergegangener Relation mit dem Rigaschen Börsen-Comité entworfen worden.

Bevor indessen die Bestätigung dieser Regeln erwirkt werden könne, hätten sich durch die Einführung der neuen Städte-Ordnung in Riga die Verhältnisse derart geändert, dass eine Durchsicht der qu. Regeln unumgänglich erforderlich erschien. Die unter dem Präsidium des livl. Vice-Gouverneurs bestehende Commission in Sachen einer etwaigen Reorganisation der Fluss- und Stadtpolizei in Riga habe auf Antrag des Gouverneurs auch die mehrfach genannten Regeln einer Prüfung unterzogen und ein Gutachten vorgestellt. Bevor er nunmehr die Regeln dem Ministerium zur Bestätigung vorlege, ersuche der Gouverneur den Börsen-Comité, sich darüber zu äussern, ob seinerseits keine Bedenken der von der Commission vorgeschlagenen Emendation derselben entgegenstehen und ob nicht etwa andere Veränderungen der Regeln vom Jahre 1875 wünschenswerth wären.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf mittelst Schreibens vom 2. October 1881 Nr. 363, dass ausser den, der unter dem Vorsitze des Herrn Vicegouverneurs niedergesetzten Commission, durch den Secretair des Börsen-Comité, mitgetheilten Emendationsvorschlägen zum Project der Schifferregeln, der Börsen-Comité keine weiteren Aenderungen oder Ergänzungen zu proponiren habe.

c. Verbreiterung der Düna-Flossbrücken-Klappe.

Der Lootsencommandeur wandte sich am 19. Januar 1881 an den Börsen-Comité mit folgendem Antrage:

Da alljährlich während des Winters an der Flossbrücke Reparaturen vorgenommen werden, so ersuche er den Börsen-Comité, die Aufmerksamkeit des Stadtamts auf die städtische Brückenklappe zu lenken, die zum Durchlassen der Schiffe zur Flachskaje, wie auch zu den Hanfambaren benutzt wird. Die Klappe habe gegenwärtig nur eine Durchlassweite von 43 Fuss, die den früheren Anforderungen wohl genügte, nicht aber den jetzigen, weil in der Neuzeit häufig Dampfer von über 200 Fuss Länge und 30 bis 34 Fuss Breite durchgelassen werden müssen. — Kurze, schmale und flache Schiffe können, wenn auch der Strom noch ziemlich stark ist, gefahrlos durchgelassen werden, dieses sei nicht der Fall bei den langen breiten Dampfern und grossen Segel-

schiffen, die häufig nur einige Zoll Wasser unter dem Kiel haben und in Folge dessen äusserst schwer manövriren, zumal nach der Stromregulirung oberhalb, der Strom nicht mehr die Brücke im rechten Winkel wie vordem trifft. Es erscheine demnach geboten, dass die Klappe möglichst erweitert werde (womöglich 55 bis 60 Fuss); dann könnten auch die grossen Schiffe bei einer solchen Durchlassweite gefahrloser als bisher durchgelassen werden. Sollte das Unglück sich ereignen, dass ein Dampfer quer vor die Brücke treibt, so ist nichts da, was die Brücke halten kann, und die treibende Brücke mit den Schiffen könnte dann einen sehr grossen Schaden verursachen.

Der Börsen-Comité befürwortete diesen Antrag beim Stadtamte mittelst Schreibens vom 24. Januar 1881 Nr. 610, worauf Letzteres unterm 18. Februar 1881 Nr. 521 erwiderte, dass zwar für das Jahr 1881 von dem beantragten Bau, wegen Mangels disponibler Mittel noch abgesehen, dagegen aber das Bauamt, welches das Project im Allgemeinen befürwortet habe, beauftragt worden, bei Aufmachung des Budgets für 1882 das Project nochmals in Erwägung zu ziehen und eventuell die Kosten in den Voranschlag aufzunehmen.

d. Diebstähle am Dünaufer.

Im Anlass vielfacher Klagen über die zahlreichen Diebstähle, die am Dünaufer und bei den Hanfambaren in Folge gänzlichen Mangels einer polizeilichen Bewachung jener Gegenden stattfinden und dem Handel namhafte Verluste bereiten, ersuchte der Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 12. Juni 1881 Nr. 203 den Rigaschen Herrn Polizeimeister für eine ausreichende Bewachung des Ufers bei der Stadt, sowie des Ambaren-Quartals Sorge zu tragen und von den zu solchem Behufe getroffenen Anordnungen den Börsen-Comité benachrichtigen zu wollen.

Eine solche Benachrichtigung ist bis hierzu nicht erfolgt.

26. Ladekrähne.

Der Andreaskrahn auf dem Zollquai ist seit 3 Jahren dem Zollartell zur alleinigen Benutzung übergeben und wurde während der letzten Navigationszeit fortwährend zum Heben von Lasten verwandt.

Der Krahn in Mühlgraben kam nur einige Mal zur Anwendung und es ist die mit der Zeit schwieriger werdende Handhabung desselben diesem seltenen Gebrauche zuzuschreiben, da sich Staub und Sand in den Maschinentheilen festsetzen und die Widerstände vergrössern.

27. Die obere Düna und das Beresinasystem.

In einer Eingabe vom 7. März 1881 und einem gleichzeitigen Telegramme hatten sich einige Holzhändler aus dem Innern des Reichs über den langsamen Fortgang der zur Remonte des Beresinasystems angeordneten Arbeiten beschwert.

Der Börsen-Comité ersuchte hierauf unterm 13. März 1881 Nr. 34 das Departement der Chaussée- und Wasserverbindungen, falls die Behauptungen der Beschwerdeführer sich bestätigen sollten, der Verwaltung des VII. Bezirks der Wegecommunicationen Vorschrift ertheilen zu wollen, für die Beschleunigung der qu. Arbeiten Sorge zu tragen.

Mittelst Telegramms vom 31. März 1881 bat der Börsen-Comité das Departement rechtzeitig die erforderlichen Dispositionen zu treffen, dass die Holzflössung, nicht durch die im Rückstande befindlichen Essaschen und Bereschtaschen Dammbauten aufgehalten werde.

Die Verwaltung des VII. Bezirks der Wegecommunication benachrichtigte hierauf den Börsen Comité mittelst Schreibens vom 1. April 1881 Nr. 2146, dass die diesjährige Holzflössung auf dem Beresina-Canalsystem vollkommen sicher gestellt sei; die Schleuse auf dem Werebkanal und der Tschaschniksche Damm würden zum Beginn der Flössung beendet sein; in dem in der Nähe des Bereschta-Dammes belegenen Verbindungskanale sei ein Querdamm errichtet worden, welcher den Horizont des Bereschta-Sees und des Bereschtaflusses schon seit dem 24. März auf dem gehörigen Niveau erhalte. Der Verbindungskanal in der Nähe des I. Essaschen Dammes, in welchem ein Wasserfall hergestellt sei, werde aber besonders zur Sicherstellung der Holzflössung errichtet, indem derselbe den Andrang des Frühjahrshochwassers abschwächen und dadurch die bestehenden Bauten gegen Zerstörung schützen soll. Der Horizont des Essaflusses werde durch Einengung des Wasserfalles vermittelst Schleusenschützen auf dem erforderlichen Niveau erhalten werden.

Unterm 16. November 1881 wandten sich mehrere Holzhändler an den Börsen-Comité mit folgendem Gesuche:

Die Reparaturen an den Schleusen des Beresinakanals, die an sich als wünschenswerth erachtet werden müssen, vorausgesetzt dass dieselben auf einen geeigneten, die Holzflössung nicht behindernden Zeitpunkt verlegt werden, hätten bereits seit Jahren Befürchtungen der Holzhändler wachgerufen, seien aber in diesem Jahre zu einer ernsten Calamität des Holzhandels aus den Mohilewschen und Minskschen Gouvernements geworden. Es dürfte dem Börsen-Comité bekannt sein, dass die die Schleusen passirenden Holzflösser durch die Reparaturen an denselben

zum Theil wesentlich verspätet in Riga eingetroffen, zum Theil beim Transport auf der Düna eingefroren seien und dass ferner eine grosse Anzahl Flösser die Schleusen überhaupt nicht passirt, sondern bis zum nächsten Frühjahr liegen geblieben und dadurch für die Betheiligten harte Verluste entstanden seien. Da nun die Reparaturen der Schleusen nicht beendigt worden und dieselben im nächsten Jahre fortgesetzt werden sollen, so liege die Befürchtung nahe, dass die Holzflössung ähnliche Hindernisse wie in diesem Jahre zu bekämpfen haben werde, wenn nicht an competenter Stelle eine Abhilfe angestrebt werde. Der Börsen-Comité werde demnach gebeten, bei dem Ministerium der Wegecommunicationen, unter Darlegung der diesjährigen Vorgänge bei den Schleusen des Beresinakanals, sich dafür verwenden zu wollen, dass die Reparaturen bereits im Laufe des Winters zur Ausführung gelangen und dadurch eine unbehinderte Holzflössung im nächsten Sommer herbeigeführt werde.

Der Börsen-Comité veranstaltete hierauf am 20. November 1881 eine Vernehmung der zur Zeit in Riga anwesenden Holzhändler aus dem Innern um positivere Anhaltspunkte zu einer weiteren Action zu gewinnen und beschloss alsdann den Hafenbau-Ingenieur Pabst abzudelegiren, damit derselbe sich über den Zustand des Kanalsystems informire, unter der Bedingung jedoch, dass derselbe von einem oder mehreren Holzhändlern begleitet werde, die an Ort und Stelle die Stichhaltigkeit ihrer Beschwerde nachzuweisen vermögen.

Da sich aber kein Holzhändler dazu bereitfinden liess, unterblieb die Mission des Ingenieurs Pabst.

28. Flussschifffahrtsstatistik.

Der Chef der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Wegecommunicationen, General Borkowsky, hatte mittelst Schreibens vom 21. August 1881 nebst Beilagen I—IV den Rigaschen Börsen-Comité um verschiedene Auskünfte bezüglich der zur Beseitigung der Mängel in der Statistik der Flussschifffahrt zu ergreifenden Massnahmen ersucht.

In einer Vorstellung an die genannte statistische Abtheilung vom 23. November 1881 sub Nr. 455 äusserte sich der Börsen-Comité folgendermaassen:

Die Antworten zu den Bogen II, III und IV sind, soweit Material dazu zu Gebote stand, in diese Bogen eingetragen worden. Dagegen gestattet der Fragebogen I keine tabellarische Ausfüllung, sondern können die entsprechenden Antworten nur im Zusammenhange gegeben werden.

In dieser Beziehung hat nun der Rigasche Börsen-Comité zunächst zu bemerken, dass aus dem Schreiben des General Borkowsky an den Börsen-Comité hervorgeht, dass die Absicht des Ministeriums auf Beseitigung der Mängel gerichtet ist, die mit der Statistik der Russischen Flussschifffahrt im Allgemeinen und speciell derjenigen auf der Düna verbunden sind. Aus den vorgelegten Fragen aber muss geschlossen werden, dass in Verbindung damit nicht nur eine Aenderung in dem Erhebungsmodus resp. den Erhebungsstellen der Schiffsabgabe ins Auge gefasst worden, sondern auch, gewissermaassen unabhängig von der statistischen Frage, daran gedacht wird, die Steuererhebung Organen zu übertragen, die, an einem der Hauptzwecke, dem die Abgabe zu dienen hat, — Mittel nämlich für Instandhaltung des Stromes zu sammeln, — direct und lebhaft interessirt sind.

Die zu beseitigenden Mängel der Flussschifffahrtsstatistik entspringen wie allgemein angenommen wird, aus der Unzuverlässigkeit der nach Stückzahl, Maass und Gewicht seitens der Eigenthümer oder deren Vertreter gemachten, von den Chefs der Stationen entgegengenommenen Angaben der Bootladungen und Flösse, wie auch aus einer in Gebrauch gekommenen Werthbestimmung der Waaren, die den factischen Preisen derselben nicht im Entferntesten mehr entspricht.

Was nun die Frage betrifft, in welcher Weise zu einer präciseren Declaration und Werthbestimmung zu gelangen wäre, so ist diese Frage auf die in den Fragepunkten des General Borkowsky liegende Alternative hin, ob nämlich an dem Bestehenden, d. h. dem Ort und Modus der Steuererhebung, wie auch an den mit ihr beauftragten Organen eine Wandlung vorzunehmen wäre oder nicht, zu prüfen.

Soll es bei den alten Erhebungsstationen, d. h. dabei bleiben, dass Declaration und Steuerzahlung auf der Reise der Fahrzeuge, also unterwegs gemacht werden, so ist, im Falle Aenderungen im Erhebungsmodus beliebt werden sollten, vor allen Dingen darauf Rücksicht zu nehmen, dass nicht etwa, im Interesse einer genauern Statistik und reichlichern Steuereinnahme, durch umständliche und zeitraubende Proceduren der statistisch zu registrirende und zu besteuernde Verkehr erschwert, belästigt und dadurch ungünstig beeinflusst werde. Wie das Geschäftsverfahren heute besteht, ist in Bezug auf bequeme Handhabung desselben zu keiner Klage Veranlassung gegeben. Dass aber der Beamte, wie er in jeder Nakladnaja attestirt, sämmtliche Ladungen und Flösse zu controlliren und nach Stückzahl, Maass und Gewicht zu verificiren hat, ist ganz undurchführbar, wenn nicht der ganze Verkehr ins Stocken gerathen soll. Um nun dem Uebelstande incorrecter Declarationen möglichst abzuhelfen und beide Interessen, eine der Wahrheit möglichst

nahe kommende Angabe mit unveränderter Bequemlichkeit des Geschäftsganges zu verbinden, ist die Einführung von Einheiten des Steuerobjects zu empfehlen, welche einerseits dem Steuereinnehmer in raschem Ueberblicke die Controle möglich machen, ihm ferner nicht unmögliche Leistungen zumuthen, die zur Beanspruchung von Gegenleistungen seitens des Publicums verleiten, und andererseits dem Steuerzahler jedes Interesse nehmen, wahrheitswidrig niedrige Angaben zu machen. Einheiten, die diesem Ziele am nächsten kommen dürften, wären „die Bootsladung und das Floss", einerlei was und wieviel ihr Inhalt sei. Weil in diesem Falle auf die zu zahlende Steuer die Grösse und der Werth der Ladung oder des Flosses keinen Einfluss üben würde, darf vorausgesetzt werden, dass statistisch werthvolle, weil richtige Angaben zu erwarten wären. Die Abgabe von diesen Einheiten wäre als Durchschnittssteuer der Art auszurechnen, dass man aus den über den bisherigen Verkehr gesammelten Erfahrungen hinsichts des Verhältnisses zwischen kleinern und grössern Fahrzeugen, hoch- und geringwerthigen Ladungen resp. Flössen, auf Grund der Rigaer Marktpreise das Mittel entnähme. So sehr die Vortheile dieses Modus in die Augen fallen, so dürfte gegen ihn der Einwand der Ungerechtigkeit nicht ohne Grund sein; denn, wenngleich dem entgegengehalten werden könnte, dass von dem Zwecke der Steuer, der Beaufsichtigung und Instandhaltung des Stromes, jedes Fahrzeug resp. Floss, was auch sein Werth sei, gleich grossen oder geringen Vortheil ziehe, so ist doch wie bei jeder, grossen oder kleinen, Besteuerung, so auch hier die Steuerfähigkeit des Objects nicht ausser Acht zu lassen. Es wäre daher das Auskunftsmittel zu empfehlen, mit Beibehaltung obiger Einheiten, gewisse Hauptkategorien zu bilden, wie z. B.

Flachs, Hanf
Getreide, Saat
Baumaterialien
Brussen
runde Balken
Sleepers
Brennholz
Eichenholz
Ricker

und ihrem Durchschnittswerthe entsprechend die Steuer verschieden zu normiren, jedoch dergestalt, dass im Grossen und Ganzen keine höhere Belastung des Handels, als sie bisher stattgehabt, eintrete. Auch bei dieser Erhebungsart würde die Controle, wenn auch weniger leicht, doch noch möglich und demgemäss richtige Angaben, wenn auch nicht so zuversichtlich wie bei ersterem Modus, zu erwarten sein.

Zieht man im Gegensatze zu der Beibehaltung des bestehenden Systems die Eventualität in Betracht, dass die Abgabe immer erst am Endpunkte der Reise erhoben, die Haupterhebungsstelle also in Riga sein würde, so hätte dies den grossen Vortheil, dass die Beamten, in nächster Verbindung mit dem für den Werth der Waaren bestimmenden Handelsplatze, im Stande wären, nach den jeweiligen Marktpreisen die Steuer alljährlich vor Beginn der Schifffahrt zu reguliren. Auch dürfte die Einrichtung dieser Station kaum auf grosse practische Schwierigkeiten stossen, die Controle der ankommenden Fahrzeuge und Flösse vielleicht erfolgreicher als anderwärts herzustellen sein, wenn das mit den Strom beim Eintritt im Stadtgebiet beherrschenden Mitteln wol ausgerüstete Ankerneekenamt zu diesem Zwecke in Dienst genommen würde. Auch hier wäre behufs Vereinfachung des Geschäfts, leichterer Controle und Sicherung correcter Angaben die oben vorgeschlagene Zerlegung in wenige leicht zu übersehende Steuerobjects-Einheiten jedem complicirteren Erhebungsmodus vorzuziehen. Der Umstand, dass bei dem System der Endstationen der Theil des Verkehrs, der zwischen denselben sein Ziel erreicht, nicht zu der Abgabe herangezogen, nicht in die statistischen Aufnahmen eingeschlossen werden würde, kann bei der im Verhältniss zum Ganzen verschwindenden Bedeutung dieses Theiles nicht gegen diesen Modus sprechen.

Wenn aber unter den Fragepuncten des General Borkowsky auch diejenige gestellt worden ist, wer in Zukunft mit der Steuererhebung zu beauftragen, ob also mit den dazu bestellten Organen ein Wechsel vorzunehmen sei, und mündlich von ihm angefragt worden ist, ob etwa der Börsen-Comité geneigt sein würde, sich dieser Aufgabe zu unterziehen, so erlaubt sich der Börsen-Comité hierauf zu erwidern, dass er im Interesse der Sache wol bereit wäre die Erhebung der Steuer und die Zusammenstellung der statistischen Daten für den Flussschifffahrtsverkehr in die Hand zu nehmen, wenn — noch Analogie der ihm für Rechnung der Krone zur Ausführung übergebenen Regulirungsbauten der unteren Düna — ihm auch die zur Correction der oberen Düna erforderlichen Bauten und die Verwendung der Flussschifffahrtssteuer für diesen Zweck anvertraut werden würde.

Die Erhebung würde in der Weise stattzufinden haben, dass das hierselbst bestehende Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben mit derselben betraut wird. Alljährlich vor Beginn der Schifffahrt wird, analog der Besteuerung des Ex- und Imports, auch der Tarif der Flussschifffahrtssteuer von ihm entworfen und vom Börsen-Comité bestätigt. Das Comptoir sammelt die von der Haltestelle eingehenden Steuersummen, und stellt aus den in Verbindung

damit eingelieferten Declarationen die statistischen Nachrichten zusammen, liefert jene, nach Abzug der Erhebungskosten, an den Börsen-Comité, diese an das betreffende statistische Bureau ab. Die Haltestelle ist anf der Ankerneekenstation einzurichten (Kengeragge), wo Delegirte des Comptoirs als Steuereinnehmer fungiren. Die Ankerneeken haben den Strom zu bewachen und dafür zu sorgen, dass die Eigner oder Führer der Fahrzeuge und Flösse in der Station ihre Angabe machen und die Steuer entrichten. Die mit diesem Dienste betrauten Beamten resp. Delegirten des Comptoirs sind ebenso wie die Vorsteher des Ankerneekenamts in Eid und Pflicht zu nehmen. Die Gehalte, resp. Gehaltszulagen, Honorare und Unkosten sind in einen Etat zu bringen und demgemäss aus den Steuereinnahmen zu bestreiten.

Der Börsen-Comité endlich hätte die Flusscorrectionsarbeiten nach vom Ministerium der Wegecommunication geprüften und bestätigten Plänen und Kostenanschlägen, unter der Oberleitung eines vom Ministerium zu delegirenden Inspectors, auszuführen, über Einnahme und Ausgabe der Flussschifffahrtssteuer aber dem Ministerium alljährlich detaillirte Rechenschaft abzulegen.

Schliesslich glaubt der Börsen-Comité nochmals besonders betonen zu müssen, dass von einer Erhöhung der Flussschifffahrtssteuer unbedingt abstrahirt werden muss, mithin die Reorganisation des Erhebungsmodus nach dieser Richtung hin, sich absolut darauf zu beschränken haben wird, einen dem verschiedenen Werthe der Waaren entsprechenden rationellen Tarif aufzustellen, denselben aber dergestalt zu normiren, dass die bisherige Gesammt-Einnahme erreicht, aber nicht überschritten werde.

III. Telegraphenwesen.

29. Der Riga-Bolderaaer Telegraph.

a. Wirksamkeit im Jahre 1881.

Es wurden telegraphirt:

I. Unbezahlte Depeschen:

1) Eingekommene Schiffe	2359	
2) Ausgegangene do.	2354	
		4713
3) diverse Rapporte und Depeschen für Rechnung des Börsen-Comitè		2082
Summa der unbezahlten Depeschen		6795

II. Bezahlte Depeschen 3707

Gesammtsumme . . 10502

Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1880 und 1881 so ergiebt sich:

	Depeschen:		
	unbezahlte.	bezahlte.	Gesammtsumme.
1880	7884	2614	10498
1881	6795	3707	10502
	minus 1089	plus 1113	plus 104

b. Erneuerung der Apparate.

In einer Eingabe vom 28. September 1881 hat Herr Ed. Bredenschey die Anschaffung neuer Apparate für die Stationen Riga und Bolderaa beantragt und ist hierauf vom Börsen-Comité der Delegation für den Riga-Bolderaaschen Telegraphen der Auftrag ertheilt worden, das Erforderliche wahrzunehmen.

30. Die Rigaer Telegraphen-Agentur.

Der Zuschuss des Börsen-Comité zum Unterhalt der Rigaschen Telegraphen-Agentur pro 1881 betrug 1143 Rbl. 68 Kop., welche Summe die Gage des Herrn H. Langewitz mit 1000 R. und den Zukurzschuss des Büreaus mit 143 Rbl. 68 Kop. in sich begreift.

In einer vom Börsen-Comité veranstalteten Conferenz hiesiger Banken und Bankiers vom 2. October 1881 verständigte man sich über folgende Aenderungen in der telegraphischen Berichterstattung:

1) wurde für wünschenswerth erachtet:

von der Petersburger Börse neu zu melden (täglich)
Bankbillets I. & V. Emission,
Petersburger 5% Stadtobligationen,
Petersburger Discontobank-Actien,
Moskau-Brest. und Gräsi-Zarizyn. Eisenbahn-Actien,
dagegen fortzulassen:
Orient-Anleihe II. Emission,

von der Berliner Börse:
neu zu beziehen, täglich Wechsel kurz London;
abzuändern: loco Roggen ab Bahnhof in Roggen Kündigungspreis;

von den sogenannten gemischten Coursen, die bisher 2 Mal wöchentlich aus London, Paris, Amsterdam, Hamburg gemeldeten Wechsel-Course so oft zu melden als sie an den betreffenden Orten notirt werden. Ferner statt des 2 Mal wöchentlichen Bezugs täglich zu melden, aus

London. (Schlusscourse.)
3% Consols,
Russische 73. Anleihe,
Privat-Discont,
täglicher Goldabfluss aus der Bank.

Wien. (Schlusscourse.)
Kurz London,
eventuell auch,
kurz Paris und Berlin,
russ. Creditbillete pr. Casse oder lauf. ultimo,
Privat-Disconto.

Amsterdam.
Orient-Anleihe III. Em.,
Russ. Zollcoupons.

Paris. (Schlusscourse.)
3% Rente,
5% Russ. Orient III. Em.,
Russ. Creditbillete per lauf. ultimo,
Privat-Disconto.

Glasgow. Warrants.

Liverpool.
Baumwolle Middl. Uppland nebst Tendenz.

New-York.
London 60 Tage,
eventuell „Sicht“,
Rothen Winterweizen loco und womöglich pr. lauf. ultimo,
Mais (old mixed).

2) Da einzelne der vorstehend angegebenen Notirungen von der Intern. Telegr.-Agentur in Petersburg, bez. von dem Wolffschen Bureau in Berlin bisher nicht bezogen wurden, so wurde die Erwartung ausgesprochen, dass der Versuch gemacht werde, die Petersburger Agentur zur Verschreibung dieser Notirungen zu veranlassen.

3) Wenn es gelingen sollte, die gewünschten Modificationen überhaupt durchzusetzen, sollte es Herrn Langewitz anheimgestellt bleiben, sie bereits in diesem Jahre oder erst mit Beginn des neuen Jahres einzuführen.

Unterm 21. November 1881 berichtete Herr Langewitz, dass die in der Conferenz vom 2. October beantragten Aenderungen mit dem 19. November in Kraft getreten sein, ferner auf mehrfachen Wunsch seit dem 1. November 3 Mal wöchentlich kurze Getreide-Depeschen aus Libau bezogen werden.

Im weiteren Verfolg berichtete Herr Langewitz, dass nach dem die Meldung des Berliner Kündigungspreises für Roggen begonnen, der Internationalen Telegraphen-Agentur von dem St. Petersburger Börsen-Comité die Meldung dieser Notiz für den dortigen Platz als interesselos bezeichnet worden, mit dem gleichzeitigen Ersuchen, den Bezug des Locopreises wieder aufzunehmen. In Folge dessen habe die Internationale Telegraphen-Agentur die Meldung des Kündigungspreises abbestellt und die Telegraphirung des Locopreises beordert, welche Notiz seitdem auch wieder hierher gegeben wird. Ausserdem stehe der Kündigungspreis für Roggen nur ab und zu notirt.

Die officiellen St. Petersburger Wechselnotirungen an den Wechseltagen werden seit dem Beginn des Jahres 1882 von der Internationalen Telegraphen-Agentur telegraphirt.

31. Kronstelegraphenwesen.

a. Beglaubigung der Unterschriften der Depeschen.

Durch den § 20 des neuen Reglements für den Telegraphen-Verkehr, welcher vorschreibt, dass die Beglaubigung der Unterschrift einer Depesche durch die Polizei oder durch die betreffende Behörde in der festgesetzten Ordnung mit Beifügung des Siegels zu geschehen habe, wird die Benutzung von Depeschen mit beglaubigter Unterschrift umständlicher gemacht und erschwert, da nach der Bestimmung des alten Reglements auch der Stationsvorsteher oder sein Stellvertreter die Beglaubigung, ohne besondere Formalitäten, machen darf, wenn ihm der Aufgeber der Depesche persönlich bekannt ist.

Der Börsen-Comité ersuchte unterm 9. Januar 1881 Nr. 572 den Chef des Rigaschen Telegraphenbezirks sich für die Beibehaltung der alten Ordnung zu verwenden. Nach Inhalt der Antwort des Chefs des Rigaschen Telegraphenbezirks vom 8. Februar 1881 Nr. 962 ist diese Frage vom Telegraphen-Departement in bejahendem Sinne entschieden worden.

b. Theilung der Wörter in den Depeschen.

Von Seiten der Kaufmannschaft war zur Kenntniss des Börsen-Comité gebracht worden, dass in neuerer Zeit seitens der örtlichen Krons-Telegraphen eine dem Sprachgebrauch widerstreitende Theilung der Wörter überhand genommen, zu deren Rechtfertigung die betreffenden Beamten sich auf das von der grossen nordischen Telegraphen-Gesellschaft in Kopenhagen angeblich beobachtete Verfahren berufen haben.

Auf eine desfallsige Anfrage des hiesigen Dänischen Consulats hatte der admin. Director der obengenannten Gesellschaft unterm 12. (24.) September folgende Antwort ertheilt:

„In Beantwortung Ihres Geehrten vom 6. (18.) September freut es mich Ihnen mittheilen zu können, dass die Gesellschaft beinahe alle von Ihnen erwähnten Worte — Reinhanf, Passhanf, Vaarhering, Fetthering, bordfrei, frachtfrei, Schlagsaat, Hanfsaat, dreimonatlich, — als einfache Worte acceptirt haben würde, da diese wahrscheinlich alle mit dem allgemeinen Sprachgebrauch übereinstimmen, welches für uns beim Zählen der Worte der entscheidende Moment ist.

Es ist nicht allein unsere Gesellschaft, sondern alle Telegraphenstationen, die in der letzten Zeit unerlaubt zusammengesetzten Worten

gegenüber etwas genauer gerechnet haben, um hierdurch den groben Missbräuchen, welche sich seit Einführung des Worttarifs in die Telegraphen-Correspondenz eingeschlichen haben, zu steuern. Es scheint doch als ob man den von Ihnen angeführten Worten gegenüber gar zu genau gewesen ist, welches jedoch nicht auf Veranlassung unserer Gesellschaft geschehen, und wäre dasselbe auch der Fall gewesen, falls die Telegramme andere Linien, als diejenigen unserer Gesellschaft hätten passiren sollen."

Ausser den oben angeführten Wörtern, sind nach Angabe der Kaufmannschaft beispielsweise noch folgende nach dem allgemeinen Sprachgebrauch zusammen gehörige Wörter auseinandergerissen worden „Lieferungszeit, Drahtbescheid, Roggenpreis, verhältnissmässig, zweiwöchentlich, zehnzöllig."

Der Börsen-Comité wandte sich in solcher Veranlassung unterm 18. September 1881 Nr. 341 an den Chef des Rigaschen Telegraphenbezirks, mit der Bitte, dahin Anordnung treffen zu wollen, dass bei der Beurtheilung von Wortverbindungen dem individuellen Ermessen der Beamten nicht ein zu grosser Spielraum gewährt und denselben die Möglichkeit benommen werde, den Depeschen einen unnatürlichen Zwang, mit der Tendenz möglichster Trennung des nach dem allgemeinen Sprachgebrauche unzweifelhaft Zusammengehörigen, anzuthun.

Eine Antwort ist dem Börsen-Comité hierauf nicht zugegangen.

c. Erweiterung des livl. Telegraphen-Netzes.

Vom Rigaschen Handelsamte war unterm 27. Juni 1881 Nr. 886 dem Börsen-Comité eine Copie des Schreibens des livl. Gouverneurs an das Rigasche Stadthaupt vom 28. April 1881 Nr. 3979 mitgetheilt worden welches wörtlich also lautet;

Im Laufe der letzten Jahre haben Gouverneure, Landschaften, einzelne Stadtverwaltungen und Privatpersonen das Telegraphenressort auf die Nothwendigkeit des Einschlusses verschiedener in administrativer und handelsgewerblicher Beziehung wichtiger Ortschaften in das Telegraphennetz hingewiesen. Die Unmöglichkeit recht bedeutende Mittel zur Verwirklichung aller Projecte zu bewilligen, veranlasste das Telegraphenressort für die ihm zur Disposition gestellten Summen sich nur auf den successiven Bau und nur solcher Linien zu beschränken, deren Herstellung am meisten dringlich erschien, wobei die Leitungen zu solchen Punkten geführt wurden, woselbst die Bevölkerung zur Unterstützung der Regierung bei der möglichst baldigen Erbauung der Telegraphen, Subventionen in der Art der unentgeltlichen Lieferung der Telegraphenpfosten, der Darbringung von Geldsummen und der unentgeltlichen Einweisung von Stationsräumlichkeiten angeboten hatte.

Unter solchen Bedingungen konnte die Entfaltung des Telegraphennetzes, in Abhängigkeit hauptsächlich von dem Umfange der materiellen, zum Bau jeder einzelnen Linie von der örtlichen Bevölkerung angebotenen, Unterstützung, nicht mit der gewünschten Regelmässigkeit und nach einem vorher bestimmten Plane bewerkstelligt werden. Das Netz wurde daher fast ausschliesslich durch zufällige Linien ergänzt, welche einzig zu dem Zwecke errichtet wurden, um rasch und mit geringster einmaliger Inanspruchnahme der Kronsmittel die gerechtfertigten Bitten der Bewohner nur einzelner Ortschaften um Verleihung der Bequemlichkeit des Telegraphenverkehrs zu erfüllen, der grösste Theil der Eingaben ist bisher unberücksichtigt verblieben.

Im Hinblick auf die Unbequemlichkeiten, welche durch die dargelegten Bedingungen für das Telegraphenressort selbst erwachsen und gleichzeitig bestrebt, die Verwirklichung der übrigen eingegangenen Projekte in thunlichst kurzer Frist herbeizuführen ist der Herr Minister der Posten und Telegraphen bei dem Reichsrath mit einer Vorstellung eingekommen über die Nothwendigkeit einer Verstärkung der anzuweisenden Geldmittel und zwar über deren Bewilligung in solchem Betrage, dass dadurch die Möglichkeit geboten wäre, in das Netz alle Ortschaften, in welchen das Bedürfniss des telegraphischen Verkehrs zu Tage tritt, einzuschliessen. Hierbei wurde dem Reichsrath ein ausführliches Projekt über die weitere Entfaltung des Telegraphennetzes vorgelegt, welches von einer besonderen, zur Beprüfung der Frage über die Bewilligung eines normalen Baucredits für das Telegraphenressort niedergesetzten Vorberathungscommission, unter Theilnahme von Vertretern des Finanzministeriums und der Reichscontrole, ausgearbeitet wurde.

In dieser Veranlassung ist in Uebereinstimmung mit dem Allerhöchst am 2. September 1880 bestätigten Reichsrathsgutachten festgesetzt, dem Telegraphenressort zur Erweiterung des Telegraphennetzes einen Normalcredit im Betrage von 600,000 Rbl. jährlich, auf 8 Jahre und unter der Bedingung zu bewilligen, dass aus demselben im europäischen Russland und im Kaukasus Telegraphenlinien, deren Nothwendigkeit von der Haupt-Telegraphenobrigkeit anerkannt werden sollte, erbaut werden.

Bei der Verwirklichung des obenerwähnten Projekts im laufenden Jahre, wäre es mir sehr wünschenswerth hinsichtlich der Zeit des Baues derjenigen Linien, welche eigentlich zum Anschluss an das Telegraphennetz verschiedener ausserhalb desselben liegender Punkte in Aussicht genommen sind, das den örtlichen Interessen und Bedürfnissen hinsichtlich des Telegraphenverkehrs am meisten entsprechende Verfahren einzuschlagen und zwar zunächst solche Linien und Stationen einzurichten,

die ein unaufschiebbares Bedürfniss bilden, und alsdann das Netz mit Linien und Stationen von untergeordneter Bedeutung zu ergänzen.

Im Hinblick hierauf hat der Staatssecretair Makow mir eine Karte über das Telegraphennetz, wonach von der obgenannten Commission für das Gouvernement Livland der Bau zweier neuen Linien und zwar Fellin-Oberpahlen-Weissenstein und Werro-Petschory-Isborsk in Aussicht genommen ist, übersandt und mich ersucht, nach Vergleichung dieses Projects mit den zur Zeit wesentlichen Auskünften über die Bedeutung eines jeden Punctes, an welchem die Eröffnung einer Telegraphenstation in Aussicht genommen ist, dem Ministerium mitzutheilen, welche von den seitens der Commission angeführten, sowie bei der Anfertigung des Projects nicht berücksichtigten Puncten im Gouvernement Livland in das Telegraphennetz einzuschliessen für nützlich erachtet wird, auf Grund welcher Erwägungen und in welcher Aufeinanderfolge der Bau der projectirten Linien erwünscht wäre.

Mit Bezug hierauf ersuche ich Sie, geehrter Herr, diese Frage auch Ihrerseits einer gründlichen Beprüfung unterziehen und mir mittheilen zu wollen, ob und auf Grund welcher Erwägungen es wünschenswerth erscheint, die Stadt durch eine Telegraphenlinie mit irgend welchen in administrativer, handelsgewerblicher oder industrieller Beziehung besonders hervortretenden Ortschaften zu verbinden.

Der Börsen-Comité theilte hierauf unterm 18. Juli 1881 Nr. 254 dem Handelsamte mit, dass er die vom livl. Adelsconvente aufgestellten neuen Telegraphenlinien und zwar:

Fellin-Oberpahlen-Weissenstein;
Werro-Petschory-Isborsk-Pleskau;
Werro-Wöbs;
Stockmannshof-Sesswegen-Romeskaln;
Wenden-Hohenbergen-Sesswegen und
Rujen-Salisburg-Salis

auch seinerseits empfehlen kann und daher deren Realisirung wünschen muss.

Ausserdem halte der Börsen-Comité aber auch in Berücksichtigung der grossen Frequenz der Badeorte Bilderlingshof und Majorenhof, deren directe telegraphische Verbindung mit der Hauptstation Rigas während der Sommerzeit, für ein wesentliches Bedürfniss, da namentlich dem an jenen beiden Strandorten so überaus zahlreich vertretenen Kaufmannsstande die Möglichkeit zu bieten wäre, jeder Zeit unmittelbar mit dem grossen europäischen Telegraphennetz sich in directe Verbindung setzen zu können.

Schliesslich dürfte aber auch die Verbindung der industriell bedeutungsvollen Fabrik Zintenhof mit Pernau wünschenswerth erscheinen.

d. Telegraphen-Verbindung mit Lepel.

Die telegraphische Verbindung mit Lepel (Handelsarchiv Jahrg. 1881 pag. 85) ist laut Anzeige der Verwaltung des Wilnaschen Telegraphenbezirks vom 10. Juni 1881 Nr. 3777 an demselben Tage eröffnet worden.

e. Telephon-Anlage.

Auf den von Herrn Robert Liander mittelst Eingabe vom 25. Juli 1881 und von der Amerikanischen Bell-Telephon Compagnie mittelst Gesuchs vom 29. August 1881 ausgesprochenen Wunsch, hat der Börsen-Comité sich dahin geäussert, dass er eine solche Anlage nicht nur im Allgemeinen für Riga empfehlenswerth, sondern insbesondere die telephonische Verbindung der Stadt mit den Vororten Mühlgraben und Bolderaa als im Interesse des örtlichen Handelsverkehrs wünschenswerth erachten müsse. (Schreiben vom 15. August 1881 Nr. 289 und 4. September 1881 Nr. 322.)

IV. Eisenbahnwesen.

32. Reformen.

a. Die Baranowsche Enquête-Commission.

(Handelsarchiv Jahrg. 1880 pag. 101—106, 339—349, Jahrg. 1881 pag. 95—98.)

In den NNr. 97 und 98 Jahrg. 1881 brachte der „Regierungs-Anzeiger" einen Rechenschaftsbericht der unter dem Vorsitze des Grafen Baranow niedergesetzten Eisenbahn-Enquête-Commission, aus welchem über den Gang der Arbeiten dieser Commission Folgendes zu entnehmen ist.

Die Commission wurde durch Allerhöchsten Befehl vom 22. Juli 1876 eingesetzt. Das ihren nächsten Schritten zu Grunde gelegte officielle Programm zeichnete in 12 Puncten die Grundzüge der Aufgabe vor; der auf dieser Basis vom Grafen Baranow ausgearbeitete Arbeitsplan fand am 22. October 1876 die Allerhöchste Billigung. Durch den Ausbruch des Türkenkrieges sah sich Graf Baranow an allen weiteren Schritten gehindert, und die ganze Angelegenheit ruhte vom 19. Mai 1877 bis zum 19. Januar 1879. Erst da konnten sich die vom Grafen gebildeten Subcommissionen an Ort und Stelle begeben, um die Enquête zu beginnen. Im Herbst desselben Jahres war diese Arbeit beendet, und der Rest des Jahres 1879, wie die ersten Monate des Jahres 1880, wurden der vorläufigen Ordnung und Bearbeitung des gesammelten Materials gewidmet. Die Resultate der Arbeiten der einzelnen Sub-

commissionen wurden in einer Reihe von Berichten niedergelegt. Auf Grund derselben beschloss die Central-Commission im Frühjahr 1880 — in der Ueberzeugung, dass eine gründliche Besserung unseres Eisenbahnwesens durch blosse, auf eine Reform der gegenwärtigen Organisation desselben abzielende Palliative nicht zu erreichen sei, sondern es der Schöpfung einer neuen Organisation und eines Eisenbahngesetzes bedürfe: einen umfassenden Plan zu entwerfen, bei dessen Ausführung die einzelnen Gesetzesvorschläge und organisatorischen Massregeln ein in sich geschlossenes und harmonisches Ganze zu bilden hätten.

Das Programm ihrer weiteren Thätigkeit fasste die Commission in 6 Puncte zusammen: Regelung der gegenseitigen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum durch ein neu zu schaffendes Eisenbahngesetz, Tarif-Gesetzgebung, Aufgaben eines zu creirenden obersten Eisenbahn-Conseils, Eisenbahncongresse, Controle der Rechnungsführung seitens der Regierung, endlich locale Aufsichts-Comités. Zur Prüfung dieses Programms wurde eine besondere Conferenz aus den Ministern der Wegecommunication, der Finanzen und des Krieges, dem Reichscontroleur, dem Chef der hohen anordnenden Commission und dem Vorsitzenden der Eisenbahn-Commission, unter dem Präsidium des Vorsitzenden des Departements der Reichsöconomie zusammengesetzt. Diese besondere Conferenz fasste folgende Resolutionen:

1) Zur Regelung der Verpflichtungen und der Verantwortung der Eisenbahnen, sowie zur Fixirung der allgemeinen Grundlagen des Tarifwesens ist ein allgemeines Eisenbahngesetz nothwendig;
2) zur Berathung verschiedener Eisenbahnfragen nicht technischen Charakters empfiehlt sich die Creirung eines obersten Eisenbahn-Conseils aus Vertretern verschiedener Ressorts, ferner der Eisenbahnverwaltungen selbst und der interessirten Kreise des Publicums, unter Vorsitz des Ministers der Wegecommunication; hierbei werden die bisherigen Eisenbahn-Congresse unter genauerer Bestimmung ihres Bestandes und ihrer Beziehungen zur Regierung beibehalten;
3) zur Aufsicht über die Aufbewahrung, das Auf- und Abladen, das Wägen der Waaren u. s. w. wird die Einrichtung von localen Aufsichts-Comités aus Bevollmächtigten der interessirten Parteien unter Theilnahme der Eisenbahn-Inspectoren für zweckmässig befunden.

Was dagegen die Controle des Eisenbahn-Rechnungswesens seitens der Regierung betrifft, so ist diese Frage auszuschliessen, da der Reichscontroleur schon mit der Ausarbeitung eines bezüglichen Gesetzes-Projectes beschäftigt ist.

Gleichzeitig beschloss die besondere Conferenz, dem Grafen Baranow das Recht auszuwirken, seine Projecte der oben angeführten Gesetzesbestimmungen vor den Reichsrath zu bringen, jedoch mit der Resolution des Ministers der Wegecommunication.

Die Angelegenheit gelangte nunmehr an das Minister-Comité. Laut Journal vom 10., 17. und 24. Juni 1880 beschloss dasselbe, um die Allerhöchste Erlaubniss zur Ausführung der obigen Beschlüsse der besonderen Conferenz nachzusuchen, wobei indessen eine definitive Entscheidung über den materiellen Inhalt der auszuarbeitenden Gesetzesprojecte vorbehalten bleiben und der Graf Baranow gehalten sein sollte, seine Projecte nicht ohne vorgängige Begutachtung, sowohl durch den Minister der Communicationen, als auch die anderen in Betracht kommenden Minister, dem Reichsrath vorzustellen.

Diese Resolution des Minister-Comités erhielt am 20. Juli 1880 die Allerhöchste Bestätigung.

Nunmehr nahm die Eisenbahn-Commission ihre Thätigkeit wieder auf. Die von ihr während der zweiten Hälfte des vergangenen und der ersten 4 Monate des laufenden Jahres ausgeführten Arbeiten bestanden:

1) in der Ausarbeitung von Resumés der in den Berichten der Subcommissionen enthaltenen Daten;
2) in der Bildung einer besonderen juridischen Commission zur Ausarbeitung der Gesetzesprojecte;
3) in der Organisation eines statistischen Congresses von Specialisten behufs Entwurfs eines allgemeinen Plans für diejenigen statistischen Arbeiten, welche von der Commission als nützlich für ihre Zwecke erachtet werden;
4) in der Organisation eines allgemeinen Congresses der Präsidirenden der Subcommissionen, sowie eines unter Theilnahme eben dieser Präsidirenden berufenen besonderen Congresses von Vertretern gelehrter Gesellschaften, der Börsen-Comités, der communalen Verwaltungen, der Transport-Compagnien u. s. w. behufs Berathung der Fragen, welche bei der Revision der Berner Convention über den internationalen Waarentransport aufgetaucht sind.

I. Die Ausarbeitung der Resumés.

Zur Abfassung von Resumés für die einzelnen Zweige der Enquête sah sich die Eisenbahn-Commission durch folgende Gründe veranlasst:

a) die Natur des reichhaltigen und zersplitterten Materials, welches in den Berichten von 7 unabhängigen Subcommissionen enthalten ist, erschwert der Commission ausserordentlich die nöthige allgemeine Uebersicht;

b. da die Subcommissionen ihre Arbeiten unabhängig von einander geführt haben, so finden sich bei der nunmehrigen Vergleichung ihrer abschliessenden Berichte zahlreiche Wiederholungen;

c. die den Subcommissionen an Ort und Stelle mündlich oder schriftlich, von Institutionen und Privatpersonen eingegangenen Kundgebungen (die Zahl derselben beträgt über 6000) beziehen sich vielfach auf ein und dieselben Missstände und können ohne Schaden für die Sache zusammengezogen und somit wesentlich verkürzt werden.

Da es sich für die Commission nicht um eine Untersuchung im gerichtlichen Sinne, sondern eben um eine Enquête handelte, so wurde den Resumés das Princip zu Grunde gelegt, dass alles mehr oder weniger Zufällige, alle bloss vereinzelten Erscheinungen, alles, was sich auf die Qualität des Personals oder besondere Fälle von Missbrauch bezog und somit der Remedur durch die betreffende Verwaltung anheimzustellen war oder vor die Gerichtsbehörden competirte — grundsätzlich ausgeschlossen werden sollte und nur das Allgemeine, die überall auftretenden Ursachen der Zerrüttung unseres Eisenbahnwesens als allein geeignete Grundlage für umfassende legislative und administrative Reformen zu berücksichtigen war. Der Zweck der Resumés war somit ein doppelter: einmal zur Characteristik des gegenwärtigen Zustandes des Eisenbahnwesens in Russland zu dienen, und zweitens die Basis für die in Aussicht genommenen legislativen und administrativen Massregeln zu bilden, durch welche den herrschenden berechtigten Klagen abgeholfen und ein den Interessen des Handels und der Industrie, sowie den administrativen und strategischen Rücksichten gleich entsprechender Zustand des Eisenbahnwesens begründet werden soll.

Ferner erachtete es die Commission für zweckmässig, einzelne Theile der in den Resumés niedergelegten Untersuchungen durch entsprechende Hinweise auf die ausländische Eisenbahn-Praxis, auf die Eisenbahn-Gesetzgebung auswärtiger Staaten, auf die Eisenbahn-Literatur der namhaftesten russischen und ausländischen Autoren und schliesslich auf verschiedene in der Commission ausgeführte statistische Arbeiten zu ergänzen und in das rechte Licht zu stellen. Soviel über die Grundprincipien und die Ziele der Resumés, deren nunmehr beendete Ausarbeitung freilich grossen Zeitaufwand beanspruchte, dafür aber auch einen gedrängten und klaren Ueberblick über das ganze Feld der Enquête ermöglicht und somit den Gang der weiteren Arbeiten wesentlich abkürzen muss.

Was den Inhalt der von der Commission ausgearbeiteten Resumés betrifft, so beziehen sich dieselben auf nachstehende 5 Gruppen: die Waarenbewegung im Allgemeinen, den Transport specieller Frachten, die Passagier-Bewegung, die finanziellen Umsätze der Eisenbahngesellschaften und einige innere Seiten der Wirthschaft derselben.

1) Als Hauptmängel des russischen Eisenbahnwesens in Bezug auf Waarenbewegung überhaupt haben sich folgende herausgestellt: das Schwankende und Unbestimmte der Tarif-Principien, die künstliche Ablenkung der Waaren von ihrem natürlichen Wege vermittelst des Tarifspiels, die äusserste Willkür in der plötzlichen Erhöhung der Tarife und der völlige Mangel an Uebereinstimmung zwischen der Tarifpolitik der Eisenbahnen und der allgemeinen Finanzpolitik der Regierung; die Unklarheit in der Berechnung der Transportzahlungen, die es dem Waarenabsender unmöglich macht, seine Kosten im Voraus zu calculiren; die Verzögerung bei der Annahme, die Nachlässigkeit bei der Aufbewahrung und der Mangel an Pünktlichkeit in der Zustellung der Frachten; die ungenügende Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die ihnen anvertraute Fracht; die Schwierigkeit, Klagen gegen die Verwaltungen anzubringen; die Schutzlosigkeit der Waarenabsender gegenüber der Eisenbahn-Administration; die vertheuernde Vermittelung der Transport-Comptoirs, deren Existenz durch die Unordnung im Eisenbahnwesen künstlich genährt wird, u. s. w., u. s. w.
2) Speciell für den Transport von Getreide, Vieh, Fleisch, Molkerei-Producten, Fischen, Holz, Steinkohlen, Metallen, Naphta und anderen besonderen Frachten hat die Commission eine Reihe von Memoiren über die Ursachen ausgearbeitet, welche deren Transport erschweren, sowie über die Specialmassregeln, durch die je nach der besonderen Natur der Waare den Mängeln des betreffenden Transportzweiges abzuhelfen wäre. Hierbei hat die Commission sich bemüht eine allgemeine Beschuldigung der Eisenbahnverwaltungen zu vermeiden und mit möglichster Genauigkeit klarzustellen, bis zu welchen Grenzen es gerecht, zweckmässig und möglich ist an die Bahnen Forderungen zu stellen und ferner in welchem Maasse und welcher Form eine unmittelbare Mitwirkung der Vertreter des Handels, der Industrie und der Börse bei der practischen Lösung der hierher gehörigen Fragen sich bewerkstelligen liesse. In letzterer Beziehung wäre im Interesse der Sache wünschenswerth: eine Mitwirkung der Kaufmannschaft bei der Errichtung von Eleva-

toren und anderen mechanischen Vorrichtungen, durch die der Getreidetransport erleichtert, beschleunigt und verbilligt wird; eine Mitwirkung der localen Grundbesitzer bei der Verbesserung der Zufuhrwege; eine Mitwirkung der Viehhändler-, Holz- und Fruchthändler bei der Herstellung einer im ganzen Lauf des Jahres möglichst gleichmässigen Anfuhr der Frachten zu den Bahnstationen, damit das alljährlich zu bestimmten Zeiten sich wiederholende plötzliche Zuströmen der betreffenden Waaren und demzufolge ein Verliegen derselben vermieden werde; eine Mitwirkung der Fabrikbesitzer und Inhaber gewerblicher Etablissements bei der Hebung des Steinkohlen-Transports vermöge einer umfassenderen, anfangs vielleicht theuerern, später dafür um so vortheilhafteren Benutzung der einheimischen Kohle; eine Mitwirkung der Molkerei-Producenten bei der Lösung der Frage über die schnelle, billige und accurate Beförderung von Milch, Butter, Käse und anderen Molkerei-Producten.

3) In Bezug auf die Passagier-Bewegung weist die Commission auf folgende Mängel hin: die für das Publicum unbequeme und den sanitären Bedingungen nicht genügende Einrichtung der Waggons und Bahnhöfe; die Mängel in der Verpflegung der Passagiere und dem Transport der Bagage und des Handgepäcks, für deren Verlust oder Beschädigung die Bahnverwaltung nicht verantwortet; die mangelnde Verantwortlichkeit der Bahnen für Verspätung; andererseits die Schutzlosigkeit der Bahnen gegenüber Passagieren, die ohne Billete fahren; die ungenügende Controle beim Passagiertransport; bei manchen Bahnen der allzu hohe Passagier-Tarif für Arbeiterzüge; das allzu langsame Fahren bei manchen Bahnen; die mangelnde Uebereinstimmung in der Ankunfts- und Abfahrtszeit der Züge auf Knotenstationen; die ungenügende Entwickelung des directen Verkehrs bei der inneren Bewegung; die ungenügenden Massregeln zur Hebung des Verkehrs mit der nächsten Umgegend der Städte; die mangelhafte Entwickelung des Systems der Retour-, Abonnements- und Saison-Billette; die geringe Zahl und ungenügende Organisation der sogenannten städtischen Stationen, u. s. w.

4) In der Finanzwirthschaft der Eisenbahnen schädigt die geringe Ertragsfähigkeit der meisten Bahnen die Interessen der Regierung, die alljährlich bedeutende Garantiezahlungen zu leisten hat. Fühlbar macht sich ferner die Abwesenheit einheitlicher Anordnung in den Budgets und Jahresberichten der Bahnverwaltungen, sowie

fest bestimmter Regeln für das Rechnungswesen; dessgleichen fehlen Regeln für die Bestimmung des Reinertrags und der Dividenden an die Actionaire. Die Ursachen der Deficits einiger Bahnen sind zu untersuchen, auch betont die Commission die Langsamkeit und Mangelhaftigkeit der Revision seitens der Regierung.

5) Bei der Behandlung einiger mehr interner Seiten der Eisenbahn-Wirthschaft untersucht die Commission nachstehende Punkte: die überflüssig grosse Anzahl von Angestellten, das Fehlen einer factischen Controle seitens der Verwaltung über Einnahmen und Ausgaben; das Vorwiegen des technischen Elements vor dem kaufmännischen; den Mangel an Pensionskassen, Eisenbahn-Schulen und ähnlichen Instituten; die ungenügende Organisation des Systems der Prämienertheilung; ferner eine Reihe von Mängeln im Nachtdienst, in der Verwerthung des eigenen und fremden rollenden Materials, in der Einrichtung der Werkstätten; das Fehlen eines allgemeinen Waggonparks, die zu geringe Entwickelung der Stations-Dienstgeleise, des Magazin- und Heizmaterial-Dienstes u. s. w.

II. Die Bildung der juridischen Commission.

Die juridische Commission, deren Aufgabe es war, den durch die Enquête klargestellten Mängeln und Bedürfnissen des Eisenbahnwesens entsprechende Gesetzesentwürfe auszuarbeiten, hat jetzt nachstehende Projecte zur definitiven Berathung vorbereitet:

1) das Project eines Gesetzes über die Eisenbahn-Conseils und die Delegirten-Commissionen auf den Stationen der Eisenbahnen;
2) das Project eines Gesetzes über die Verwaltung der Angelegenheiten, die den directen Verkehr betreffen;
3) das Project eines Gesetzes über die Verwaltung der privaten Eisenbahngesellschaften;
4) ein Project über Eisenbahn-Polizei;
5) das Project eines Gesetzes über das Forum für Eisenbahnklagen und
6) das Project eines Gesetzes über Verjährung von Eisenbahnklagen.

III. Der statistische Congress.

Der im August 1880 zusammenberufene statistische Congress, an welchem die Herren: Janson, Ciechanowiecki, Tschuprow, Pichno, Anders, Ssimonenko, Perl, Skaljkowski, Wenndrich und Ssubbolin theilnahmen,

hatte die Aufgabe, die Statistik der Eisenbahn-Rayons einheitlich zu bearbeiten und namentlich den wahren Radius des Zufuhrgebiets der einzelnen Bahnen zu bestimmen.

Die Resultate der statistischen Arbeiten sollen um ihrer grossen practischen Bedeutung willen veröffentlicht werden, und von der genauen Bestimmung der Ausdehnung der betreffenden Zufuhrgebiete erwartet der Congress den Nutzen, dass es in Zukunft bei der Projectirung neuer Bahnen möglich sein werde, mit grösserer Zuverlässigkeit den Umfang des Waaren- und Passagierverkehrs zu veranschlagen, auf den die neue Bahn eventuell würde rechnen können; dass ferner die Eisenbahngesellschaften und die localen Communalverwaltungen ein Urtheil über die Einträglichkeit neuanzulegender Zufuhrwege gewinnen werden; dass endlich die Eisenbahngesellschaften eine zuverlässigere Basis für die Aufstellung gerechter Tarife gewinnen.

IV. Die Congresse der Vorsitzenden der Sub-Commissionen und besonders berufener Specialisten.

Im Mai 1878 fand auf die Initiative der Schweizer Bundesregierung eine internationale Conferenz in Bern statt, an welcher Vertreter von 9 Staaten (Russland, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Schweiz) theilnahmen und auf der das Project einer „Internationalen Convention über den Waarentransport auf den Eisenbahnen“ ausgearbeitet wurde.

Zur Durchsicht und Berathung dieser Convention hielt es die Eisenbahn-Commission für zweckmässig, ausser den Vertretern der russischen Eisenbahngesellschaften, auch Vertreter des Handels und der Industrie heranzuziehen, wobei als Gesichtspunct nicht nur die event. Anwendbarkeit der Convention auf den internationalen Waarentransport, sondern auch der Nutzen der Conventionsbestimmungen in ihrer event. Anwendung auf den innerrussischen Waarenverkehr gelten sollte. Sonach wurde im März des laufenden Jahres in St. Petersburg ein Congress zusammenberufen, an welchem ausser den Präsidirenden der Subcommissionen die Vertreter der beim Waarentransport interessirten Kreise theilnahmen. Die Arbeiten dieses Congresses lieferten ein reiches Material, sowohl für die bevorstehende Schlussberathnng und letzte Redaction der Berner Convention seitens der Vertreter Russlands, als auch für die Abfassung von Bestimmungen über den innerrussischen Waarenverkehr. Unabhängig hiervon beschäftigte sich der Congress der Präsidirenden der Subcommissionen mit der Durchsicht des oben erwähnten Resumés und setzte den weiteren Gang der Arbeiten der Eisenbahn-Commission fest.

Im October 1881 hatte die Baranowsche Commission ihren Entwurf zu einem Eisenbahngesetze drucken lassen, doch wurde dasselbe nach wiederholter Durchberathung in der Commission, vielfach abgeändert und endlich einer zum 12. Januar 1882 anberaumten Conferenz, zu welcher die Commission Experten von den Eisenbahnen, Börsen-Comités etc. berufen hatte, vorgelegt. Bei dieser Experten-Conferenz war der Rigasche Börsen-Comité durch seinen Petersburger Agenten, Collegien-Assessor v. Böttticher vertreten.

Der Baranowsche Entwurf zu einem Eisenbahnstatut zerfällt in 5 Abtheilungen, welche handeln:

Abtheilung I. Von den Eisenbahn-Institutionen §§ 1—136.

„ II. Von dem Passagier- und Waarenverkehr §§ 137—237.

„ III. Vom Gerichtsstande und der Verjährung von Klagen, sowie der Beitreibung der Schulden §§ 238—261.

„ IV. Von den Eisenbahn-Polizei-Regeln §§ 262—321.

„ V. Von den Strafen für Verletzung der Sicherheit der Eisenbahnen und der Eisenbahn-Verordnungen §§ 322—325.

Von hervorragendem Interesse sind die projectirten neuen Eisenbahn-Institutionen und namentlich

1) der oberste Eisenbahnconseil in St. Petersburg, aus Vertretern der Ministerien, der Eisenbahngesellschaften, der Semstwos, des Handels und der Montan-Industrie bestehend, mit einem Executiv-Comité für die laufenden Geschäfte;

2) die localen Eisenbahn-Conseils, nach demselben Princip zusammengesetzt, an den Orten wo Regierungs-Inspectore der Eisenbahnen ihren Sitz haben und

3) die Eisenbahn-Commissionen, welche auf Antrag der Stadtämter, oder Börsen-Comités auf den grösseren Güter-Stationen zur Controle der Waarenbeförderung constituirt und aus drei Delegirten der Antragsteller gebildet werden.

Auf den obersten Eisenbahn-Conseil geht ein grosser Theil der bisherigen Functionen des Bautenministeriums in Eisenbahn-Angelegenheiten, mit Ausnahme der rein technischen, über.

Mit besonderer Spannung erwartete die Handelswelt bei dieser Gelegenheit auch eine Regelung des Tarifwesens, zumal in dem Doclad der Baranowschen Commission eine solche in Aussicht gestellt und namentlich die Einführung einer einheitlichen Classification und

Nomenclatur der Güter für alle Eisenbahnen des Reichs befürwortet worden war.

In dieser Erwartnng sah sich aber die Handelswelt getäuscht, denn in der Ansprache zur Eröffnung des Congresses am 12. Januar d. J. erklärte Graf Baranow dass, obgleich die Commission die Ueberzeugung gewonnen, dass beim Tarifwesen Mängel vorhanden seien, so wolle sie doch die auf Grundlage der jetzigen Gesetze bestehenden Rechte der Gesellschaften auch nicht umstossen, und diese Gesellschaften als commercielle Unternehmungen betrachtend, habe sie beschlossen, dass der Eisenbahnconseil die von den Gesellschaften normirten Tarife nur einer Censur und Systematisirung zu unterziehen habe."

In dem den Handel demnächst interessirenden Abschnitte über den Güterverkehr ist dagegen das Bestreben nicht zu verkennen, die bisherigen Mängel möglichst zu beseitigen. Namentlich gilt dies von den bezüglich der Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die ihnen zur Beförderung anvertrauten Waaren projectirten Bestimmungen die sogar weiter gehen, als die dafür in England und Deutschland geltenden, auf bestimmte Summen begrenzten Normen.

Die Sitzungen der Experten-Conferenz dauerten bis zum 23. Januar. Die Eisenbahn-Experten traten energisch für die Aufrechthaltung der den Eisenbahngesellschaften durch ihre Allerhöchst bestätigten Statuten gewährleisteten rechtlichen Stellung ein, die Experten des Handelsstandes verlangten ebenso positiv die Abstellung der notorischen Mängel in dem russischen Eisenbahnwesen und Graf Baranow erklärte schliesslich, dass alle Anträge der Experten von der unter seinem Präsidio niedergesetzten Commission reiflich erwogen und bei der Schlussredaction des Eisenbahngesetzentwurfs nach Möglichkeit berücksichtigt werden sollten.

b. Eisenbahn-Transportreglement.

Beim Rescripte vom 15. Juli 1881 Nr. 5479 übersandte das Departement des Handels und der Manufacturen dem Börsen-Comité ein von einer besonderen Commission beim Ministerium der Wegecommunicationen ausgearbeitetes Reglement für die Beförderung von Passagieren und Gütern auf den Eisenbahnen zur Begutachtung.

Nach sorgfältiger Prüfung des Entwurfs erkärte der Börsen-Comité in seinem Antwortschreiben an das Departement vom 22. August 1881

Nr. 306 sich mit demselben einverstanden, da das Interesse des Passagier- und Waaren-Verkehrs nach allen Richtungen in liberalster Weise wahrgenommen war, und beantragte nur einige unbedeutende Modificationen.

c. Nebengebühren.

Beim Rescripte vom 30. Juni 1881 Nr. 5109 übersandte das Departement des Handels und der Manufacturen dem Börsen-Comité einen im Ministerium der Wegecommunicationen redigirten Entwurf der Maximalsätze der, neben dem Frachttarife, auf den Eisenbahnen zur Erhebung gelangenden Gebühren, zur Begutachtung.

Der Börsen-Comité erklärte unterm 22. August 1881 Nr. 305 dass er die in Vorschlag gebrachten Maximalsätze für durchweg angemessen erachten müsse, so dass er seinerseits dem Projecte ohne irgend welche Einschränkung zustimmen könne.

In einer Conferenz, welche das Eisenbahndepartement zum 16. October 1881, in Petersburg zusammenberufen hatte und bei welcher der Börsen-Comité durch Herrn Aeltesten Carl Taube, den Secretair H. v. Stein und seinen Agenten Coll.-Assessor v. Böttticher vertreten war, kam dieser Gegenstand nochmals zur Sprache und wurden bei dieser Gelegenheit einige unwesentliche Aenderungen des Entwurfs vorgenommen.

d. die Steuer von 1/5 K. pr. Pud von den zu den Bahnen zum Weiterversand angeführten Waaren.

In einer unter dem Vorsitze des Directors des Eisenbahn-Departements, Geheimrath Schurowsky niedergesetzten Commission, zu welcher seitens des Rigaschen Börsen-Comité Herr Aeltester Carl Taube, der Secretair H. v. Stein und der Agent des Börsen-Comité Collegien-Assessor v. Böttticher delegirt waren, wurde am 15. October 1881 die Frage discutirt, welche Verantwortung die Eisenbahnen als ihrerseitige Leistung für die in Rede stehende, durch einen Allerhöchst bestätigten Minister-Comitébeschluss sanctionirte Abgabe, zu übernehmen hätten.

Die Delegirten des Rigaschen Börsen-Comité gaben ihr Votum dahin ab, dass man billigerweise nur verlangen könne, dass die Eisenbahnen für diese Abgabe offene und bedeckte Plattformen und Presenninge zu beschaffen hätten, um die Waaren vor Nässe zu schützen, eine Ver-

antwortung für Qualität und Quantität aber nicht prätendirt werden könne. Dieser Ansicht schlossen sich auch die Revaler und Libauer Delegirten an, nur die Petersburger bestanden auf volle Verantwortung.

33. Die Riga-Dünaburger Eisenbahn mit ihren Abzweigungen nach Mühlgraben und Bolderaa.

a. Verkehr.

aa. Hauptlinie Riga-Dünaburg nebst Mühlgraben-Zweigbahn.

Auf der Riga-Dünaburger Bahn und deren Zweigbahn Riga-Mühlgraben sind im Jahre 1881 an Gütern zur Beförderung gekommen und zwar:

auf der Hauptlinie Riga-Dünaburg .	35,393,405	Pud.
„ „ Zweigbahn Riga-Mühlgraben	8,715,131	„
in Summa	44,108,536	Pud.

Im Jahre 1880 dagegen wurden befördert:

auf der Hauptlinie Riga-Dünaburg .	33,593,298	Pud.
„ „ Zweigbahn Riga-Mühlgraben	9,293,569	„
in Summa	42,886,867	Pud.

Es geht aus dem Vorstehenden hervor, dass im Jahre 1881 im Vergleich mit dem Vorjahre

auf der Hauptlinie mehr befördert wurden	1,800,107	Pud.
„ „ Mühlgraben-Zweigbahn dagegen weniger	578,438	„
im Ganzen jedoch mehr	1,221,679	Pud.

Von den auf der Hauptlinie beförderten Gütern entfielen:	1881. Pud.	1880. Pud.	Differenz des Jahres 1881 gegen das Vorjahr. mehr.	weniger.
A. Auf den Localverkehr	7,753,808	6,500,585	1,253,223	—
B. Auf den directen Verkehr mit fremden Bahnen und zwar:				
mit der Riga-Bolderaaer Zweigbahn	320,874	96,912	223,962	—
„ „ Mitauer Bahn	80,697	42,984	37,713	—
„ „ Petersburg-Warschauer Bahn ...	1,992,479	1,833,624	158,855	—
„ „ Brest-Grajewoer Bahn und den dahinter belegenen Bahnen via Bjalostok	202,559	156,937	45,622	—
„ „ Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn	133,708	146,015	—	12,307
„ „ Libau-Romnyer Bahn und den dahinter belegenen Bahnen via Minsk	154,579	110,478	44,101	—
„ „ Dünaburg-Witebsker Bahn	2,107,505	1,739,812	367,693	—
„ „ Orel-Witebsker Bahn	7,396,206	9,437,654	—	2,041,448
„ „ Orel-Grjäsi, Grjäsi-Zarizyner und Livnyer Bahn	7,271,789	3,988,708	3,283,081	—
„ „ Station Moskau der Moskau-Brester Bahn	1,530,342	3,010,030	—	1,479,688
„ den hinter Moskau belegenen Bahnen via Moskau	246,443	206,912	39,531	—
„ der Moskau-Brester Bahn (excl. der Station Moskau)	1,020,246	1,639,488	—	619,242
„ „ Rjäschk-Wjäsmaer Bahn und den dahinter belegenen Bahnen via Wjäsma	551,262	1,092,405	—	541,143
„ „ Koslow-Woronesch-RostowerBahn und den dahinter belegenen Bahnen via Grjäsi	608,532	333,667	304,865	—
„ „ Moskau-Kursker Bahn und den dahinter belegenen Bahnen via Orel	1,787,964	725,390	1,062,574	—
„ Deutschland	105,288	71,706	33,582	—
„ Oesterreich	5,606	5,035	571	—
„ Frankreich	7,301	7,381	—	80
auf den überseeischen Verkehr mit Moskau, Charkow etc.	2,086,217	2,447,575	—	361,358
	35,393,405	33,593,298	6,855,373	5,055,266

Unter den auf der Hauptlinie Riga-Dünaburg beförderten Gütern waren folgende Waaren vorzugsweise vertreten:

A. Im Versande von Riga:

	1881.	1880.	
Gusseisen	2,610,873	3,653,469	Pud.
Steinkohlen	709,353	2,085,383	„
Baumwolle, rohe, und Watte	492,525	250,395	„
Salz	486,641	395,731	„
Eisen, rohes	474,502	792,537	„
Maschinen	474,098	619,843	„
Cement	452,372	682,696	„
Soda	377,352	449,962	„
Ziegelsteine	331,350	325,570	„
Eisen- und Stahlwaaren, grobe	209,049	202,791	„
Heringe	209,006	71,622	„
Säcke	202,422	193,680	„
Steine, unbearbeitete	189,273	22,569	„
Harz	172,614	117,051	„
Düngemittel	172,499	118,085	„
Nägel	169,634	131,325	„
Erden aller Art	161,190	74,501	„
Schmiere	113,809	115,608	„
Bauholz	112,017	73,341	„
Artilleriegegenstände	110,303	55,303	„
Eisenblech	104,014	56,484	„

B. Im Empfange zu Riga:

	1881.	1880.	
Hafer	7,188,581	5,141,865	„
Leinsaat	2,612,006	2,173,557	„
Roggen	2,573,895	1,408,254	„
Hanf und Hanfheede	2,033,165	1,780,481	„
Flachs und Flachsheede	1,494,559	1,369,322	„
Brennholz	908,315	1,040,875	„
Gerste	685,604	494,226	„
Gyps	590,732	388,011	„
Mineralisches Oel	398,387	229,279	„
Kalk	340,496	284,816	„
Hanfsaat	280,569	731,916	„
Sandzucker	252,002	270,532	„
Heu, Stroh	220,977	63,725	„
Hanfgarn	168,275	133,390	„

	1881.	1880.	
Weizenmehl	166,306	97,962	Pud.
Kleie, Spreu	164,078	42,912	„
Ziegelsteine	130,406	17,432	„
Holz zu Tischlerarbeiten	129,277	4,295	„
Düngemittel aller Art	128,922	123,571	„
Zucker (Raffinade)	119,266	81,431	„
Fleisch, frisches	109,264	105,437	„
Blättertabak	107,657	48,249	„
Lumpen	103,382	85,816	„

Die auf der Mühlgrabener Zweigbahn beförderten hauptsächlichsten Artikel waren:

A. Im Versande von Mühlgraben:

	1881.	1880.	
Gusseisen	2,260,840	3,058,330	Pud.
Steinkohlen	1,446,592	3,424,252	„
Erden aller Art	422,233	166,957	„
Mineralische Oele	196,276	125,138	„
Ziegelsteine	124,504	54,705	„
Baumwolle, rohe und Watte	121,866	45,775	„
Diverse Oele	71,196	24,822	„
Harz	40,720	47,445	„
Steine, unbearbeitete	40,063	44,286	„
Säcke	34,769	11,559	„
Schmiere	31,666	53,477	„
Erze	17,515	—	„
Bauholz	14,786	60,930	„
Theer	13,655	1,506	„
Maschinen	12,184	5,305	„
Flachs	8,958	22,944	„
Hafer	8,597	7,731	„

B. Im Versande von Riga nach Mühlgraben:

Hafer	1,779,120	352,208	„
Flachs	381,545	149,150	„
Leinsaat	335,270	95,455	„
Mineralische Oele	384,165	192,174	„
Gerste	116,892	95,346	„
Bauholz	105,637	80,917	„
Waggontheile	58,036	254,281	„
Brennholz	48,914	4,500	„

	1881.	1880.	
Nutzholz	28,410	100	Pud.
Fässer	25,831	28,516	„
Kleie	15,357	—	„
Ziegelsteine	11,939	13,360	„

bb. Zweiglinie Riga-Bolderaa.

1. Güterverkehr.

Auf der Riga-Bolderaaer Zweigbahn sind im Jahre 1881 in eigenen Zügen 3,000,073 Pud (gegen 2,216,285 Pud des Vorjahres) zur Beförderung gekommen; davon entfallen pro 1881:

auf den Localverkehr	1,742,920	Pud.
„ „ directen Verkehr mit der Riga-Dünaburger Bahn	341,345	„
„ „ „ „ „ „ Mitauer „	544,649	„
„ „ „ „ „ „ Tuckumer „	130,994	„
„ „ Transit-Verkehr	240,165	„
Summa	3,000,073	Pud.

Die hauptsächlichsten Artikel waren:

A. Im Versande von Riga nach Hafendamm:

	1881.	1880.	
Hafer	378,230	18,125	Pud.
Roggen	256,841	2,399	„
Steine, unbearbeitete	187,924	450	„
Bauholz	104,484	6,243	„
Flachs	74,584	208,071	„
Heu	9,927	7	„
Steinkohlen	7,208	3,834	„
Nutzholz	3,583	871	„
Holzwaaren	3,550	47	„
Hanf	3,205	31,096	„

B. Im Versande von Hafendamm nach Riga:

Hafer	26,063	—	Pud.
Petroleum	23,874	95,933	„
Leinsaat	12,624	52	„
Salz	10,845	—	„
Ziegelsteine	8,540	32,233	„
Säcke	7,169	2,799	„
Flachs	4,382	2,242	„
Eisen, rohes	4,320	41,879	„
Bauholz	3,718	4,119	„

b. Concurrenzverhältnisse.

aa. Verhandlung mit der Regierung.

Unterm 22. Mai 1881 Nr. 170 wandte sich der Börsen-Comité an den Herrn Finanzminister mit einer Vorstellung, die wörtlich also lautet:

„Mit besonderer Genugthuung hat die Rigasche Kaufmannschaft aus dem im Regierungs-Anzeiger Nr. 97 und 98 publicirten Rechenschaftsbericht der Allerhöchst niedergesetzten Eisenbahn-Enquête-Commission ersehen, dass diese Commission sich namentlich auch eingehend mit dem russischen Eisenbahn-Tarifwesen beschäftigt und als Hauptmängel in dieser Beziehung das Schwankende und Unbestimmte der Tarifprincipien, sowie die künstlichen Ablenkungen der Waaren von ihrem natürlichen Wege durch Tarifschleudereien bezeichnet hat.

Wenn es auch als ein erfreulicher Fortschritt angesehen werden muss, dass das Uebel an massgebender Stelle erkannt und die Abstellung desselben angebahnt worden ist, so liegen die einschlägigen Verhältnisse für den Rigaschen Handel doch derart, dass diesem nur durch beschleunigte Massregeln in dieser Angelegenheit schwere Verluste erspart werden können.

Vor Allem ist es die Tarifschleuderei der Libau-Romny Bahn, der die Rigasche Kaufmannschaft nicht länger geduldig zusehen kann, und die umsomehr eines sofortigen Einschreitens der Staatsregierung bedarf, als bei längerer Fortdauer einer solchen ganz unstatthaften Tarifwirthschaft nicht nur der normale Handel geschädigt, sondern auch der Staat, durch die verstärkte Inanspruchnahme der Staatsgarantie, in Mitleidenschaft gezogen wird.

Die colossalen Erfolge, die der Libauer Hafen bezüglich seines Exports und Imports in den letzten Jahren aufzuweisen hat, sind nicht sowol der günstigen Lage dieses Hafens und dem Umstande zuzuschreiben, dass derselbe während der Wintermonate vor allen anderen russischen Ostseehäfen am längsten offen ist, als vielmehr den mannigfachen Tarifunterbietungen, welche die Libau-Romnyer Bahn, seit Erwerbung der Libauer Theilstrecke, zur Bekämpfung der Concurrenz ihrer Nachbarhäfen, und namentlich Riga's, in's Werk gesetzt hat.

Wenn man die Transportentfernungen der Eisenbahnlinien von den Hauptpuncten aus dem Innern des Reichs nach Libau und Riga in Betracht zieht, so ergiebt sich, dass die Districte Smolensk-Orel, Orel-Zarizyn, Orel-Kursk, Smolensk-Moskau, Rjäschsk-Wjäsma und Rjäschsk-Sysran bedeutend näher von Riga als von Libau belegen sind und demnach bei Feststellung der Tarife, entsprechend der wirklichen Transportent-

fernung, die Gesammtfrachtkosten folgerecht auch im Verkehr mit Riga sich niedriger beziffern müssten, als im Verkehr mit Libau. Die zur Zeit bestehenden Tarife zeigen jedoch an, dass die Libau-Romnyer Bahn nicht nur die Entfernungsdifferenzen gegen Riga durch erhebliche Frachtermässigungen auf ihrer Bahnstrecke bis Libau ausgeglichen und dadurch eine Gleichstellung der Gesammtfrachten nach Libau mit denen nach Riga erzielt, sondern in vielen Fällen noch die kürzere Strecke unterboten hat, wobei allerdings auch einige andere Bahnen sie unterstützt haben.

Ist es der Libau-Romnyer Bahn somit möglich gewesen, durch derartige Operationen schon den Verkehr aus den ihr entfernt liegenden Districten theilweise von ihrer natürlichen Route abzulenken und auf Libau zu ziehen, so hat sie dagegen den Verkehr von den Stationen ihrer eigenen Theilstrecke Wileika-Romny und den hinter Bachmatsch belegenen Bahnen nach Riga vollkommen lahm gelegt, in dem sie, durch die bedeutenden Frachtunterschiede zu Gunsten Libau's, denselben gezwungen hat, sich einzig und allein dem letzteren Hafen zuzuwenden.

Zur Verdeutlichung des Vorgesagten mögen nachstehende Daten dienen:

1. Am Anfange des Jahres 1879 publicirte die Libau-Romnyer Bahn einen Durchfrachten-Tarif von Hull, London und Antwerpen nach Moskau via Libau-Minsk, welcher durchweg billigere Frachtsätze enthielt als der bisherige Tarif von denselben ausländischen Hafenorten via Riga nach Moskau, obgleich die Transportstrecke Libau-Moskau (1237 Werst) gegen Riga-Moskau (969 Werst) 268 Werst länger ist.

Um eine solche Tarifunterbietung zu ermöglichen, hatte die Libau-Romnyer Bahn den Frachtantheil für ihre Bahnstrecke Libau-Minsk für einen grossen Theil von Transportgegenständen bis auf $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst ermässigt, wobei die Moskau-Brester Bahn durch Einstellung äusserst billiger Frachtsätze für ihre Strecke Minsk-Moskau sie unterstützte.

Die Bahnen der Linie Riga-Smolensk waren, da die Moskau-Brester Bahn sich nicht an den Massnahmen zur Begegnung der Libauer Concurrenz betheiligen wollte, gezwungen, die durch die Unterbietung Seitens der Libau-Romnyer Bahn entstandene Fracht-Differenz auf Kosten ihrer Antheile auszugleichen.

Nachträglich hat die Libau-Romnyer Bahn wiederum mehrfache Versuche gemacht, den überseeischen Verkehr nach Moskau durch weitere Frachtunterbietungen an sich zu reissen, doch sind deren Bemühungen, durch von den Bahnen der Linie Riga-Smolensk ebenfalls gewährte Frachtermässigungen, nicht ganz von dem gewünschten Erfolge gekrönt worden. Immerhin ist es aber der Libau-Romnyer Bahn gelungen durch solches Verfahren Sendungen nach Moskau via Libau zu ziehen und zwar im

im Jahre 1879 im Gesammtquantum von 766,000 Pud und 1880 von 1,165,000 Pud, während in den Jahren vorher der Verkehr nach Moskau via Libau sich auf ein Minimum beschränkte.

2. Zugleich mit dem Moskauer Verkehr, rief die Libau-Romnyer Bahn im Jahre 1879 einen überseeischen Verkehr nach Charkow via Libau-Bachmatsch in's Leben und bediente sich die gen. Bahn auch hierbei als Mittel zur Heranziehung des Verkehrs nach Libau der Frachtunterbietungen gegen Riga. Im vorliegenden Falle hatte die Libau-Romnyer Bahn geringere Opfer zu bringen, da die Entfernungen nach Charkow von Riga und Libau ziemlich dieselben sind. Trotzdem hat diese Frachtunterbietung die Rigasche Linie bedeutend geschädigt, da die an derselben theilnehmenden Transport-Gesellschaften die Differenz auf ihren Antheil ausgleichen mussten, um den Charkower Verkehr nicht ganz zu verlieren. Die Situation der Rigaschen Route ist dadurch nachträglich noch ungünstiger geworden, weil die Moskau-Kursker Bahn aus unbekannten Gründen seit dem 1. Januar 1881 im Charkower Verkehr an Stelle des bisherigen ermässigten Tarifs den Localtarif für ihre Bahnstrecke Orel-Kursk in Anspruch nimmt, und haben auch die hierdurch entstandenen Frachtdifferenzen von den resp. übrigen Transport-Gesellschaften übernommen werden müssen.

Während die Bahnen der Rigaer Route in Folge des Verhaltens der Moskau-Kursker Bahn nach allgemeinem Dafürhalten bereits an der äussersten Grenze der möglichen Frachtermässigungen angelangt sind, ist die Libau-Romnyer Bahn, welche in dieser Beziehung eben keine Grenzen kennt, noch immer in der Lage, weitere Frachtreductionen für ihre Strecke eintreten zu lassen und liegt daher wol die Gefahr nahe, dass der Verkehr nach Charkow ganz der Rigaer Route verloren gehen und Libau zufallen wird.

3. Die Libau-Romnyer Bahn hat ferner einen directen überseeischen Güterverkehr via Libau-Minsk nach Tula etablirt und ebenfalls die Frachtsätze der Rigaschen Route unterboten, wobei sie von den Bahnen Moskau-Brest und Rjäschsk-Wjäsma unterstützt worden ist, indem diese beiden Bahnen bei Sendungen von Libau nach Tula für ihre Strecke bedeutende Frachtermässigungen gewährt haben, während selbige bei Sendungen von Riga einen viel höheren Tarif berechnen.

Bezüglich der Moskau-Brester Bahn ist die weniger günstige Behandlung der Rigaschen Transporte einigermassen verständlich, da die genannte Bahn im Verkehr mit Libau mit einer Transportstrecke von 467 Werst, im Verkehr mit Riga aber mit 165 Werst betheiligt ist, während für die Rjäschsk-Wjäsmaer Bahn es ganz gleich bedeutend sein

müsste, ob die Transporte von Libau oder Riga kommen, da stets dieselbe Strecke Wjäsma-Tula = 277 Werst zu durchlaufen ist.

Unter solchen Verhältnissen wird die Rigaer Route, ungeachtet der kürzeren Transportentfernung im Verkehr mit Tula nur mit grossen Opfern sich der Concurrenz der Libauer Route erwehren können.

4. Um den Getreideverkehr von den Stationen ihrer eigenen Theilstrecke Wileiska-Romny und den hinter Bachmatsch belegenen Bahnen ausschliesslich auf Libau zu lenken, hat die Libau-Romnyer Bahn ihren Frachtsatz für Sendungen nach Libau bis auf 1/50 Kop. pro Pud und Werst ermässigt, während sie bei Sendungen nach Riga 1/30 Kop. pro Pud und Werst berechnet. Die Folge dieser Operation ist, dass in der That jener Rayon dem Rigaschen Handel vollkommen verschlossen ist, da durch die bedeutende Frachtdifferenz zu Ungunsten Rigas eine Concurrenz mit Libau nicht möglich erscheint.

5. Ebenso hat die Libau-Romnyer Bahn auch für andere Waaren im Verkehr zwischen ihren Stationen und Libau besondere ermässigte Specialtarife zur Einführung gebracht, während sie im Verkehr mit Riga ihre Localsätze berechnet.

6. Im Verein mit der Moscau-Brester Bahn hat die Libau-Romnyer Bahn besondere Specialtarife für die Beförderung von Getreidewaaren und Oelsamen von den Stationen der Rjäschsk-Wjäsmaer Bahn via Minsk nach Libau zur Einführung gebracht, welche durch ihre niedrigen Sätze dazu angethan sind, die Transporte nach Libau zu lenken, obgleich Riga bedeutend näher ist. In diesem Falle unterstützt die Moskau-Brester Bahn die Libauer Concurrenz durch Gewährung niedriger Antheile für ihre Bahnstrecke, während sie bei Sendungen nach Riga ihren Localtarif berechnet.

7. Eine gleiche Unterstützung findet die Libau-Romnyer Bahn bei der Moskau-Brester Bahn bei der Ablenkung von Sendungen, welche von der Strecke Zarizyn-Smolensk kommen, von Smolensk via Minsk nach Libau, indem beide Bahnen für solche Transporte, die naturgemäss dem Rigaschen Hafen zu fallen, bei ihrer Beförderung nach Libau äusserst niedrige, jeder Controle sich entziehende Frachtsätze bewilligen.

8. In Folge des Umstandes, dass die Libau-Romnyer Bahn von Bachmatsch bis Libau eine Transportstrecke von ca. 1000 Werst umfasst und demnach die Bestimmung über die Höhe der Tarife für die Beförderung auf einer so weiten Strecke von ihr allein abhängt, während die nach Riga führende Route aus mehreren Bahnlinien zusammengesetzt ist, von denen jede ihr besonderes Interesse verfolgt, und eine Uebereinstimmung der Tarifbeschlüsse zwischen sämmtlichen Bahnen oftmals nicht herbeigeführt werden kann, ist es der Libau-Romnyer Bahn auch möglich

gewesen, bedeutende Transporte von der Moskau-Kursker Bahn und selbst von den hinter Orel belegenen Bahnen via Bachmatsch nach Libau zu lenken, wobei die Libau-Romnyer Bahn, wie sie selbst in einem von ihr publicirten Mémoire zugiebt, ihren Satz für Getreide bis auf 1/65 Kop. pro Pud und Werst ermässigt hat.

Ein solcher Kampf kann nicht im allgemeinen wirthschaftlichen Interesse des Reichs liegen, das nur bei normalen Zuständen, d. h. bei Beschränkung der Thätigkeit unserer Häfen auf ihre natürlichen Handelsgebiete genügend gewahrt erscheint. Bei den gegenwärtigen Zuständen, wie sie auf der Libau-Romnyer Bahn und anderen Bahnen, die einer gleichen Tarifpolitik huldigen, bestehen, müssen alle die Bahnen zu kurz kommen, die nach reellen Grundsätzen verfahren und namentlich darnach streben, von der ihnen vom Staate gewährten Zinsgarantie einen möglichst beschränkten Gebrauch zu machen. Die Rigasche Kaufmannschaft kann es daher der Riga-Dünaburger Eisenbahn nicht zum Vorwurf machen, wenn sie, im Kampfe mit der ihr von der Libau-Romnyer und anderen Bahnen gemachten Concurrenz, bei gewissen, durch die Rücksicht auf die Staatsgarantie und einen reellen Geschäftsbetrieb bestimmten, Grenzen stehen zu bleiben sich gemüssigt sieht.

Die Kaufmannschaft muss es aber für dringend geboten erachten, dass den allmählich unerträglich gewordenen Consequenzen einer irrationellen Tarifpolitik verschiedener russischen Eisenbahnen baldmöglichst ein Ziel gesetzt werde und erlaubt sich demnach der Rigasche Börsen-Comité, Namens der Rigaschen Kaufmannschaft, an Ew. Excellenz die ebenso dringende als ergebene Bitte zu richten, gegen die gerügten Uebelstände einschreiten zu wollen, ohne die Resultate der Gesammtarbeiten der Eisenbahn-Enquête-Commission abzuwarten, da die vollständige Erledigung aller zur Sprache gebrachten Fragen zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde und nur durch schnelle und energische Hilfe weiteren schweren Verlusten des auf seine natürlichen Exploitationsgebiete sich stützenden Handels, der umsichtig verwalteten Eisenbahnen, sowie des Fiscus vorgebeugt werden kann."

Eine weitere Vorstellung machte der Börsen-Comité dem Herrn Finanzminister am 5. Juni 1881 sub Nr. 194, welche folgenden Wortlaut hat:

„Obgleich der Rigasche Hafen seiner geographischen Lage nach als der naturgemässe Ausflusspunct für den Waarenverkehr der Linie Zarizyn-Riga und eines Theils der derselben sich anschliessenden Bahnen: Petersburg-Warschau, Moscau-Brest, Rjäschk-Wjäsma, Moscau-Kursk und Koslow-Woronesch zu betrachten ist und demgemäss, unter normalen, Verhältnissen die Rigasche Kaufmannschaft die meisten

Chancen haben müsste, diesen Productionsrayon für sich auszunutzen, so haben doch, in Folge der Ungleichheiten der Frachtsätze auf den verschiedenen Eisenbahnrouten, die Handelsverhältnisse sich so verschoben, dass Riga nur mit Mühe mit den weiter entfernten Nachbarhäfen Libau, Reval und Königsberg zu concurriren vermag, ja für Riga die Gefahr vorliegt, aus einzelnen langjährigen Handelsbeziehungen vollständig verdrängt zu werden. Ebenso hat der Importverkehr via Riga nach den Hauptcentren des Reichs: Moscau, Charkow, Kiew etc. nur durch bedeutende Opfer Seitens einiger Eisenbahn-Verwaltungen der Rigaschen Route bisher erhalten werden können, aber auch in diesem Verkehr sind in Folge der masslosen Frachtunterbietungen der Concurrenzrouten Rückschritte gegen früher zu bemerken.

Zur Illustrirung der Beeinträchtigung Rigas mögen nachstehende Daten dienen:

1) Die St. Petersburg-Warschauer Bahn zeigt das Bestreben, den Flachsverkehr von ihren zwischen Pskow und Dünaburg belegenen Stationen von Riga ab- und ausschliesslich auf Königsberg zu lenken, und berechnet dieselbe demzufolge für Flachs bei Sendungen nach Riga auf ihrer Strecke den statutenmässigen Normalsatz von 1/18 Kop. pro Pud und Werst, während sie nach Königsberg einen fast um 50% reducirten Frachtsatz in Anwendung bringt. So kommen beispielsweise bei Flachssendungen von Ostrow nach Königsberg pro 100 Kilogr. (6,1 Pud) zur Berechnung für:

			pro Pud
den Antheil der preuss. Ostbahn auf	147 Werst	0,57 Mk. à 48,9 K. =	27,87 K. od. 4,57 K.
für die Strecke Ostrow-Wirballen auf	537 „	1,95 „ à 48,9 „ =	95,35 „ „ 15,63 „
		(d. i. 1/34 Kop. pro Pud.)	
in Summa auf	684 Werst	2,52 Mk. à 48,9 K. =	123,22 K. od. 20,20 K.

während für Flachs bei der Beförderung von Ostrow nach Riga die Fracht beträgt:

		pro Pud
für die Strecke Ostrow - Dünaburg	(193 Werst)	10,72 K. (d. i. 1/18 K. pro Pud u. Werst)
für die Dünaburger Verbindungsbahn	(3 „)	0,25 „
für die Strecke Dünaburg-Riga . .	(204 „)	6,80 „ (d. i. 1/30 K. pro Pud u. Werst)
in Summa für	400 Werst	17,77 K. pro Pud.

Der Unterschied in der Fracht zu Gunsten Rigas beträgt daher nur 2,43 Kop. pro Pud, während, entsprechend der wirklichen Entfernung und unter Zugrundelegung des Rigaschen Gesammtsatzes, der Unterschied mindestens 10 Kop. pro Pud betragen müsste.

Bringt man hierbei in Anschlag, dass die Seefrachten von Königsberg in der Regel ohnehin niedriger, als von Riga sind, ferner während der Herbst- und Frühjahrs-Navigation die See-Assecuranz ab Königsberg sich ebenfalls billiger als ab Riga stellt, und dass diese beiden

Umstände vollkommen geeignet sind, die zu Gunsten Rigas noch bestehende kleine Differenz in den Eisenbahnfrachten von 2,43 Kop. pro Pud auszugleichen, so ergiebt sich, dass durch die Tarifpolitik der St. Petersburg-Warschauer Bahn in der That für Riga die Gefahr vorliegt, bezüglich des Flachsverkehrs von der Königsberger Concurrenz überflügelt zu werden.

2) Nach Ausweis des 3. Nachtrages zum Tarif für den Königsberg-Moscauer Eisenbahnverkehr via Prostken-Grajewo-Brest, giltig vom 13. October 1880 neuen Styls, werden bei Sendungen von Jeletz via Wjäsma nach Königsberg für die Strecke Jeletz-Smolensk via Wjäsma = 671 Werst pro Wagenladung von 600 Pud erhoben:

für Getreide 68 Rbl. 10 Kop. (1/59 Kop. pro Pud und Werst)
„ Oelsamen 65 „ 10 „ (1/62 „ „ „ „ „)

Im Verkehr nach Riga kommen dagegen bei Sendungen von Jeletz für die Strecke Jeletz-Smolensk via Orel zur Erhebung pro Wagenladung von 600 Pud:

a. Für Getreide:

für die Strecke Jeletz-Orel auf 187 Werst 31 Rbl. 14 Kop. (1/36 Kop. pro Pud u. Werst)
„ „ „ Orel-Smolensk „ 360 „ 54 „ — „ (1/40 „ „ „ „ „
in Summa auf 547 Werst 85 Rbl. 14 Kop.

b. Für Oelsamen:

für die Strecke Jeletz-Orel auf 187 Werst 31 Rbl. 14 Kop. (1/36 Kop. pro Pud u. Werst)
„ „ „ Orel-Smolensk „ 360 „ 60 „ — „ (1/36 „ „ „ „ „
in Summa auf 547 Werst 91 Rbl. 14 Kop.

Es geht hieraus hervor, dass, obgleich die Strecke von Jeletz via Wjäsma nach Smolensk gegen die andere Route Jeletz via Orel-Smolensk um 124 Werst länger ist, dennoch der Frachtsatz auf ersterer sich pro Wagenladung billiger stellt:

für Getreide um 17 Rbl. 4 Kop.
für Oelsamen um 26 „ 4 „

welche Differenzen den Transporten nach Königsberg via Brest zu Gute kommen.

Die Moscau-Brester Bahn befördert diese Transporte auf ihrer Bahnstrecke weiter von Smolensk nach Brest zu 1/60 Kop. pro Pud und Werst.

In Folge dieser bedeutenden Frachtreductionen der Rjäschk-Wjäsmaer und Moscau-Brester Bahn, welchen sich auch die südwestliche Bahn, sowie die ostpreussische Südbahn anschliessen, stellen sich die Gesammtfrachten von Jeletz nach Königsberg für Getreide und Oelsamen fast gleich hoch mit denen von Jeletz nach Riga ungeachtet dessen, dass

die Route Jeletz via Wjäsma-Brest nach Königsberg (1691 Werst) gegenüber Jeletz via Orel-Riga (1124 Werst) um 567 Werst länger ist.

3) Während die Rjäschk-Wjäsmaer Bahn für den Verkehr nach Königsberg derartig niedrige Frachtsätze berechnet, gewährt dieselbe doch nicht die gleichen Fracht-Ermässigungen für Sendungen nach Riga, obgleich es dieser Bahn gleichbedeutend sein müsste, wohin die Waare von ihren Stationen geht, da ihre Transportstrecke in beiden Fällen dieselbe ist. So beträgt z. B. der Fracht-Antheil der Rjäschk-Wjäsmaer Bahn für Oelsamen im Versande von der Station Rjäschk

nach Königsberg 1/60 Kop. pro Pud und Werst
„ Riga . . . 1/42 „ „ „ „ „

für Hanf:

nach Königsberg 1/50 Kop. pro Pud und Werst
„ Riga . . . 1/30 „ „ „ „ „ .

Ebenso bringt die Moscau-Brester Bahn auf ihrer Strecke Wjäsma-Smolensk im Verkehr von den Stationen der Rjäschk-Wjäsmaer Bahn nach Riga einen höheren Tarif, als bei Sendungen nach Königsberg zur Anwendung, wie nachstehende Ziffern das Beispiel liefern.

Der Antheil der Moscau-Brester Bahn bei Sendungen von der Station Rjäschk beträgt:

a. für Getreide:

nach Königsberg 1/57 Kop. pro Pud und Werst
„ Riga . . . 1/45 „ „ „ „ „

b. für Oelsamen:

nach Königsberg 1/60 „ „ „ „ „
„ Riga . . . 1/36 „ „ „ „ „

c. für Hanf:

nach Königsberg 1/50 „ „ „ „ „
„ Riga . . . 1/30 „ „ „ „ „

4) Nicht minder, wie die beiden genannten Bahnen, sucht die St. Petersburg-Warschauer Bahn den Getreidetransport nach Riga zu beeinträchtigen, indem sie bei Sendungen nach Königsberg 1/50, bei Sendungen nach Riga aber 1/30 Kop. pro Pud berechnet.

5) Gleich feindlich verhält sich die Libau-Romnyer Bahn gegenüber Riga, welche den Getreideverkehr von ihren Stationen ausschliesslich nach Libau zu lenken sucht, und den Versand nach Riga dadurch behindert, indem sie bei Transporten nach Libau den Frachtsatz von 1/50 Kop., nach Riga aber 1/30 Kop. pro Pud und Werst berechnet.

6) Hat es die Libau-Romnyer Bahn ganz in ihrer Hand, den Verkehr von ihren eigenen Stationen nach Riga beliebig zu erschweren,

ja vollständig zu behindern, so wird sie demnächst in Bezug auf den Verkehr zwischen Libau und denjenigen Orten, welche naturgemäss dem Rigaschen Rayon angehören, durch die Moscau-Brester Bahn unterstützt, welche in einem Falle die von den Bahnen der I. Gruppe kommenden Transporte bei Smolensk abzulenken sucht durch Gewährung äusserst niedriger Frachtsätze bei deren Beförderung via Minsk nach Libau, im anderen Falle aber für Transporte, welche von ihren eigenen Stationen herrühren, oder nothwendig über die Moscau-Brester Bahn transitiren müssen, nach oder von Riga viel höhere Frachtsätze, als nach resp. von Libau berechnet.

Dieser Tarifpolitik der Moscau-Brester Bahn ist es zuzuschreiben, dass die Libau-Romnyer Bahn imStande gewesen ist, einen directen überseeischen Güterverkehr nach Moscau via Libau in's Leben zu rufen und zwar mit Gesammtfrachtsätzen pro Pud für die ganze Transportstrecke, die niedriger waren, als die für denselben Verkehr via Riga, obgleich Libau von Moscau 268 Werst weiter als Riga entfernt ist. Um diese Differenz in der Entfernung auszugleichen, hat die Moscau-Brester Bahn im Verein mit der Libau-Romnyer Bahn die Frachtsätze pro Pudwerst bis auf ein Minimum ermässigt und gleichzeitig durch Aufrechterhaltung der bisherigen höheren Sätze für ihre Bahnstrecke im Verkehr von Riga, die Bahnen der Linie Riga-Smolensk, gezwungen, die ganze Frachtdifferenz zu übernehmen, wenn sie den Moscauer Verkehr nicht verlieren wollen.

Doch diese zum Schutze ihres bisherigen Verkehrs nach Moscau Seitens der Bahnen der Linie Riga-Smolensk getroffene Massnahme hat sich noch nicht als ausreichend herausgestellt, indem die Libauer Route nachträglich weitere Frachtermässigungen bewilligt hat, ausserdem aber es bekannt geworden ist, dass dieselbe um Transporte heranzuziehen, den Versendern heimliche Fracht-Refactien gewährt.

7) Die Libau-Romnyer Bahn sucht ferner den Verkehr von den hinter Orel belegenen Bahnen durch bedeutende Fracht-Ermässigungen auf ihrer Strecke via Kursk-Bachmatsch nach Libau zu leiten, wodurch sie also auch auf diesem Wege in den Rayon Rigas hineingreift, obgleich Kursk von Libau circa 170 Werst weiter entfernt ist als Riga. Der am 15. November 1880 von der Libau-Romnyer Bahn publicirte Specialtarif ergiebt folgende Unterschiede in den Frachtsätzen für Sendungen von der Station Kursk pro Wagenladung:

	nach Libau	nach Riga	Riga theurer.
für Getreide . . .	141 Rbl.	165 Rbl. 36 Kop.	24 Rbl. 36 Kop.
für Oelsamen . .	141 „	198 „ 30 „	57 „ 30 „

8) Ist somit die Rigaer Route durch die von allen Seiten stattfindenden Frachtunterbietungen stark bedroht, so ist es derselben doch andererseits nicht möglich, sich ganz der Gefahr zu erwehren, da sie aus mehreren Theilstrecken zusammengesetzt und es schwierig ist, alle betheiligten Bahnen für das gemeinsame Interesse zu gewinnen. So z. B. berechnet die St. Petersburg-Warschauer Bahn im überseeischen Verkehr von Riga nach Kiew für ihre Bahnstrecken Dünaburg-Wileika resp. Dünaburg-Bjelostok den Localtarif, obgleich es ihr bekannt ist, dass die Libauer Route im Verkehr nach Kiew einen ermässigten Tarif zur Anwendung bringt. Ebenso berechnet die Moscau-Kursker Bahn im überseeischen Verkehr von Riga nach Charkow für ihre Strecke Orel-Kursk den Localtarif und erschwert dadurch die Situation Rigas zu Gunsten Libaus. Die von Seiten der Riga-Dünaburger Bahn an die beiden anderen genannten Bahnen in dieser Sache wiederholt gerichteten Ersuchen, ihre Tarife den Concurrenzverhältnissen anzupassen, haben bisher zu keinem Resultat geführt, und ist daher wohl anzunehmen, dass der Verkehr nach Charkow und Kiew der Riga'schen Route vollständig verloren gehen und dem Libauer Hafen zufallen wird.

Gegenüber allen diesen Tarif-Operationen, welche auf den Verkehr mit Riga lähmend einwirken, ist sowohl das hierbei interessirte handeltreibende Publicum, als auch die Riga-Dünaburger Eisenbahn, deren Interessen dieselben sind, machtlos, indem keine gesetzlichen Bestimmungen vorliegen, welche den Tarifunterbietungen ein Ziel setzen, vielmehr glauben die concurrirenden Routen vollkommen in ihrem Rechte zu sein, ihre Frachtsätze, ohne Rücksicht auf das allgemeine Interesse, beliebig zu bestimmen, und vermeinen dieselben nur den Zweck hierbei im Auge behalten zu müssen, die Einnahmen ihrer Bahn auf das möglichst grösste Mass zu erhöhen. Gleichwol dürfte gerade die Tariffrage der Eisenbahnen eine derjenigen sein, welcher der Staat die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden hätte, da von der richtigen Normirung der Tarife nicht nur die Rentabilität der Bahnen, sondern auch die Entwickelung des Handels abhängt und es für die Staatswirthschaft nicht gleichgiltig sein kann, dass zu Gunsten einzelner Actiengesellschaften die sämmtlichen Handelsbeziehungen des Reichs in unnatürliche Bahnen gedrängt werden.

Gaben schon die angegebenen Beispiele ein anschauliches Bild von den verderblichen Folgen der Unbeschränktheit der Bahnverwaltungen in Bezug auf das Tarifwesen, so dürfte überhaupt es am Platze sein die Grundsätze einer Prüfung zu unterziehen, nach welchen die Bahnverwaltungen ihre Tarife gebildet haben und würde hierbei sich unzweifelhaft herausstellen, dass es nicht nur überall an einem festen

System mangelt, sondern auch den normalen Handelsbedürfnissen in keiner Weise Rechnung getragen wird.

Wenn es allerdings anzuerkennen ist, dass die Bahnen der I. Gruppe einen gemeinschaftlichen Tarif bereits besitzen, und ebenso die Bahnen der II. Gruppe diesem Beispiele gefolgt sind, indem selbige am 1. Juni 1881 auch einen allgemeinen Tarif für ihren Verkehr einführen, so bleiben doch verschiedene Bahnen noch übrig, deren Tarifwesen sich jeder Regelung entzieht, indem selbige als nicht zu einer Gruppe gehörig, sich keiner Tarif-Bestimmung der Gruppen-Conferenzen unterwerfen, wie namentlich die St. Petersburg-Warschauer, Libau-Romnyer Bahn und zum Theil auch die Moscau-Brester Bahn bezüglich ihres Verkehrs mit Libau und Brest. Nicht minder haben die Bahnen der III. Gruppe sich bis hierzu noch nicht dazu verstehen können, einen gemeinschaftlichen Tarif unter sich zu vereinbaren. Zieht man hierbei jedoch in Betracht, welcher Missbrauch gegenwärtig bei der schrankenlosen Selbstständigkeit gerade Seitens einiger dieser Bahnen getrieben und welcher Nachtheil dadurch dem Handel und anderen vom Staate garantirten Bahnen zugefügt wird, so dürfte es wol dringend geboten erscheinen, dass nunmehr die Staatsregierung auf dem Wege der Gesetzgebung die allgemeinen Grundsätze feststellt, sowol für den directen Verkehr zwischen den verschiedenen Bahnen, als auch für den Localverkehr bei weit ausgedehnten Bahnlinien, damit den bisher unbehinderten Uebergriffen einzelner Bahnen in fremde Handelsrayons zum Nachtheil nicht nur des normalen Handelsverkehrs, sondern auch des durch die Zinsgarantien dabei interessirten Fiscus ein Ziel gesetzt werde.

Im Namen der Rigaschen Kaufmannschaft beehrt sich der Rigasche Börsen-Comité Ew. hohen Excellenz die ergebenste Bitte zu unterbreiten, diesen für den Handel Russland so überaus wichtigen Gegenstand Hochdero geneigter Prüfung unterziehen und diejenigen Massregeln ergreifen zu wollen, durch welche den zur Sprache gebrachten Uebelständen auf dem kürzesten und wirksamsten Wege abgeholfen werden kann."

Diese Vorstellungen hatten zur Folge, dass das Ministerium der Wegecommunicationen eine Commission unter dem Vorsitze des Directors des Eisenbahndepartements, Geheimrath Schurowsky niedersetzte, welche die Regelung der Tarife in die Hand nehmen sollte. Durch ein Rescript des Departements des Handels und der Manufacturen vom 1. September 1881 Nr. 6694 wurde der Rigasche Börsen-Comité aufgefordert Delegirte zu dieser Commission zu senden. Zu dem Behufe begab sich Herr Alfred Armitstead, in Begleitung des dazu erbetenen Obercontroleurs der Riga-Dünaburger Eisenbahn Kiersnowski, nach

Petersburg und betheiligte sich an den Commissionssitzungen vom 14., 17. und 19. September 1881.

Die Vertreter des Börsen-Comité und der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft übergaben der Commission folgenden Antrag:

„Wie aus den Verhandlungen hervorgeht, hat die Commission es sich zur Aufgabe gestellt, zweckentsprechende Massnahmen zu treffen, um den häufigen Tarifänderungen der einzelnen Bahnen und Routen ein Ziel zu setzen, damit dem handeltreibenden Publicum eine sichere Basis für seine Calculationen bezüglich der Höhe der Transportkosten geboten werde. Demzufolge sind bereits in der letzten Sitzung der Subcommission vom 17. September bestimmte Termine für die Einführung und Publicirung der Tarife in Vorschlag gebracht worden und sollen die Tarife für einen Zeitraum von nicht weniger als einem Jahre festgestellt werden, während welcher Zeit eine Erhöhung derselben nicht stattfinden darf. Gleichwohl soll es den Bahnen und Routen gestattet sein, ihre Tarife innnerhalb der gegebenen Giltigkeitsdauer zu ermässigen, ohne hierbei weder an einen Termin, noch an sonstige Formalitäten gebunden zu sein. Gegen letztere Bestimmung können jedoch die Vertreter des Rigaschen Handelsstandes und der Riga-Dünaburger Eisenbahn nicht umhin, ihre Bedenken auszusprechen, indem sie der Ansicht sind, dass die plötzliche und unvorbereitete Ermässigung der Eisenbahnfrachten, ebenso wie die Frachterhöhung dazu angethan sein kann, die Interessen des Handels zu schädigen, ausserdem aber durch die Zulassung der schrankenlosen Ermässigung gerade der angestrebte Zweck, nämlich die Unveränderlichkeit der Eisenbahntarife innerhalb eines bestimmten Zeitraums, verfehlt wird. Inwieweit der Handelsstand durch plötzliche Ermässigung der Eisenbahnfrachten geschädigt werden kann, dafür dürfte folgender Annahmefall sprechen: Verschiedene Rigasche Handlungshäuser haben ihre Getreide-Ankäufe in Kursk und Umgebung gemacht, in der Voraussicht, auf Grund der bestehenden Frachtsätze nach Riga, welche entsprechend der Libauer Concurrenz aufgestellt sind, ihre Ankäufe nach dem Auslande mit einem bestimmten Gewinn wieder absetzen zu können. Plötzlich werden jedoch die Getreidefrachten von Kursk nach Libau so bedeutend ermässigt, dass die Libauer Kaufleute dadurch in den Stand gesetzt werden, das von ihnen in Kursk angekaufte Getreide zu einem viel niedrigeren Satze als die Rigaschen Händler in's Ausland abzugeben, Letztere mithin genöthigt sind, nicht nur auf ihren vorher berechneten Gewinn zu verzichten, sondern auch in die Lage gebracht werden, einen Verlust zu erleiden. Derselbe Fall ist umgekehrt zu denken, zwischen Riga und Libau, sowie auch zwischen Reval, Libau und Königsberg. Allerdings kann hiegegen eingewandt werden, dass ja auch die andere

geschädigte Route die Möglichkeit hat, ihre Frachten ebenfalls zu ermässigen und dadurch die resp. Kaufmannschaft vor Verlust zu schützen. Aber die Erfahrung hat gezeigt, dass eine solche Massnahme auf verschiedenen Routen, welche aus mehreren Bahnen zusammengesetzt sind, nicht in einem Tage ausgeführt werden kann, vielmehr die hierzu nöthigen Verhandlungen eine lange Zeit in Anspruch nehmen, da nicht die Interessen aller Betheiligten solidarisch sind, ja selbst häufig der Fall eintritt, dass in Folge des Widerstandes der einen oder der anderen Bahn eine Tarifänderung überhaupt gar nicht zu Stande kommt. Inzwischen hat jedoch die andere Route den Vortheil der billigeren Frachten für sich und nutzt solche nach Möglichkeit zum Nachtheil ihrer Concurrenten aus. Dabei fällt in's Gewicht, dass einzelne lange Bahnstrecken von 1000 und mehr Werst, wie z. B. die Libau-Romny- und die Moskau-Brester Bahn, bei ihren Tarifoperationen durch keinen anderweitigen Einfluss beschränkt sind und durch Ermässigung auf ihrer Strecke allein vollkommen in der Lage sind, die Tarife anderer Routen zu unterbieten. Dazu kommt noch, dass die Tarifermässigungen oft so geheim gehalten werden, dass sie den geschädigten anderen Bahnen erst bekannt werden, wenn die Saison des Verkehrs bereits den Höhepunct erreicht hat, d. h. zu einer Zeit, wo die Folgen der Tarifoperation wohl empfunden werden, es aber schon zu spät ist, hiergegen etwas zu thun. Ferner trifft es zu, dass gewisse grosse Bahnen, welche sich häufig der Frachtunterbietungen als Mittel bedienen, um den Waarenverkehr aus entfernteren Rayons auf ihre Linie zu ziehen, in der Regel mehreren Gruppen angehören und an den Gruppen-Conferenzen Theil nehmen, wodurch sie nicht nur die Möglichkeit erhalten, bei allen Tarifverhandlungen zugegen zu sein und von deren Einführung Kenntniss zu erhalten, sondern auch durch ihre Stellung zur Sache einen bedeutenden Einfluss auf die Tarife ihrer Concurrenzbahnen auszuüben.

Wenn demnach auch künftig jeder Bahn freistehen soll, ihre Tarife nach Belieben zu ermässigen, so werden hierdurch die allgemeinen Interessen des Handelsstandes nach wie vor mehr oder weniger gefährdet erscheinen, indem Letzterer nicht immer in der Lage sein wird, gegen die Unterbietung anderer Handelsplätze sich zu schützen, und sehen sich daher die Vertreter des Rigaschen Börsen-Comités und der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft hiermit veranlasst, der gegenwärtigen Commission die Frage zur Erwägung vorzulegen, ob es nicht im allgemeinen Interesse des Handels sowohl, als auch eines grossen Theils der Bahnen selbst liegen dürfte, gleichwie die Tariferhöhungen, so auch die Tarifermässigungen an die Bedingung der Erfüllung gewisser Formalitäten zu knüpfen. Namentlich würde es sich empfehlen, dass

alle Tarifermässigungen einen Monat vorher publicirt und nicht nur dem Ministerium, sondern auch allen übrigen Bahnen zur Kenntniss gebracht werden, mit denen erstere im directen Verkehr steht. Demnächst dürfte die Bestimmung zu treffen sein, dass Refactien jeder Art an einzelne Versender gesetzlich strengstens verboten sind."

Die Verhandlungen der Commission führten jedoch zu keinem Resultate und sollten daher in einer neuen, im October abzuhaltenden Conferenz wieder aufgenommen werden.

Auf der October Conferenz, zu welcher die Herren Aeltesten Carl Taube und Secretair H. v. Stein delegirt waren, kam aber dieser Gegenstand nicht mehr zur Sprache, sondern wurden nur die oben in pct. 32 sub e und d erwähnten Fragen discutirt, die Tariffrage aber auf einen im December anzuberaumenden Termin verschoben. Die December-Conferenz fand jedoch nicht statt!

bb. Die Regelung des combinirten Eisenbahn- und Seeverkehrs via Riga, Libau und Reval nach Moskau wurde von den bei diesem Verkehre interessirten Eisenbahnen in die Hand genommen.

Zu diesem Zwecke haben im Laufe des November- und December-Monats in St. Petersburg Conferenzen der Vertreter der an diesem Verkehr betheiligten Eisenbahnen stattgefunden und ist von denselben der Beschluss gefasst worden, die Frachtsätze nach Moskau auf den genannten 3 Routen miteinander gleichzustellen, damit den bisherigen Frachtunterbietungen ein Ziel gesetzt werde.

Die von der St. Petersburger Conferenz ausgearbeiteten Tarife für den internen und überseeischen Verkehr nach Moskau sind, unter Zugrundelegung der Bahnfracht und des Ladelohns der kürzesten Route Reval-Moskau, gebildet worden, wobei bezüglich des überseeischen Verkehrs noch die Revaler Platzkosten zur Berechnung gezogen sind, so dass die auf diese Weise gewonnenen Gesammtsätze ab Bord des Schiffes in Reval bis Moskau nunmehr auch für die beiden anderen Routen Riga- und Libau-Moskau Giltigkeit haben werden, mit der Modification jedoch, dass die Vertheilung derselben daselbst auf Bahnfracht, Ladelohn und Platzkosten sich nach den auf diesen beiden Routen bestehenden besonderen Bestimmungen zu richten hat.

Um auch die Platzkosten in den 3 Häfen, Riga, Reval und Libau, nach Möglichkeit mit einander in Uebereinstimmung zu bringen, ist eine besondere Commission ernannt worden, welche am 1. Februar 1882 in Moskau zusammentreten wird. Diese Commission ist von den Ver-

waltungen der Riga-Dünaburger, Baltischen und Libau-Romnyer Bahn zu beschicken und hat die Aufgabe, die Stadtabgaben und sonstige Unkosten in den 3 Häfen, Reval, Riga und Libau genau zu ermitteln und zu denselben gleichmässige Provisionssätze zu Gunsten der Spediteure hinzuzufügen, wonach also die Gesammtspesensätze, welche in den Durchfrachten des Moskauer überseeischen Transitverkehrs enthalten sind, auf den 3 Routen Riga, Reval und Libau nur insoweit mit einander differiren werden, als die wirklichen Unkosten in dem einen, oder anderen Haten sich höher oder niedriger stellen. Hierbei ist der Commission, falls es derselben nicht gelingen sollte, sich über die wirklichen Unkosten in dem einen oder anderen Hafen auf Grund der in Moskau vorliegenden Materialien zu informiren, zur Pflicht gemacht worden, sich in corpore an Ort und Stelle zu begeben und die erforderlichen Ermittelungen dort anzustellen.

Bei der Ausarbeitung der in Rede stehenden neuen Bahn-Tarife für den Verkehr nach Moskau sind die Frachtsätze der concurrirenden Landrouten berücksichtigt und ebenso der bestehende überseeische Verkehr via Königsberg nach Moskau in Betracht gezogen, im Uebrigen aber die Sätze Reval-, resp. Riga- und Libau-Moskau gegen früher erhöht worden. Von der Moskau-Brester Bahn ist in Beziehung auf den Königsberger Verkehr die Erklärung abgegeben worden, dass die gegenwärtigen Frachtsätze via Königsberg in gleichem Maasse, wie auf den 3 concurrirenden Routen Reval, resp. Riga und Libau gegenwärtig geschehen, erhöht werden würden. Da aber die Moskau-Brester Bahn den Termin der Einführung des erhöhten Tarifs via Königsberg nicht hat fixiren können, vielmehr sich vorbehalten hat, eine bezügliche Erklärung erst am 25. Januar 1882 abzugeben, so haben die Bahnen der erwähnten 3 Routen beschlossen, über den Einführungstermin ihrer neuen Tarife erst nach erfolgter Erklärung Seitens der Moskau-Brester Bahn d. i. am 25. Januar 1882 sich zu verständigen.

Ferner ist hinzuzufügen, dass nachträglich und zwar am Anfange des Januar-Monats 1882 eine Conferenz der Vertreter sämmtlicher am überseeischen Verkehr nach Moskau betheiligten Dampfschiffs-Rhedereien in Berlin getagt und dieselbe beschlossen hat, die Seefrachten von den einzelnen ausländischen Häfen nach Riga, Reval und Libau ebenfalls mit einander gleichzustellen, wonach also die gesammten Durchfrachten auf diesen 3 Routen mit einander vollkommen gleich sein werden und somit diese Concurrenzfrage als geregelt zu betrachten ist.

c. c. Massnahmen der Riga-Dünaburger Eisenbahn zur Behauptung des Rigaschen Handelsrayons.

Erwiesen sich die Versuche des Eisenbahndepartements zur Bekämpfung der ungesunden Concurrenz der Eisenbahnen, Obigem nach, als erfolglos, so glückte es der Riga-Dünaburger Bahn doch auf dem Wege der Unterhandlung mit anderen Bahnen einige erfolgreiche Schritte zur Behauptung des Rigaschen Handelsrayons zu thun.

1) Um der durch die Ermässigung des Frachtantheils der St. Petersburg-Warschauer Bahn um 25% für Flachstransporte ins Ausland hervorgerufenen Concurrenz des Königsberger Hafens wirksam entgegenzutreten, wurde die Fracht für Flachs auf der Riga-Dünaburger, bei Sendungen von den Stationen der St. Petersburg-Warschauer Bahn nach Riga, auf 1/40 Kop. pro Pud und Werst ermässigt. Ausserdem ermässigte die Riga-Dünaburger Bahn ihren Ladelohn-Antheil bei diesen Transporten um 0,35 Kop. pro Pud.

Diese Massregel dauerte vom 10. August bis zum 15. October 1881, von welchem Tage ab die Frachtermässigung auf der St. Petersburg-Warschauer Bahn ebenfalls ausser Kraft trat.

2) Am 1. Mai 1881 traten besondere Tarife für den directen und überseeischen Güterverkehr von Riga nach Zarizyn mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

3) Die Stationen Tula, Kursk und Nischni-Nowgorod, sowie sämmtliche Stationen der Kursk-Charkow-Asower Bahn wurden in den directen überseeischen Güterverkehr via Riga aufgenommen.

4) Um der Concurrenz der Nachbarhäfen bezüglich des Exports zu begegnen, fand am Anfange des Jahres eine Revision der Specialtarife für Getreidewaaren und Oelsamen durch eine besondere Tarifcommission statt und gelangten in Folge dessen theils am 1. August, theils am 1. September 1881 neue Specialtarife für die Beförderung von Getreidewaaren von den Stationen der Bahnen I Gruppe, sowie der Koslow-Woronesh-Rostower, Koslow-Tambower, Tambow-Saratower, Morschansk-Sysraner und Moskau-Kursker Bahn nach Riga zur Einführung.

5) Die Kosten für das Auf- und Abladen der Güter wurden im directen Güterverkehr zwischen den Stationen der Riga-Dünaburger und der Dünaburg-Witebsker Bahn von 1 Kop. auf 3/4 Kop. pro Pud ermässigt.

6) Es hatten sich im August 1881 an die Direction der Riga-Dünaburger Bahn verschiedene Getreidehändler, sowie die Oreler Bank mit dem Ersuchen gewandt, ihnen eine Frachtermässigung bei Getreide von 10% gegen den bestehenden Tarif zu bewilligen,

wobei sie die Verpflichtung übernehmen wollten, bis zum Mai 1882 mindestens 4000 Waggon-Ladungen von Orel und den hinter Orel belegenen Stationen nach Riga zu befördern. Zugleich erhielt die Riga-Dünaburger Bahn von der Orel-Witebsker Bahn die Nachricht, dass letztere bereits eine solche Ermässigung den Betreffenden zugestanden hätte und zwar in der Erwägung, dass ein grosser Theil Getreide in Folge der bedeutenden Frachtermässigungen auf der Rjäschsk-Wjasmaer, Moskau-Brester und Libau-Romnyer Bahn von Jeletz via Wjasma-Smolensk nach Königsberg und von Kursk via Bachmatsch zum Nachtheil der Rigaschen Route befördert worden sei.

Mit Rücksicht auf die inzwischen erfolgten Frachtermässigungen für Getreidesendungen nach Riga, welche es ziffermässig erwiesen, dass eine Ablenkung der Getreideladungen aus dem Rigaschen Rayon nach Libau und Königsberg kaum mehr lohnend für die resp. Versender erscheinen dürfte, sowie in der Erwägung, dass durch Gewährung der erbetenen Ermässigung von 10% für ein Waarenquantum von 4000 Wagenladungen gewissermassen ein Monopol des Grosshändlers, resp. der Oreler Bank geschaffen würde, zu deren Besten zum grossen Theil wenigstens die beregten 10 % den Eisenbahnen entzogen würden, sah sich die Riga-Dünaburger Bahn veranlasst, den in Rede stehenden Antrag abzulehnen.

34. Die projectirte Windauer Bahn.

Nachdem der Börsen-Comité in einer Vorstellung an den Herrn Finanz-Minister vom 22. Mai 1881 sub Nr. 169 abermals für die Windauer Bahn eingetreten war, benutzten die gelegentlich des Eisenbahncongresses im October 1881 in Petersburg anwesenden Delegirten des Börsencomité, Aeltester Carl Taube und Secretair H. v. Stein, die Gelegenheit um am 15. October 1881 dem Herrn Finanz-Minister persönlich die Dringlichkeit der Sache auseinanderzusetzen, worauf sie die Zusicherung erhielten, dass der Herrn Minister thun wolle, was in seinen Kräften stehe.

In einer Eingabe vom 20. November 1881 Nr. 450 hat der Börsen-Comité auch an den Herrn Präsidenten des Minister-Comités, Staatssecretair v. Reutern die Bitte gerichtet, das Windauer Bahnproject seinerseits unterstützen zu wollen.

Die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit der Windauer Bahn sowol in commerzieller, wie in strategischer Beziehung scheint neuerdings an massgebender Stelle positiv zum Durchbruch gekommen zu sein, so dass die baldige Realisirung des Projects erwartet werden kann.

35. Die Mitauer Eisenbahn.

a. Verzögerung in der Auszahlung der Nachnahmen.

In einer Eingabe an den Börsen-Comité vom 30. Mai 1881 beschwerten sich mehrere hiesige Firmen über Verzögerungen in der Auszahlung der Nachnahmen seitens der Mitauer Eisenbahn. Letztere berief sich darauf, dass die zur Beschwerde gebrachten Umstände lediglich der Libau-Romny-Bahn zur Last fielen, worauf der Börsen-Comité unterm 5. Juni 1881 Nr. 193 das Eisenbahn-Departement ersuchte bezüglich des Verhaltens der Libau-Romny-Bahn eine Untersuchung anzuordnen und nach dem Ergebnisse derselben, diejenigen Massnahmen zu ergreifen, welche geeignet wären, den zur Sprache gebrachten, die Kaufmannschaft in hohem Grade schädigenden Uebelstand für die Zukunft zu beseitigen.

In Folge des Ueberganges der Libau-Romny-Bahn in eine andere Verwaltung ist diese Angelegenheit dem Wunsche der Kaufmannschaft entsprechend geregelt worden.

b. Fortsetzung der Mitauer Bahn bis zur preussischen Grenze.

Im October 1881 movirte sich die Memeler Kaufmannschaft in dieser Angelegenheit und ersuchte das Vorsteheramt dieser Kaufmannschaft mittelst Schreibens vom 26. Octbr. (7. Novbr.) 1881 den Rigaschen Börsen-Comité um Benachrichtigung über den Stand der Sache. Letzterer konnte in seinem Antwortschreiben vom 6. November 1881 Nr. 410 nur constatiren, dass dem Vernehmen nach, das Project zwar von verschiedenen Seiten fortlaufend betrieben werde, officielle Nachrichten über irgend welche Erfolge aber nicht vorlägen.

Der landwirthschaftliche Congress des 2. Bezirks sprach sich in seiner Sitzung vom 16. Februar 1881 ebenfalls für die Förderung dieses Projects aus.

c. Zweigbahn nach Bauske.

Ueber die von Mitau nach Bauske zu führende Zweigbahn brachte die Rigasche Zeitung, Jahrg. 1881 Nr. 284 folgendes Referat:

„Auf der am 5. December 1881 stattgehabten Versammlung der Actionaire der Mitauer Eisenbahngesellschaft wurde das zum Vortrag gebrachte Project einer von Mitau nach Bauske zu erbauenden Zweigbahn, nach dem in neuester Zeit in Deutschland und Oesterreich mit Recht sehr in Aufnahme gekommenen Secundairbahnsystem, in allen Stücken gut geheissen und die Direction einstimmig ermächtigt, Namens der Mitauer Eisenbahngesellschaft, bei der Staatsregierung um Con-

cessionirung der Linie Mitau-Bauske nachzusuchen. Ueber Wesen, Anlage und Betrieb von Secundairbahnen können wir uns leider heute an dieser Stelle nicht verbreiten und wollen daher diejenigen unserer Leser, welche sich mehr für die technische Seite der Frage interessiren, auf den interessanten und instructiven Artikel verweisen, welchen der Betriebsdirector der Mitauer Eisenbahn, Herr J. Pander, vor einigen Monaten im Organ unseres technischen Vereins, der „Rigaschen Industrie-Zeitung", über diesen Gegenstand veröffentlicht hat. Dem von dem Präses der Generalversammlung Herrn Consul v. Heimann gehaltenen Vortrag entnehmen wir, dass die grosse Bedeutung des Städtchens Bauske, welches im fruchtbarsten und cultivirtesten District Kurlands liegt und seine Verbindungen mit dem productiven Kownoschen Gouvernement bereits früher vollkommen gewürdigt worden sind, so dass man schon damals, als es sich um die Herstellung einer Eisenbahn von Dünaburg nach einem unserer Ostseehäfen handelte, das Project einer über Bauske nach Libau führenden Linie mehrfach ventilirte. Neuerdings ist nun die Idee eines Schienenweges nach Bauske wieder aufgenommen worden und zwar sind es die Gutsbesitzer des Bauskeschen Kreises und die Stadt Bauske gewesen, welche bei der Direction der Mitauer Eisenbahn den Antrag gestellt haben, die Verwirklichung der Linie Bauske-Mitau in die Hand zu nehmen, wozu derselben die erforderlichen Geldmittel zur Disposition gestellt wurden. Auf das bezügliche Gesuch der Direction der Mitauer Eisenbahngesellschaft erfolgte am 30. April 1881 die Allerhöchste Genehmigung zur Vornahme der Tracirungsarbeiten, welche unter Leitung des Herrn Betriebsdirectors Pander von dem Abtheilungsingenieur der Mitauer Bahn, Herrn v. Krzyzanowski ausgeführt und so eifrig gefördert wurden, dass der Generalversammlung am 5. December bereits alle detaillirten Anschläge und Kostenberechnungen vorgelegt werden konnten.

Die projectirte Bahn-Linie von Mitau bis Bauske hat eine Länge von 38 Werst 213 Faden, durchschneidet lediglich Kurland und zwar den Doblenschen und Bauskeschen Kreis, und mündet beim Städtchen Bauske, welches im Delta liegt, das die Flüsse Musse und Memel bilden, bevor dieselben, nach ihrer Vereinigung, die Benennung der Kurländischen Aa annehmen.

Besagte Linie folgt der Strömung dieses Flusses fast durchgängig, und zwar, auf dem linken Ufer desselben, trotzdem, dass dasselbe viel zahlreicher, als das rechte Ufer, von Flüssen und Bächen, welche die Anlage von Brücken und Wasser-Durchlässen erheischen, durchbrochen wird, während im Uebrigen beide Seiten des Flusses ein gleichmässig ebenes und dem Bahnbau günstiges Terrain darbieten. Die Gründe

aber für die Bevorzugung des linken Aa-Ufers bei der Wahl der Bahnrichtung liegen darin, dass auf beiden Seiten der Aa eigentlich nur $^2/_7$ der tracirten Strecke, von Bauske aus, von einem gleichmässig stark cultivirten, fruchtbaren und dichtbevölkerten Gebiet berührt werden, wogegen weiterhin, nach Mitau zu, eigentlich nur das linke Ufer der Aa diesen Charakter beibehält, während das rechte Ufer nur viel sumpfige, nach und nach in Waldungen übergehende, Gegenden dort aufweist, was natürlich auch eine weit dünnere Bevölkerung zur Folge hat. Deshalb sieht man auch gerade das Gebiet des linken Aa-Ufers von den meisten, den sehr lebhaften Verkehr der dortigen reichen Gegend vermittelnden, Landstrassen durchkreuzt, mit deren Hilfe eben auch für unsere projectirte Linie eine bedeutende und bequeme Waaren-Zufuhr erwartet werden kann. Nicht ganz zu unterschätzen ist schliesslich auch der Vortheil, dass man bei der gewählten Bahn-Richtung den bekannten beliebten Vergnügungsort des Mitauer Publikums „Ledding“ berührt, dessen Besuch im Sommer sicherlich auch der Bausker Zweigbahn einen regen Passagierverkehr zuführen dürfte. Von Mitau aus bildet dieser Punkt, nach dem Projekte, die erste Haltestelle, und zwar 3 Werst von Mitau, worauf dann die Stationen Sessau, 11,64 Werst von Mitau; 8,37 Werst weiter Bergfried; 10 Werst von dort Ruhenthal, und schliesslich 7,89 Werst weiter Bauske folgen werden, wobei, in Bezug auf die Zwischen-Stationen, vorzugsweise solche Lokalitäten gewählt worden, wo die meisten Landwege oder Zufuhrstrassen sich vereinigen. Bei Bauske selbst aber, etwa $1^1/_2$ Werst von der Stadt entfernt, soll der projektirte Bahnhof an der grossen Fahrstrasse zu liegen kommen, welche von der Stadt, durch das Gut Amt-Bauske nach dem Städtchen Scheimy führt, und, binnen Kurzem, für die Ueberfahrt über die Musse eine, bereits vom Ministerium des Innern zur Ausführung bestimmte, massive Brücke erhalten wird, während bisher diese Passage durch eine Fähre vermittelt, den grössten Theil des Jahres aber mittelst einfachen Durchfahrens der seichten Flussstellen bewerkstelligt wird. Von dieser, wie erwähnt, nur vorübergehenden Unbequemlichkeit musste indess, bei der Wahl der Lokalität für den künftigen Bausker Bahnhof, vorläufig abgesehen werden, weil, bei Anlage desselben hart bei der Stadt, die Bahn um 2 Werst 91 Faden hätte länger werden müssen, und der Bau einer 315 Fuss langen Brücke über die Musse unerlässlich geworden wäre, was Beides den Bahnbau über die gesteckten Grenzen hinaus vertheuert hätte, ohne dagegen für die künftigen Betriebs-Ergebnisse ein entsprechend lohnendes Aequivalent bieten zu können.

Was nun die Kosten zur Herstellung der gedachten Zweigbahn betrifft, so sind solche, nach genauester und sorgfältigster Berechnung, bei

durchgängiger Festhaltung des in West-Europa jetzt vielfach vertretenen und sehr beliebten Secundairbahn-Systems, auf 27,954 Rbl. 3 Kop. Kredit-Rubel pro Werst, oder bei Annahme von 38½ Tarif-Werst Bahnlänge, auf rund Eine Million Kredit-Rubel veranschlagt worden, während, bei der Herstellung derselben Linie als Normal Bahn, der Kosten-Aufwand hierfür die Summe von 1,389,222 Rbl. 81 Kop. erheischen würde.

Unter Zugrundelegung der angestellten Erhebung der vorliegenden Erfahrungen und Daten ist für die Bausker Zweigbahn ein Verkehr von 120,000 Personen und 2½ Millionen Pud Güter veranschlagt worden und sind zur Bewältigung dieses Verkehrs die Betriebskosten nach dem Secundairbahnsystem nach sorgfältigster Berechnung auf ca. 52,000 Rbl. p. a. angesetzt worden, während dieselben beim Betriebe der Linie Mitau-Bauske nach dem Normalbahn-System sich auf etwa 89,500 Rbl. belaufen würden.

Den detaillirten Ausführungen über die voraussichtliche Rentabilität der Bausker Zweigbahn entnehmen wir, dass die weiter unten anzuführenden Rentabilitätsziffern nach dem Durchschnittsverkehr berechnet worden sind, den die Mitauer Bahn während der ersten vier Betriebsjahre für ihre von Mitau resp. 22, 42 und 52 Werst entfernten Stationen Friedrichshof, Behnen und Autz nach ihren Rechenschaftsberichten aufzuweisen hat, wobei nicht ausser Acht zu lassen ist, dass die projectirte Linie Bauske-Mitau ein weit fruchtbareres und viel dichter bevölkertes Gebiet durchschneidet, als es bei der Mitauer Bahn auf der Strecke von Mitau bis Autz der Fall ist. Unter Zugrundelegung der auf diesem Wege gewonnenen Daten beträgt die muthmassliche gesammte Jahres-Einnahme der Bausker Linie

aus dem Personenverkehr 66,800 Rbl.,
aus dem Güterverkehr . 48,875 „

Summa 115,675 Rbl.,

während die Gesammt-Ausgabe für den gedachten Verkehr (Mitau-Bauske als Secundair-Bahn verwaltet) sich auf . . . . . 51,947 Rbl.,

wie vorhin erwähnt, belaufen würden, woraus sich . . . 63,728 Rbl. als Reingewinn herausstellt, der hinreichen würde, um 6% zur Verzinsung und 1/10% jährlich zu der (auf 71 Jahre bis zum Ende der Concession der Mitauer Eisenbahn veranschlagten) Tilgung des rund auf eine Million Rbl. geschätzten Baucapitals, zusammen eine Summe von 61,000 Rbl. betragend mit Ueberschuss alljährlich zu decken.

Will man sich dagegen die projectirte Bahn als Normalbau mit normalem Betrieb denken, so müsste, wie schon gesagt, für ersteren

das Anlagecapital mit 1,389,222 Rbl. 81 Kop. und der Kostenaufwand für den Betrieb, bei sonst ganz identischem Verkehr, wie derselbe vorstehend vorausgesetzt wird, mit 89,424 Rbl. veranschlagt werden, was gegen die muthmassliche Einnahme von 115,675 Rbl. nur einen Ueberschuss von 26,251 Rbl., d. i. kaum 2% Zinsen vom Anlage-Capital erwarten liesse, ein Resultat, welches unter den gegebenen Verhältnissen auf's Eclatanteste zu Gunsten des Secundairbahn-Systems spricht.

Das auf rund eine Mill. Rbl. veranschlagte Baucapital beabsichtigt die Mitauer Eisenbahngesellschaft durch Emission von Obligationen für diesen Betrag aufzubringen, und zwar sollen diese Obligationen nicht zur öffentlichen Subscription gelangen, sondern auf privatem Wege begeben werden, und zwar unter folgenden für diese Papiere zu stipulirenden Bedingungen: 1) Es wird, in Uebereinstimmung mit der für die Bausker Zweigbahn veranschlagten Ertragsfähigkeit, diesen Obligationen, vom Tage der Bahneröffnung eine jährliche Rente von 6% in 2 halbjährlichen Raten zahlbar, nebst 1/10% Tilgungsprämie pro Jahr, wodurch die Amortisation bis zum Ablauf der für die Mitauer Bahn giltigen Concessionsfrist im Jahre 1953 erreicht wird, in Summa also eine Annuität von 61,000 Rbl. pro Jahr bewilligt, und die Zahlung dieser Rate ganz speciell durch den Gesammtbestand und sämmtliche Einnahmen der Mitau-Bausker Zweigbahn sichergestellt. 2) In den Jahren, wo möglicherweise, zufolge unvorhergesehener Umstände, die reine Einnahme der Zweigbahn zur vollständigen Berichtigung gedachter Annuität nicht hinreichen sollte, übernimmt die Mitauer Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung, den Ausfall jährlich aus ihren eigenen Einnahmen vorschussweise zu decken, jedoch nicht anders, als nach vorgängiger Anzeige hiervon beim Finanzministerium. Diese eventuellen Vorschüsse sollen auf besonderem Conto eine Schuld der Zweigbahn an die Hauptbahn bilden und soll, erst nach Rückzahlung derselben aus den zu erwartenden, einstigen Gewinnüberschüssen der Zweigbahn, der etwa nach Deckung besagter Annuität noch disponibel bleibende Mehrbetrag der letzteren, zum Betriebsgewinn der Mitauer Bahn hinzugeschlagen werden dürfen.

Wir können nur unsere aufrichtige Sympathie mit diesem so ausserordentlich glücklich veranlagten Unternehmen und die Hoffnung zum Ausdruck bringen, dass auch die Staatsregierung dem im Interesse Kurlands ebensowohl, wie dem des gesammten Reiches liegenden Project Förderung und Unterstützung angedeihen lassen werde."

36. Die projectirte Livländische Bahn.

In der 4. Sitzung des landwirthschaftlichen Congresses des 2. Bezirks vom 16. Februar 1881 kam auch die projectirte Liv-

ländische Bahn zur Sprache und wurde bemerkt, dass der Mangel an Eisenbahnen nachtheilig auf die Landwirthschaft wirke, in Livland namentlich zum übermässigen Anbau von Flachs dränge, denn ungeachtet der guten Wege in Liv- und Kurland könnte den theuren Transport mittelst Fuhren nur Flachs als ein Product von hohem Werthe tragen. Solches habe dahin geführt, dass auf dem Bauerlande bereits bis 25% des Ackerlandes mit Flachs bestellt werden, während bei rationeller Wirthschaft nur 10% dem Flachsbau eingeräumt werden dürfen, und dass selbst ein grosser Theil des Gutslandes (in Livland durchschnittlich 33% und speciell im Wolmarschen Kreise 60%) weil neue Capitalanlagen für Brennereien, Molkereien etc. nicht rentabel erscheinen und Roggen wegen des theuren Transports gar nicht verführt werden kann, der irrationellen Bauerwirthschaft durch Verkauf und Verpachtung anheimgefallen sei.

Demgemäss ging die Resolution des Congresses dahin:

In Erwägung, dass als unmittelbare Folge einer ungenügenden Schienenverbindung des Innern der Provinz Livland mit ihren beiden Häfen Riga und Pernau und der dadurch für die Abfuhr der Producte von den in 70 Kirchspielen Livlands allein benutzbaren kostspieligen Landfuhren einerseits der Flachsbau auf dem Livländischen Bauerlande im Allgemeinen einen Umfang erreicht hat, welcher über kurz oder lang zu einer Bodenerschöpfung führen muss, andererseits aber der Grossgrundbesitz im grössten Theile Livlands weder in dem Brennereibetrieb, noch in Molkereiproducten seine Wirthschaft zu verwerthen im Stande ist, beschliesst der Congress:

> die Staatsregierung auf das Dringendste zu ersuchen, Livland baldmöglichst mit, zu seinen Häfen Pernau und Riga führenden Schienensträngen zu versehen, um damit die die Livländische Landwirthschaft auf das Ernstlichste bedrohenden Verkehrsverhältnisse auf eine gesunde Basis zu stellen und zu verhindern, dass diese zur Zeit noch in Blüthe stehende Provinz zum Schaden des Reichs in ihren wirthschaftlichen Verhältnissen zurückgebracht wird; wobei der Congress hinzuzufügen nicht unterlässt, dass auf Grundlage der bereits im Auslande vielfach in Betrieb gesetzten und bewährten Secundairbahnen und in Berücksichtigung, dass diese selbst unter Voraussetzung einer für Hauptbahnen genügenden Bahnanlage bei sehr viel geringern Betriebskosten eine sichere Verrentung des veranlagten Capitals in Aussicht stellen, derselbe im vorliegenden Fall namentlich für diese Form der Eisenbahnen befürwortend eintritt und falls aus finanziellen Rücksichten Weitergehendes nicht zu erreichen

sein sollte, auch schon für die Inangriffnahme kürzerer, von den genannten beiden Häfen auslaufender und zunächst etwa nur bis zur nächsten Stadt oder einem anderen Handelscentrum des Binnenlandes führender Secundairbahnen mit normalem Unterbau sich aussprechen zu müssen glaubt.

Auch die Rybinsk-Bologoje-Eisenbahn-Gesellschaft hatte angefangen, sich mit der Linie Bologoje-Pleskau-Riga zu beschäftigen, die Sache aber später wieder fallen lassen.

V. Bankwesen.

37. Die Rigaer Börsen-Bank.

Erweiterung des Locals.

Die Börsenbank hat den Wunsch ausgesprochen, dass auf eine Erweiterung ihres Locals Bedacht genommen werde. Der Börsen-Comité wird diesen Antrag der Bank in nähere Erwägung ziehen.

38. Die Reichsbank.

a. Wechseldiscontirung.

In einer Eingabe vom 4. April 1881 hatten einige Bankiers darauf hingewiesen, dass die Reichsbank von ihrem Discontoverkehr alle die Wechsel ausschliesse, die zahlbar auf Bankstellen an denen sich keine Börse befindet, in nicht russischer Sprache ausgestellt seien. Nach unserem Platze, der in sehr lebhaftem directen Verkehr mit dem Auslande und mit dem Königreiche Polen steht, würden aber zumeist Rimessen gesandt, deren Text nicht russisch ist. Diese Wechsel könnten nun von der wohlthätigen Einrichtung der Reichsbank keinen Nutzen ziehen und sei deren Incasso mit zum Theil sehr namhaften Spesen verknüpft. Der Börsen-Comité werde demnach ersucht, dahin zu wirken, dass das hiesige Reichsbank-Comptoir ermächtigt werde, auch solche Wechsel auf die Filialen entgegenzunehmen, deren Text in einer der 3 Hauptsprachen laute.

Der Börsen-Comité hat sich vorbehalten zu geeigneter Zeit die in dieser Angelegenheit erforderlichen Schritte zu thun.

b. Beschaffung der neuen Couponbogen zu den Prämien-Obligationen II. Emission.

Die hiesigen Banken hatten in einem Gesuch vom 5. August 1881 den Börsen-Comité aufgefordert, sich bei der Reichsbank dahin zu verwenden, dass die neuen Couponbogen zu den Prämien-Obligationen II. Emission, für welche die Talons bereits vom 1. April 1881 an,

dem Rigaschen Comptoir der Reichsbank vorgestellt worden sind, schleunigst hergesandt werden mögen, da seit dieser Zeit von 4 Monaten durch das Fehlen der Couponbogen, der Verkehr in diesen Prämien-Obligationen vollständig gehemmt sei und ausserdem die Banken zu unangenehmen Erörterungen mit ihren Clienten kommen, da an anderen Plätzen schon seit längerer Zeit Stücke mit neuen Couponbogen coursiren.

Auf seine desfallsige Vorstellung vom 8. August 1881 Nr. 283 erhielt der Börsen-Comité von der Verwaltung der Reichsbank die Antwort, dass sie nach der Reihenfolge der eingegangenen Anträge verfahre, eine Partie neuer Coupons bereits am 5. August dem Rigaschen Reichsbankcomptoir zugesandt habe und der Rest in kürzester Frist nachfolgen solle.

VI. Zollangelegenheiten.

39. Neues Zollreglement.

Der Herr Director des Zolldepartements hat beim Rescript vom 22. September 1881 Nr. 7 dem Börsen-Comité die Abtheilungen V und VI des Entwurfs zu einem neuen Zollreglement zur Begutachtung übersandt.

Die Ausarbeitung dieses Gutachtens ist vom Börsen-Comité Herrn Aeltesten Schultz übertragen worden.

40. Zoll auf Rohpappe.

Die hiesigen Dachpappe-Fabrikanten Lesser und Hübner hatten sich an den Rigaschen Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, beim Departement der Zollgefälle zu erwirken, dass das für die Verzollung von Rohpappe bisher massgebend gewesene Rescript des Zolldepartements vom 13. Juni 1869 Nr. 5754 auch für die Zukunft aufrecht erhalten werde.

Da nun die örtliche Dachpappefabrikation in der That nur auf dieser Basis möglich erscheint, so ersuchte der Börsen-Comité das Zolldepartement mittelst Vorstellung vom 10. October 1881 Nr. 376 durch unveränderte Inkraftbelassung der Vorschrift vom 13. Juni 1869 Nr. 5754 dem in Rede stehenden Industriezweige die Möglichkeit des Fortbestandes gewähren zu wollen.

Mittelst Rescripts des Zolldepartements vom 7. December 1881 Nr. 20827 ist diese Vorstellung abschläglich beschieden worden, „da die Rohpappe auch eine andere Verwendung finden könne.“

41. Zoll auf Jutesäcke.

Am 20. Januar 1881 fand in St. Petersburg, unter dem Vorsitze des Geheimraths v. Bunge, eine Berathung über die von mehreren

Fabrikanten beantragte Erhöhung des Zolls auf Jutesäcke statt. Der Rigasche Börsen-Comité war in der Commission durch sein Mitglied, Aeltesten C. Taube vertreten, welchem der Geheimrath v. Bunge den Wunsch zu erkennen gab, ein motivirtes Gutachten vom Rigaschen Börsen-Comité zu erhalten. Ein solches wurde am 27. Februar 1881 sub Nr. 666 vorgestellt und lautet dasselbe wörtlich also:

„Anknüpfend an die Berathungen, welche unter dem Vorsitze des Herrn Finanzministergehilfen, Geheimrath v. Bunge bezüglich der Erhöhung des Zolles auf Jutesäcke stattgefunden haben, beehrt sich der Rigasche Börsen-Comité auf Anregung seines zu jenen Berathungen delegirt gewesenen Deputirten Herrn Aeltesten Taube, seine Meinung über diesen Gegenstand in Nachfolgendem darzulegen.

Es lässt sich diese Frage nicht speciell vom Standpunkte der Rigaschen Handelsinteressen behandeln, da der Getreide-Export Rigas, ja nur einen Theil des Gesammtexportes von Getreide aus Russland repräsentirt und ferner die Bahnen der I. Gruppe, welche in Riga münden, zum Theil durch flachsproducirende Gouvernements laufen, wo die Landleute auf die Haus-Industrie zur Verwerthung des Flachsabfalles angewiesen sind, sodann aber der Rigasche Getreidehandel, wie Solches aus dem Zoll-Ausweis pro 1879 ersichtlich, vom ganzen Import Russlands an Jutesäcken in Höhe von 711,412 Pud nur 39,153 Pud 9 Pfd. bezogen hat und somit Riga in keine directe Abhängigkeit zum Jutesack getreten ist. Anders verhält es sich mit den übrigen Häfen Russlands, und speciell mit dem Süden.

Laut Zoll-Ausweis sind:

1869	55,885
1870	125,619
1871	248,924
1872	154,399
1873	297,123
1874	621,093
1875	325,104
1876	395,412
1877	563,581
1878	760,847
1879	711,412

Pud Jutesäcke importirt worden, was einen Durchschnitt der letzten 5 Jahre von 553,270 Pud à 30 Stück pr. Pud, Stück 16,598,100 pr. Jahr ergiebt.

Wenn nun aber der Jutesack seiner geringen Haltbarkeit und seiner Unfähigkeit der Reparatur wegen, stets dem einheimischen Heedesack, bei einem entsprechenden Preisunterschiede, nachstehen muss und der Getreidehandel zu demselben nur als einer Aushilfe greift, diese Aushilfe aber 16½ Millionen Stück pr. Jahr repräsentirt, so erscheint der

Bezug von Jutesäcken für das Getreidegeschäft allerdings als dringliches Bedürfniss und dürfte eine Zollerhöhung für diesen Artikel den Getreidehandel, wie auch den Producenten, drücken. Eine Vertheuerung des Jutesackes um 8—10 Kop. (bei 2 Rbl. pr. Pud Goldzoll) bei einem dreimaligen Transportgebrauch, würde dem Getreide-Producenten 1 Kop. pr. Pud kosten, was an sich geringfügig erscheint, doch auf das ganze, aus Russland zu exportirende Quantum Getreide, immerhin mehrere Millionen Rubel ausmachen dürfte. Wenn in den 16½ Millionen Säcken 200,000,000 Pud Getreide etc. transportirt werden, so fällt auf das in Jutesäcken transportirte Getreide ein Verlust von 2,000,000 Rbl. für den Producenten, während die Zolleinnahmen à 2 Rbl. Goldzoll nur 1,410,000 Rbl. betragen würden, und diese Zollerhöhung nicht den Charakter eines Schutzzolles haben, sondern einem Monopol für die einheimische Industrie gleichkommen würde. Dagegen sind die Regierung und die ganze Kaufmannschaft Russlands stetig bemüht, die Getreideproduction als die Basis der Volkswirthschaft mit allen nur möglichen Mitteln von allen lästigen Kosten zu befreien, um dadurch der in den letzten 10 Jahren stetig wachsenden Concurrenz Nord-Amerikas die Spitze zu bieten und um die Russland als Kornkammer Europas gebührende Stellung zu behaupten.

Vom Standpunkte der Interessen, sowol der russischen Getreideproduction, als des russischen Getreide-Exports kann der Rigasche Börsen-Comité sich demnach nur g e g e n jede Erhöhung des Zolls auf Jutesäcke ausprechen.“

Leider haben die Bemühungen des Börsen-Comité nicht den gewünschten Erfolg gehabt, denn das am 12. Mai 1881 Allerhöchst bestätigte Reichsrathsgutachten (Circulair des Zolldepartements vom 22. Mai 1881 sub Nr. 9071) statuirt:

a. von Jute, welche auf Grund des Art. 24 Punkt 2 des Zolltarifs zollfrei eingeführt werden durfte, ist künftighin ein Zoll von 40 Kop. pr. Pud zu erheben;

b. dem Art. 195 des Zolltarifs ist folgende Fassung zu geben:
Jute- und Leinwand-Säcke, desgleichen grobe Jutegewebe für Säcke und Verpackungszwecke pr. Pud 2 Rbl.

Anmerkung: Dielenläufer aus Jute, Manillahanf und ähnlichen Stoffen werden bei der Einfuhr nach dem Art. 195 verzollt, mit Zuschlag von 50% zu dem in diesem Artikel festgesetzten Zollsatze.

Die erwähnten neuen Zölle treten mit dem 1. Juni 1881 in Kraft, wobei jedoch der zufolge des am 16. December 1880 Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens festgesetzte Zuschlag von 10% nicht zu erheben ist.

42. Der Zoll-Artell.

aa. neuer Tarif.

Beim Schreiben vom 18. März 1881 Nr. 1704 übersandte der Rigasche Zolldirector dem Börsen-Comité den von einer besonderen Commission ausgearbeiteten Entwurf zu einer neuen Gebühren-Taxe für den Zollartell. Unterm 3. April 1881 Nr. 86 theilte der Börsen-Comité dem Herrn Zolldirector mit, dass der Entwurf zur Kenntniss der Kaufmannschaft gebracht, seitens der Letzteren aber keinerlei Einwendungen wider denselben verlautbart worden sind, sodass der Vorstellung derselben an das Departement zur Bestätigung nichts im Wege stehe.

Die neue Taxe ist im Handels-Archiv (Jahrgang 1881, pag. 287—320) abgedruckt worden.

bb. innere Organisation des Artells.

Beim Schreiben vom 20. Juni 1881 Nr. 212 übersandte der Börsen-Comité dem Rigaschen Zolldirector eine Eingabe von 20 Mitgliedern des Artells, in welcher dieselben die Bitte um Veranstaltung einer Revision der Artell-Verhältnisse verlautbarten und den Börsen-Comité zugleich baten, die innere Organisation des Artells in die Hand zu nehmen. Der Börsen-Comité ersuchte den Herrn Zolldirector, diese Angelegenheit der im § 15 des Zoll-Artell-Statuts vorgesehenen Commission zur Prüfung zu überweisen.

Der Herr Zolldirector antwortete hierauf unterm 4. Juli 1871 Nr. 5328, dass das Zoll-Ressort auf Grundlage des § 10 des Statuts der verantwortlichen Zollarbeiter beim Rigaschen Zollamte, an der inneren Verwaltung des Artells keinerlei Antheil hat, daher auch die laut § 15 des Statuts niedergesetzte Commission zu Untersuchungen von Streitigkeiten und Unzufriedenheit zwischen dem Artell und den Handeltreibenden kein Recht hat, die inneren Angelegenheiten des Artells zu beprüfen. Indem er, der Herr Zolldirector, hiernach einerseits in Betracht ziehe, dass der verantwortliche Artell, obgleich er seine Arbeiten bezüglich der Kaufmannsgüter im Zollamte nach dessen Anweisungen ausführt, für die Arbeiten aber von der Kaufmannschaft bezahlt wird und desshalb billigermassen als Börsen-Artell betrachtet werden kann, da selbst die ungleich niedriger als an andern Zollämtern dotirte Taxe dieses Artells vom Börsen-Comité bestätigt wird, andererseits aber das Reglement des Artells, wie aus der Eingabe der 20 Artellarbeiter ersichtlich, nicht genügend die Pflichten und Rechte der Arbeiter, des Artellaufsehers und seiner Gehilfen festgestellt, so halte der Zolldirector es für angemessen, den Börsen-Comite zu ersuchen, durch einige zu erwählende, beim Zollamte handelnde Personen eine Revision der be-

stehenden Regeln der inneren Verwaltung des Artells, als eines jedenfalls für den Importhandel des Rigaschen Hafens nützlichen Instituts vornehmen zu lassen. Dabei halte er es für nützlich, hinzuzufügen, dass nach seiner eigenen Wahrnehmung sowohl, als nach den Aussagen der die Ausübung der Pflichten des Artells zunächst überwachenden Beamten, sowie auch nach dem Zeugniss der Kaufleute selbst, die ganze Organisation des Artellgeschäfts, die Beschaffung der ursprünglichen Geldmittel im Betrage von 8—10,000 Rbl., die ganze Leitung und der Erfolg desselben einzig und allein dem Artellvorsteher Stockmann zuzuschreiben sei, wobei der Gehilfe Mesing ihn hinsichtlich der Packhaus-Arbeiten unterstützt habe. Nur durch die Anstrengungen und Mühen dieser sachverständigen Personen, sowie durch die Geldmittel des Stockmann sei es gelungen, das Geschäft so einzurichten, dass es einigermassen seinem Zweck entspricht.

Was fast sämmtliche anderen Artellarbeiter betrifft, so haben sie sich, ohne irgend welchen Begriff von dem Geschäft zu haben, und ohne Geldmittel zu besitzen, sehr gleichgiltig zum Wesen und Erfolg der Arbeiten verhalten. Diese Leute bezogen ihren Lohn und waren nicht im Stande, auch nur einen Tag ihre Arbeiten am Zollamte ohne Leitung und Anordnung Stockmanns und Mesings zu leisten. Demnach ist Alles, was bis hierzu vom Artell geleistet worden ist, nach Ansicht des Zolldirectors, gewissermassen als Versuch und eine Schule für die Artellarbeiter zu betrachten, in welcher dieselben, wie zu ersehen, miethweise eingetreten sind. Jetzt haben sich einige von ihnen schon etwas mit dem Gange und dem Wesen der erwähnten Arbeiten vertraut gemacht, wofür auch ihre eigene Eingabe, mit welcher sich diese Arbeiter an den Börsen-Comité gewandt haben, Zeugniss ablege.

Für das Zollamt, für den Zolldirector persönlich und besonders für die Kaufmannschaft sei es wichtig, dass der solidarische Character des Artells in dem neuen Reglement der inneren Leitung des Artells vollständig sichergestellt, dabei aber auch bestimmt werde, dass jeder Artellarbeiter an dem Gewinne des Artells, dem Nutzen, den er demselben bringt, entsprechend participire. Nach den Erfahrungen, welche in 2½ Jahren gemacht sind, lässt sich nicht nur der höhere oder niedere Grad der Mühen und der Intelligenz der Artellarbeiter bei ihren Functionen bestimmen, sondern auch die Leistungsfähigkeit eines jeden Artelltschiks feststellen. In jedem Falle sind die Pflichten des Vorstehers und seines Gehilfen sehr complicirt und können nicht mit denen des gewöhnlichen Arbeiters verglichen werden, von welchen ohne Zweifel viele, bei strengeren Anforderungeu von Seiten des Zollamts

und der Kaufleute sich schon längst zur Fortsetzung dieses Geschäfts, als untauglich erwiesen hätten, wenn sie nicht von dem Vorsteher und seinen Gehilfen hierin geleitet worden wären. Eine gesunde Entwickelung des bestehenden Zollartells wünschend, bemühten sich die Kaufleute und das Zollamt bis hierzu die Artellarbeiter möglichst schonend zu behandeln, damit dem grössten Theile derselben die Gelegenheit geboten werde, sich mit den von ihnen übernommenen Pflichten bekannt zu machen. Schliesslich ersuchte der Herr Zolldirector den Börsen-Comité die bis hierzu fehlende innere Organisation des Artells in die Hand zu nehmen.

Im Auftrage des Börsen-Comité wurde hierauf von der Delegation für den Zollartell ein Entwurf für die innere Organisation des Artells ausgearbeitet und nebst einem von Herrn Aeltesten Schultz verfassten 2. Entwurf dem Herrn Zolldirector mitgetheilt.

Der Herr Zolldirector erklärte sich mit dem Schultzschen Entwurfe einverstanden und nachdem auch der Börsen-Comité demselben adstipulirt und beschlossen hatte, den bisherigen Artellältesten Stockmann in seiner Stellung zu belassen, ward der Herr Zolldirector mittelst Schreibens vom 5. December 1881 Nr. 479 ersucht, nunmehr das Weitere zur Realisirung des auf der neuen Basis zu constituirenden Artells veranlassen zu wollen. Mittelst Schreibens vom 31. December 1881 Nr. 11522 benachrichtigte der Herr Zolldirector den Börsen-Comité, der Artell-Aelteste Stockmann habe schriftlich angezeigt, dass er und 27 Artelltschiks das vom Börsen-Comité approbirte Statut für die innere Organisation des Artells angenommen hätten.

VII. Speicher-Angelegenheiten.

43. Das Ambaren-Wach- und Löschcommando.

Am 22. Januar 1881 berichtete der Verwaltungsausschuss des Ambaren-Wachcommandos, dass er, in Ausführung des bezüglich der Auflösung des Commandos gefassten Beschlusses der Kaufmannschaft, sämmtliche Dienstverträge, sowie auch die in Betreff der Bedienung der Dampfspritze mit der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft und der freiwilligen Feuerwehr getroffenen Vereinbarungen zum 1. April 1881 gekündigt, sodann aber dem Handelsamte und dem Oeconomie-Amte, mit Rücksicht auf die für die Bewachung der Heringsscheunen und der Stadtwaage zu treffenden Massnahmen, die erforderlichen Anzeigen gemacht habe. Schliesslich beantragte der Verwaltungs-

ausschuss die Pensionirung des Commandeurs der Ambarenwache von Radetzky.

In der Generalversammlung vom 13. Januar 1881 beschloss die Kaufmannschaft Herrn v. Radetzky, in Anerkennung seines langjährigen eifrigen Dienstes bis zu seinem Lebensende eine Pension von 1200 Rbl. aus der Börsen-Vereinskasse zu bewilligen.

Der zur Räumung des Ambaren-Spritzenhauses der freiwilligen Feuerwehr gestellte Termin wurde prolongirt, da sich in Folge der wegen Ankaufs des Spritzenhauses durch die Stadt eingeleiteten Verhandlungen, für die Feuerwehr die Aussicht eröffnete, ihre Station in diesem Gebäude beibehalten zu können. Durch die Beschlüsse der Kaufmannschaft vom 13. August 1881 und der Stadtverordnetenversammlung vom 24. August 1881 gelangten die Verhandlungen zum Abschluss und das Spritzenhaus ging für den Kaufpreis von 30,000 Rbl. in das Eigenthum der Stadt über.

In dem Schreiben vom 13. Juli 1881 Nr. 1631 hatte das Stadtamt erklärt, dass es das Gebäude „zugleich den Zwecken der Feuerwehr dienstbar zu machen" bereit sei und „selbstverständlich auch für die Unterhaltung der Dampfspritze zu sorgen nicht zögern werde".

Ueber die beiden Karrenspritzen disponirte der Börsen-Comité derart, dass er eine nach dem Winterhafen abführte, die andere aber der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft für Mühlgraben zur Verfügung stellte. In ihrem Schreiben vom 5. Januar 1882 Nr. 127 knüpfte die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn an die Uebernahme folgende Bedingungen:

1) die Spritze wird auf dem Mühlgraben-Bahnhof aufgestellt;
2) die Spritze wird seitens der Eisenbahn-Gesellschaft in betriebsfähigem Zustande erhalten;
3) die Spritze steht vollständig zur Disposition der Eisenbahn-Gesellschaft;
4) die Eisenbahn-Gesellschaft leistet, falls an den Handelsanlagen am Mühlgraben Feuer entsteht, mit dieser Spritze, nur soweit ihr augenblicklich Mannschaft und Pferde zu Gebote stehen, Hilfe.

In seinem Antwortschreiben vom 8. Januar 1882 Nr. 542 acceptirte der Börsen-Comité diese Bedingungen und vervollständigte dieselben durch die Stipulation beiderseitiger Berechtigung zur Kündigung zu jeder Zeit.

44. Der Börsenspeicher.

Die auf Grundlage eines Contracts vom 27. März 1881 vom Zimmermeister J. H. Lucht für die Summe von 16,300 Rbl. wiederaufgebaute Börsenspeicher ist vom 1. August 1881 ab auf 5 Jahre der Firma

Mitschell & Co. für den jährlichen Miethpreis von 3300 Rbl. abgegeben worden.

45. Die Speicher der Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts.

Die Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts besitzt 7 steinerne Speicher im Ambarenviertel und 5 ebensolche in Mühlgraben, welche unserem Exporthandel sehr wesentliche Dienste leisten. Bei dem Actiencapital von 264,000 Rbl. sind der Börsen-Comité mit 60,000 Rbl. und die Börsenbank mit 105,000 Rbl. betheiligt. Die Dividende pro 1880 betrug 7½ %.

46. Die Umwandlung der hölzernen Ambaren in steinerne.

Die Umwandlung der hölzernen Ambaren in steinerne hat auch im abgelaufenen Jahr weitere Fortschritte gemacht, indem im alten Ambarenviertel mehrere neue steinerne Speicher erbaut worden sind.

47. Die Errichtung von Lagerhäusern.

In der am 31. März 1880 stattgehabten Versammlung hatte die aus Gliedern der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Direction und der Kaufmannschaft gebildete Commission zur Berathung der Lagerhausfrage beschlossen, vorläufig 2 Techniker ins Ausland zu delegiren, um daselbst bewährte Lagerhaus- und Entrepôt-Einrichtungen in Augenschein zu nehmen und eingehende Studien auf diesem Gebiete zu machen. Eine solche Studienreise wurde im Sommer 1880 von dem Ingenieur Hennings und dem Professor Malcher unternommenen. Letzterer verzichtete jedoch auf die Abgabe eines Gutachtens, da er es für misslich hielt, fremde Einrichtungen, ohne Rücksichtsnahme auf die ihm nicht genügend bekannten örtlichen Verhältnisse, zu copiren. Der im März 1881 eingelieferte Reisebericht des Ingenieur Hennings ist im Rig. Handelsarchiv (Jahrgang 1881 pag. 348 und folg.) abgedruckt und enthält ein überaus werthvolles Material zur Lösung der Frage. Als besondere Beilage enthält dieser Bericht einen Artikel über den „Warrant und seine Bedeutung für den Handel“. Hennings kommt zu folgendem Resultat:

1) Für die Concentrirung und Belebung des Handels, und speciell des Rigaschen Getreidegeschäftes, sind bei den jetzigen Verkehrs- und Concurrenzverhältnissen öffentliche Lagerhäuser erforderlich, mit der durch sie ermöglichten Warrantbelehnung.
2) Um Riga zu einem Marktplatze für einen Theil Russlands zu erheben, wäre es erforderlich, die öffentlichen Lagerhäuser jeglichem Gute zugänglich zu machen, das heisst: auch für

zoll- oder steuerpflichtige Waare, neben den öffentlichen Niederlagen für steuerfreie Waare oder verbunden mit diesen Entrepôts zu schaffen.

3) Alle Anlagen, die für den Handel verwirklicht werden, müssen so construirt und situirt werden, dass sie die gebotenen Verkehrsmittel (Schiffe und Eisenbahn) voll verwerthen und jegliche unnöthige Manipulation vermeiden. Um diesen Zweck speciell für das Getreidegeschäft aber in vollem Umfange zu erreichen, sind Silos herzustellen oder ist doch wenigstens ein Theil eines Etagenlagerhauses der Siloanlage zu überweisen.

VIII. 48. Die öffentliche Waage.

Unterm 22. Januar 1881 Nr. 83 wandte sich das Handelsamt mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité. Der Stadtwäger A. Radasewsky habe seiner Bitte gemäss, seinen Abschied erhalten. Bevor zur Besetzung der Vacanz geschritten werde, scheine es dem Handelsamt nothwendig, zu prüfen, ob ein Bedürfniss nach Beibehaltung der bisherigen Anzahl Stadtwäger vorhanden sei. Hiebei wäre namentlich folgender Umstand ins Auge zu fassen. Die Waage in dem Ambarenviertel habe schon bisher keine rege Benutzung aufweisen können. Nun hätten Erkundigungen bei den Besitzern der Speicher im Ambarenviertel ergeben, dass fast alle gesonnen sind, sich der städtischen Waage nicht weiter zu bedienen. Nehme man hierzu den Umstand, dass bei dem Umbau des Ambarenviertels das hölzerne Waagegebäude über kurz oder lang doch werde abgerissen werde müssen, so möchte es möglich erscheinen, diese Waage ganz eingehen zu lassen, — worüber der Börsen-Comité sich zu äussern ersucht werde.

Der Börsen-Comité antwortete am 27. Februar 1881 Nr. 10 die Delegationen für das Flachs- und Hanfgeschäft hätten erklärt, dass es nicht geboten erscheine, die eingetretene Wäger-Vacanz wieder zu besetzen, weil die Benutzung der Stadtwaage sich von Jahr zu Jahr verringere und dass demnach auch der Aufhebung der bereits auf dem Abriss stehenden Stadtwaage im I. Ambarenviertel nichts entgegenstehen dürfte, es aber wünschenswerth sei, dass die im vorigen Jahre im I. Ambarenviertel errichtete provisorische Waage noch für das Jahr 1881 der Art bestehen bleibe, dass für den Fall von Anmeldungen grösserer Partieen (etwa 1000 Pud) ein Wäger abdelegirt werde. Es würde sich alsdann im Laufe des Jahres 1881 constatiren lassen, ob die im Plan des Ambaren-Umbaues projectirte Stadtwaage

überhaupt eine Nothwendigkeit sei oder deren Aufbau unterbleiben könne.

Diesem vom Börsen-Comité befürworteten Delegationsgutachten hatte auch der Börsenverein adstipulirt.

Mittelst Schreibens vom 24. November 1881 Nr. 1625 brachte das Handelsamt nochmals die Waage-Angelegenheit zur Sprache und bemerkte namentlich Folgendes:

Die städtischen Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Waagen weisen von Jahr zu Jahr einen rapiden Rückgang auf. Während 1876 noch R. 16,360 22 Kop. eingenommen wurden, habe das Handelsamt diesen Posten für 1882 auf nicht mehr als 2,500 Rbl. veranschlagen können. Da diese 2,500 Rbl. nicht hinreichen, um die Ausgaben der Stadt für die öffentlichen Waagen zu decken, müsse das Handelsamt darauf Bedacht nehmen, wie in diesem Verwaltungszweige eine Verringerung der Ausgaben zu erreichen wäre.

Von den bestehenden öffentlichen Waagen weise die Karlswaage gegenwärtig die geringste Benutzung auf. Auf derselben sei 1880 nur 160,446 Pud und in den ersten 9 Monaten des Jahres 1881 sogar nur 15,494 Pud 16 Pfd. gewogen worden. Um diese Quantität abzuwägen, möchte es genügen, wenn die provisorische Waage in dem Ambarenviertel stehen bliebe und einer der in der Suworowwaage stationirten Wäger verpflichtet würde, sich bei Anmeldungen von mehr als 50 Berkowez in's Ambarenviertel zu begeben; alsdann könnte die Karlswaage eingehen.

Der Börsen-Comité äusserte sich hierauf, gemäss einem Gutachten der Delegationen für das Flachs- und Hanfgeschäft unterm 4. December 1881 Nr. 478 dahin, dass er mit der Schliessung der Karlswaage, unter der Voraussetzung einverstanden sei, dass die Stadtverwaltung, bei einer event. veränderten Geschäftslage und einem ausgesprochenen Bedürfniss nach einer öffentlichen Waageanstalt an der Düna, nicht Anstand nehmen werde, statt der provisorischen Waage eine permanente zu errichten.

IX. Das Export-Geschäft.

49. Das Hanfgeschäft.

Das Hanfgeschäft hat im abgelaufenen Jahre zu keinen Verhandlungen Veranlassung gegeben.

50. Das Flachsgeschäft.

a. Der Flachstransport per Eisenbahn.

Unterm 24. Januar 1881 Nr. 152 erhielt der Börsen-Comité vom Verwaltungsrathe der grossen russischen Eisenbahn-Gesellschaft folgende Zuschrift:

„In Ergänzung des Schreibens vom 28. April 1879 sub Nr. 526 übersendet der Verwaltungsrath beifolgend 10 Exemplare des Protocolls über die in Eydtkuhnen vom 26.—27. August 1880 stattgehabte Conferenz der aus Vertretern des Handelsstandes und der Eisenbahndirectionen gebildeten Specialcommission, welche die Aufgabe hatte, in der Praxis Versuche mit den verschiedenen Methoden der Verpackung des Flachses und der Verladung desselben in Waggons anzustellen. Zugleich beehrt sich der Verwaltungsrath in Mittheilung zu bringen, dass nachdem von der allgemeinen Conferenz, welche in Brüssel zur Berathung von Angelegenheiten des russisch-deutschen directen Verkehrs getagt hatte, die von der Eydtkuhnenschen Conferenz gewonnenen Resultate geprüft und berathen worden, die gedachte allgemeine Conferenz zu dem Schluss gekommen, dass wenngleich die Verpackung des Flachses in Packen und Ballen, wegen der Dauerhaftigkeit dieser Verpackung und wegen der Bequemlichkeit, mit welcher Flachs in solcher Verpackung in einen Waggon verladen werden kann, die am meisten rationelle ist, doch bei alledem eine obligatorische Verpackungsweise die Flachshändler in eine schwierige Lage bringen kann. Zu demselben Schluss ist auch die Conferenz gekommen, welche in Sachen des russisch-deutsch-belgisch-französischen directen Verkehrs ebenfalls in Brüssel getagt hat.

Im Hinblick hierauf ist von den bezeichneten Conferenzen die Resolution angenommen worden, dass, im Princip, der Transport des Flachses in jeglicher Verpackung zulässig sei, bei der Massgabe jedoch, dass die Eisenbahnen für das Gewicht sowol, als auch für die Zahl der Colli nur bei solchen Flachssendungen zu haften haben, welche in Packen und Ballen emballirt werden. Dagegen ist, bezüglich des in Bünden gepackten Flachses, die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen auf das im Frachtbriefe angegebene Gesammtgewicht der Sendung zu beschränken, während für die Zahl der Colli bei solchen Sendungen die Eisenbahnen nicht für möglich erachtet haben, irgend welche Verantwortlichkeit zu übernehmen und zwar aus dem Grunde, weil die Bünde auf der Fahrt leicht aufgelöst werden und alsdann beim Umladen der Waggons auf der Route oder an den Grenzpuncten nochmals gebunden werden, wobei zwei oder gar drei solcher Bünde zu einem Bund vereinigt werden und als Folge davon, bei Ankunft der Waare auf der Bestimmungsstation

sich ein Collimanco ergiebt, was, selbst wenn sich das Gewicht der ganzen Sendung als richtig herausstellt, Anlass zu Reclamationen giebt."

Diese Resolution sei nunmehr in Wirksamkeit gesetzt worden.

Die Protocolle der am 26—27 August 1880 in Eydtkuhnen abgehaltenen Specialconferenz sind in den NNr. 31 und 32 der Rigaschen Börsen- und Handelszeitung vom Jahre 1881 abgedruckt.

b. Wiedereinführung der obligatorischen Wrake.

In einer Vorstellung an das Departement des Handels und der Manufacturen (Handelsarchiv Jahrgang 1881 pag. 142 und 143) vom 17. Januar 1881 Nr. 593 hatte der Börsen-Comité sich gegen die vom Pernauschen Börsen-Comité beantragte Wiedereinführung der obligatorischen Flachswrake ausgesprochen.

Das livl. Landrathscollegium hatte sich in einer Vorstellung an den livl. Gouverneur vom 29. Januar 1881 Nr. 189 folgendermassen zur Sache geäussert:

„In Veranlassung eines bez. Antrages des Pernauschen Börsen-Comité hat sich der letztversammelte livl. Adels-Convent auch mit der Frage der Wiedereinführung der oblig. Flachswrake in Livland beschäftigt und in der Erwägung, dass der Niedergang der livl. Flachs-Production und des örtlichen Flachs-Exports auch damit zusammenhängt, dass der Mangel jeder Controle über den zum Verkauf und zur Verschiffung kommenden Flachs zu einer weniger peinlichen Bearbeitung einerseits und zum Export nicht preiswürdiger Qualitäten andererseits führt, beschlossen: Ew. Excellenz Vermittelung behufs Wiedereinführung der obligatorischen Flachswrake in Livland zu erbitten.

Die massgebende Bedeutung, welche der Flachsbau für die livl. Rohproduction beansprucht, rechtfertigt wol die Besorgnisse, mit welchen die livl. Ritterschaft bereits seit einigen Jahren auf den stetigen Niedergang der Flachspreise blickt und wenn jetzt aus den competentesten Fachkreisen die Klage verlautbart wird, dass die schlechte Qualität der Waare, sowie die in Folge dessen mit deren Sortirung verbundenen Kosten, jene Preisermässigung bewirken, so kann die livl. Ritterschaftsrepräsentation nicht umhin in Berücksichtigung zu ziehen, dass die Aufhebung der obligatorischen Wrake darauf hingewirkt hat, den, namentlich bäuerlichen, Flachsproducenten bei der Herstellung seines Products, in der Hoffnung, dass die private Wrake nicht so peinlich wie die officielle verfahren werde, nachlässiger werden zu lassen.

Allerdings begegnet man der Behauptung, dass die schlechtere Bearbeitung des Flachses nicht hierdurch veranlasst sei, sondern die Erweiterung und Verzweigung unseres Eisenbahnnetzes den Exporteuren

vielfach die Möglichkeit geboten habe, den Flachs nicht am Markt, sondern im Lande an seiner Productionsstätte einzukaufen, was in erster Reihe den Producenten zu der lässigen Bearbeitung resp. zu mannigfaltigen Fälschungen der Waare inducire. Dieser Anschauung darf aber in Beziehung auf den livl. Flachs auf das Entschiedenste entgegengetreten werden, da einerseits Livland kein Eisenbahnnetz besitzt, welches es den Exporteuren in weiterem Umfang ermöglicht, den Flachs unmittelbar am Productionsort zu kaufen und weil andererseits die Fälle, wo, trotzdem Solches in Livland geschehen ist, so vereinzelt dastehen, dass von einem bereits anzuerkennenden allgemeinen Einfluss dieses noch durchaus neuen Verfahrens auf die Bearbeitungsmethode, keine Rede sein kann, zumal der livl. Flachsproducent bei der Bearbeitung des Flachses jedenfalls auch die Eventualität, dass ein besser und sorgfältiger bearbeitetes Product einen höheren Preis erzielen wird, unabhängig davon, ob ihm das Product auf dem Markte oder im Hause abgenommen werden sollte, im Auge behalten muss. So lange aber der Flachs-Exporteur nur sein persönliches Geschäftsinteresse im Auge zu halten braucht, bietet auch die eigene Marke nicht immer die erforderliche Garantie für die Preiswürdigkeit der von ihm gelieferten Waare. Bei der nicht anzustreitenden Thatsache, dass auch unreelle Geschäfte vorkommen können, wird immerhin das Misstrauen geweckt; dieses lagert sich auf die gesammte Geschäftsbranche und drückt damit direct und indirect auch die Production.

Zu der Zeit als die Aufhebung der obligatorischen Flachswrake ausgesprochen wurde, galt die Aufhebung jeder Beschränkung des freien Handels für ein unangefochtenes handelspolitisches Axiom; nachdem nun aber namentlich die letzten Jahre den Nachweis geliefert haben, dass schrankenlose Freiheit auch auf dem Gebiet des Handels zu bedauerlichen Consequenzen führt und sogar die vereinigten Staaten von Nord-Amerika, sehr zum Vortheile des örtlichen Exports, eine obligatorische Getreidewrake eingeführt haben, muss die Einschränkung des Flachsgeschäfts durch eine obligatorische Flachswracke im Interesse der Güte der Production und Lieferung umsomehr berechtigt erscheinen, als die bei uns in ununterbrochener Folge ausgeübte Leinsaatwrake wohl bewiesen hat, wie sehr eine derartige Einrichtung im Stande ist, die Production und den Credit einer Geschäftsbranche aufrecht zu erhalten, während andererseits die Aufhebung der obligatorischen Flachswrake das entschiedenste Gegenbild hierzu liefert.

In dieser Veranlassung hat das livl. Landraths-Collegium die Ehre, Ew. Excellenz die vorstehend motivirte Bitte des Adels-Convents um Wiedereinführung der obligatorischen Flachswrake in Livland mit dem

ergebensten Hinzufügen vorstellig zu machen, seiner Zeit diesem Landraths-Collegium von dem Ihrerseits in dieser Angelegenheit Beschlossenen gefälligst Kenntniss geben zu wollen."

Auf dem landwirthschaftlichen Congresse, welcher im Februar 1881 in Riga tagte und in dem der Börsen-Comité durch den Aeltesten C. Taube vertreten war, kam der vorliegende Gegenstand abermals zur Sprache.

Im Protocoll der IV. Sitzung des Congresses (16. Februar 1881) findet sich folgendes Referat über die betreffenden Verhandlungen:

„Die Frage 11, betreffend den Flachsbau und den Flachshandel, fand eine dreifache Beantwortung und zwar: 1) hinsichtlich der Mittel zur Verbesserung des Flachses; 2) hinsichtlich der Beschränkung des Leinbaues und 3) hinsichtlich der Wrake im Allgemeinen und speciell der in Pernau.

1) Ueber die Mittel znr Verbesserung des Flachses referirte Namens der 3. Subcommission, Kaufmann Aeltester Taube im Wesentlichen Folgendes: Die constatirte Verschlechterung der Qualität des Flachses sei sowol auf einen irrationellen Leinbau, der entweder in der ungenügenden Bearbeitung des Bodens, oder in dem weiter zu erörternden, zu ausgedehnten Anbau bestehe, als auch auf eine fehlerhafte und sogar betrügerische Art der Bearbeitung des Flachses vom ersten Stadium ab zurückzuführen. Demgemäss proponire die Subcommission folgende Resolution:

> die Anstellung von Instructoren zur Hebung des Flachsbaues sei wünschenswerth; doch soll dieselbe der Initiative der privaten landwirthschaftlichen Vereine überlassen bleiben. Behufs Erzielung besserer Bearbeitung des Flachses wird empfohlen, Brechanstalten auf dem Lande und Schwinganstalten in den Städten, wie solche in den Flachs producirenden Ländern des Auslandes bereits bestehen, zu errichten.

Solche Resolution wurde vom Congresse einstimmig angenommen.

2) Ueber die Beschränkung des Leinbaues legte gleichfalls Kaufmann Aeltester Taube dem Congress die nachstehende Resolution der 3. Subcommission vor:

> Eine Beschränkung des Leinbaues im Allgemeinen sei zur Zeit nicht geboten, dagegen ist aber constatirt, dass in dem grössten Theile Livlands, wo der Mangel an den modernen Handelsverhältnissen entsprechenden Verkehrsmitteln die Bauern zur Flachsproduction zwingt, der Boden durch den

Flachsbau überangestrengt wird. In Erwägung aber, dass eine jede zwangsweise Beschränkung der wirthschaftlichen Selbstständigkeit ebensowenig durchführbar, als wünschenswerth ist, andererseits aber notorisch der Mangel eines, Livland durchziehenden Eisenbahnnetzes jene Ueberproduction des Flachses hervorgerufen hat, so erklärt der Congress, dass die Anlage entsprechender Eisenbahnen auch allein im Stande sein wird, den Flachsbau der livländischen Bauern auf sein normales Mass zurückzuführen und der productiven Thätigkeit derselben eine gesunde Richtung zu geben.

Der Congress hat diese Resolution einstimmig angenommen.

3) Ueber die Flachswrake im Allgemeinen und im Speciellen in Pernau, trug v. Jung-Stilling als Referent der 3. Subcommission das Referat vor, bei dem Anführen, dass in Betreff dieses Gegenstandes die Subcommission zwei Resolutionen beantrage.

Die eine, die Wrake im Allgemeinen betreffend, ging dahin:

der landwirthschaftliche Congress erklärt, dass seiner Ueberzeugung nach die Wiedereinführung der obligatorischen Flachswrake im landwirthschaftlichen Interesse im Allgemeinen nicht zweckmässig erscheint,

und die andere, die Wrake in Pernau betreffend:

Bei der Staatsregierung die Wiedereinführung der in Pernau nur versuchsweise aufgehobenen obligatorischen Flachswrake für diesen Hafen zu befürworten.

Bei der auf letztere Resolution bezüglichen Discussion wurde hervorgehoben einerseits, dass die Wiedereinführung der obligatorischen Wrake der Wunsch der Pernauschen Kaufmannschaft und der örtlichen Flachsproducenten sei, ausländische Spinner solche Wiedereinführung beantragt hätten und diejenigen livländischen Flachsproducenten, welche sich der Wrake nicht unterwerfen wollen, immerhin den Rigaschen Hafen wählen können, und andererseits, dass im Interesse der Kleingrundbesitzer die Auswrake allein genügen würde, sowie dass, wie die Erfahrung lehrt, beim Flachshandel nicht die Wrake, sondern die Firma des Kaufmanns die einzige Garantie für die Güte der Waare bietet.

Vom Congress wurde die erste Resolution einstimmung, die zweite dagegen mit Majorität angenommen.

51. Getreide- und Saat-Geschäft.

a. Controle der Säesaattonnen.

(Handelsarchiv. Jahrgang 1881 pag. 145.)

Unterm 3. März 1881 Nr. 300 richtete das Handelsamt folgendes Schreiben an den Börsen-Comité:

Nachdem der Börsen-Comité zu dem Projecte, die Controle der Säesaattonnen dem Vorstande des Böttcheramts zu überweisen, in seinem Schreiben vom 31. December 1880 Nr. 558, eine ablehnende Haltung documentirt hat, hat das Handelsamt diesen Gegenstand einer nochmaligen Prüfung unterzogen und beehrt sich nunmehr, die von ihm gefassten Resolutionen dem Börsen-Comité mit der Bitte um eine Begutachtung zu übermitteln.

Die Resolutionen sind folgende:

1) Die Controle der Säesaattonnen soll nicht mehr durch die Messer, sondern durch einen besonderen Beamten, „den Controleur der Säesaattonnen" geübt werden.
2) Dieser Beamte erhält für seine Mühewaltung eine Gebühr, die auf 1 Kop. von jeder Tonne zu bemessen ist.
3) Er wird von der Stadtverwaltnng unter Mitwirkung des Börsen-Comité, in gleicher Weise wie die Wraker, angestellt.
4) Seine Thätigkeit bewegt sich in der Richtung, die in dem angeschlossenen Programm, das von Herrn G. W. Ostwald entworfen und vom Handelsamt acceptirt worden, gekennzeichnet ist. Sie findet ihr Schwergewicht in der Controle der Tonnen auf den Saatspeichern bei der Verpackung. Um diese Controle zu ermöglichen, haben die Böttcher die von ihnen angefertigten Tonnen mit ihren Anfangsbuchstaben und der Jahreszahl zu brennen und sind die Messer anzuweisen, nur gebrannte Tonnen zuzulassen. Böttcher, welche unrichtige Tonnen zur Säesaatpacke liefern, unterliegen der im Art. 29 des Friedensrichterstrafgesetzbuchs festgesetzten Strafe; die Tonnen aber werden refüsirt.

Im Uebrigen bleibt es dem Controleur überlassen, die Anfertigung der Säesaattonnen auch in den Werkstätten der Böttcher zu überwachen.

Das Handelsamt muss ferner noch bemerken, dass es aus practischen Gründen davon hat Abstand nehmen müssen, dass von dem Controleur eine besondere Marke als Zeichen der Justirung auf die richtigen Tonnen gesetzt würde; nach dem Urtheile der vom Handelsamte gehörten Sachverständigen wäre diese Manipulation zu zeitraubend.

Endlich muss noch erwähnt werden, dass sich der frühere Aeltermann des Böttcheramts, Herr G. W. Ostwald, bereit erklärt hat, falls die Wahl auf ihn fallen sollte, das Amt des Controleurs der Säesaattonnen zu übernehmen.

Das diesem Schreiben beigefügte, von Herrn Ostwald entworfene „Programm“ lautet, wie folgt:

Die Thätigkeit des Controleurs für die Anfertigung und Justirung der Saattonnen hat sich zu erstrecken auf die Ueberwachung

1) der Verarbeitung des Rohmaterials zu den einzelnen Theilen der Tonne (Stäbe und Bodentheile),
2) der Herstellung resp. Justirung der Tonnen und
3) der Packarbeit innerhalb der Verantwortlichkeitsgrenze des Böttcheramts.

ad 1) Während der Verarbeitung des Rohmaterials ist darauf zu sehen, dass Stäbe und Bodentheile in den vorgeschriebenen Dimensionen angefertigt werden und dass das Stapeln derselben behufs Gewinnung lufttrockenen Materials, welches allein zur Herstellung brauchbarer Tonnen geeignet ist, in zweckentsprechender Weise geschieht.

Vorschriftsmässig soll die Stärke der Stäbe gleichmässig 1/3 Zoll rhl. und die Breite derselben nicht mehr als 5 Zoll rhl. betragen.

Beim Stapeln werden häufig, um an Raum zu gewinnen, Stäbe und Bodentheile so eng aneinandergelegt, dass die zur Erzielung lufttrockenen Materials in der gegebenen Zeit erforderliche lebhafte Luftcirculation im Innern der Stapel nicht stattfinden kann.

ad 2) Bei Herstellung resp. Justirung der Tonnen ist darauf zu wachen,

a. dass lediglich lufttrockenes Material zur Verwendung gelangt,
b. dass nur gesunde und starke Reifen (Bände) verwandt werden,
c. dass nicht weniger als 18 Stäbe für eine Tonne genommen werden,
d. dass der Umfang der Tonnen in der Mitte (Bauch) und an den Enden, wie auch die Entfernung der Böden von einander und der Abstand der Nabenden von den Böden (Kimmen) die vorgeschriebenen Masse aufweisen,
e. dass die Aufbewahrung der Tonnen nur in überdachten, gegen Witterungseinflüsse geschützten Räumen geschieht.

ad a. Wenn feuchte oder halbtrockene Stäbe und Böden verarbeitet und die Tonnen während des Sommers in Bodenräumen aufbewahrt werden, trocknen dieselben derart aus,

dass der Bauch bis zu einem Zoll an Umfang verliert und die Böden nicht mehr genügend festsitzen.

ad b. Schwache oder schadhafte Reifen springen leicht und verursachen häufig das Zusammenfallen der Tonnen.

ad c. Bei einer geringeren Anzahl von Stäben würde die Rundung der Tonne eine unvollkommene sein und damit der Inhalt derselben vermindert werden.

ad e. Tonnen, welche bis zum Spätherbste im Freien lagern, büssen ihre Masshaltigkeit ein (werden im Umfange grösser) und bieten, da sie in feuchtem Zustande zur Verwendung gelangen müssen, die Gefahr, dass in denselben die Saat an Qualität verliert.

Nicht nur das Böttcheramt, sondern auch die Werkstätten, welche ausserhalb des Amtes Saattonnen fertigen, haben sich der Beaufsichtigung ihrer Arbeit durch den Controleur zu unterwerfen.

Die Verantwortung des Böttcheramts gegenüber der Kaufmannschaft betreffs Lieferung masshaltiger und guter Saattonnen etc. bleibt bei Creirung des Postens eines Controleurs bestehen; es ist wünschenswerth, dass dieselbe verschärft werde.

Auf Grundlage eines Beschlusses der General-Versammlung der Kaufmannschaft vom 2. Juli 1881 antwortete hierauf der Börsen-Comité dem Handelsamte unterm 4. Juli 1881 Nr. 232, dass gemäss der Anschauung der General-Versammlung der am Säesaatgeschäft betheiligten Kaufmannschaft, die Anstellung eines Controleurs der Säesaattonnen insofern nicht zweckmässig erscheint, als es sich aus dem Schreiben des Handelsamts ergiebt, dass der Controleur es nicht würde ermöglichen können, jede einzelne angefertigte Säesaattonne mit dem erforderlichen Controle-Zeichen zu versehen, wodurch die Verantwortlichkeit des Controleurs illusorisch werden würde, während andererseits aber auch die Erhöhung der schon an sich bedeutenden Kosten des Säeleinsaatgeschäfts durch die in Aussicht genommene Zahlung für die Mühewaltung des Controleurs, durchaus nicht zu empfehlen ist.

Um nun aber dem Uebelstande, dass das Messeramt nichts für die Controle der Säesaattonnen thut, abzuhelfen, glaube die Kaufmannschaft nunmehr wieder auf den seitens des Handelsamts seinerseit bereits gemachten Vorschlag wenigstens zum Theil zurückgreifen zu müssen, indem dieselbe dem Handelsamt vorschlägt, dass das zünftige Böttcheramt allein mit den Böttcherarbeiten bei der Verpackung von Säeleinsaat betraut und autorisirt werde, beim Ausbinden unrichtige Tonnen zurückzuweisen resp. die Anfertiger derselben der competenten Behörde zu

übergeben, dagegen aber dieses Amt auch die Verantwortung dafür übernimmt, dass nur richtige Tonnen zur Verpackung verwandt werden, wobei denn in gleicher Weise auch die Justirung derjenigen Säesaattonnen, welche im Jahre ihrer Anfertigung nicht zur Verwendung kommen, dem Böttcheramte zuzuweisen wäre.

Das Handelsamt hat sich auf diesen Vorschlag noch nicht geäussert.

b. Säesaat-Verschiffung in Säcken.

Unterm 19. September 1881 Nr. 1299, theilte das Handelsamt dem Börsen-Comité mit, der Saatschreiber M. Drachenhauer habe dem Handelsamt folgendes Gesuch unterbreitet:

Es sei, wie Herr Drachenhauer versichert, in den letzten Jahren häufig vorgekommen, dass Leinsaat, die die Wrake als Säesaat passirt hat und auf Kosten des Saatschreibers nach den Säesaatspeichern transportirt worden ist, in der Folge in Säcken verschifft wurde. Hierdurch entgehe dem Saatschreiber seine auf 3 Kop. von der Tonne bemessene Gebühr, obwohl er dieselben Mühen und Kosten gehabt, als wenn die Saat in Tonnen verpackt worden wäre. Er ersuche daher das Handelsamt, sich dafür verwenden zu wollen, dass ihm, dem Saatschreiber, seine Gebühr auch von solcher Säesaat gezahlt werden möge, die bis zum Schluss der Wrake in Säcken verladen wird.

Das Handelsamt könne nicht umhin, dieses Anverlangen als ein durchaus billiges zu bezeichnen. Bevor es jedoch der Stadtverordneten-Versammlung eine bezügliche Vorlage übermittele, ersuche es den Börsen-Comité um sein Gutachten.

Auf Grundlage eines von der Delegation für das Leinsaatgeschäft abgegebenen Sentiments erklärte der Börsen-Comité sich mittelst Schreibens vom 30. October 1881 Nr. 402 damit einverstanden, dass dem Ansuchen des Saatschreibers Drachenhauer gewillfahrt werde. Da bezüglich der beim Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben zu machenden Declaration über in Säcken oder los verschiffte Säesaat Zweifel entstanden sind, indem man die Angabe solcher Säesaat als Schlagsaat für incorrect befunden, so hat der Börsen-Comité die Prüfung dieser Frage angeregt und erwartet desfallsige Vorschläge seitens der Inspection des Comptoirs.

52. Das Tabaks- und Oel-Geschäft.

In Betreff der vom Börsen-Comité, auf Grundlage des Beschlusses der General-Versammlung der Kaufmannschaft vom 16. Januar 1881, mittelst Schreibens an das Handelsamt vom 17. Januar 1881 Nr. 594 beantragten Aufhebung der Tabaks- und Oelwrake ist noch keine Entscheidung erfolgt.

53. Das Holzgeschäft.

a. Reorganisation des Ankerneekenamts.

In der Stadtverordneten-Versammlunng vom 25. Mai 1881 wurde der vom Stadtamt redigirte Entwurf zu einer neuen Verordnung für das Ankerneekenamt mit einigen unwesentlichen Modificationen angenommen und ist derselbe hierauf vom Stadtamte unterm 23. September 1881 sub Nr. 2148 dem livl. Gouverneur zur Erwirkung der Bestätigung höheren Orts vorgestellt worden.

b. Holzflössung bei der Stadt.

Unterm 30. April 1881 wandte sich das Ankernekenamt mit folgendem Gesuche an den Börsen-Comité:

Es sei von der Inspection der Flusspolizei dem Ankernekenamt die Eröffnung gemacht worden, dass in diesem Jahre verschiedene Stromregulirungsarbeiten in der Düna ausgeführt und zwischen Swirsden-, Friedrichs- und Muischenholm Baggerarbeiten vorgenommen werden sollen, für die das betreffende Fahrwasser von den Holzflössen freizuhalten sei.

Indem das Ankernekenamt sellbstverständlich seinerseits bestrebt sein werde, soweit seine Kräfte reichen und seine amtlichen Pflichten es ihm gebieten, für die möglichste Freihaltung des Fahrwassers für diese Arbeiten Sorge zu tragen, glaube es den Börsen-Comité doch auch auf zwei Umstände hinweisen zu müssen, von denen eine Gefahr für die in Aussicht genommenen Arbeiten zu befürchten wäre und für deren Beseitigung das Ankernekenamt seinerseits nichts, wohl aber der Börsen-Comité, als Repräsentant der hiesigen Kaufmannschaft, etwas zu thun in der Lage sein könnte.

Einmal sei es in hohem Grade zu befürchten, dass der Andrang von Flössen zwischen Kirchholm und Kengeragge so gross sein werde, dass dieselben an den in nur beschränkter Zahl vorhandenen Haltestellen daselbst nicht so lange werden aufgehalten werden können, bis das Fahrwasser unterhalb Kengeragge bis zu den Hölmern ihre sichere und ungehinderte Pilotirung bis zu den letzteren gestattet. Das Ankernekenamt werde daher, wenn es nicht zulassen soll, dass die in Kengeragge nicht aufzuhaltenden Flösse, jeglicher Begleitung bar, wild herabtreiben und hier die Dünabrücke und Schiffe schädigen, aller Wahrscheinlichkeit nach mitunter gezwungen sein, mehr Flösse aufzunehmen und zu pilotiren, als mit der Rücksicht auf das Fahrwasser und die im Stromgebiet in Aussicht genommenen Arbeiten vereinbar wäre. Eine zweite Thatsache, die hier in Betracht zu ziehen sei, bestehe darin, dass

die Flösse, sobald sie vom Ankernekenamt an die Hölmer angelegt und daselbst mit den ihm von den Kaufleuten zur Disposition gestellten Tauen befestigt sind, in solange, als sie vom Amt nicht wieder zur Abflössung in die Holzgärten aufgenommen werden, der Disposition des Amts ganz entzogen sind, in dieser Zwischenzeit aber häufig die Flossleute und Eigenthümer der Flösse unerlaubte Transporte und Verschiebungen mit den Flössen vornehmen, mitunter auch die Flösse sich losreissen. Das Ankernekenamt habe weder die Verpflichtung, in dieser Zeit die Flösse zu bewachen, noch würde es, wenn es solches auch wollte, dazu die Kräfte haben, indem hierzu kaum hundert Wächter genügen würden.

Indem das Ankernekenamt daher sich gezwungen sehe, jede Verantwortung für etwaige Störungen oder Schädigungen, die die in Aussicht gestellten Stromregulirungs- und Baggerarbeiten, in Folge dieser beiden Umstände oder aus ähnlichen, über die Kräfte und den Pflichtenkreis des Ankernekenamts hinausgehenden Ursachen, erfahren könnten, von sich aus abzulehnen, ersuche es den Börsen-Comité seinerseits dahin wirken zu wollen, dass die an dem Rigaschen Holzhandel betheiligten Kaufleute oberhalb Kengeragge ihre Flösse so lange aufhalten, bis das Fahrwasser zwischen dort und den Hölmern ihre Pilotirung ohne Störung der Ordnung und ohne Gefährdung der freizuhaltenden Wasserflächen ermöglicht und dass ferner die Flosseigenthümer sich mit den zur Befestigung der Flösse an den Hölmern geeigneten guten Tauen rechtzeitig versehen und in der Zwischenzeit, zwischen ihrer Anlegung daselbst und ihrer Herunterflössung zu den Holzgärten, keinerlei Verschiebungen und Transporte der Flösse vornehmen.

Der Börsen-Comité ersuchte hierauf mittelst Schreibens vom 9. Mai 1881, Nr. 157, die Inspection der Flusspolizei hinsichtlich der Aufhaltung der Flösser oberhalb Kengeragge sich mit der Ingenieur-Distanz in Relation zu setzen, die Flosseigenthümer aber anzuweisen, keine Verschiebungen der Flösser bei den Hölmern vorzunehmen.

Hiervon wurde das Ankernekenamt benachrichtigt, bei dem Hinzufügen, dass sofern es mit seiner Eingabe eine Verwahrung beabsichtigt haben sollte, der Börsen-Comité eine solche in keiner Weise gelten lassen könne, da das Amt unter allen Umständen für die Erfüllung der ihm gesetzlich obliegenden Verpflichtungen verantwortlich bleibe.

c. Arrestirung von Hölzern auf dem Wege nach Riga.

(Handelsarchiv Jahrgang 1881, pag. 146—152.)

Unterm 8. Juni 1881, sub Nr. 5247, erhielt der Börsen-Comité ein Schreiben des Livl. Gouverneurs folgenden Inhalts:

Der Börsen-Comité habe ihm mitgetheilt, dass das Ministerium des Innern im Jahre 1861 den Chefs der Gouvernements Minsk und Witebsk eingeschärft hat, den unrechtfertigen Beschlaglegungen auf die nach Riga geflösst werdenden Hölzer entgegenzuwirken und — da neuerdings wieder solche Arreste vorgekommen — ihn, den Gouverneur, ersucht, sich beim Ministerium des Innern dahin zu verwenden, dass die an die Chefs der Gouvernements Minsk und Witebsk im Jahre 1861 ergangene, ministerielle Vorschrift erneuert und wo möglich verschärft werde. Diesem Ansuchen des Börsen-Comité sei Erfüllung gegeben worden und habe er, der Livl. Gouverneur, ein Schreiben des Witebskischen Gouverneurs erhalten, in welchem derselbe, bei Angabe dessen, dass das Ministerium des Innern ihm, zur Ergreifung der nöthigen Massregeln, eine Abschrift der diesbezüglichen Vorstellung des Livl. Gouverneurs vom 13. December 1880, sub Nr. 11350, übersandt hat, ersucht, ihm nähere Auskünfte über im Witebskischen Gouvernement vorgekommene Fälle von Beschlaglegungen auf nach Riga geflösste Hölzer zukommen zu lassen.

Der Börsen-Comité hat in Folge dessen diejenigen Firmen, welche die Eingabe vom 3. December 1880 unterzeichnet haben, aufgefordert, die vom Witebskischen Gouverneur verlangten Auskünfte zusammenzustellen.

Die Firma B. E. Schnakenburg berichtete unterm 6. August 1881 über die von ihr in der in Rede stehenden Beziehung gemachten Erfahrungen und wurde deren Eingabe dem Livl. Gouverneur übersandt.

Dieser eine Fall genügte jedoch dem Livl. Gouverneur nicht, sondern verlangte derselbe mittelst Schreibens vom 1. September 1881 Nr. 8018, nähere Auskünfte über alle Fälle, welche zur Eingabe vom 3. December 1880 Veranlassung gegeben, worauf die betreffenden Firmen abermals vom Börsen-Comité unterm 4. September 1881, Nr. 319, ersucht wurden, die ihnen passirten Arrestfälle aufzugeben, was bis hierzu noch nicht geschehen.

d. Durchlass der Hölzer durch die Flossbrücke.

Unterm 29. Mai 1881, Nr. 729, wandte sich das Handelsamt mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

Die Dünabrückentaxe enthalte für das Durchflössen von Holzwaaren durch die Dünabrücke nur eine Position, die, dass „für ein Plenitz Masten, Brussen, Balken, Spieren, Bretter, Brennholz oder dergleichen Holzwaaren 20 Kop. erhoben werden“. Das Abflössen sei nun Sache des Ankernekenamts; dieses aber empfange die Hölzer nicht nach Plenitzen, sondern nach Gattung und Stückzahl und könne somit dem Brücken-

zolleinnehmer die durchgehenden Partien auch nur nach Gattung und Stückzahl aufgeben. Um nun das Brückengeld zu ermitteln, müsse der Zollpächter eine Anzahl von Hölzern zu einer Plenitz zusammenfassen. Für diese Umrechnung fehle bisher ein einheitlicher Maasstab; nur bezüglich der Sleeper habe das Wettgericht im Jahre 1871 festgestellt, dass 125 Stück als ein Plenitz gelten sollen. Um auch für die übrigen Hölzer eine einheitliche Rechnungsnorm zu gewinnen, schlage das Oeconomieamt — in Uebereinstimmung mit dem Antrage des Brückenpächters und dem Gutachten des Ankernekenältermanns — vor, dass von Rundbalken oder Brussen — 40 Stück, von Kappbalken und Mauerlatten — 50 Stück als ein Plenitz betrachtet werden sollen, und zwar werde diese Rechnungsnorm sowohl auf gereffelte Hölzer, als auch auf Waldflösse Anwendung finden.

Das Handelsamt erbitte sich über diesen Vorschlag des Oeconomieamts ein Gutachten des Börsen-Comité.

Das vom Börsen-Comité unterm 10. October 1881, sub Nr. 378, abgegebene Gutachten lautet wörtlich also:

„In dem Schreiben vom 29. Mai 1881, Nr. 729, übermittelt das Handelsamt dem Börsen-Comité den Vorschlag des Oeconomie-Amtes, in Zukunft von den die Flossbrücke passirenden Hölzern, einerlei ob sie sich in Waldflössen oder in gereffeltem Zustande befinden, den Zoll auf die Einheit einer, sozusagen, ideellen Plenitz zu basiren, die nach bestimmten Normen, durch Umrechnung aus der Stückzahl, zu ermitteln ist.

Von jeher ist dieser Zoll von der effectiven Plenitz erhoben worden. Solange die Hölzer in keiner anderen Gestalt, als in der Waldplenitz oder einer dieser entsprechenden selbstständigen Tafel, Plenitz für Plenitz unterscheidbar, durch die Brückenklappe geflösst wurden, war nach der Anzahl Hölzer, die auf eine Plenitz oder Tafel gehen, nie die Frage. Erst mit der grossen Ausdehnung, die das Sleepergeschäft gewann, kam diese Frage hinsichtlich der Sleepertransporte an die Schiffe, die in einer die Einheit der Plenitz nicht mehr erkennen lassenden Form geschehen, in Anregung und es wurde im Jahre 1871 vom Wettgericht bestimmt, dass bei diesen Transporten 125 Sleeper auf die Plenitz zu rechnen seien. Es sollte in diesen Fällen, wo das Steuerobject, die Plenitz, factisch nicht vorhanden war, dasselbe durch Umrechnung aus der Stückzahl ermittelt werden, und es lag damals nicht in der Absicht, diese Bestimmung allgemein auf alle Sleepertransporte, also auch diejenigen zu beziehen, in denen, wie den Waldflössen, die Plenitz erkennbar ist.

Abweichend von dem bis dahin festgehaltenen Grundsatze, überall da, wo die effective Plenitz vorhanden und erkennbar ist, auch nach

ihr den Zoll zu erheben, wird jetzt vom Oeconomieamte vorgeschlagen, die Umrechnung aus der Stückzahl auf die ideelle Plenitz, nach Analogie des oben angeführten Falles mit einem Theile der Sleeperflössungen, für sämmtliche Hauptartikel des Holzgeschäftes, ohne Unterschied und ohne Rücksicht darauf, ob sie in Waldplenitzen oder gereffelt durch die Brücke geflösst werden, einzuführen.

Der Grund, der für die Verallgemeinerung dieses Systems angeführt wird, dass nämlich die Ankerneken, nach deren Angabe der Pächter den Zoll erhebt, die Hölzer nach Stückzahl empfangen und daher auch nur nach Stückzahl, nicht aber nach Zahl der Plenitzen, von denen sie nichts wüssten, declariren können, — dieser Grund ist in allen den Fällen nicht zutreffend, in denen intacte Plenitzen transportirt werden. Denn die Zahl solcher Plenitzen hat bei Bewachung des ihm übergebenen Transportes der Ankernek doch wol zunächst in's Auge zu fassen, und zudem ist die intacte Plenitz ein so geschlossenes Ganze, dass der Brückenpächter, ganz unabhängig von der Angabe der Ankerneken, die Zählung solcher Plenitzen durch seine Beamten mit Leichtigkeit vornehmen kann.

Nicht zu verkennen aber ist, dass, bei dem Umstande, dass nicht blos Sleeper, sondern auch gereffelte Langhölzer in einer Gestalt die Brücke passiren, in der die Trennung in Plenitzen nicht stattfindet, und dass eine grosse Zahl von Partien gemischt aus unberührten und getheilten Waldplenitzen, wie auch aus gereffelten Hölzern zusammengesetzt zu sein pflegt, — dass bei diesen complicirten Verhältnissen, die Feststellung der Plenitzenzahl schwierig genug ist und Veranlassung zu Differenzen mit dem Pächter giebt. Solche Differenzen würden durch die vorgeschlagene Neuerung in der That vermieden werden. Aus diesem Grunde und im Interesse eines einheitlicheren Erhebungsmodus erscheint die Reduction der Stückzahl zu Plenitzen empfehlenswerth.

Gegen die vorgeschlagenen Reductionszahlen von

40 Stück für Brussen und runde Balken

50 „ „ Mauerlatten und Balken Nordischer Kap

ist kaum etwas einzuwenden, da, durchschnittlich genommen, sie in der Zusammenlegung ihrer Stärkedimensionen nahezu der Maximalbreite entsprechen, über die hinaus die Flösse nicht durch die Brücke gelassen werden dürfen und können. Für Sleeper aber wäre die Reductionszahl nicht, wie vom Oeconomieamt proponirt, auf 125, sondern auf 150 zu normiren, was einmal dem Verhältnisse von 3 Sleeper = 1 Mauerlatte entsprechen und ausserdem gewissermassen die Compensation sein würde zwischen dem 150 Stück beträchtlich übersteigenden Inhalt der Wald-

plenitz und dem seit 1871 für die Schiffstransporte eingeführten Satze von 125 Stück.

Der Börsen-Comité ist demnach der Ansicht:

1) dass, im Interesse eines einheitlichen Erhebungsmodus des Brückenzolles von geflössten Hölzern, für die Hauptartikel, als Brussen, runde Balken, Balken Nordischer Kap, Mauerlatten und Sleeper, an Stelle der factischen Plenitz, die Einführung der, durch Umrechnung aus der Stückzahl zu ermittelnden, ideellen Plenitz zeitgemäss und deshalb annehmbar sei, und

2) dass die Umrechnungszahlen der Stückzahl auf die Plenitz:

a. für Brussen und runde Balken . . . . . 40 Stück
für Mauerlatten und Balken Nordischer Kap . 50 „ ebenfalls annehmbar

b. für Sleeper aber 125 Stück zu niedrig normirt und durch die Zahl 150 zu ersetzen seien.

Das Handelsamt setzte hierauf am 6. November 1881, Nr. 1546, den Börsen-Comité davon in Kenntniss, dass die Verhandlungen über die Erhebung des Dünabrückenzolls von Holzflössen zu folgendem Beschlusse des Oeconomieamts geführt hätten:

Der Brückenzollpächter ist ermächtigt worden, den Brückenzoll von Holzflössen bei den Hauptartikeln, als Brussen, runde Balken, Mauerlatten und Nordischen Kap nicht nach der factischen, sondern nach einer durch Umrechnung gefundenen Plenitz zu berechnen, und dieser Umrechnung folgende Normalzahlen zu Grunde zu legen:

a. für Brussen und runde Balken . . . . . 40 Stück
b. für Mauerlatten und Nordischen Kap . . 50 „

Was jedoch den, auch vom Handelsamte unterstützten Antrag des Börsen-Comité anlangt, dass auf eine Plenitz Sleeper fortan nicht 125, sondern 150 Stück gerechnet werden mögen, so erklärt das Oekonomieamt, dass diese Abänderung der Dünabrückentaxe nicht vor dem Jahre 1883 zur Anwendung gelangen könne, da der gegenwärtige Pachtvertrag über die Erhebung des Brückenzolls, der dem Pächter das Recht gewährt, 125 Sleeper auf eine Plenitz zu rechnen, noch bis Ende 1882 läuft.

Der Börsen-Comité antwortete unterm 13. November 1881 Nr. 419 dass, im Hinblick auf die zu Gunsten des Dünaflossbrücken-Pächters getroffene Festsetzung hinsichtlich der Berechnung des Brückenzolls für Brussen, runde Balken, Mauerlatten und Nordischen Kap, der Börsen-Comité vom gedachten Pächter wol ein Entgegenkommen bezüglich der Berechnung der Sleeperflösser erwarten zu können glaube. Sollte sich der Börsen-Comité jedoch in dieser

Erwartung täuschen, so ersuche er das Handelsamt, das Oeconomieamt wenigstens zu einer positiven Erklärung dahin veranlassen zu wollen, dass vom Jahre 1883 ab, unbedingt auf eine Plenitz Sleeper 150 Stück gerechnet werden sollen.

Hierauf erhielt der Börsen-Comité vom Handelsamt am 22. December 1881 Nr. 1748 die Mittheilung, dass der Pächter des Dünabrückenzolls, der Kaufmann P. J. Antipow, sich damit einverstanden erklärt, dass die Bestimmung, dass auf eine Plenitz Sleeper nicht mehr 125, sondern 150 Stück gerechnet werden sollen, bereits mit dem Jahre 1882 in Kraft trete.

54. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren.

In der General-Versammlung vom 15. Januar 1882 hat die Kaufmannschaft beschlossen, die pro 1881 statuirt gewesenen Entschädigungen der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren (Handelsarchiv Jahrg. 1881 pag. 154—157) auch pro 1882 unverändert fortbestehen zu lassen, die Handelsämter jedoch darauf vorzubereiten, dass mit dem Jahre 1883 eine Herabsetzung der Entschädigungen eintreten werde.

Die gegenwärtig bestehenden Entschädigungen sind folgende:

a. Die Flachs- und Hanf-Wraker.

Von den zur Entschädigung der Flachs- und Hanfwraker, nach Aufhebung der obligatorischen Wrake, creirten 10 defitiven und 5 provisorischen Pensionsstellen sind letztere eingegangen. Die pensionirten 10 Wraker erhalten je 1000 Rbl. aus den Mitteln der Börsenbank. Die Zahl der activen Wraker beträgt zur Zeit 3.

b. Der Tabakswraker.

Von den im Jahre 1873 pensionirten 2 Tabakswrakern ist nur noch einer am Leben und bezieht eine Pension von 1500 Rbl. aus den Mitteln der Börsenbank.

c. Die Mastenwraker, von denen noch 2 vorhanden sind, erhalten als Entschädigung die ganze eigentliche Wrakgebühr für alle zum Export gelangenden Masten und Spieren und ausserdem eine Unterstützung von je 20 Rbl. monatlich aus der Casse des Börsenvereins, welche letztere in demselben Betrage auch einer Mastenwrackerwittwe bisher gezahlt worden ist.

d. Die Eichenholzwraker beziehen ein Drittheil des eigentlichen Wraklohnes als Entschädigung für die mit Umgehung der Wrake verschifften Eichenhölzer. Da aber die Glieder des Amtes sich dahin geeinigt haben, dem Amte von dem Verdienst, den jeder Einzelne von ihnen als Privatwraker haben sollte, den dritten Theil zufliessen

zu lassen, so ist der Kaufmann von jeder Entschädigungs-Verpflichtung seinerseits entbunden, wenn er sich zur Privatwrake eines Amtsgliedes bedient.

Es sind demnach dem Amte:

à 6⅔ Kop. pro Stück Wagenschoss
à 3⅓ „ „ „ Fassholz
à 12⅔ „ „ Schock Pipenstäbe à 6 Fuss und darüber
à 18⅓ „ „ „ „ à 7 „ „ „
à 26⅔ „ „ „ „ à 8 „ „ „
à 40 „ „ „ „ à 9 „ „ „
à 6⅔ „ „ „ Oxhoftstäbe
à 3⅓ „ „ „ Kluftholz

für alle Hölzer, die, weder öffentlich durch das Amt, noch privatim durch ein Amtsglied gewrakt, zur Verschiffung kommen, von den betreffenden Handlungshäusern als Entschädigung zu zahlen.

e. Die Ligger erhalten seit dem Jahre 1872:

a. für ungewrakten Flachs 2⅙ Kop. pro Berk. vom Lieferanten
b. „ „ Tabak 4⅔ „ „ „ „ „
(jedoch nur für Neshinschen Ukrainer und nicht für Saratower Tabak).
c. für ungewrakten Hanf 2 Kop. pro Berk. vom Empfänger
d. „ „ Torse 2 „ „ „ „ Lieferanten.

f. Die Hanfbinder.

Die russischen und polnischen Hanfbinder erhalten seit 1880 nur noch 3 Kop. pr. Berk. ungewrakten Hanf vom Lieferanten.

X. Das Importgeschäft.

55. Das Heringsgeschäft.

a. Unterhaltung der Heringswrake-Institutionen.

Das Handelsamt wandte sich am 3. März 1881 Nr. 293 an den Börsen-Comité mit folgendem Schreiben:

Von dem Ambaren-Wach- und Löschcommando seien bisher auch die Wachtposten bei der Heringskaje bezogen worden, wofür eine Abgabe von 3 Kop. von der Tonne durch das Bewilligungs-Comptoir erhoben wurde. Da dieses Arrangement mit dem 1. April 1881 sein Ende nimmt, habe das Handelsamt einen anderen Modus für die allerdings sehr nothwendige besondere Bewachung der Heringskaje in Aussicht genommen; es sollen drei Wachtposten im Sommer und zwei im Winter von der Rigaschen Polizeimannschaft bezogen werden.

Nach einer Mittheilung der Polizeiverwaltung belaufen sich die Kosten dieser Bewachung auf 1350 Rbl.

Um diesen Aufwand zu decken, genüge es, die bisher von den Kaufleuten freiwillig gezahlte Abgabe von 3 Kop. Heringswachgeld, fortzuerheben, wobei dieselbe jetzt natürlich in die Stadtcasse fliessen müsste, aus der der Polizeimannschaft der Sold gezahlt wird. Bevor das Handelsamt jedoch eine bezügliche Vorlage der Stadtverordneten-Versammlung unterbreitet, der nach Art. 55 p. 10 und 119 der Städteordnung die Competenz zur Feststellung solcher Gebühren zusteht, erbitte es sich die Meinung des Börsen-Comité über die beabsichtigte Beibehaltung des Heringswachgeldes in demselben Betrage von 3 Kop. pro Tonne.

Der Börsen-Comité antwortete am 19. März 1881 Nr. 52, dass die beim Heringsgeschäft betheiligte Kaufmannschaft einstimmig beschlossen habe, die für die Zukunft proponirte Bewachung der Heringskaje durch von der Rigaschen Polizeimannschaft zu stellende Posten abzulehnen. Da die bisherige aus dem Ambaren-Wachcommando gestellte Wache nur den Zweck hatte, das Privateigenthum der Kaufmannschaft vor Diebstahl zu schützen, während zur Aufrechthaltung des Wrakzwangs das Messeramt und die Zollwache dienten, so sei die Kaufmannschaft geneigt, auch fernerhin das Wachgeld von 3 Kop. fortbestehen zu lassen, wenn die bisherige bewährte Wachmannschaft auch für die Zukunft sollte beibehalten werden können, wobei die Kaufmannschaft durch aus ihrer Mitte erwählte Delegirte die Wachmannschaft anstellen und controliren lassen und auch für die Erhebung des Wachgeldes Sorge tragen würde, falls das Handelsamt es nicht für möglich halten sollte, diese Wahrnehmungen auf sich zu nehmen.

Hierauf ging ein Schreiben des Stadtamts vom 28. März 1881 sub Nr. 774 folgenden Inhalts ein:

Durch die Auflösung des Ambaren-Wach- und Löschcommandos habe sich die Nothwendigkeit für die Stadtverwaltung herausgestellt, nunmehr, wie vor Errichtung einer besonderen Administration für dieses Commando, von sich aus für die Bewachung derjenigen Ambaren Sorge zu tragen, in welchen Waaren, die der obligatorischen Wrake zu unterziehen sind, gelagert werden. Das Stadtamt habe daher das Handelsamt beauftragt, für die Bewachung der Heringsambaren durch die Polizei Sorge zu tragen und dem Bewilligungscomptoir aufgegeben, das bisher an die Administration für das Ambaren-Wach- und Löschcommando abgeführte und zur Deckung der Bewachungskosten bestimmte Heringswachgeld von 3 Kop. von 1. April 1881 ab an die Stadtcasse zu

zahlen. Indem das Stadtamt hiervon den Börsen-Comité in Kenntniss setze, werde es demnächst unter Bezugnahme auf den Art. 17 der besonderen Bestimmungen zur Städteordnung über die Verschmelzung der bisher für die Unterhaltung der Heringswrakeinstitutionen erhobenen Scheunen-, Kajen- und Wachgelder mit dem Börsen-Comité in Verhandlung treten.

In weiterem Verfolg machte das Stadtamt mittelst Schreibens vom 13. August 1881 Nr. 1858 dem Börsen-Comité folgenden Vorschlag:

Durch Art. 17 der besonderen Bestimmungen zur Städteordnung sei angeordnet worden, dass die auf örtlichen Verordnungen beruhenden Steuern und Einnahmen, welche ihrer Bestimmung nach zu den allgemeinen städtischen Mitteln zu fliessen haben oder für die Bedürfnisse der Einwohner zu verwenden sind, nach Ablauf der angesetzten Frist nur dann bestehen bleiben dürfen, wenn sie mit den Bestimmungen der Städteordnung in Einklang gebracht oder wenn ihre Beibehaltung auf legislativem Wege genehmigt wird. Zu diesen auf örtlichen Verordnungen beruhenden städtischen Einnahmen gehören die von den General-Gouverneuren bestätigten Heringsscheunen-, Kajen- und Wachgelder, von denen das Heringsscheunengeld mit 51 Kop. für die Last oder 4¼ Kop. für die Tonne, sowie das Kajengeld mit 6 Kop. für die Last oder ½ Kop. für die Tonne zur Stadtcasse, das Heringswachgeld mit zuletzt 36 Kop. für die Last oder 3 Kop. für die Tonne zur Casse des Ambaren-Wach- und Löschcommandos, nach Aufhebung des letzteren aber seit dem 1. April 1881 gleichfalls zur Stadtcasse fliessen. Um alle diejenigen weitläufigen Verhandlungen, welche mit der Herbeiführung einer Entscheidung des Reichsraths zur ferneren Beibehaltung dieser Gebühren verbunden sind, zu vermeiden, glaube das Stadtamt, dass die Umwandlung des Characters dieser Gebühr aus einer obrigkeitlich festgestellten Leistung in eine auf gegenseitiger Vereinbarung beruhende Entschädigung genügen werde, auch künftig der Stadt, ohne dadurch gegen die Städteordnung zu verstossen, diejenigen Einnahmen zu sichern, welcher sie zur Unterhaltung der Heringswrakeinstitutionen bedarf. Das Stadtamt bringe daher dem Börsen-Comité folgende Vereinbarung in Vorschlag:

Die Stadtverwaltung erklärt sich bereit, für die Folge die Unterhaltung der Heringswrakeinstitutionen gegen eine der bisherigen Gebühr gleichkommende Entschädigung von zusammen 7¾ Kop. für die Tonne (netto) zu bestreiten, wenn die Börsenkaufmannschaft beschliesst, diesen Satz fortan als Aequivalent für die von der Stadtverwaltung zu bewerkstelligende Unterhaltung und Bewachung der Heringswrakeinstitutionen

zu bewilligen. Diese Vereinbarung ist solange aufrecht zu erhalten, als beide Theile es für nothwendig befinden werden.

Folgende Darlegung der von der Stadt in den Jahren 1879 und 1880 bestrittenen Ausgaben dürfte erweisen, dass die Entschädigung von 7¾ Kop. für die Tonne netto nicht zu hoch gegriffen ist.

Die Kosten betrugen im einzelnen

	1879:	1880:
Remonte der Gebäude . .	264 Rbl. 83 Kop.	458 Rbl. 19 Kop.
Ausserordentliche Reinigung	82 „ — „	— „ — „
Brennholz und Koaks . . .	253 „ 35 „	332 „ 17 „
Instandhaltung der Brenneisen	932 „ 83 „	1043 „ 68 „
Wrakutensilien	34 „ 60 „	8 „ — „
Versicherungsprämie für die Gebäude	57 „ 13 „	71 „ 71 „
5% Zinsen und 1% Amortisation des in den Gebäuden enthaltenen Capitals nach deren Assecuranzwerth von 18774 Rbl. .	1126 „ 44 „	1126 „ 44 „
zusammen	2751 Rbl. 18 Kop.	3040 Rbl. 19 Kop.

Werden hierzu die jährlich ca. 1350 Rbl. betragenden Bewachungskosten hinzugerechnet, so stellen sich die Gesammtkosten für die Unterhaltung und Bewachung der Heringswrakeinstitutionen auf circa 4300 Rbl.

Der Heringsimport betrug 1879 netto 54928 und 1880 netto 58039½ Tonnen, durchschnittlich etwa 56,500 Tonnen, welche bei einem Entschädigungssatz von 7¾ Kop. von der Nettotonne eine durchschnittliche Jahreseinnahme von ca. 4300 Rbl. ergeben.

Ueber den vorstehenden Vorschlag ersuchte das Stadtamt den Börsen-Comité um eine Aeusserung.

Die pr. Circulair vom 10. October 1881 Nr. 372 befragte, beim Heringsgeschäft betheiligte Kaufmannschaft, acceptirte den Vorschlag des Stadtamts, wovon Letzteres vom Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 23. October 1881 Nr. 392 in Kenntniss gesetzt wurde.

b. Messertaxe.

Beim Schreiben vom 4. Mai 1881 Nr. 611 übersandte das Handelsamt dem Börsen-Comité ein Gesuch des Messeramts d. d. 11. April 1881 folgenden Inhalts:

Die erhebliceh Theuerung aller unentbehrlichen Lebensbedürfnisse und die ununterbrochene Steigerung der Arbeitslöhne hätten das Salz- und Kornmesseramt in die unabweisliche Nothwendigkeit versetzt, das Handelsamt um Erhöhung einzelner Sätze der Messertaxe in nachfolgend näher angegebenen Posten anzugehen. Das Amt habe sich zu diesem Schritte entschliessen müssen, weil es sich um die Erhaltung seiner Existenz handelt und weil das Amt unter den gegebenen Verhältnissen bei den zur Zeit geltenden Sätzen eben einfach nicht bestehen könne.

Das Messeramt könne nicht umhin bei dieser Gelegenheit wiederum auf die missliche Lage hinzuweisen, in die es dadurch gerathen ist, dass die Benutzung desselben facultativ geworden und dass dasselbe dabei wohl verpflichtet sei auf Verlangen der Handeltreibenden für die taxamässigen Sätze die entsprechenden Arbeiten zu stellen, dass es aber sehr erklärlicher Weise dabei wesentlich für solche Arbeiten in Anspruch genommen wird, wo die Taxe für dasselbe weniger günstig ist, so dass eine Ausgleichung der verschiedenen Taxe-Sätze, wie sie eigentlich jede Taxe annehme, für das Messeramt nicht mehr statt hat. Eine solche Ausgleichung der ungünstigen Arbeit durch die besser bezahlte sei aber ausgeschlossen, wo es sich um obligatorische Leistungen des Amts handelt, zu denen das Amt ex officio erforderlich und verpflichtet sei. Obligatorisch sei die Mitthätigkeit des Messeramts einmal bei der s. g. obligatorischen Exportwrake von Säeleinsaat und zweitens bei der Heringswrake. Im letzteren Falle, namentlich, bei der Heringswrake, reichten die bestehenden, durch die §§ 43—49 incl. der Messertaxe fixirten Sätze, obgleich dieselben im Jahre 1874 um 10% erhöht worden, nicht mehr aus, die Arbeit des Messeramts zu ermöglichen. Das Messeramt habe nach seinen Amtsbüchern im Laufe der letzten 5 Jahre bei der Heringswrake folgende Einnahmen erzielt.

Einnahme laut Cassaconto.		Ausgabe für Arbeitslöhne.		Ueberschuss.	
Jahr:		pr. 10 Mann:		Verdienst auf 10 Mann:	jährl. pr. 1 Mann:
1876	R. 6635 31	R. 5196 8		R. 1439 23	R. 143 92
1877	„ 4496 17	„ 3313 90		„ 1182 27	„ 118 23
1878	„ 8870 29	„ 7161 18		„ 1709 11	„ 170 91
1879	„ 6003 87	„ 4583 76		„ 1420 11	„ 142 1
1880	„ 6668 24	„ 4339 31		„ 2328 93	„ 232 90
	R. 32673 88	R. 24594 23		R. 8079 65	R. 807 97

Somit hätten im Laufe der letzten 5 Jahre die auf der obligatorischen Heringswrake beständig beschäftigten 10 Messer im Durchschnitt jähr-

lich 161 Rbl. 59 Kop. pro Mann verdient. Dieses ungünstige Resultat sei wesentlich durch die Höhe der Arbeitslöhne, dann aber auch durch folgende Umstände hervorgerufen worden. In den kurzen Tagen und in Folge des oft schlechten Wetters im Herbst und Winter könnten die beständig auf der Heringswrake angestellten 10 Messer den Tag über kaum den vierten Theil der Tonnenzahl, als in den Sommertagen, verarbeiten. So werden in den Sommertagen durchschnittlich bis 2000 Tonnen, in den Herbst- und Wintertagen dagegen durchschnittlich nur bis 500 Tonnen täglich verarbeitet. Da jedoch auch in den kurzen Herbst- und Wintertagen die Arbeiteranzahl dieselbe bleiben müsse, weil die in der Taxe aufgeführten Leistungen buchstäblich erfüllt werden müssen, so betragen die Arbeitslöhne eben soviel als in den Sommertagen, während das Amt an Verdienst, welcher nach der verarbeiteten Tonnenzahl berechnet wird, nur den vierten Theil dessen erziele, was in den Sommertagen verdient wird. Ferner entstehen in der stärksten Navigationszeit ausserordentliche Ausgaben und Unkosten dadurch, dass in neuerer Zeit Heringe auch in grossen Schiffen und Dampfern angeführt werden, die in der grössten Eile gelöscht werden müssen. Die Folge davon sei, dass dadurch Mangel an Raum entsteht und, um solchen zu schaffen, die bereits gelagerten Tonnen nach einen andern Ort gebracht werden müssen, wodurch die sofortige Wrake der Heringe unmöglich wird.

Es liege nun auf der Hand, dass der Verdienst von durchschnittlich 161 Rbl. 59 Kop. jährlich eines auf der Heringswrake beschäftigten Messers kein Aequivalent für seine Arbeitsleistung biete und zum Lebensunterhalt, bei der Theuerung aller Lebensbedürfnisse, absolut unzureichend sind. Das Amt müsse deshalb, um seine weitere Existenz zu ermöglichen, um eine abermalige Erhöhung der in den §§ 43—49 incl. der Messertaxe fixirten, im Jahr 1874 um 10 pCt. erhöhten Gebühren bitten und zwar für die kurzen Herbst- und Wintertage vom 1. October bis zum 1. März um eine Erhöhung von 20 pCt., für die Sommertage dagegen um 10 pCt. Die Erhöhung der Gebühren um 20 pCt. für die kurzen Herbst- und Wintertage werde schon aus dem Grunde von keiner erheblichen Bedeutung sein, weil, wie bereits hervorgehoben, in denselben nur ein Viertel der Arbeit, als in den Sommertagen, geleistet werden kann.

Das Messeramt rechne um so mehr auf Gewährung seiner Bitte, als von den gegenwärtig zum Amte gehörigen 49 Gliedern 10 altersschwach und arbeitsunfähig seien, so dass diese und 31 Wittwen vom Amte Unterstützung erhalten müssen.

Der Börsen-Comité theilte hierauf unterm 4. Juli 1881 Nr. 233 dem Handelsamte mit, dass die General-Versammlung der beim Heringsgeschäft betheiligten Kaufmannschaft, welcher die in Rede stehende Angelegenheit zur Berathung und Beschlussfassung vorgelegt worden, der Ueberzeugung Ausdruck gegeben habe, dass eine Erhöhung der Taxe jedenfalls nur momentan den von dem Messeramt hervorgehobenen Uebelständen Abhilfe zu gewähren im Stande sein dürfte, sodass eine vollständige Reorganisation der Stellung des Messeramts erforderlich erscheine. In Folge dessen habe denn die General-Versammlung, in Uebereinstimmung mit einem in dieser Sache von der Delegation für das Heringsgeschäft abgegebenen Gutachten, sich dahin ausgesprochen, dass vorbehältlich der Zustimmung der übrigen an der Organisation des Messeramts interessirten Handelsbranchen: behufs Reorganisation des Messeramts und Ausarbeitung bez. Vorschläge eine Commission aus Gliedern des Handelsamts und des Börsen-Comité, unter Hinzuziehung von Delegirten des Messeramts niederzusetzen, bis zur Durchführung der Reorganisation aber dem Messeramt eine Taxenerhöhung von 20 pCt. für die Wintermonate, d. h. vom 1. October bis zum 1. März zu bewilligen wäre.

XI. Handelsämter.

56. Hanf- und Flachswraker.

a. Vacanz.

Mittelst Schreibens vom 30. Januar 1881 Nr. 133 zeigte das Handelsamt dem Börsen-Comité an, dass der Stadtwraker E. J. M. Bäuerle verstorben und forderte den Börsen-Comité um eine Aeusserung darüber auf, ob eine Neuwahl erforderlich sei.

Der Börsen-Comité ersuchte unterm 6. Februar 1881 Nr. 635 das Handelsamt, diese Frage bis zum Herbst zu vertagen, zu welcher Zeit sich bestimmter beurtheilen lassen werde, ob eine Neuwahl erforderlich sei.

Da aber eine Nothwendigkeit der Wiederbesetzung der Vacanz sich nicht herausstellte, so hat der Börsen-Comité keinen desfallsigen Antrag gestellt.

b. Unterstützungscasse.

In einer Eingabe vom 6. October 1881 haben die Stadtwraker an den Börsen-Comité die Bitte gerichtet, sich durch Delegirte an der Verwaltung ihrer Wittwen- und Waisencasse zu betheiligen und den Entwurf zu einem neuen Statut dieser Casse eingereicht, laut

welchem, nach dem Aussterben der Unterstützungsberechtigten, das Capital dem Börsen-Comité zur Verwendung nach seinem Ermessen zufallen soll.

Der Börsen-Comité steht wegen Aenderung einiger §§ des Statuten-Entwurfs mit den Wrakern noch in Unterhandlung.

57. Makler.

a. Vacanz.

Mittelst Schreibens vom 15. Januar 1881 Nr. 51 zeigte das Handelsamt dem Börsen-Comité an, dass der Makler Johannes Kopp sein Amt niedergelegt habe.

In der General-Versammlung vom 27. Februar 1881 sprach die Kaufmannschaft sich gegen die Wiederbesetzung der durch den Rücktritt des Makler Kopp entstandenen Vacanz aus.

Im November 1881 wurde der Schiffsmakler Carl Berner seiner Bitte gemäss verabschiedet. Die Kaufmannschaft erklärte in der Generalversammlung vom 18. December 1881 die Neuwahl eines Schiffsmaklers für wünschenswerth.

b. die officiellen Preiscourante.

Unterm 9. März 1881 Nr. 307 ging ein Schreiben des Handelsamts folgenden Inhalts ein:

In seinem Schreiben vom 29. November 1880 Nr. 513 habe sich der Börsen-Comité dafür ausgesprochen, dass die officiellen Preiscourante auch weiterhin von den Maklern zusammengestellt würden. Das Handelsamt, bereit diesem Wunsch zu entsprechen, musste jedoch in Erwägung ziehn, ob die gegenwärtig üblichen Schemata für die Preiscourante nicht einer Verbesserung bedürftig seien und ob namentlich nicht die Termine zur Zusammenstellung der Preiscourante weiter gegriffen werden könnten, damit von der seltneren Arbeit auch eine grössere Correctheit gefordert werden könnte.

Die Durchsicht der Schemata ergab, dass folgende Modificationen erforderlich sein möchten:

a. Beim Preiscourant der Einfuhrwaaren

gestrichen werden: Perlgraupen, amerikanischer und englischer Hopfen, Stengeltaback.

Hinzukommen: Braunschweiger Hopfen, Superphosphat, Amerikanisches Schweineschmalz, Mais, mit der Gewichtseinheit — Pud.

An Stelle der Notirungen, von „rohem Havanazucker, weiss und gelb“ und „gemahlenem weissen Zucker“ sollen nur die Preise von „Zucker gemahlen“ und „Zucker in Hüten“ notirt werden.

b. Beim Preiscourant der Ausfuhrwaaren:

Bei allen Getreidearten ist die Rubrik für das holländische Gewicht offen zu lassen, und der Preis für 1 Pud zu notiren; dasselbe gilt für Schlagsaat und Hanfsaat.

Bei kurländischem Roggen ist der gedörrte vom ungedörrten zu unterscheiden.

Bei Buchweizen-Grütze sind die Preise für die 4 Gattungen Kruptschatka, Jedro, Prodelj und Weligorka gesondert zu notiren.

Bei Säeleinsaat ist zwischen „puik" und extra puik zu unterscheiden und die Maaseinheit „Tonne" beizubehalten.

Eine Notirung für Thurmsaat fällt ganz fort.

Bei Schlagsaat ist zwischen „Drujaner", „russischer" und „Steppensaat" zu unterscheiden.

Bei Hanfsaat sind Preise für „gedörrte" und „ungedörrte" Waare zu notiren.

An Stelle der „Futterkräutersaat" ist „Aussiebsel" in den Preiscourant aufzunehmen.

Es fallen endlich fort die Notirungen für Pinkenheede, Ukrainer Hanf, Hopfen, Pottasche, Talg, Talglicht, Stearinlichte, Schweineschmalz, Schweinespeck, Segeltuch, Raventuch, Flämisch Lein, Eisen in Stangen und Eisen in Bruch.

Was die zweite Frage anlangt, die Zeitabschnitte, für welche die Preiscourante zusammengestellt werden müssen, so scheine es dem Handelsamte zu genügen, wenn der Preiscourant der Einfuhrwaaren nur ein Mal im Monate angefertigt wird. Dasselbe möchte auch von dem grössten Theil des Preiscourants der Ausfuhrwaaren gelten und nur für die Preise von Getreide und Saat und für die Course und Fonds sei es nach Ansicht des Handelsamts erforderlich, die Notirungen, wie bisher, zweimal wöchentlich bekannt zu machen.

Endlich habe das Handelsamt sich auch dazu entschlossen, die Makler anzuweisen, dass sie bei der Zusammenstellung der Preiscourante sich nicht nur nach den von ihnen selbst vermittelten Abschlüssen richten, sondern überhaupt die effectiv gezahlten Preise von den Kaufleuten in Erfahrung zu bringen suchen, wobei das Handelsamt der Hoffnung Ausdruck giebt, der Börsen-Comité werde auch seinerseits die Kaufmannschaft zu veranlassen suchen, solche Auskünfte bereitwillig zu ertheilen.

Bevor das Handelsamt jedoch den Maklern die diesen Beschlüssen entsprechenden Anweisungen ertheilt, möchte es sich der Zustimmung des Börsen-Comité zu seinen eben dargelegten Resolutionen versichern.

Von den hierauf vom Börsen-Comité zur Aeusserung aufgeforderten Delegationen erklärte sich die Delegation für den Import mit den Vorschlägen des Handelsamts einverstanden.

Die Delegationen für das Hanf- Flachs- Leinsaat- und Getreidegeschäft billigten ebenfalls die Vorschläge des Handelsamts, fügten aber hinzu, wie es wünschenswerth erscheine:

a. auch Flachs, Hanf und Hanfgarn, desgleichen Säeleinsaat für die Herbstmonate, ebenso wie Getreide und Saat zweimal wöchentlich zur Notirung zu bringen,

b. dass bei Buchweizen-Grütze eine Notirung für je 1/3 Jadro, Prodelj und Weligorka, wie solches thatsächlich gesondert wird, stattfinde,

c. dass auch Kronsäeleinsaat, puik und extrapuik zur Notirung komme, dass statt Drujaner Schlagleinsaat

gedörrte, ungedörrte } Schlagleinsaat

Steppensaat notirt werde und eine Rubrik für 4massige oder 50procentige Schlagleinsaat auf dem Preiscourant Platz finde,

d. dass in Bezug auf Gerste es sich empfehle

2 zeilige
6 „ gedörrte
6 „ ungedörrte } Gerste

zu notiren,

e. dass die Hanf-Notirungen wie folgt

sup. *FPRH*
„ *FPAH*
„ *FPPH*
deutsch *FPRH*
„ *FPAH*
„ *FPPH*
FPRH
FPAH
FPPH
PRH
PAH
PPH
LSPH
SPH
molotsch. *RH*
Marine Reinhanf
Torse

Hanfgarn 1. Sorte
„ 2. „
„ 3. „ gemacht werden mögen und dass endlich

f. als neu
Rapskuchen
Cocoskuchen
Hanfkuchen in den officiellen Preiscourant aufgenommen werden.

Die Delegation für das Holzgeschäft proponirte folgendes Holzwaaren-Schema für den Preiscourant:

Holzwaaren:

Masten 17 bis 20 Palm . . . . . pr. Stück
Spieren 8 „ 16 „ . . . . . „ „
Brussen fichtene
englische 24 à 27 Fuss Durchschnitt verschiffbare pr. engl. Fuss
holländische 24 à 27 „ „ „ „ alt. Amst. Fuss
Brussen grähnene
englische 27/28′ Durchschnitt Kron . . . . . „ engl. Fuss.
holl. 27/28′ „ „ . . . . . „ alt. Amst. Fuss
Balken Nordischer Kap
fichtene 20/22 Durchschnitt Kron 10/11 Zoll Diameter „ alt Amts. Fuss
grähnene „ „ „ 11 „ „ „ „ „ „
Planken fichtene 3 & 10½″ Halbkron . . . . . „ 6 Fuss engl.
„ „ 3 & 9″ „ . . . . . „ „ „
„ grähnene 3 & 10½″ Kron . . . . . „ „ „
„ „ 3 & 9″ „ . . . . . „ „ „
Bretter grähnene 1½ & 10½″ „ . . . . . „ „ „
„ „ 1 & 10½″ „ . . . . . „ „ „
„ „ 1½ & 9″ „ . . . . . „ „ „
„ „ 1 & 9″ „ . . . . . „ „ „
Sleepers 10″ Quadrat 9 füssige,
nicht unter 7 Zoll Blatt,
mit nicht mehr als 30 pCt.
desselben . . . . . „ Stück
mit 7 Zoll Blatt . . . . . „ „
„ 6 „ „ . . . . . „ „
Sleepers 10 Zoll runde, 9 füssige . . . . . „ „
Wagenschoss, engl. Kron . . . . . „ „
„ holl. „ . . . . . „ „
„ Wrack . . . . . „ „

Eichene Stäbe	Kron	2½	× 5	× 40	Zoll Fr.	. .	pr.	Schock
„ „	„	3	× 6	× 40	„ „	. . .	„	„
„ „	„	2½	× 5	× 72	„ „	. . .	„	„
„ „	„	3	× 6	× 72	„ „	. . .	„	„
„ „	„	3	× 6	× 84	„ „	. . .	„	„
„ „	„	3	× 6	× 96	„ „	. . .	„	„

Splittholz . . . . . „ Fad. 8 Fuss

Für dieses Schema sind folgende Motive angeführt worden:

Rundhölzer. Von Burtillen ist im Geschäfte keine Rede mehr. Hölzer, zu Bugsprieten geeignet, wenn sie auch hin und wieder besonders verlangt werden, können eine specielle Notirung nicht beanspruchen, woher es genügen dürfte, die Eintheilung nur nach Masten und Spieren zu machen.

Die Preise wären, entsprechend dem Minimum und Maximum des Umfangmasses, ebenfalls im Minimum und Maximum beizusetzen.

Bootmasten und Ricker wären, als für den Ausfuhrhandel ohne Belang, zu streichen.

Balken, runde, in unbekappter Gestalt, sind kein Ausfuhr-Artikel und daher wegzulassen. Dagegen wären

Balken Nordischer Bekappung neu aufzunehmen und zwar fichtene, wie sie am häufigsten gehandelt werden, bestehend aus halbzehn-, halbeilfzölligen; gränene für eilfzöllige allein, da der Preis für diese Stärke die Norm für die Preise der andern Stärken ist.

Bei Brussen erscheint es nothwendig, eine Durchschnittslänge beizusetzen.

Von Planken und Brettern kommen fichtene so wenig vor im Export, dass es erlaubt scheint, sie nicht aufzunehmen. Von den übrigen vielen Sorten dürften nur die massgebendsten zu berücksichtigen sein.

Sleepers. Während in dem alten Formular nur „vierkantige“ und „runde“ im Allgemeinen Aufnahme gefunden, empfiehlt es sich, dem neuen Schema freilich auch nur die Hauptsorten, diese aber mit Beifügung ihrer Dimensionen einzuverleiben.

Die Preisnotirungen, mit denen die Holzhändler den Maklern bereitwillig an die Hand gehen müssten, würden sich zu basiren haben auf effectiv hier geschlossene Geschäfte, oder im Ermangelungsfalle auf die bei Verkäufen nach dem Auslande bedungenen Preise, abzüglich der Verladungsspesen und des üblichen Ansatzes für Commission und Agenturprovision.

Was die Zeitperiode betrifft, nach deren Ablauf die Preisnotirungen für Holzwaaren zu erneuern wären, so würde es, weil in

diesem Geschäfte so rasch wechselnde Schwankungen wie in anderen Zweigen nicht vorzukommen pflegen, genügen, zweimal im Jahre zu notiren, das erste Mal im Anfange des Jahres, das zweite Mal zur Zeit der Spätsommer-Verschiffung. Keinenfalls erscheint es erforderlich, die Termine näher als zwei Monate aneinander zu rücken.

Vorstehende Gutachten, sowie auch eine den Gegenstand betreffende Aeusserung der handelsstatistischen Section des Börsen-Comité wurden vom Börsen-Comité unterm 18. December 1881, Nr. 509, dem Handelsamt zum weiteren Verfahren übersandt. Unterm 22. Januar 1882, Nr. 106, theilte das Handelsamt dem Börsen-Comité mit, dass es unter Annahme aller die Preiscourante betreffenden Vorschläge der Delegationen des Börsen-Comité, beschlossen habe, den Preiscourant für Getreide, Saat, Flachs, Hanf und Hanfgarn, sowie für Fonds und Course zweimal wöchentlich, den für Holz und die sonstigen Exportartikel und für Importwaaren aber einmal monatlich erscheinen zu lassen. An diese Mittheilung knüpfte das Handelsamt die Bitte, der Börsen-Comité wolle dafür Sorge tragen, dass den Maklern die gewünschten Preisaufgaben, wenn sie anderweitig nicht zu beschaffen sind, von den Delegationen des Börsen-Comités gegeben werden.

58. Messeramt.

Nachdem in Anlass einer vom Messeramte beantragten Taxenerhöhung (siehe Art. 55b. des vorstehenden Berichts) das Handelsamt und der Börsen-Comité sich dahin verständigt hatten, die Reorganisation des Messeramtes einer Commission, bestehend aus den Herren Taube und Laerum, als Delegirte des Handelsamtes und Fenger und Stieda als Delegirte des Börsen-Comité, zur Erwägung zu überweisen, wurden vom Börsen-Comité zunächst von den betreffenden Delegationen Meinungsäusserungen eingeholt und sprach sich

a. die Delegation für das Leinsaat- und Getreidegeschäft dahin aus, dass eine erfolgreiche Reorganisation des Messeramtes nur in einer Umwandlung desselben, in einen verantwortlichen Arbeiter-Artell nach modernen Principien gedacht werden könne. Es frage sich aber, ob die Glieder des Messeramtes in ihrer Gesammtheit zu Aufsehern eines Arbeiter-Artells verwandt werden können und scheinen hierüber begründete Zweifel obzuwalten. Wenn nun aber eine Auswahl unter den Gliedern angestrebt werden müsse, so gelange man zur Entschädigungsfrage, die um so ernster erscheine, als auf ein Entgegenkommen von Seiten der Amtsglieder nicht zu rechnen sei. Es empfehle sich demnach, abzuwarten, dass das Amt selbst die Initiative zu seiner Auflösung resp. Umgestaltung ergreife;

b. die Delegation für das Salzgeschäft äusserte sich dahin, dass die wenigsten Salz-Importeure noch durch das Messeramt arbeiten lassen, und dass es in Folge dessen fast vollkommen gleichgiltig erscheint, ob die Taxe für das Messen und Wägen von Salz erhöht wird oder nicht. Im Princip aber müssen die Delegirten sich gegen eine jede Erhöhung aussprechen, da es wohl zu erwarten steht, dass wenn bei der jetzigen Taxe die Salzhändler sich schon nur in Ausnahmefällen des Messeramtes bedient haben, bei einer Erhöhung derselben das Messeramt für den Salzhandel wohl ganz überflüssig werden dürfte;

c. die Delegation für den Import erklärte, dass für das Kohlengeschäft das Fortbestehen des Messeramts geboten erscheine und für diesen Artikel eine Taxenerhöhung um 20 % zuzugestehen sein dürfte.

Unterm 12. December 1881 gab die eingangsgedachte Commission der Delegirten des Handelsamts und des Börsen-Comités folgendes Gutachten ab:

So sehr auch eine Reorganisation des Amtes, resp. eine Umwandlung desselben, in einen verantwortlichen Arbeiter-Artell nach modernen Principien in jeder Beziehung erwünscht wäre, — so könne die Commission doch hierzu vorläufig nicht rathen und zwar lediglich mit Rücksicht auf die wohl selbstverständlich vorherzusehenden Entschädigungsansprüche des Amtes an die Kaufmannschaft, — bei einer Aufhebung desselben.

Da nun aber das Messeramt in seiner jetzigen Einrichtung, wo dasselbe verbunden ist, allezeit der Kaufmannschaft die nothwendige Anzahl von Arbeitern zur Verfügung zu halten, während die Kaufleute nicht obligatorisch verpflichtet sind, sich bei allen Arbeiten des Amtes zu bedienen, — unmöglich, selbst bei den provisorisch theilweise erhöhten Taxen wird bestehen können, — so erlaube sich die Commission, einerseits um einer noch weiteren Erhöhung der Gebühren, welche schon hoch genug erscheinen, vorzubeugen, andererseits aber auch um dem Messeramt gegenüber gerecht zu werden, — vorzuschlagen, eine Einigung mit dem Messeramte dahin anzubahnen, dass dasselbe fortan nur verpflichtet sein soll, bei den Arbeiten, bei denen die Kaufmannschaft sich obligatorisch des Amtes bedienen muss, wie beim Herings- und Säesaatgeschäft, ihre Arbeitskraft stets in genügendem Masse zur Verfügung zu halten, während es ihm bei allen andern Arbeiten, wo es den Kaufleuten frei steht, sich des Amtes zu bedienen oder nicht, ebenfalls freistehen soll, solche Arbeiten zu übernehmen oder zu refüsiren. Nach Ansicht der Commission würde das Messeramt vor-

aussichtlich mit seinem Stamm von gegenwärtig 39 Personen zu den obligatorischen Arbeiten ausreichen und dürfte nicht nöthig haben, Hilfsarbeiter zu engagiren und zu bezahlen, welche es für etwaige nicht sicher zu erwartende Arbeiten gegenwärtig immer an der Hand haben und schliesslich oft unnütz bezahlen muss. Den Kaufleuten indess, welche es nach wie vor für vortheilhaft erachten würden, durch das Amt die nicht obligatorischen Arbeiten leisten zu lassen, bliebe es überlassen, mit dem Amt rechtzeitig dahin Abmachung zu treffen, dass dasselbe ihnen zu jeder Zeit das ganze Jahr hindurch die nöthigen Arbeiter zu den bestehenden Gebühren-Taxen stellt.

Findet nun das Messeramt bei dieser Einrichtung auch noch keine Berechnung, so dürfte es schliesslich selbst kommen und seine Auflösung oder Umwandlung beanspruchen und wäre es dann wohl an der Zeit, zu einer Reorganisation zu schreiten, die dann voraussichtlich ohne jede Entschädigung seitens der Kaufmannschaft vorgenommen werden könnte.

Sämmtliche vorstehenden Gutachten übersandte der Börsen-Comité am 18. December 1881, Nr. 508, dem Handelsamte zum weiteren Verfahren, wobei er jedoch die Voraussetzung aussprach, dass wenn auch der Grosshandel die Dienste des Messeramts nicht beanspruche und es in Folge dessen zu einer Auflösung des Amts kommen sollte, das Handelsamt doch dahin Veranstaltung treffen werde, dass am hiesigen Platz die Möglichkeit fortbestehe, Maas und Gewicht officiell constatiren zu lassen.

XII. 59. Börsen-Usancen.

Die Börsen-Usancen sind im Laufe des Jahres 1881 durch die Beilage V. ergänzt worden, die also lautet:

„In der Generalversammlung vom 18. December 1881 hat die Kaufmannschaft beschlossen, zum Pkt. a., § 3, cap. III der Börsen-Usancen folgenden Zusatz zu machen:

> „Dieser Termin tritt jedoch nicht eher in Kraft, als bis die Eröffnung der Schifffahrt gemäss Anmerkung zum § 19, cap. IV der Usancen amtlich bekannt gemacht ist.“

XIII. 60. Ergänzungssteuern von den Handels- und Gewerbescheinen.

Unterm 24. November 1881, sub Nr. 456, hat der Börsen-Comité dem Herrn Finanzminister nachstehende Vorstellung gemacht:

„Durch das Allerhöchst am 17. März 1881 bestätigte Reichsraths-Gutachten wird bestimmt, dass zum Unterhalt der Friedensrichter-Institutionen in Livland Ergänzungssteuern von Handels- und Gewerbescheinen und Billeten, sowie von Getränke-Patenten erhoben und der Ertrag dieser Steuern auf die Stadt Riga und das Livl. Gouvernement, im Verhältniss zu den budgetmässig zum Unterhalt der Friedensrichter-Institutionen festgesetzten Ausgaben, vertheilt werden sollen.

Nach einem von der Stadtverwaltung gemachten Ueberschlage würden an solchen Ergänzungssteuern von der Stadt Riga 56,000 Rbl., vom übrigen Theil des Gouvernements aber nur 24,000 Rbl. einfliessen. Von der Gesammtsumme von 80,000 Rbl. würden aber der Stadt Riga nur 26,000 Rbl., dem Lande aber 54,000 Rbl. zu Gute kommen, so dass die Stadt Riga 30,000 Rbl. für die vom Lande zu unterhaltenden Friedensrichter-Institutionen zu zahlen hätte.

Nach der für Livland gesetzlich bestehenden Prästanden-Ordnung hat die Stadt Riga alle ihre Obliegenheiten selbstständig und getrennt vom Lande zu leisten. Uebereinstimmend damit ist in den besonderen Bestimmungen über die Ausdehnung der Friedensrichter-Institutionen auf die Ostsee Gouvernements vom 28. Mai 1880 strict verordnet, dass der Unterhalt der Friedensrichter-Institutionen in der, einen besonderen Bezirk bildenden Stadt Riga aus städtischen Mitteln, nach Bestimmung der Stadtverordneten-Versammlung zu bestreiten ist. Sowie es nun diesen gesetzlichen Bestimmungen widerstreiten würde, wenn man die Stadt Riga zwingen wollte, sich an den Ausgaben des flachen Landes zum Unterhalt der Friedensrichter-Institutionen zu betheiligen, so sprechen noch andere sehr gewichtige Gründe dagegen, namentlich aber der Umstand, dass es durchaus unbillig erscheint den Handels- und Gewerbestand einer Stadt wie Riga, wo die Steuerkraft ohnehin zu den Localbedürfnissen bereits bis zum Aeussersten angespannt ist, auch noch für fremde Zwecke in Contribution zu setzen. So lange kein rationelles, alle Stände und Berufsklassen des Reichs heranziehendes Steuersystem existirt, muss der Handels- und Gewerbestand es sich ruhig gefallen lassen, stets in erster Reihe in Anspruch genommen zu werden, wo es gilt für Staats- oder Communalzwecke neue Einnahmen zu schaffen. Handel und Gewerbe leiden bereits seit Jahren sehr empfindlich unter diesem sich stets steigernden Steuerdruck, sie dürften mithin doch wohl berechtigt erscheinen, zu verlangen, dass die von ihnen aufgebrachten Steuern, sofern sie nicht in die Staatskasse fliessen, an Ort und Stelle zur Verwendung kommen, nicht aber dazu verwandt werden, um die Steuerlast fremder Communen und Ortschaften zu

soulagiren, namentlich wenn solches, wie im vorliegenden Falle, gar nicht einmal verlangt wird oder überhaupt nöthig ist, da das Livl. Gouvernement seine Friedensrichter-Institutionen aus eigenen Mitteln zu bestreiten in der Lage ist.

Im Namen der Rigaschen Kaufmannschaft beehrt sich demnach der Rigasche Börsen-Comité, Ew. Excellenz die ergebenste Bitte zu unterbreiten, dahin geneigte Anordnung treffen zu wollen, dass die im Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachten vom 17. März 1881, Pkt. 1. a., b. und c. festgesetzten Ergänzungssteuern von den Handels- und Gewerbescheinen, Billeten und Patenten von den Einwohnern des Rigaschen Stadtgebiets getrennt erhoben und ausschliesslich zum Unterhalt der Institutionen des Rigaschen Friedensrichter-Bezirks verwandt werden."

XIV. Börsen-Angelegenheiten.

61. Börsen-Ordnung.

a. Strafgelder.

Die der General-Versammlung zu machenden Vorschläge über die Verwendung der Strafgelder für verspätetes Erscheinen auf der Börse (General-Versammlungsbeschluss vom 13. April 1879) sind vertagt worden, bis der Budgetconflict zum Austrag gekommen sein wird. (Siehe Pkt. 70 dieses Berichts.)

b. Auctionen an der Börse.

Unterm 7. August 1881, Nr. 811, wandte sich das Rigasche Vogtei-Gericht mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

Die Nr. 88 der „Livl. Gouv.-Zeitung" und die Nr. 179 der „Rigaschen Zeitung" enthalten eine vom Börsenmakler Carl Meltzer unterzeichnete Annonce, wonach am 25. August 1881, um 11½ Uhr Vormittags, an der Börse das am Nicolaiboulevard Nr. 11 belegene Wohnhaus im Auftrage des Besitzers meistbietend versteigert werden solle.

Da jedoch die Anmerkung zum Art. 3945 und der Art. 3948 des III. Theils des Provinzialrechts nachfolgende Bestimmungen enthalten:

„In Riga und Reval bedarf jede freiwillige öffentliche Versteigerung der vorgängigen Genehmigung des Raths."

„Die Versteigerung von Mobilien geschieht unter der Aufsicht des für die Person des Eigenthümers, die von Immobilien unter der Autorität des für die Sache competenten Richters;"

da ferner das Vogteigericht, in dessen Bezirk das obbezeichnete Wohnhaus liegt, nicht um seine gesetzliche Mitwirkung bei der Versteigerung bisher angegangen worden sei, so werde der Rigaer Börsen-

Comité, in dessen Räumen an der Börse die Versteigerung vor sich gehen soll, ersucht, die angezeigte Versteigerung nicht zuzulassen und über die getroffene Anordnung das Voigteigericht benachrichtigen zu wollen. Gleichzeitig sei das Rigasche Handelsamt ersucht worden, dem Makler Meltzer die Bewerkstelligung der angekündigten Versteigerung bei geeigneter Verwarnung zu untersagen und den Widerruf der Versteigerung zu veranlassen.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf unterm 17. August 1881, Nr. 290, dass die in Aussicht genommene Versteigerung eines Wohnhauses an der Börse, seitens des Börsenmaklers Meltzer aufgegeben worden und die betr. Publication hierüber bereits erfolgt sei. Wenn aber das Vogteigericht auf Grundlage der Anmerkung zum Art. 3945 des III. Theils des Prov.-Rechts für eine jede freiwillige öffentliche Versteigerung in Riga, die vorgängige Genehmigung des Rigaschen Raths für erforderlich halte, so müsse der Börsen-Comité darauf hinweisen, dass auf Grundlage der von dem derzeitigen Herrn General-Gouverneur im Jahre 1858 bestätigten „Instruction für die Handlungs- und Schiffs-Makler in Riga", § 11, die Mäkler zur Abhaltung aller Auctionen verpflichtet sind, die an der Börse oder sonst mit Kaufmannswaaren für Rechnung eines handelnden Kaufmanns stattfinden sollen und dass zur Vornahme einer solchen Auction lediglich die Genehmigung des Wettgerichts (jetzt Handelsamt) einzuholen ist.

62. Gruppirung des Budgets des Börsen-Comité.

(Handelsarchiv Jahrgang 1881, pag. 178—188.)

Nachdem der Börsen-Comité dem Livl. Gouverneur das von der General-Versammlung des Börsen-Vereins approbirte Budget pro 1881 zur Bestätigung vorgestellt hatte, ging unterm 25. Februar 1881, sub Nr. 1788, ein Antrag des Gouverneurs ein, der wörtlich also lautete:

„Beim Schreiben vom 13. Februar c. sub Nr. 647 hat der Rigasche Börsen-Comité mir das Budget des Börsenvereins pro 1881, zur Bestätigung vorgestellt.

Bevor ich auf eine nähere Beurtheilung der einzelnen Posten dieses Budgets eingehe, halte ich mich verpflichtet, folgende allgemeine Bemerkungen über die Art und Weise der Aufstellung desselben zu machen.

In Grundlage des § 35 des Allerhöchst bestätigten Statuts der Rigaer Börse bestehen die Einnahmen des Börsenvereins: erstens aus den freiwilligen Beiträgen der Mitglieder, welche vom Verein selbst festgesetzt werden, sowie aus den Zinsen der dem Börsenverein gehörenden Capitalien, und zweitens aus den

Handelsabgaben, welche auf legislativem Wege angeordnet und dem Börsenverein zur Disposition gestellt werden. Diese beiden Kategorien von Einnahmen haben ganz verschiedene Bestimmungen, denn während die Einnahmen der ersten Kategorie (§ 35 des Statuts der Rigaer Börse) zum Unterhalt der Börse und der Börsen-Institutionen d. h. derjenigen, vom Börsenverein in's Leben gerufenen Institutionen, deren Existenz unmittelbar an das Bestehen des Börsenvereins geknüpft ist, die von und nach dem Ermessen des Börsenvereins verausgabt werden, dürfen die Einnahmen der zweiten Kategorie, d. h. die Handelsabgaben nur zu den Hafenbauten und für andere Bedürfnisse des Handels, zu deren Befriedigung sie angeordnet sind, verwandt werden und hat der Gouvernementschef darauf zu wachen, dass dieselben auch wirklich nur ihrer Bestimmung gemäss verausgabt werden. Die zur Verzinsung und Tilgung der Hafenbauanleihen bestimmten Handelsabgaben sind vom Börsencomité im Budget stets gesondert angeführt worden, die sogenannte 2. 1/4 % (jetzt 1/6 %) Steuer vom Werthe der importirten und exportirten Waaren dagegen wurde im Budget zusammen mit den obenangeführten, der freien Verfügung des Börsenvereins überlassenen Einnahmen angegeben. Hierdurch aber erhielt der Börsenverein die Möglichkeit diese, ihrer Bestimmung nach, ganz verschiedenen Einnahmen auf gleicher Grundlage zu verausgaben, obgleich hinsichtlich der erwähnten 1/6 % Steuer im Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigten Reichsrathsgutachten namentlich bestimmt wird, dass dieselbe ausschliesslich verwandt werde zur Verzinsung und Tilgung der zum Ausbau des Winterhafens und zum Bau und zur Einrichtung des Börsengebäudes von der Kaufmannschaft, gegen Emission von Obligationen, contrahirten Anleihen, sowie zu anderen Ausgaben, welche dem Handel und der Schifffahrt direct zum Nutzen gereichen, selbstverständlich mit Ausnahme derjenigen Ausgaben dieser letzten Art welche durch das Gesetz bereits auf eine besondere Einnahme angewiesen sind, wie z. B. die Ausgaben zum Unterhalt der Börse und der Börseninstitutionen, des Seehospitals etc.:" Durch den Ukas Eines Dirigirenden Senats, vom 23. Juli 1880 sub Nr. 30534, ist dem Börsen-Comité vorgeschrieben worden in Zukunft, im Budget die Einnahmen aus der erwähnten 1/6 % Steuer getrennt von den dem Börsenverein zur freien Disposition stehenden Einnahmen anzugeben. Der Börsen-Comité hat bei Zusammenstellung des vorliegenden Budgets diese Vorschrift des Dirigirenden Senats der Form nach allerdings erfüllt, zugleich aber die einzelnen Budgetposten derart gruppirt, dass in dem I. Theil des Budgets d. h. in demjenigen Theil desselben, über dessen Einnahmen dem Börsenverein die freie

Disposition zusteht nur solche Posten Aufnahme gefunden haben, bei denen die Einnahme die Ausgaben übersteigt, während in dem II. Theil des Budgets, d. h. in demjenigen Theil desselben, in welchem ausschliesslich die aus der 1/6 % Steuer zu deckenden Posten anzugeben sind, ohne jeglichen Unterschied, alle solche Posten aufgeführt sind, welche nur eineAu sgabe erfordern, aber keine Einnahme gewähren.

Eine derartige Gruppirung der Posten des Budgets des Börsenvereins steht aber sowohl in directem Widerspruche zu den obenangeführten Gesetzesbestimmungen, als dieselbe auch nicht dem Sinne des Senatsukases vom 30. Juli a. p. sub Nr. 30534 entspricht, wie solches eine nähere Beprüfung der einzelnen Budget-Posten nachweisen dürfte.

Auf eine solche Beprüfung übergehend habe ich Folgendes zu bemerken:

II. Theil. Einnahme.

Bereits in meinem Schreiben vom 22. November 1878 sub Nr. 9171, in welchem ich den Börsen-Comité ersuchte in Zukunft die Einnahmen und Ausgaben zum Unterhalt der Börse und der Börsen-Institutionen im Budget getrennt von den Einnahmen und Ausgaben aus der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports anzuführen, wies ich darauf hin, dass aus den von der 1/6 % Steuer zu erwartenden Ueberschüssen ein besonderes Reservecapital zu bilden ist, welches nur zu den nämlichen Zwecken benutzt werden darf, für welche die Steuer selbst bestimmt ist. Im Jahre 1879 hat dieser Ueberschuss 27,486 Rbl. 1 Kop. betragen. Da nun aber die Ueberschüsse aus den Jahreseinnahmen, auf Grundlage der Anmerkung zum § 35 des Statuts der Rigaer Börse, in sicheren zinstragenden Papieren angelegt werden müssen, so muss auch der obenerwähnte Ueberschuss im vergangenen Jahre bereits Zinsen getragen haben. Dieselben sind jedoch nicht in diesem Theile des Budgets, wie erforderlich, als Einnahme aufgeführt worden und ersuche ich daher den Börsen-Comité solches nachträglich zu thun und bei jedesmaliger Vorstellung des Budgets auch zugleich die Grösse dieses Reservecapitals anzugeben.

II. Theil. Ausgabe.

Kanzlei des Börsen-Comité.

Da die Kanzlei des Börsen-Comité eine Börsen-Institution ist, der Unterhalt der letzteren aber aus den freiwilligen Beiträgen der Börsenvereinsglieder und den Zinsen der dem Börsenverein gehörenden Capitalien zu bestreiten ist, (§ 35 des Statuts der Rigaer Börse) so dürften die Ausgaben zum Unterhalt der erwähnten Kanzlei auch nicht aus der 1/6 % Steuer gedeckt werden.

Pensionen der Beamten des Börsen-Comité und deren Wittwen und Waisen.

Wenn der Börsenverein es für zweckentsprechend findet den obigen Personen Pensionen zu bewilligen, so dürfte er diese Pensionen jedenfalls nur aus solchen Summen bewilligen, welche zu seiner freien Disposition stehen, nicht aber aus der 1/6 % Steuer, die nur zu Ausgaben bestimmt ist, welche dem Handel und der Schifffahrt direct zum Nutzen gereichen.

Handelsstatistische Section des Börsen-Comité.

Dieselbe ist, gleich der Kanzlei des Börsen-Comité, eine Börseninstitution und dürfte daher der Unterhalt derselben auch, auf Grundlage des § 35 des Statuts der Rigaer Börse, aus den freiwilligen Beiträgen der Börsenvereinsglieder und den Zinsen der dem Börsenverein gehörenden Capitalien zu bestreiten sein, nicht aber aus der 1/6 % Steuer.

Druck des Handelsarchivs.

Hinsichtlich des Handelsarchivs, welches von der Kanzlei des Börsen-Comité herausgegeben wird und den Zweck verfolgt alles auf den Handel Bezügliche zu registriren und zur Kenntniss der örtlichen Kaufmannschaft zu bringen, ist das Nämliche zu bemerken, was bereits hinsichtlich der Kanzlei des Börsen-Comité angeführt worden ist und dürfte daher die Ausgabe für den Druck des Handelsarchivs nicht aus der 1/6 % Steuer gedeckt werden.

Subvention für die Börsen- und Handelszeitung.

Die vom Börsen-Comité ins Leben gerufene Börsen- und Handels-Zeitung, welche der örtlichen Kaufmannschaft täglich die neuesten Handelsnachrichten bringen soll, dürfte als Börsen-Institution, nur aus den dem Börsenverein zur freien Disposition stehenden Mitteln, nicht aber aus der 1/6 % Steuer, subventionirt werden.

Subventionirung der Industrie-Zeitung.

Da aus der 1/6 % Steuer nur Ausgaben zu decken sind, die dem Handel und der Schifffahrt direct zum Nutzen gereichen, so dürfte die Industrie-Zeitung, welche dieser Bedingung nicht nachkommt, auch keine Subvention aus dieser Steuer erhalten.

Beitrag zum Unterhalt des Polytechnicums und der chemisch.-technischen Versuchsstation. Beitrag zum Unterhalt der Gewerbeschule.

Die Frage über die Zulässigkeit dieser Budget-Posten ist, wie aus meinem Schreiben an den Börsen-Comité vom 23. Januar c. sub Nr. 687 zu ersehen, bereits der Entscheidung des Dirigirenden Senats unterlegt.

Bolderaasches Quarantaine-Lazareth.

Das sogenannte Quarantaine-Lazareth ist ein kleines Local, welches vom Börsen-Comité zur Placirung etwaiger in der Bolderaa an der Cholera erkrankter Seeleute angemiethet ist. Für die nicht dem Seemannsstande angehörigen Kranken wird die Zahlung vom Landraths-Collegium geleistet. Seit dem Jahre 1874 sind keine Erkrankungen an der Cholera vorgekommen und von den 105 Krankentagen im Jahre 1873 kamen 33 Krankentage auf Rechnung des Börsen-Comité und 72 auf Rechnung des Landraths-Collegiums.

Für die Behandlung kranker Seeleute besteht in Riga das Seehospital zu dessen Besten, auf Grundlage des Pkt. III. 2, des Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigten Reichsrathsgutachtens, eine besondere Lastensteuer festgesetzt ist. Wenn der Börsenverein es für nöthig erachtet, ausser diesem Hospitale, noch ein besonderes Local in der Bolderaa für den Fall, dass daselbst Seeleute an der Cholera erkranken, zur Verfügung zu haben, so dürfte dieses Local, welches gleichsam eine Abtheilung des Rigaschen Seehospitals bildet, nur aus den nämlichen Mitteln erhalten werden, welche durch das Gesetz zum Unterhalt des Seehospitals bestimmt sind und zwar um so mehr, als diese Mittel sich als hiezu vollkommen ausreichend erweisen.

Beitrag zur Schiffer-Unterstützungscasse.

Die Frage über die Zulässigkeit dieses Budget-Postens unterliegt bereits der Entscheidung des Dirigirenden Senats.

Riga-Bolderaascher Telegraph.

Durch den Allerhöchsten Befehl vom 7. August 1852 wurde dem Börsen-Comité gestattet, „auf eigene Kosten", zwischen Riga und Bolderaa, einen electromagnetischen Telegraphen anzulegen, um den Rigaschen Handelscomptoiren die Möglichkeit zu bieten mit ihren Agenten und Schiffscapitainen in der Bolderaa in Verkehr zu treten. Der Unterhalt dieses Telegraphen, — als einer Börsen Institution, — wäre aus den dem Börsenverein zur freien Disposition stehenden Mitteln zu bestreiten, nicht aber aus der 1/6 % Steuer.

Hierbei halte ich es für meine Pflicht noch folgendes zu bemerken:

Vor der, in den sechsziger Jahren erfolgten, Reorganisation der Rigaschen Handelsabgaben standen zur Verfügung des Börsen-Comité, ausser der 1/4 % Steuer vom Werthe der den Rigaschen Hafen passirenden Waaren, noch folgende Einnahmen, welche in die sogenannte Administrationscasse des Börsenvereins flossen:

a) die freiwilligen Beiträge der Vereinsglieder;
b) die Abgabe zur Bestreitung der sogenannten Bolderaaschen Unkosten;*)
c) ein Theil der sogenannten freiwilligen Darbringungen zum Besten der städtischen Wohlthätigkeitsanstalten (1/8 % Steuer vom Umsatz im Handel mit Grossbrittanien und den anderen auswärtigen Staaten).

Aus dieser Casse wurden folgende Ausgaben bestritten:
a) der halbe Gagen-Etat der Kanzlei des Börsen-Comité;
b) die Gage des Translateurs;
c) der Unterhalt des Riga-Bolderaaschen Telegraphen;
d) die Gage des Lootsencommandeurs;
e) der Beitrag zum sogenannten Unterstützungsfond (eine Casse zur Unterstützung verarmter Kaufleute, deren Wittwen und Waisen).

Die Schiffsabgabe zur Deckung der sogenannten Bolderaaschen Unkosten (welche speciell zum Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen und zur Gagirung des Lootsencommandeurs dienen sollte) ist aufgehoben durch das am 23. April 1862 Allerhöchst bestätigte Reichsrathsgutachten, welches unter Anderm festsetzte, „dass nur diejenigen Handelssteuern zulässig seien, welche dem Zwecke der Erhebung derselben, d. h. der Hebung und Erweiterung des Handels, entsprechen.“ Das vom Börsen-Comité weiterhin erneuerte Ansuchen um Festsetzung einer Handelsabgabe zur Deckung der Gage des Lootsencommandeurs und des Unterhalts des Riga-Bolderaaschen Telegraphen (siehe das vom General-Adjutanten Grafen Schuwalow dem Reichsrathe eingereichte Memorial vom 27 November 1866) wurde nicht der Berücksichtigung werth erachtet und durch das Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigte Reichsrathsgutachten (Pkt. I. 5 b.) wurde auch die letzte der Handelsabgaben aufgehoben, welche zur Deckung der Ausgaben aus der sogenannten Administrationscasse des Börsenvereins diente, nämlich die 1/8 % Steuer vom Umsatz im Handel mit Grossbrittanien und den anderen auswärtigen Staaten. Zugleich bestimmte der Reichsrath (Pkt. VII.) folgendes: „Der Rigaschen Börsen-Kaufmannschaft anheimzustellen, die bisher aus den nunmehr aufgehobenen Steuern (freiwillige Darbringungen, zum Besten der städtischen Armenanstalten und der Unterstützungsfonds) bestrittenen Ausgaben, falls deren Fortbestehen für nothwendig erkannt werden sollte,

*) Diese Abgabe (3 Kop. per Last von den ausgehenden Schiffen) wurde von der Börsen-Kaufmannschaft beschlossen behufs Deckung der Ausgaben zur Gagirung des Lootsencommandeurs und zum Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen, vor Anlage des Telegraphen aber zum Unterhalt einer Estafetten-Verbindung zwischen Riga und Bolderaa.

durch freiwillige Beiträge zu decken, mit der Bedingung jedoch, dass diese freiwilligen Einzahlungen nicht von den Fahrzeugen oder Waaren, sondern von den Personen erhoben werden, welche zum Rigaschen Börsenverein gehören und von den Schiffsrhedern, welche zum Rigaschen Hafen angeschrieben sind, ohne jedoch die erwähnten freiwilligen Beiträge auf die Rheder anderer Häfen oder auf Personen zu extendiren, die nicht zum Rigaschen Börsenverein gehören. Somit ist von dem Reichsrathe anerkannt worden, dass die Ausgaben zum Unterhalt des Riga-Bolderaaschen Telegraphen und zur Gagirung des Lootsencommandeurs nicht durch Handelssteuern zu decken sind, sondern aus den freiwilligen Beiträgen der Börsenvereinsglieder d. h. aus denjenigen im § 35 des Statuts der Rigaer Börse angeführten Einnahmen, welche zur freien Disposition des Börsenvereins stehen.

Rigasche Telegraphen-Agentur.

Die Frage über die Zulässigkeit dieses Postens unterliegt bereits der Entscheidung des Dirigirenden Senats.

Gage und Quartiergeld des Lootsen-Commandeurs. Pension der Wittwe des verstorbenen Lootsen-Commandeurs.

Das Amt eines Lootsen-Commandeurs ist im Jahre 1825 auf Ansuchen des Börsen-Comité creirt worden, welcher sich zur Gagirung desselben aus seinen Mitteln erbot. In Uebereinstimmung hiermit bestimmt der § 31 des Reglements des Rigaschen Lootsenamts (Beilage zur Anm. des Art. 1215 Sw. Bd. XI., Thl. II. Handelsustav): „Der Lootsencommandeur erhält sein Gehalt von der Kaufmannschaft, in Grundlage einer besonderen Vereinbarung mit dem Börsen-Comité, aus den zu seiner Verfügung stehenden Summen. Auf gleicher Grundlage wird die Pension für den Lootsen-Commandeur oder dessen Wittwe bestimmt.“ Auf Grund dieser Bestimmungen erhielt der Lootsen-Commandeur seine Gage auch nicht aus der 1/4 % (jetzt 1/6 %) Handelssteuer, sondern aus der sogenannten Administrationscasse des Börsenvereins. Der Lootsencommandeur dürfte mithin, wie bereits oben angeführt, auch nur aus den zur freien Disposition der Börsen-Kaufmannschaft stehenden Mitteln, nicht aber aus der 1/6 % Steuer besoldet werden.

Beitrag zum Unterhalt der See-Rettungsstationen an der Livländischen Küste.

Im § 6 der Allerhöchst am 3. Juli 1871 bestätigten Statuten des Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger sind genau die Einnahmequellen des Vereins angegeben. Aus diesem Paragraphen ist zu ersehen, dass der Verein ausschliesslich auf freiwillige Darbringungen seitens des Publicums angewiesen ist. Der Livländischen Bezirksverwaltung dieses

Vereins werden derartige Gaben nicht nur von Privatpersonen, sondern auch von verschiedenen Corporationen dargebracht. Alle diese Corporationen entnehmen jedoch ihren Beitrag denjenigen Summen, über welche sie das Recht haben frei zu verfügen. Nur der Rigasche Börsenverein hat bis hierzu zu dem erwähnten Zwecke nicht die ihm zugehörigen Summen, über welche er frei verfügen kann, benutzt, sondern die 1/6 % Steuer, welche obligatorisch vom Werthe sämmtlicher den Rigaschen Hafen passirenden Waaren erhoben wird.

In Anbetracht dessen dass, wie oben erwähnt der Verein zur Rettung Schiffbrüchiger, in seinen Einnahmen ausschliesslich auf freiwillige Darbringungen angewiesen ist, nicht aber auf obligatorisch zur Erhebung gelangende Handelssteuern, finde ich, dass auch der Rigasche Börsenverein seinen Beitrag nur den ihm zur freien Verfügung stehenden Summen, nicht aber der 1/6 % Steuer zu entnehmen berechtigt sein dürfte.

Dispache-Comptoir.

Der Dispacheur bezieht bestimmte Amtseinkünfte von denjenigen Personen, welche seiner Dienste bedürfen. Er hat keinen Anspruch auf eine Subvention vom Börsenverein; am allerwenigsten aber könnte die 1/6 % Steuer hierzu verwandt werden.

Gagirung des Oberwrakers für Flachs und Leinsaat, Controle der Flachsspeicher, Saat-Analyse, Entschädigung des aufgelösten Mastenwraker-Amts.

Die Frage hinsichtlich der Zulässigkeit dieser Posten unterliegt bereits der Entscheidung des Dirigirenden Senats.

Technische Gutachten in Handels- und Schifffahrtssachen.

Um ein bestimmtes Urtheil über diesen Ausgabeposten fällen zu können, ersuche ich den Rigaschen Börsen-Comité mir für die letzten 5 Jahre genaue Auskünfte darüber vorzustellen, von wem Gutachten eingezogen worden sind, welchen Gegenstand sie betrafen und wieviel für jedes einzelne dieser Gutachten gezahlt worden ist.

Bolderaasche Polizei und Gensdarmerie.

Da die 1/6 % Steuer nur zu Ausgaben verwandt werden darf, welche dem Handel und der Schifffahrt direct zum Nutzen gereichen, die Polizei und die Gensdarmerie aber in keiner directen Beziehung zum Handel und zur Schifffahrt stehen, so dürfte meiner Ansicht nach, dieser Posten auch nicht aus der 1/6 % Steuer gedeckt werden.

Ausstellungen.

Da es verschiedene Arten Ausstellungen giebt von denen viele, wie z. B. die landwirthschaftlichen, die Gewerbe-, die Kunst-, die Gartenbau-Ausstellungen etc. keinen directen Nutzen dem Handel und der Schifffahrt gewähren und mithin auch keinen gesetzlichen Grund bieten um zu ihren Gunsten Ausgaben aus der 1/6 % Steuer zu bewilligen, so dürfte es nöthig sein genau anzugeben, für welche Ausstellung namentlich und welcher Art die projectirte Ausgabe sein soll.

Unvorhergesehene Ausgaben.

Da für unvorhergesehene Ausgaben, nach § 38 des Börsenstatuts, ein Ergänzungsbudget anzufertigen ist und erst die genauere Beprüfung desselben die Möglichkeit bietet ein Urtheil darüber zu fällen, aus welchen Mitteln die neuprojectirte Ausgabe zu decken ist, so erscheint der vorstehende Ausgabeposten unzulässig.

Indem ich diese meine Bemerkungen zum Budget des Börsenvereins pro 1881 dem Rigaschen Börsen-Comité mittheile, ersuche ich denselben den Börsenverein aufzufordern, in eine nähere Beprüfung meiner Bemerkungen einzugehen, um alsdann auf Grund des § 37 des Statuts der Rigaer Börse, seinen allendlichen Beschluss zu fassen, von dem mir eine Abschrift vorzustellen ist.

Auf diese Remarques des Gouverneurs gab der Verwaltungs-Ausschuss des Börsen-Comité folgende Erklärung ab:

Gemäss § 20 des Statuts der Rigaer Börse hat der Verwaltungsausschuss des Börsen-Comité die Bemerkungen des Livländischen Gouverneurs zum Budget des Börsen-Vereins pro 1881 einer sorgfältigen Prüfung unterzogen und beehrt sich über das Resultat der Letzteren in Nachfolgendem ergebenst Bericht zu erstatten.

Der Gouverneur bemängelt zunächst die *Gruppirung des Budgets* und befindet namentlich, dass der Börsen-Comité in den I. Theil nur solche Posten aufgenommen habe, bei denen die Einnahme die Ausgabe übersteigt, in den II. Theil aber solche Posten, die nur eine Ausgabe erfordern, aber keine Einnahme gewähren.

Hierauf hat der Verwaltungsausschuss zu bemerken, dass für die Gruppirung des Budgets nicht die Rücksicht darauf massgebend gewesen ist und auch nicht sein konnte, ob die betreffenden Posten nur eine Einnahme gewähren oder nur eine Ausgabe verursachen oder ob Beides bei ihnen zutrifft. Die Gruppirung des Budgets hat nach

§ 35*) des Börsenstatuts zu geschehen, welcher eine Zweitheilung statuirt, d. h. eine Scheidung der Einnahme und Ausgabe für Börsenvereinszwecke und für allgemeine Handelszwecke. Zur Bestreitung der Ausgaben für Börsenvereinszwecke sollen, neben den freiwilligen Beiträgen der Börsenvereinsglieder, auch die Zinsen der Börsen-Vereins-Capitalien dienen; zur Bestreitung der Ausgaben für allgemeine Handelszwecke aber die für diese gesetzlich angeordneten Handelsabgaben. Welche Ausgaben nun diejenigen sind, die im allgemeinen Interesse des Handels und der Schifffahrt aus der Handelsabgabe von 1/6 % vom Werth des Ex- und Imports zu bestreiten sind, geht klar und deutlich aus dem Allerhöchst bestätigten Reichsraths-gutachten vom 10. April 1867 und dem diesem zur Grundlage dienenden Memoire des Grafen Schuwalow vom 27. November 1866 hervor. Hiernach hat der Börsen-Comité sich bei Gruppirung des Budgets pro 1881 gerichtet und damit den Ukas Eines Dirigirenden Senats vom 30. Juli 1880 Nr. 30534 strict erfüllt.

Zu den einzelnen Budgetposten übergehend, remarquirt der Gouverneur zu *„Theil II Einnahme“*, dass nicht die Zinsen des aus den Ueberschüssen der 1/6 % Steuer zu bildenden besonderen Reservecapitals in Einnahme veranschlagt worden. Der § 35 des Börsenstatuts enthält keinerlei Bestimmung über ein solches besonderes Reservecapital, sondern statuirt ganz generell, dass die Zinsen der Capitalien zum Unterhalt der Börse und der Börseninstitutionen zu verwenden sind. Demgemäss ist denn auch in dem Budget pro 1880 im Theil II, ausser dem Ertrage der 1/6 % Steuer, kein Einnahmeposten „Zinsen“ veranschlagt worden, was der Gouverneur seinerzeit nicht remarquirt hat. Da das nicht geschehen, so erscheint nach §§ 36 und 37**) des

*) Der § 35 lautet also: Die Einnahmen des Börsenvereins bestehen: a) aus freiwilligen Beiträgen der Glieder, welche vom Verein beschlossen werden; b) aus den Handelsabgaben, welche auf legislativem Wege angeordnet und dem Börsenverein zur Disposition gestellt werden und c) aus den Zinsen der dem Börsenverein gehörenden Capitalien.

Anmerkung. Die Capitalien des Vereins und die Ueberschüsse aus den Jahres-Einnahmen werden in sicheren zinstragenden Papieren angelegt.

Die Einnahmen der ersten und dritten Kategorie werden nach dem Ermessen des Börsenvereins zum Unterhalt der Börse und der Börsen-Institutionen verausgabt; die Handelsabgaben werden vom Börsen-Comité zu den Hafenbauten und für andere Bedürfnisse des Handels, zu deren Befriedigung sie angeordnet sind, verwandt.

**) Die §§ 36 und 37 lauten also: § 36. Ueber alle Einnahmen und Ausgaben des Börsenvereins wird für jedes Jahr ein Budget angefertigt, welches, nachdem es vom Verein in der ersten regelmässigen Versammlung desselben bestätigt worden, dem Gouvernements-Chef vorgestellt wird, damit dieser sich davon überzeuge, ob in das Budget nicht Abgaben aufgenommen worden, welche nicht in der festgesetzten Ordnung genehmigt sind, und ob die festgesetzten Handelsabgaben ihrer Bestimmung gemäss ver-

Börsenstatuts diese nachträgliche Bemerkung des Gouverneurs als verspätet.

Im II. Theil Ausgabe wird die Ausgabe für die *Canzlei des Börsen-Comité* vom Gouverneur angestritten, weil diese eine Börsen-Institution sei, deren Unterhalt nicht aus der 1/6 % Handelssteuer gedeckt werden dürfe.

Der Börsen-Comité dient jedoch durchaus nicht nur den speciellen Zwecken des Börsen-Vereins, sondern direct und im weitesten Umfange den allgemeinen Handelszwecken, denn in der Hand des Börsen-Comité ruht die Gesammtvertretung der Rigaschen Handelsinteressen. Das Memoire des Grafen Schuwalow erwähnt demnach ausdrücklich auch der Canzlei des Börsen-Comité als einer Institution, deren Unterhalt aus der 1/6 % Steuer zu decken ist. Wie der Gagen-Etat der Beamten des Börsen-Comité, so ist folgerichtig auch der Pensions-Etat derselben Beamten zu beurtheilen.

Der Gouverneur remarquirt sodann die *Handelsstatistik*, das *Handelsarchiv*, die *Handelszeitung* und die *Industriezeitung*, indem er in denselben nur Börseninstitutionen erblickt.

Heutzutage ist aber auf keinem wirthschaftlichen Gebiete eine rationelle Verwaltung ohne Statistik denkbar. Wird anerkannt, dass der Börsen-Comité nicht allein für den Börsen-Verein, sondern zum directen allgemeinen Nutzen des Handels besteht, so muss dasselbe auch für die vom Börsen-Comité betriebene Handelsstatistik gelten, welche überdies nicht nur dem Börsen-Comité für seine gesammte Administration unentbehrlich ist, sondern von allen zum Handel in irgend welchen Beziehungen stehenden localen und Reichsinstitutionen als eine werthvolle Errungenschaft geschätzt und ausgenutzt wird. Das Memoire des Grafen Schuwalow führt ausdrücklich auch die handelsstatistische Section des Börsen-Comité als eine Institution auf, deren Unterhalt aus der 1/6 % Steuer zu bestreiten ist. Uebereinstimmend damit, spricht auch der Herr Finanzminister-Gehilfe in dem

---

wandt werden. Die Antwort des Gouverneurs wird dem Verein vor der zweiten regelmässigen Versammlung mitgetheilt, widrigenfalls das Budget als vom Gouverneur genehmigt betrachtet wird.

§ 37. Falls der Gouvernements-Chef seinerseits irgend welche Bemerkungen zum Budget macht, trifft der Börsenverein in Betreff derselben seine allendliche Verfügung, von welcher dem Gouverneur eine Abschrift mitgetheilt wird. Sodann wird das Budget in Ausführung gebracht; der Gouverneur behält jedoch das Recht die Erfüllung derjenigen Posten zu beanstanden, welche er für ungesetzlich hält, worüber er, im Laufe einer Woche vom Tage des Empfanges der Verfügung des Vereins, denselben zu benachrichtigen und dem Dirigirenden Senat zur allendlichen Entscheidung vorzustellen, verpflichtet ist.

Einem Dirigirenden Senate abgestatteten Gutachten vom 21. September 1879 Nr. 6769 sich ganz entschieden dahin aus, dass die Ausgabe für die im directen allgemeinen Handelsinteresse hochbedeutsame Handelsstatistik, wie bisher so auch in Zukunft, aus der 1/6 % Steuer zu decken ist.

In engster Verbindung mit der Handelsstatistik steht die *Handelszeitung*, die das Material für erstere sammelt und noch neuerdings die Fournirung der Redaction derselben mit ausreichenderen Mitteln verlangt hat, um dem in dem Rescript vom 7. Juni 1880 Nr. 4672 erhobenen Anspruch des Departements des Handels und der Manufacturen auf fortlaufende Handels-, Markt- und Ernte-Berichte, genügen zu können.

Bei der Gründung des *Handels-Archivs* hat der Börsen-Comité keineswegs nur die Börsenvereinsglieder im Auge gehabt, sondern vielmehr der gesammten Handels- und Geschäftswelt Rigas und den örtlichen Handelsbehörden und höheren Autoritäten Gelegenheit bieten wollen, sich über alle den Riga-Zarizyner Handelsrayon betreffenden, auf Handel und Schifffahrt bezüglichen Fragen rasch und zuverlässig zu orientiren. Dieses Unternehmen erfreut sich in den betreffenden Kreisen des allgemeinen Beifalls und wird das Rigasche Handelsarchiv jetzt auch sämmtlichen russischen Ostsee-Häfen, auf deren besonderen Wunsch, zugesandt. Desgleichen erhält das Finanzministerium eine Anzahl Exemplare und haben die Herren Finanzminister, sowie deren Gehilfen wiederholt diesem nützlichen Unternehmen ihre Anerkennung gezollt. Da die Redaction des Handels-Archivs keine besonderen Ausgaben verursacht, so werden aus der 1/6 % Steuer nur die Druckkosten im Betrage von 5—600 Rbl. bestritten; dafür gelangt das Handels-Archiv durchweg gratis zur Vertheilung.

Zur Subventionirung der *Industrie-Zeitung* hält der Börsen-Comité sich für berechtigt, weil das Börsenstatut im § 10 pct. b. ihm auch die Vertretung der Interessen der Industrie auferlegt. Wollte man dieser Zeitung die Unterstützung des Börsen-Comité entziehen, so würde sie eingehen müssen, da die Herstellung dieses technischen Journals bedeutende Kosten beansprucht, welche durch das Abonnement nicht aufgebracht werden können. Das Eingehen dieses von ausgezeichneten Kräften redigirten Fachblattes wäre aber sehr zu beklagen.

In der Reihe der Remarques des Gouverneurs folgen nun *der Unterhalt des Polytechnicums, der chemisch-technischen Versuchsstation* und *der Gewerbeschule*, mit der Bemerkung, dass diese Budgetposten bereits der Entscheidung Eines Dirigirenden Senats unterliegen. Der Börsen-Comité hat sich über dieselben bereits in seiner von der General-Versammlung approbirten Vorstellung vom 22. November 1880

Nr. 498 ausgesprochen und wird die dort entwickelten Ansichten auch in seiner Einem Dirigirenden Senate zu machenden Vorstellung zu vertreten nicht unterlassen. Sollte jedoch der Gouverneur die Auszahlung der betreffenden Summen pro 1881 inhibiren, so wird der Börsen-Comité wohl gezwungen sein, diese Subventionen bis zur ausgemachten Sache oder eventuell für immer zu kündigen.

Das *Bolderaasche Quarantaine-Lazareth* will der Gouverneur in Zukunft aus der auf Grundlage des pct. III. 2 c. des Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigten Reichsrathsgutachtens zum Besten des Rigaschen Seehospitals erhoben werdenden Lastensteuer unterhalten wissen. Da der Börsen-Comité aber verpflichtet ist die Handels- und Schifffahrtsabgaben nur ihrer gesetzlichen Bestimmung gemäss zu verwenden, so wird nichts Anderes übrig bleiben, als das Bolderaasche Quarantaine-Lazareth zu schliessen, falls der Gouverneur die betreffende Ausgabe inhibiren sollte. Das Bolderaasche Cholera-Lazareth wurde im J. 1852 auf Antrag des derzeitigen Livländischen Gouverneurs eingerichtet und nach Erlöschen der damaligen Cholera-Epidemie wieder geschlossen. In den Jahren 1866, 1867 und 1871 fand eine temporäre Wiedereröffnung des Lazareths auf desfallsige Anträge der Livländischen Gouverneure (30. April 1866 Nr. 4149, 6. October 1866 Nr. 8848, 4. August 1867, Nr. 5767 und 31. März 1871 Nr. 2233) statt, bis der Börsen-Comité sich endlich entschloss, ein festes Local für diesen Zweck zu miethen, da es bisher stets mit grossen Schwierigkeiten verknüpft gewesen war, beim Ausbruch einer Epidemie gleich ein passendes Local zu finden. Die betreffenden Ausgaben konnten selbstverständlich nur aus der für allgemeine Handels- und Schifffahrtszwecke statuirten Abgabe bestritten werden, da das Bolderaasche Cholera-Lazareth keine Börseninstitution ist.

Auch der *Beitrag zur Schiffercasse* ist vom Gouverneur angestritten, aber bereits der Entscheidung Eines Dirigirenden Senats unterbreitet worden, bei welcher Instanz denn auch der Börsen-Comité diesen Beitrag zu rechtfertigen haben wird.

Wenn ferner der *Riga-Bolderaasche Telegraph* als eine Börseninstitution characterisirt wird, so möchte dagegen doch zu bemerken sein, dass dieses Institut den Börsen-Verein als solchen gar nicht tangirt, sondern direct zum Nutzen des Handels und der Schifffahrt besteht. Nirgend in der Welt dürfte wohl ein Vorhafen existiren, der nicht mit seinem Haupthafen telegraphisch verbunden wäre und so würden es vorzugsweise die Schiffscapitaine — und nicht die Börsenvereinsglieder — sein, die es schmerzlich vermissen würden, wenn ihnen

die bisher genossenen grossen Vortheile einer Telegraphen-Verbindung zwischen Riga und Bolderaa entzogen werden sollten.

Aus dem Allerhöchst am 23. April 1862 bestätigten Reichsrathsgutachten, welches die 3 Cop. Lastensteuer zur Bestreitung der s. g. Bolderaaschen Unkosten d. h. zur Gagirung des Lootsencommandeurs, zum Unterhalt des Riga-Bolderaaschen Telegraphen etc. aufhob und dem pct. VIII. des Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigten Reichsrathsgutachtens deducirt der Gouverneur, dass Telegraph und Lootsencommandeur in Zukunft aus freiwilligen Beiträgen der Börsenvereinsglieder zu decken sind.

Dagegen muss aber bemerkt werden, dass das Reichsrathsgutachten vom 23. April 1862 nichts derartiges besagt, sondern nur die Aufhebung der qu. Steuer, ohne weiteren Zusatz, anordnet, während der pct. VIII. des Reichsrathsgutachtens vom 10. April 1867 sich gar nicht auf den Lootsencommandeur und den Bolderaaschen Telegraphen, sondern ausdrücklich nur auf die bisherigen Beiträge zum Besten der städtischen Armenanstalten und des Unterstützungsfonds des Börsen-Vereins bezieht. Von der bereits im Jahre 1862 aufgehobenen 3 Cop. Lastensteuer zur Bestreitung der s. g. Bolderaaschen Unkosten ist im Reichsrathsgutachten vom 10. April 1867 absolut mit keinem Worte die Rede.

Das vom Gouverneur bezüglich der *Gagirung und Pensionirung des Lootsencommandeurs resp. der Wittwe* desselben Gesagte, findet gleichfalls in dem so eben Erörterten seine Widerlegung. Es bedarf wohl keines weiteren Beweises, dass der Lootsencommandeur keine Börseninstitution ist, sondern direct und ganz ausschliesslich zum Nutzen der Schifffahrt da ist. Sollte der Gouverneur jedoch trotzdem die betreffende Ausgabe aus der 1/6 % Steuer inhibiren, so werden wohl auch diese Subventionen zu kündigen sein.

Die Frage über die Zulässigkeit der *Subventionirung der Rigaschen Telegraphen-Agentur* unterliegt bereits der Entscheidung Eines Dirig. Senats. Der Börsen-Comité wird auch für diesen Posten bei der Oberinstanz einzutreten haben und zwar hoffentlich mit Erfolg, da auch in dem Gutachten des Herrn Finanzminister-Gehilfen vom 21. September 1879, Nr. 6769 diese Ausgabe als in directer Beziehung zu den Interessen des Handels und der Schifffahrt stehend anerkannt wird.

Der Beitrag zum *Unterhalte des Livländischen Rettungswesens zur See* ist vom Gouverneur bei Beprüfung der Budgets pro 1879 und 1880 als eine aus der 1/6 % Steuer zu bestreitende Ausgabe gutgehiessen worden. Gegenwärtig ist der Gouverneur jedoch anderer Ansicht und vindicirt

dieser lediglich der Schifffahrt zu Gute kommenden Einrichtung den Character einer Börsen institution.

Dem kann jedoch nicht beigestimmt werden, da der Börsenverein als solcher beim Seerettungswesen in keiner Weise interessirt ist. Aus Humanitätsrücksichten sind fast sämmtliche Börsenvereinsglieder Mitglieder der Rettungsgesellschaft geworden und zahlen als solche ihre jährlichen privaten Beiträge, der Börsen-Comité hat sich aber auch verpflichtet erachtet, aus den ihm zur Förderung von Handel und Schifffahrt zur Verfügung gestellten öffentlichen Mitteln das in Rede stehende, der Schifffahrt im höchsten Grade zum Nutzen gereichende Unternehmen zu subventioniren. Der seit dem Jahre 1878 gewährte Beitrag von 2000 Rbl. ist vom Gouverneur mittelst Rescripts vom 20. Januar 1878, Nr. 423, bestätigt worden. Einer solchen Bestätigung hätte es nicht bedurft, wenn es die Absicht des Börsenvereins gewesen wäre, diese Beisteuer aus denjenigen Einnahmen zu leisten, über welche er, nach seinem Ermessen, frei verfügen kann. Für die Beisteuer von 2000 Rbl. zum Unterhalt des Rettungswesens ist der Rigaschen Kaufmannschaft der Dank der hohen Protectorin der Gesellschaft, Ihrer Kaiserlichen Hoheit der Grossfürstin-Thronfolger (gegenwärtig Ihrer Majestät der Kaiserin) eröffnet worden. Sollte der Gouverneur die Auszahlung dieser Summe inhibiren, so wird auch diese Subvention zu kündigen sein.

Die angefochtene Subventionirung des *Dispache-Comptoirs* findet ihre Rechtfertigung in dem Memoire des Grafen Schuwalow, das dieser Ausgabe ausdrücklich als einer aus der 1/6 % Steuer zu bestreitenden erwähnt. Auch diese Subvention wird zu kündigen sein, falls der Gouverneur die Ausgabe inhibiren sollte.

Die Berechtigung zur *Gagirung des Oberwrakers*, sowie zu den *Ausgaben für die Controle der Flachsspeicher*, die *Saatanalyse* und *Entschädigung des aufgelösten Mastenwraker-Amts* ist bereits Gegenstand der Verhandlungen bei Einem Dirig. Senate geworden, wo der Börsen-Comité dieselben im Sinne des Beschlusses der General-Versammlung der Kaufmannschaft vom 16. Januar 1881 verfechten wird.

Um ein bestimmtes Urtheil über die Ausgaben für *technische Gutachten in Handels- und Schifffahrtssachen* zu fällen, hat der Gouverneur für die letzten 5 Jahre Auskünfte darüber einverlangt, von wem Gutachten eingezogen worden, welchen Gegenstand sie betrafen und wie viel für jedes einzelne dieser Gutachten gezahlt worden ist. Diese Auskünfte sind in der Beilage zusammengestellt.

Dass die *Bolderaasche Polizei und Gensdarmerie* dem Handel und der Schifffahrt nicht direct zum Nutzen gereicht, kann nicht zugegeben

werden, da es nur den vereinigten, energischen Anstrengungen dieser Polizeiorgane gelungen ist den früheren, colossalen Diebstählen von den Schiffen in Bolderaa und Mühlgraben nach Möglichkeit ein Ziel zu setzen. Doch wird auch diese Ausgabe zu kündigen sein, falls sie vom Gouverneur inhibirt wird, da die Bolderaasche Polizei und Gensdarmerie keine Börseninstitutionen sind.

Was den Ausgabeposten für *Ausstellungen pro 1881* anbelangt, so so sind dafür 2000 Rbl. veranschlagt, um die in diesem Jahre in Moskau stattfindende Ausstellung, dem Wunsche des Domainenministeriums gemäss, mit einer vom Börsen-Comité zusammenzustellenden Collection von Gegenständen des Rigaschen Exports zu beschicken und dem hiesigen Hilfs-Comité für die Ausstellung eine Beisteuer zu seinen Canzleiausgaben zu gewähren. Sollte diese Ausgabe trotzdem vom Gouverneur inhibirt werden, so wird die Beschickung der Ausstellung, sowie der dem Rigaschen Hilfscomité zugesicherte Beitrag selbstverständlich zu cessiren haben.

Endlich wird vom Gouverneur auch der für *„unvorhergesehene Ausgaben“* ausgeworfene Posten von 5000 Rbl. angefochten und auf den § 38 des Börsenstatuts hingewiesen, nach welchem ein Ergänzungsbudget anzufertigen ist, falls Ausgaben nothwendig werden, die im Budget nicht vorgesehen sind. Dieser § bezieht sich aber offenbar nur auf solche Fälle, wo es sich um Budgetüberschreitungen oder um eine ganz neue Ausgabe handelt, nicht aber, wie im vorliegenden Falle, um diverse kleine Ausgaben, die alljährlich wiederkehren, ohne sich jedoch zu etatmässigen Budgetposten zu qualificiren. Einer jeden Verwaltung pflegt von ihren Committenten, ausser den etatmässigen Budgetposten, eine bestimmte Summe zur discretionären Verwendung zur Verfügung gestellt zu werden und auch das Budget des Börsen-Comité hat bisher stets einen solchen Posten aufzuweisen gehabt, der in den Budgets pro 1879 und 1880 auch vom livländischen Gouverneur genehmigt worden ist, wobei der Gouverneur nur befand, dass die Summe von 3000 Rbl. als genügend für diesen Zweck zu erachten wäre. Dagegen erklärte aber der Herr Finanzministergehilfe in seinem Gutachten vom 21. September 1879, Nr. 6769, dass die Summe von 5000 Rbl. für unvorhergesehene Ausgaben durchaus nicht zu hoch gegriffen sei.

Resumirt man nun sämmtliche Remarquen des Gouverneurs zum Budget pro 1881, so ergiebt sich, dass der Gouverneur von allen Budgetposten, die seit einer langen Reihe von Jahren aus der 1/6 % Steuer bestritten worden sind, ausser der Verzinsung und Tilgung der Börsenbau- und Winterhafen-Anleihen, nur 3 als zu dieser Kathegorie gehörig, d. h. als direct zum Nutzen von Handel und Schifffahrt gereichend,

anerkennt, nämlich die Navigationsschule (5000 Rbl.) die Sturmwarnungssignalstation (200 Rbl.) und die Pegelbeobachtungen (800 Rbl.). Zieht man aber in Betracht, dass die beiden letzten Institute, nämlich die Sturmwarnungssignalstation und die Pegelbeobachtungen erst neueren Datums sind, so müsste hieraus gefolgert werden, dass der Reichsrath im Jahre 1867 nur zur Abwickelung der erwähnten Anleihen und für die Navigationsschule die 1/6 % (damals 1/4 %) Steuer unverändert fortbestehen zu lassen beschlossen hat. Es liegt jedoch auf der Hand, dass das nicht angenommen werden kann. Indem der Reichsrath es für geboten erachtete, die 1/4 % Steuer, mit einem Durchschnittsertrage von 50,000 Rbl., unalterirt zu lassen und dem Börsen-Comité ohne Begrenzung durch einen Termin zur Verfügung zu stellen, hatte er eine Summe von Ausgaben im Auge, welche dem obengenannten Betrage entsprach und deren Deckung dauernd sichergestellt werden sollte. Welche diese Ausgaben waren, darüber giebt das Memoire des Grafen Schuwalow Aufschluss. Es waren nämlich alle diejenigen Ausgaben, welche der Börsen-Comité bis zum Jahre 1867 aus der 1/4 % Steuer bestritten hatte. Hätte der Reichsrath eine oder mehrere dieser Ausgaben für unstatthaft gehalten, so wäre solches unzweifelhaft positiv ausgesprochen und der Betrag der Steuer dementsprechend reducirt worden. Der Graf Schuwalow war aber, als vormaliger General-Gouverneur der Ostseegouvernements, für den Börsen-Comité, dessen erfolgreiche Wirksamkeit im Interesse des Rigaschen Handels er aus directer persönlicher Anschauung kennen gelernt hatte, eingetreten, und zwar in so überzeugender Weise, dass das motivirte Gutachten des Grafen vom Reichsrathe ohne Abänderung angenommen und zum Beschluss erhoben wurde. Es darf somit wohl der Hoffnung Raum gegeben werden, dass das Allerhöchstbestätigte Reichsrathsgutachten vom 10. April 1867 unverkümmert aufrecht erhalten und dem Börsen-Comité auch in Zukunft die Mittel nicht werden entzogen werden, die es ihm ermöglicht haben, eine Thätigkeit zu entfalten, welche im Laufe von 40 Jahren reiche Früchte getragen und wiederholt die Anerkennung des Finanzministeriums gefunden hat.

Vorstehende vom Börsen-Comité, wie auch vom Börsen-Verein vollständig approbirte Erklärung des Verwaltungs-Ausschusses stellte der Börsen-Comité dem Gouverneur unterm 1. April 1881, sub Nr. 62, vor.

Das Antwortschreiben des Gouverneurs vom 8. April 1881, Nr. 3317, lautet wörtlich folgendermassen:

„Mit Bezugnahme auf die Vorstellung vom 1. April 1881 sub Nr. 62 beehre ich mich dem Rigaschen Börsen-Comité hierdurch mitzutheilen, dass ich, auch nach genauer Beprüfung der dieser Vorstellung beigefügten Meinungsäusserung des Börsenvereins, mich nicht für berechtigt halte, die im II. Theile des Budgets des Börsenvereins pro 1881 enthaltenen Ausgabeposten, mit Ausnahme jedoch der sub Nr. 7, 19, 25, 26 und 28 angeführten Posten zu bestätigen, es sei denn, dass der Börsen-Comité in der dafür festgesetzten Ordnung, die Genehmigung erlangt, die 1/6 % Steuer zu diesen Ausgaben verwenden zu dürfen. Ich sehe mich daher genöthigt die Verwendung der erwähnten Steuer zur Deckung der im II. Theile des Budgets enthaltenen Ausgabeposten, mit Ausnahme der sub Nr. 7, 19, 25, 26 und 28 angeführten Posten, hierdurch bis auf Weiteres zu beanstanden. Zugleich halte ich es für meine Pflicht die in meinem Schreiben vom 22. November 1878 sub Nr. 9171 ausgesprochene Forderung, dass aus den Ueberschüssen der 1/6 % Steuer ein besonderes Reservecapital gebildet werde, hiermit zu wiederholen und ferner die Aufmerksamkeit des Börsen-Comité darauf zu lenken, dass der Lootsencommandeur, auf Grund des § 31 der Beilage zum Art. 1215 (Anm. des Handelsustav Swod Bd. XI. Theil II.) sein Gehalt von der Kaufmannschaft zu bekommen hat, mithin eine Kündigung des Gehaltes erst nach erlangter Abänderung dieses Gesetzes erfolgen kann.

Schliesslich habe ich noch zu bemerken, dass wenngleich ich Ausgaben für eine Industrie- und Kunstausstellung nicht als solche anerkennen kann, welche dem Handel und der Schifffahrt direct zum Nutzen gereichen, ich es dennoch für möglich erachtet habe, den für die Moskauer Industrie- und Kunstausstellung projectirten Ausgabeposten zu bestätigen und zwar in Berücksichtigung dessen, dass der Börsen-Comité, einem Wunsche des Domainenministeriums gemäss, die erwähnte Ausstellung mit einer vom Börsen-Comité zusammenzustellenden Collection von Gegenständen des Rigaschen Exports zu beschicken gedenkt.“

Auf Grundlage des General-Versammlungsbeschlusses vom 31. März 1881 wurde hierauf gekündigt mit sofortiger Einstellung der Zahlung:

1)	die Subvention	des Polytechnicums	10,000 Rbl.
2)	„ „	der Versuchsstation	500 „
3)	„ „	der Gewerbeschule	1,500 „
4)	„ „	der Rettungsstationen	2,000 „
5)	„ „	des Dispache-Comptoirs	600 „
			14,600 Rbl.

Demnächst beschloss der Börsenverein in der General-Versammlung vom 24. April 1881.

A. Zum 1. Januar 1882 zu kündigen, inzwischen aber auf den I. Theil des Budgets pro 1881 zu nehmen:

1)	die Gage des Lootsencommandeurs	2,800 Rbl.
2)	die Pension der Lootsencom.-Wittwe	500 „
3)	den Beitrag für die Bold.-Polizei und Gensdarmerie.	800 „
4)	Bolderaaer Quarantaine-Lazareth und Arzt	500 „
		4,600 Rbl.

B. Vom II. Theil des Budgets pro 1881 auf den I. Theil herüberzunehmen:

I. wie in den Jahren 1879 und 1880:

1)	Kanzlei des Börsen-Comité	14,000 Rbl.
2)	Pensionen	4,820 „
3)	Handelsstatistische Section	5,000 „
4)	Handels-Archiv.	600 „
5)	Börsenzeitung	6,000 „
6)	Industrie-Zeitung (mit eventueller Kündigung am 1. October 1881).	1,200 „

II. als erst gegenwärtig vom Gouverneur beanstandet:

7)	Riga-Bolderaascher Telegraph	1,700 „
8)	Unvorhergesehene	5,000 „
		38,320 Rbl.

C. Auf die Börsenbank anzuweisen, wie in den Jahren 1879 und 1880:

1)	Beitrag zur Schiffercasse	500 Rbl.
2)	Rig. Telegraphen-Agentur	3,500 „
3)	Oberwraker.	1,500 „
4)	Flachsspeicher-Controle (zum 1. Januar 1882 zu kündigen)	800 „
5)	Saat-Analyse	800 „
6)	Mastenwraker.	720 „
		7,820 Rbl.

D. Zu kündigen zum 1. Januar 1882:

die Subvention der Real-Bürgerschule aus der Börsenbank 5000 Rbl.

Mittelst Supplik vom 16. Mai 1881 beschwerte sich der Börsen-Comité über das Verfahren des livl. Gouverneurs bei Einem Dirig. Senate.

Unterm 18. Mai 1881 Nr. 4656, erhielt der Börsen-Comité vom Gouverneur folgendes Schreiben:

„Das Ministerium des Innern setzt mich davon in Kenntniss, dass der Dirigirende Senat demselben die durch meine Berichte vom 20. Januar und 8. April 1881 sub Nr. 572 und 3317, betreffend die unrechtmässige Verwendung der 1/6 % Steuer vom Export und Import, hervorgerufenen Verhandlungen übersandt hat. Da nun aber das Ministerium in den von Einem Dirigirenden Senate übersandten Verhandlungen keine Auskünfte darüber findet, zu welchen Zwecken namentlich der Börsen-Comité die demselben zur Verfügung gestellten Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank verausgabt hat, während in Grundlage des § 36 des Statuts der Rigaer Börse diese Einnahme und die aus derselben gemachten Ausgaben unbedingt im Budget des Börsenvereins anzugeben sind, — so fordert dasselbe mich auf, diese Auskünfte von wem gehörig baldmöglichst einzuziehen und dieselben sodann dem Ministerium, zur weiteren Verfügung vorzustellen.

Indem ich nicht ermangele Solches dem Rigaschen Börsen-Comité mitzutheilen, ersuche ich denselben die vom Ministerium des Innern verlangten Auskünfte mir baldmöglicht vorzustellen.“

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 6. Juni 1881 Nr. 197 wie folgt:

„Auf das Rescript Ew. Excellenz vom 18. Mai 1881 Nr. 4656 beehrt sich der Rigasche Börsen-Comité ergebenst zu berichten, dass die General-Versammlung der Kaufmannschaft, welcher das ebenerwähnte Rescript zur Beschlussnahme vorgelegt worden, im Hinblick auf die §§ 2 und 23 des Allerhöchst bestätigten Statuts der Rigaer Börsenbank, nach welchen die Börsenbank nur der Controle der Kaufmannschaft unterliegt, sowie auf Grund des Einem Dirigirenden Senat abgegebenen Gutachtens des Finanzministeriums vom 21. September 1879 Nr. 6769, in welchem positiv anerkannt wird, dass die Börsenbank, kraft ihres Statuts, von jeder staatlichen Controle befreit und die Verwendung der Mittel derselben lediglich von freiem Ermessen der Kaufmannschaft abhängig ist, sich nicht für berechtigt erachtet hat, den Börsen-Comité zu autorisiren, den citirten gesetzlichen Bestimmungen entgegen, sowie im Widerspruch mit der Auffassung des Finanzministeriums, als des obersten Chefs des Börsen-Comité, die Verwendung der Gewinne der Bank einer Kritik der Regierungsorgane zu unterstellen, der Börsen-Comité mithin ausser Stande ist, dem Rescripte Ew. Excellenz zu genügen.“

Der Gouverneur erwiderte hierauf am 16. Juni 1881 Nr. 5506.

„Auf die von mir dem Rigaschen Börsen-Comité übermittelte Forderung des Ministeriums des Innern um Vorstellung von Auskünften darüber, zu welchen Zwecken namentlich der Börsen-Comité die dem-

selben zur Verfügung gestellten Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank verausgabt hat, theilt mir der Börsen-Comité, unter dem 6. Juni c. sub Nr. 197 mit, dass die General-Versammlung der Kaufmannschaft, im Hinblick auf die §§ 2 und 23 des Allerhöchst bestätigten Statuts der Rigaer Börsenbank, nach welchen die Börsenbank nur der Controle der Kaufmannschaft unterliegt, sowie auf Grund des einem Dirigirenden Senate abgegebenen Gutachtens des Finanzministeriums vom 21. September 1879 Nr. 6769, in welchem positiv anerkannt wird, dass die Börsenbank, kraft ihres Statuts, von jeder staatlichen Controle befreit und die Verwendung der Mittel derselben lediglich vom freien Ermessen der Kaufmannschaft abhängig ist, sich nicht für berechtigt erachtet hat, den Börsen-Comité zu autorisiren, den citirten gesetzlichen Bestimmungen entgegen, sowie im Widerspruch mit der Auffassung des Finanzministeriums, als des obersten Chefs des Börsen-Comité, die Verwendung der Gewinne der Bank einer Kritik der Regierungsorgane zu unterstellen, der Börsen-Comité mithin ausser Stande ist meinem Rescripte zu genügen.

Die § 2 und 23 des Statuts der Rigaer Börsenbank bestimmen, dass diese Bank unter Aufsicht und Verantwortlichkeit der Börsenkaufmannschaft steht, der gegenüber sie auch allein in allen ihren Handlungen zur Rechenschaft verpflichtet ist, dass der Jahresrechenschaftsbericht der Bank, nachdem derselbe von den Revidenten mit sämmtlichen Originalbüchern und Documenten verglichen worden ist, keiner andern Vergleichung weiter unterliegt, und dass derselbe den Ministern der Finanzen und des Innern, zur Kenntnissnahme vorzustellen ist. Schon diese letzte Bestimmung beweist deutlich, dass die Börsenbank nicht nur unter Aufsicht der Kaufmannschaft, sondern, gleich anderen Bankinstitutionen, auch der staatlichen Controle unterliegt. Dem entsprechend hat denn auch die Creditcanzlei des Finanzministeriums in einem Schreiben vom 4. Januar 1877 Nr. 98 die Verwaltung der Börsenbank darauf aufmerksam gemacht, dass derselben durchaus nicht das Recht zusteht bei der Unterbringung der Bankcapitalien ausschliesslich nach eigenem Ermessen zu handeln, sondern dass dieselbe die Capitalien nur in der Weise anlegen kann, wie sie im Statut der Börsenbank vorgeschrieben sei. Wenn nun aber in Grundlage des § 23 des Statuts der Börsenbank der Jahresrechenschaftsbericht der Bank dem Finanzminister und dem Minister des Innern vorzustellen ist, so steht doch offenbar den betreffenden Ministern auch das Recht zu, erforderlichen Falls, diejenigen Auskünfte einzuverlangen, welche dieselben für nothwendig bei der Durchsicht des Rechenschaftsberichtes halten und darf daher die Vorstellung dieser Auskünfte unter keinen Umständen verweigert werden.

Im vorliegenden Falle jedoch handelt es sich weder um Auskünfte über Bankoperationen, noch um Auskünfte über Summen, welche zum Bestande der Bankcapitalien gehören, sondern um Auskünfte über Summen, welche in Grundlage des § 106 des Statuts der Börsenbank auf Beschluss der Kaufmannschaft, der Bank bereits entnommen und dem Börsen-Comité, behufs Verwendung für, die Entwickelung des Rig. Handels fördernde Zwecke, überwiesen worden sind, mithin in gar keinem Zusammenhange mehr mit der Bank stehen.

Daher können denn auch die in dem Schreiben des Börsen-Comité sub Nr. 197 citirten §§ 2 und 23 des Statuts der Börsenbank, selbst wenn dieselben die von der Kaufmannschaft vorgebrachte Interpretation zuliessen, auf den vorliegenden Fall gar keine Anwendung finden. Durch die vom Ministerium des Innern gestellte Forderung um Vorstellung von Auskünften darüber, zu welchen Zwecken namentlich vom Börsen-Comité die der Bank entnommenen Summen verausgabt werden, — Auskünfte, welche das Ministerium, behufs eingehender Prüfung einer demselben vom Dirigirenden Senate, zur Begutachtung, übersandten Angelegenheit nöthig findet, wird das in dem Berichte des Finanzministeriums an den Dirigirenden Senat vom 21. September 1879 Nr. 6769 erwähnte freie Verfügungsrecht der Kaufmannschaft über die erwähnten Summen keineswegs beeinträchtigt und kann dieses Schreiben des Finanzministeriums durchaus nicht als ein triftiger Grund zur Verweigerung der verlangten Auskünfte angeführt werden.

Indem ich es für meine Pflicht halte, den Börsen-Comité allem zuvor, auf das Obenangeführte aufmerksam zu machen, fordere ich denselben nochmals auf, mir die verlangten Auskünfte unvorzüglich vorzustellen."

Die Antwort des Börsen-Comité hierauf d. d. 13. Juli 1881 Nr. 243 lautete:

„Auf das Schreiben Ew. Excellenz vom 14. Juni 1881 Nr. 5506 hat der Rigaer Börsen-Comité hiermit ganz ergebenst zu erwidern die Ehre, dass derselbe aus den in dem diesseitigen Schreiben vom 6. Juni 1881 Nr. 197 dargelegten Gründen es nicht für möglich hält, die von Ew. Excellenz in jenem Schreiben geforderten Auskünfte zu ertheilen, weil durch eine General-Versammlung des Rigaer Börsenvereins, als dessen Executiv-Organ der Börsen-Comité sich lediglich betrachten muss, festgestellt worden ist, dass die in Rede stehenden Summen, über deren Verausgabung gegenwärtig Rechenschaft gefordert wird, dem Gesetz nach, dem völlig freien Verfügen der Kaufmannschaft unterliegen.

In seinem Wunsch und Bewusstsein, in der vorliegenden Angelegenheit sich nur vollständig auf den Boden des Gesetzes zu stützen, hat der Börsen-Comité über sein ihm durch General-Versammlungsbeschluss vorgeschriebenes Verfahren in dieser in Rede stehenden Frage, den Herren Ministern des Innern und der Finanzen direct berichtet, deren Entscheidung zur Zeit aber noch aussteht."

Unterm 10. December 1881 Nr. 9620 fordete das Departement des Handels und der Manufacturen den Börsen-Comité auf, dem Gouverneur die von ihm verlangten Auskünfte über die Verwendung der Gewinne der Börsenbank vorzustellen und erneuerte, hierauf Bezug nehmend, der Gouverneur mittelst Antrages vom 18. December 1881 Nr. 11989 seine desfallsige Forderung.

Der Börsen-Comité machte jedoch dem Departement eine Gegenvorstellung und benachrichtigte hiervon den Gouverneur.

XV. Ausstellungen und Congresse.

63. Die Moskauer Kunst- und Industrie-Ausstellung.

Die im Jahre 1881 beabsichtigt gewesene Moskauer Industrie- und Kunstausstellung wird im Jahre 1882 und zwar vom 16. Mai bis 15. September stattfinden. Der Börsen-Comité wird die Ausstellung mit Sortimenten unserer Haupt-Exportartikel — Hanf, Flachs, Getreide und Saat beschicken.

64. Die Rigasche Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1883.

In Folge der Verlegung des Termins für die Moskauer Ausstellung auf das Jahr 1882, musste die Rigasche Gewerbe-Ausstellung bis zum Jahre 1883 hinausgeschoben werden. An der Garantiezeichnung für die Rigasche Gewerbe-Ausstellung hat der Börsen-Comité sich mit der Summe von 3000 Rbl. betheiligt.

65. Der I. landwirthschaftliche Congress des II. Bezirks.

An dem I. landwirthschaftlichen Congresse des II. Bezirks nahm seitens des Börsen-Comité Herr Aeltester Carl Taube Theil. Von besonderem Interesse für den Rigaschen Handel waren die Verhandlungen auf diesem Congresse über den Flachsbau und die Flachswrake.

XVI. Schulwesen.

66. Das baltische Polytechnicum.

Das Polytechnicum zählte bei Beginn des Studienjahres 1881/82 185 Vorschüler und 576 Studirende, zusammen 761 Zöglinge (gegen 745 im Vorjahr) von denen 25 auf die Handelsvorschule und 131 auf die Handelsfachschule kommen.

Der Jahresbeitrag der Rigaschen Kaufmannschaft von 10,000 Rbl. wurde bei Bestätigung des Budgets des Börsen-Comité pro 1881 vom Livländischen Gouverneur inhibirt und hat in Folge dessen für dieses Jahr nicht gezahlt werden können. Die Bitte des Verwaltungsraths des Polytechnicums zu gestatten, dass dieser Beitrag auf der bisherigen Grundlage bis zur Entscheidung Eines Dirigirenden Senats in der Budgetconflict-Angelegenheit fortgezahlt werde, ist vom Gouverneur abschläglich beschieden worden. Der Verwaltungsrath hat sich hierauf an den gegenwärtigen Curator des Polytechnicums gewandt, auf dessen warme Vorstellung der Minister der Volksaufklärung beim Finanzminister für die Conservirung dieses unentbehrlichen Zuschusses eingetreten ist. Der Finanzminister hat sich jedoch auf eine Vorstellung des Livl. Gouverneurs bezogen, nach welcher das Polytechnicum der Subvention der Kaufmannschaft nicht bedürfe, welche Angabe vom Verwaltungsrath in einer abermaligen Vorstellung an den Curator widerlegt worden ist.

67. Die städtische Realbürgerschule.

Die dieser Anstalt von der Kaufmannschaft aus den Mitteln der Börsenbank gewährte Subvention von 5000 Rbl. hat zum 1. Januar 1882 gekündigt werden müssen, da die Mittel der Börsenbank ungeschwächt für den Fall zur Verfügung gehalten werden müssen, dass Ein Dirigirender Senat in der Budgetconflictangelegenheit sich gegen die Fortzahlung einiger bisher aus der 1/6 % Steuer vom Ex- und Import bestrittenen Summen entscheiden sollte.

68. Die Gewerbeschule.

Die von der Kaufmannschaft bisher der Gewerbeschule im Betrage von 1500 Rbl. gezahlte Subvention ist ebenfalls vom Gouverneur inhibirt und in Folge dessen die Zahlung eingestellt worden.

69. Die Bolderaasche Volksschule.

Die auf Grundlage des Generalversammlungsbeschlusses vom 6. November 1875 vom Börsen-Comité mit 500 Rbl. jährlich unterstützte Bolderaasche Volksschule ist im Jahre 1881 von 116 Kindern (70 Knaben und 46 Mädchen) besucht worden.

XVII. Wohlthätigkeitsbestrebungen.

70. Versorgung der Armen mit Holz.

In der General-Versammlung vom 18. December 1881 hat die Kaufmannschaft beschlossen für diesen Winter aus den Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse die Summe von 2400 Rbl. zur Versorgung unserer Armen mit Holz zu verwenden.

71. Collecten im Kreise der Kaufmannschaft.

Im Kreise der Kaufmannschaft sind privatim gesammelt worden:

a.	für die Nothleidenden an der Wolga im Februar und März 1881	10,325 Rbl.
b.	für die durch die Kiewer Ereignisse am 26. und 27. April 1881 geschädigten Israeliten im Mai und Juni 1881.	1,650 „
c.	für durch den am 11. August 1881 stattgehabten Brand in Mühlenhof bei Riga ihrer Habe beraubten Einwohner, im August und September 1881	5,700 „
	zusammen	17,675 Rbl.

XVIII. Handelsstatistik, Börsenzeitung und Industriezeitung.

72. Handelsstatistik.

Obgleich in dem Gang der Arbeiten der handelsstatischen Section im Jahre 1881 keine Veränderung eingetreten ist, musste der Jahrgang 1880 der Beiträge zur Statistik des Rigaer Handels dennoch später als in den früheren Jahren erscheinen, weil in erster Reihe ein unvermeidlicher, mit vielfachen Weiterungen verknüpfter Wechsel im Büreaupersonal und sodann Erkrankungen des Letzteren, den sonst üblichen exacten Abschluss der bez. Arbeiten zum April, resp. dessen Publication im August oder September unmöglich machten.

Weil aber mit Sicherheit erwartet werden darf, dass in Zukunft wenigstens der zuerst angeführte, weitaus vorwiegende Grund der Verzögerung der betr. Publication sich nicht wiederholen wird, hofft die handelsstatistische Section hiermit zum ersten und letzten Mal von einer derartigen Verzögerung berichten zu müssen.

Nach Form und Inhalt ist der Jahrgang 1880 der in Rede stehenden Arbeit unverändert geblieben; hervorzuheben wäre nur, dass die in

diese Arbeit alljährlich mitaufgenommenen officiellen Preiscourante der örtlichen Makler, für das Jahr 1880 derart unvollständig und lückenhaft waren, dass der Börsen-Comité hieraus eine Veranlassung genommen hat, die bereits seit Jahren von der handelsstatistischen Section befürwortete Reorganisation jener Berichterstattung in die Hand zu nehmen.

Die handelsstatistische Section hat in Folge dessen, auf eine Aufforderung des Börsen-Comité, demselben einen Reorganisations-Entwurf vorstellig gemacht und kann nur die Hoffnung aussprechen, dass es der in Aussicht genommenen, gemeinsamen Action des Börsen-Comité und des Handelsamts gelingen möge, die zur Zeit fast völlig unbrauchbaren Preiscourante, zu, dem Handel und der Statistik in gleicher Weise nützenden Documenten zu gestalten.

Da mit dem Erscheinen des Jahrgangs 1880 der Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels ein neues Quinquiennium abgelaufen ist, hat die handelsstatistische Section bereits im abgelaufenen Jahr die Zusammenstellung der „Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1876—1880" begonnen und hofft deren Publication um die Mitte des Jahres 1882 bewerkstelligen zu können.

73. Börsenzeitung.

Wie die Redaction der Rigaschen Börsen- und Handelszeitung bereits in ihrem vorigjährigen Bericht glaubte annehmen zu dürfen, repräsentirt der Jahrgang 1881 dieses Blattes einen sehr entschiedenen Fortschritt: die Berichterstattung über die russischen Waarenmärkte und Ernten, die Reorganisation der Rigaschen wöchentlichen Marktberichte, die vierteljährlichen Rigaschen Marktberichte u. s. w. bieten jetzt, neben den bereits in den älteren Jahrgängen der Zeitung enthaltenen täglichen, wöchentlichen, monatlichen und jährlichen statistischen Notizen und Uebersichten über die Bewegung des Rigaschen Handels, dem Leser ein möglichst ausreichendes Bild über den Gang des Rigaschen Geschäfts, so dass die Redaction der Zeitung nur noch in dem Mangel selbstständiger practisch-handelspolitischer Artikel eine wesentliche Lücke der Zeitung sehen zu dürfen glaubt. Da aber die Gründe hierfür bereits so häufig ausgesprochen und gebilligt worden sind, dass deren erneute Ausführung nur Alles wiederholen könnte, genügt der Hinweis darauf, dass wenigstens die eine, der Handelszeitung bei ihrer Begründung gestellte wesentliche Aufgabe, in ihrer Hauptsache jedenfalls auch jetzt schon als gelöst betrachten werden darf.

74. Industriezeitung.

Als zu Ende des Jahres 1874 die Redaction der Rigaschen Gewerbezeitung die Absicht kund gab, dieses Blatt zu einer Industrie-Zeitung zu erweitern, um dem anerkannten Bedürfnisse unserer Industrie nach einem Fachorgane zu begegnen, fand dieses Unternehmen die volle Billigung und Sympathie der in unserem Börsen-Verein vertretenen Grossindustriellen und befürwortete die Delegation des Börsen-Comité für die örtliche Fabrik-Industrie auf das Wärmste die von der Redaction der genannten Zeitung erbetene Subvention aus den dem Börsen-Comité zur Verfügung gestellten Mitteln. Der Börsen-Comité beschloss versuchsweise für das Jahr 1876 die Summe von 1200 Rbl. zu bewilligen und nahm dieselbe ins Budget auf, welches von der General-Versammlung approbirt wurde.

Im Jahre 1876 fand eine Fusion der Industriezeitung mit dem Notizblatte des technischen Vereins statt, welcher letztere Verein von da ab, die Herausgabe der Zeitung übernahm.

Die Anerkennung, welche die Zeitung in den Kreisen unserer Industriellen sich erwarb, bewog den Börsen-Comité die Subvention, mit Zustimmung des Börsen-Vereins von Jahr zu Jahr zu prolongiren, bis der Livl. Gouverneur, bei Beprüfung des Budgets des Börsen-Comité pro 1881, unter anderen Ausgaben im allgemeinen Interesse des Handels und der Industrie, auch die Subvention der Industrie-Zeitung inhibirte, worauf der Börsen-Verein, auf Vorschlag des Börsen-Comité beschloss, diese bisher aus der 1/6 % Steuer für allgemeine Handelszwecke geleistete Zahlung einstweilen auf die speciellen Börsenvereinsmittel zu assigniren, im October 1881 aber weitere Verfügung zu treffen, wobei jedoch vorausgesetzt wurde, dass bis dahin der Budgetconflict durch eine Senatsentscheidung seine definitive Erledigung gefunden haben werde.

Letztere Voraussetzung hat sich aber nicht erfüllt, es ist vielmehr noch gar nicht abzusehen, wann die Entscheidung Eines Dirigirenden Senats erfolgen wird. In einem Gesuch vom 30. September 1881 Nr. 20 bat der technische Verein um Prolongation der Subvention, welches Ansuchen durch einen Antrag der örtlichen Fabrikanten auf das Lebhafteste unterstützt wurde.

In Anbetracht dessen, dass die Fortexistenz der in Rede stehenden Zeitung, welche von Jahr zu Jahr sowohl in der äusseren Ausstattung, als dem werthvollen Inhalte nach an Bedeutung gewinnt, vorläufig noch von der Subvention des Börsenvereins abhängt, beschloss die General-Versammlung der Kaufmannschaft am 10. October 1881 die Aufnahme

der beregten Ausgabe in's Budget des Börsen-Comité pro 1882, unter denselben Bedingungen wie Solches pro 1881 geschehen, zu genehmigen und dadurch unserer baltischen Industrie ihr einziges Fachblatt zu erhalten.

Bei Benachrichtigung des technischen Vereins über diesen Beschluss der Kaufmannschaft hat der Börsen-Comité den Wunsch ausgesprochen, es möge die Industrie-Zeitung künftig auch der künstlerischen Richtung der Gewerbe einige Beachtung schenken, was vielleicht dahin führen könnte, dass unsere Handwerker sich dann entschliessen würden, mehr aus ihrer passiven Stellung zur Zeitung herauszutreten.

Der Leserkreis der Industriezeitung hat sich im abgelaufenen Jahre abermals vergrössert. Ein wesentlicher Fortschritt ist in der neu eingeführten Institution der auswärtigen Correspondenten zu erblicken. An Stelle des bisherigen Redacteurs Professor Ritter, welcher einem Ruf an das Züricher Polytechnicum Folge leistet, ist Professor Glasenapp getreten.

Riga, im Februar 1882.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Rechenschafts-Bericht

des

Rigaer Börsen-Comité

über

Einnahmen und Ausgaben

pro 1881.

I. Theil.

Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen der Börsenvereins-Capitalien und Einnahmen von den Börsenvereinsanstalten.

A. Einnahme.

1) Die Börsenvereinsabgabe (à 10 Rbl. jährlich) .			Rbl.	1,980 —
2) Zinsen:				
a. vom Fundationscapital der Börsenbank . .			„	5,000 —
b. vom Reservefond des Börsen-Comité . . .			„	10,612 90
3) Dividende von Slip-Dock- und Maschinenfabrik-Actien			„	4,200 —
4) Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschafts-Actien			„	4,500 —
5) Revenuen des Börsenhauses:				
a. Börsenbesuchs-Abgabe . .	Rbl.	4,840 —		
b. Hausmiethen	„	6,825 —		
c. Auctionsabgabe	„	— —		
			„	11,665 —
6) Revenuen des Börsenspeichers			„	1,278 69
7) Revenuen des Winterhafens:				
a. von Schiffen und Hölzern .	Rbl.	4,174 70		
b. Grundgelder	„	313 15		
c. Miethe für Kohlenplätze, Speicher und Bude . . .	„	1,202 58		
			„	5,690 43
8) Revenuen des Dampfbootes „Hermes“ . . . . (incl. eines mehrjährigen Gewinns auf Steinkohlen)			„	21,289 87

9) Einnahme der Ladekrähne u. des Taucherapparats:					
Einnahme des Andreaskrahns .	Rbl.	600	—		
Einnahme des Ladekrahnes bei Mühlgraben	„	140	—		
Miethe für den Taucherapparat	„	390	—	Rbl.	1,130 —
10) Aus dem Reservefond zu deckender Zukurzschuss				„	19,024 70
				Rbl.	86,371 59

B. Ausgabe.

1) Canzlei des Börsen-Comité:					
Gage des Secretairs, des Rendanten, des Buchhalters, des Archivars, des Assistenten und zweier Ministeriale	Rbl.	9,550	—		
Localmiethe und Beheizung .	„	700	—		
Translateur	„	636	—		
Drucksachen und Inserate, Schreibmaterialien, Buchbinder und diverse kleine Ausgaben	„	1,778	93		
Bücher und Zeitschriften . .	„	417	55	Rbl.	13,082 48
2) Herausgabe des Handelsarchivs				„	643 84
3) Börsenhaus:					
a. Hausreparaturen	Rbl.	3,277	45		
b. Hausunkosten	„	1,734	32		
c. Beheizung	„	1,734	60		
d. Gagen-Etat	„	2,439	—		
e. Strassenbeleuchtung . .	„	94	92		
f. Erneuerung des Mobiliars .	„	2,010	—		
g. Verwaltungsunkosten . .	„	428	18	„	11,718 47
4) Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen				„	4,520 —
5) Handelsstatistische Section des Börsen-Comités:					
a. Gagen-Etat	Rbl.	2,600	—		
b. Druck des Handelsberichts, nach Abzug der verkauften Exemplare	„	902	—		
c. Canzleibedürfnisse, Ex- und Importlisten, Preiscourante	„	1,460	29	„	4,962 29

6)	Subvention für die Rigasche Börsen- u. Handels-Zeitung				Rbl.	4,784 43
7)	Industrie-Zeitung				„	1,200 —
8)	Unterhaltung des Winterhafens:					
	a. Bassin- und Brückendienst	Rbl.	2,977	85		
	b. Unterhaltung des Oeconomiegebäudes	„	1,139	65		
	c. Subvention für die Bolderaasche Schule . . .	„	500	—		
	d. Diverse Unkosten . . .	„	1,085	47	Rbl.	5,702 97
9)	Unterhaltung des Dampfers Hermes:					
	a. Gagen	Rbl.	3232	03		
	b. Unkosten	„	8239	32	„	11,471 35
10)	Unterhaltung der Ladekrähne und des Taucherapparates:					
	Ladekrahn in Mühlgraben . .	Rbl.	161	30		
	„ auf dem Andreasdamm	„	—	—		
	Taucherapparat	„	—	—	„	161 30
11)	Riga-Bolderaascher Telegraph				„	1,900 —
12)	Gage und Quartiergeld des Lootsencommandeurs				„	2,800 —
13)	Pension der Wittwe des verstorbenen Lootsencommandeurs				„	500 —
14)	Subventionirung der Polizei und Gensdarmerie .				„	610 —
15)	Bolderaasches Quarantaine-Lazareth				„	290 —
16)	Wiederaufbau des abgebrannten Börsenspeichers	Rbl.	12,000	—		
	Desgl. asservirte Brandentschädigung	„	6,995	55	„	18,995 55
17)	Unvorhergesehene Ausgaben:					
	Gratificationen	Rbl.	425	—		
	Inspectionsfahrten	„	384	79		
	Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa	„	100	—		
	Reisespesen	„	634	75		
	Normaluhr	„	66	66		
	Beitrag zum Lepelschen Telegraphen	„	260	—		
	Zuschuss zur Getreide- und Saatcontrole	„	154	81		

Auseisung des Seegatts . .	Rbl.	226	50		
Zuschuss zur Steinkohlenasche-Abfuhr von den Dampfschiffen	„	267	92		
Portrait Sr. Majestät des Kaisers	„	500	—		
Diverse kleine Ausgaben . .	„	8	48	Rbl.	3,028 91
				Rbl.	86,371 59

II. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

A. Einnahme.

Ertrag der 1/6 % Steuer				Rbl.	68,740 31

B. Ausgabe.

1) Winterhafen-Anleihe:					
a. Verzinsung	Rbl.	900	—		
b. Tilgung	„	3,000	—	Rbl.	3,900 —
2) Börsenbau-Anleihen:					
a. Verzinsung	Rbl.	14,450	—		
b. Tilgung	„	6,000	—	„	20,450 —
3) Beitrag zum Unterhalt des Polytechnicums . .				„	— —
4) „ zum Unterhalt der chemisch-technischen Versuchsstation				„	— —
5) Unterhalt der Navigationsschule				„	5,000 —
6) Beitrag zum Unterhalt der Gewerbeschule . . .				„	— —
7) Bolderaasches Quarantaine-Lazareth				„	— —
8) Beitrag zur Schifferkasse				„	— —
9) Riga-Bolderaascher Telegraph				„	— —
10) Subvention der Rigaschen Telegraphen-Agentur, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte und Zeitungen				„	— —
11) Gage und Quartiergeld des Lootsencommandeurs				„	— —
12) Pension der Wittwe des verstorbenen Lootsen-Commandeurs				„	— —
13) Beitrag zum Unterhalt der See-Rettungsstationen				„	— —
14) Unterhaltung der Sturmwarnungs-Signalstation .				„	59 20
15) Dispache-Comptoir				„	— —
16) Gagirung des Oberwrakers für Flachs und Leinsaat				„	— —
17) Controle der Flachsspeicher				„	— —
18) Saat-Analyse				„	— —

19) Entschädigung des aufgelösten Mastenwraker-Amtes	Rbl.	—	—
20) Pegel- und Eisgangsbeobachtungen	„	800	—
21) Technische Gutachten in Handels- und Schifffahrtssachen	„	200	—
22) Subventionirung der Bolderaaschen Polizei und Gensdarmerie	„	—	—
23) Ausstellungen	„	6	80
24) Unvorhergesehene Ausgaben	„	—	—
25) Zu den Reservecapitalen als Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben	„	38,324	31
	Rbl.	68,740	31

Anmerkung 1. Die Posten 3, 4, 6, 13 und 15 sind vom Gouverneur inhibirt und in Folge dessen im Jahre 1881 auf Grundlage des Generalversammlungs-Beschlusses vom 24. April 1881 nicht mehr zur Auszahlung gelangt. Die Posten 7, 11, 12 und 22 sind in den I. Theil des Budgets verlegt und zum 1. Januar 1882 gekündigt. Die Posten 9 und 24 sind ebenfalls in den I. Theil hinübergenommen. Die Posten 8, 10, 16, 17, 18 und 19 sind auslagsweise aus den Mitteln der Börsenbank bestritten. Der Posten 17 fällt vom 1. Januar 1882 an fort.

Anmerkung 2. Von den Ueberschüssen der Einnahmen über die Ausgaben und zwar:

Zukurzschuss Theil I.	Rbl.	19,024	70		
Ueberschuss Theil II.	„	38,324	31	Rbl.	19,299 61
sind zu den betreffenden Reservefonds geflossen und zwar:					
zum Reservefond des Börsenvereins	Rbl.	9,547	10		
zum Reservefond des Dampfers „Hermes“ *	„	9,818	52		
	Rbl.	19,365	62		
abzüglich des Zuschusses aus dem Reservefond des Börsenhauses **	Rbl. 53 47				
desgl. aus dem Reservefond des Winterhafens ***	„ 12 54				
	„	66	01	„	19,299 61

* Einnahme ... 21,289. 87
Ausgabe 11,471. 35
+ 9,818. 52

** Einnahme .. 11,665. —
Ausgabe.... 11,718. 47
— 53. 47

*** Einnahme .. 5,690. 43
Ausgabe.... 5,702. 97
— 12. 54

Reserve-Capital.

A. des Börsenvereins.

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss pro 1880				Rbl.	303,587 51
Diesjährige Vermehrung bestehend aus dem Ueberschuss	Rbl.	9,547	10		
Einnahme aus dem verkauften Ambaren-spritzenhause		30,000	—		
aus der laut Theil II. (Ausgabe) getilgten Börsenbau- und Winterhafen-Obligationen	„	9,000	—	„	48,547 10
Das Reservecapital beträgt mithin ult. December 1881				Rbl.	352,134 61

Activa:

1) Cassabestand auf Giro bei der Börsenbank	Rbl.	97,854	08		
2) Werthpapiere und Zinsen pro 31. December 1881. . . .	„	18,450	—		
3) Guthaben bei der Stromvertiefungskasse	„	130,930	53		
4) Rigaer Börsenbank, Fundationscapital	„	100,000	—		
5) Börsenspeicher.	„	32,000	—		
6) Patent-Slip-Dock-Actien . . .	„	34,000	—		
7) Maschinenbau-Anstalt-Actien .	„	10,000	—		
8) Actien der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts . .	„	60,000	—		
9) Börsenhaus	„	100,000	—		
10) Börsenhaus-Mobiliar	„	2,000	—		
11) Bibliothek	„	2,000	—		
12) Winterhafen.	„	26,000	—		
13) Andreas-Krahn.	„	5,000	—		
14) Mühlgrabener Krahn	„	5,000	—		
15) Riga-Bolderaa-Telegraph . .	„	3,000	—		
16) Navigationsschule incl. Inventar	„	8,000	—		
17) Seehospital incl. Inventar . .	„	7,000	--		
18) Dampfer Hermes.	„	8,000	—		
19) Diverses Inventarium:					
Magnusholmsches Rettungsboot . . . Rbl. 100 —					
Taucherapparat . „ 300 —					
kl. Ladekrahn . „ 500 —					
	„	900	—		
				Rbl.	650,134 61

Passiva:

1) Noch zu tilgende Börsenbau-Obligationen	Rbl. 283,000 —		
2) Noch zu tilgende Winterhafen-Obligationen	„ 15,000 —	Rbl. 298,000	—
Capital des Börsenvereins ult. December 1881. . .		Rbl. 352,134	61

B. des Börsenhauses.

Das Reservecapital belief sich ult. December 1880 auf		Rbl. 139,342	60
Es hat sich im Jahre 1881 vermehrt um:			
Zinsen vom Reservecapital.	Rbl. 6998 97		
abzügl. des Zuschusses zu den Ausgaben	„ 53 47	Rbl. 6,945	50
Mithin beläuft sich das Reservecapital ult. December 1881 auf		Rbl. 146,288	10

C. des Winterhafens.

Das Reservecapital belief sich ult. December 1880 auf		Rbl. 68,177	—
Es hat sich im Jahre 1881 vermehrt um:			
Zinsen vom Reservecapital	Rbl. 3,414 44		
abzügl. des Zuschusses zu den Ausgaben	„ 12 54	„ 3,401	90
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1881		Rbl. 71,578	90

D. des Dampfers Hermes.

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1880 .		Rbl. 74,281	84
Es hat sich im Jahre 1881 vermehrt um:			
Ueberschuss d. Einnahmen üb. Ausgaben	Rbl. 9,818 52		
Zinsen vom Reservecapital.	„ 3,144 65	„ 12,963	17
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1881		Rbl. 87,245	01

III. Theil.

Die drei Hafenbaucassen.

1) Die erste Hafenbaucasse.

Einnahme:

a. Von der 1/6 % Steuer vom Ex- und Import .	Rbl.	68,740	31
b. Zinsen vom Reservefond	„	19,796	28
	Rbl.	88,536	59

Ausgabe:

a. Verzinsung und Tilgung der I. Anleihe . . .	Rbl.	46,000	—
b. Tilgungsbeitrag für die III. Anleihe	„	15,000	—
c. Gagen und Unkosten.	„	3,184	90
d. Remonte des Fortcometdammes und des Magnusholmschen Seedammes	„	2,820	34
e. à Conto des Seemolenbaues	„	150,000	—
	Rbl.	217,005	24

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss. . . .	Rbl.	462,896	46
Es hat sich im Jahre 1881 vermindert um	„	128,468	65
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1881	Rbl.	334,427	81

2) Die zweite Hafenbaukasse.

Einnahme:

a. Von der 1/6 % Steuer vom Ex- und Import .	Rbl.	68,740	31
b. Zinsen vom Reservefond	„	11,004	46
	Rbl.	79,744	77

Ausgabe:

a. Verzinsung und Tilgung der II. Anleihe . .	Rbl.	47,600	—
b. Tilgungsbeitrag für die III. Anleihe	„	15,000	—
c. à conto des Seemolenbaues.	„	150,000	—
d. Gagen und Unkosten	„	3,464	70
	Rbl.	216,064	70

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1880 .	Rbl.	266,262	21
Es hat sich im Jahre 1881 vermindert um	„	136,319	93
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1881	Rbl.	129,942	28

3) Die dritte Hafenbaucasse.

Einnahme:

a. Beitrag aus der I. Hafenbaucasse	Rbl.	15,000	—
b. Beitrag aus der II. Hafenbaucasse	„	15,000	—
c. Zinsen vom Reservefond	„	843	34
d. Zuschuss aus dem Reservefond	„	3,556	66
	Rbl.	34,400	—

Ausgabe:

a. Verzinsung	Rbl.	11,400	—
b. Tilgung	„	23,000	—
	Rbl.	34,400	—

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1880 .	Rbl.	19,054	84
Es hat sich im Jahre 1881 vermindert um	„	3,556	66
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1881	Rbl.	15,498	18

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Casse.

Einnahme:

a. Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. pr. einkommende und ausgehende Schiffslast	Rbl.	80,976	62
b. Zinsen vom Reserve-Capital	„	1,611	67
c. Bugsirgelder des Dampfers Simson	„	5,844	90
d. Bugsirgelder des Dampfers Sophie	„	26	—
	Rbl.	88,459	19

Ausgabe:

a. Verzinsung der behufs Anschaffung neuer Baggermaschinen bei der Börsen-Vereins-Casse gemachten Anleihen von 160,000 Rbl.	Rbl.	6,806	22
b. Tilgung der bei der Börsen-Vereins-Casse gemachten Anleihen	„	5,193	78
c. Bolderaa-Maschinenfabrik à Conto der Prähme	„	11,000	—
d. Bagger-Betriebskosten incl. Auskarren von 11,511 Cubikfaden Sand (Rbl. 16,453 50)	„	89,152	23
e. Gagen	„	615	—
	Rbl.	112,767	23

Das Reserve-Capital betrug beim Buchschluss 1880	Rbl.	44,316	11
Es hat sich im Jahre 1881 vermindert um	„	24,308	04
Mithin beträgt das Reserve-Capital ult. Decbr. 1881	Rbl.	20,008	07

V. Theil.

Das See-Hospital.

Einnahme:

a. Ertrag der Abgabe von ½ Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	2,040	02
b. Beitrag vom deutschen General-Consulate .	„	60	—
c. Beitrag vom englischen Armenfond	„	150	—
d. Kurgelder	„	116	—
e. Zinsen vom Reserve-Capital	„	2,630	22
	Rbl.	4,996	24

Ausgabe:

a. Gagen der Aerzte und Discipel	Rbl.	1,450	—
b. Oekonomie-Ausgaben	„	1,338	80
c. Hausunkosten	„	206	52
	Rbl.	2,995	32

Das Reserve-Capital betrug beim Buchschluss 1880	Rbl.	54,106	15
Dazu der Ueberschuss pro 1881.	„	2,000	92
Mithin beträgt das Reserve-Capital ult. December 1881	Rbl.	56,107	07

VI. Theil.

Navigationschule.

Einnahme:

a. Beitrag des Börsen-Comité pro 1881	Rbl.	5,000	—
b. Schulgelder	„	276	—
c. Zinsen	„	1,239	31
d. Beiträge und Schulgelder für die Heizer- und Maschinistenschule	„	241	—
	Rbl.	6,756	31

Ausgabe:

a. Gagen	Rbl.	3,258	33
b. Oeconomie-Ausgaben	„	743	86
c. Hausunkosten	„	943	29
d. Für die Heizer- und Maschinistenschule . . .	„	931	05
	Rbl.	5,876	53

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1880. .	Rbl.	26,071	15
Dazu der Ueberschuss pro 1881	„	879	78
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1881	Rbl.	26,950	93

VII. Theil.

Unterstützungsfond.

Einnahme:

a. Beiträge	Rbl.	6,610	—
b. Eintrittsgelder	„	400	—
c. Strafgelder	„	105	—
d. Zinsen	„	21,830	86
	Rbl.	28,945	86

Ausgabe:

a. Gezahlte Unterstützungen	Rbl.	21,625	—
b. Buchführung	„	202	—
	Rbl.	21,827	—

Das Capital belief sich ult. December 1880 auf.	Rbl.	424,569	46
Zuwachs im Jahre 1881	„	7,118	86
Mithin beläuft sich das Capital ult. December 1881 auf	Rbl.	431,688	32

Riga, im Februar 1882.

Der Rigaer Börsen-Comité.

RIGAER

Handels-Archiv.

Neunter Jahrgang.

1882.

Heft II.

Riga.

Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 2).

1882.

Inhalt.

	Pag.
Aemterbesetzung im Rigaer Börsenverein pro 1882	161
Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1881	169
Verzeichniss der Rigaschen Rhederei im Jahre 1882	205
Die Rigasche Börsenbank im Jahre 1881	211
Elfter Jahres-Rechenschaftsbericht der Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts	212
Jahresbericht der Livl. Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1881	214
Tabelle der vom 1. März 1882 ab in Riga zu entrichtenden Handels-Abgaben von Einfuhr-Waaren	224
Tabelle der vom 1. März 1882 ab in Riga zu entrichtenden Handels-Abgaben von Ausfuhr-Waaren	234

Von der Censur erlaubt. Riga, den 17. April 1882.

Rigaer Handels-Archiv.

Neunter Jahrgang.

1882.

Aemter-Besetzung

im

Rigaer Börsenverein für das Geschäftsjahr 1882.

I.

Die Glieder des Börsen-Comité

(nach ihrer Anciennität).

Herr Aeltermann C. Zander „ E. Grade „ Consul N. Fenger	bis 1883.
„ Aeltester H. Stieda „ „ E. Schnakenburg „ „ R. Bierich	bis 1884.
„ „ C. Taube „ Consul Kamarin „ G. Meyenn	bis 1885.
„ R. Kerkovius „ Rathsherr C. Westberg „ Aeltester A. Sellmer	bis 1886.
„ E. Fränkel „ Consul E. Grimm „ Aeltester C. F. Schultz	bis 1887.

Suppleanten:

Herr G. v. Sengbusch.
„ E. Höflinger.
„ Aeltester H. Höpker.
„ „ M. Lübeck.
„ H. Laerum.

II.

Die Delegationen des Börsenvereins.

A. Permanente Delegationen.

1. Verwaltungsausschuss des Börsen-Comité.

Präses:	Herr Aeltermann C. Zander.
Vicepräses:	„ E. Grade.
Erster Börsenältester:	„ Rathsherr C. Westberg.
Zweiter „	„ R. Kerkovius.
Dritter „	„ Aeltester B. E. Schnakenburg.

Suppleanten:

Herr Aeltester C. F. Schultz.
„ Consul E. Grimm.

2. Die Verwaltung der General-Casse.

Herr E. Grade.
„ R. Kerkovius.
„ Aeltester B. E. Schnakenburg.

3. Die Verwaltung der Börsenvereins-Casse.

Herr E. Grade, 1 Schlüssel.
„ Rathsherr C. Westberg, 2 Schlüssel.
„ R. Kerkovius, 3 Schlüssel.

4. Die Verwaltung des Börsenhauses und Delegation zur Aufrechterhaltung der Börsenordnung.

Herr Rathsherr C. Westberg, 1 Schlüssel.
„ R. Kerkovius, 2 Schlüssel.
„ Aeltester B. E. Schnakenburg, 3 Schlüssel.

5. Die Verwaltung des Börsenspeichers.

Herr Rathsherr C. Westberg.
„ Aeltester C. Taube.
„ Ed. Fränkel.

6. Die Verwaltung des Unterstützungsfonds des Börsen-Vereins.
   Herr Aeltermann C. Zander, 1 Schlüssel.
   „ E. Grade, 2 Schlüssel.
   „ Rathsherr C. Westberg, 3 Schlüssel.

7. Die Delegation für die Hafenbauten, den Winterhafen, Mühlgrabenhafen, Baggerbetrieb und die Dampfer „Simson“ und „Hermes.“
   Herr Rathsherr C. Westberg.
   „ Aeltester B. E. Schnakenburg.
   „ „ R. Bierich.
   „ Consul N. Fenger.

8. Delegation für den Seemolenbau.
   Herr E. Grade.
   „ Aeltester B. E. Schnakenburg.
   „ Consul N. Fenger.
   „ G. v. Sengbusch.

9. Die Verwaltung des Riga-Bolderaaschen Telegraphen.
   Herr Aeltester H. Stieda.
   „ G. v. Sengbusch.

10. Die Verwaltung der Navigationsschule und Delegation zur Schifferprüfungscommission.
    Herr Consul E. Grimm.
    „ Aeltester R. Bierich.
    „ G. v. Sengbusch.

11. Die Verwaltung des Seehospitals.
    Herr Consul E. Grimm.
    „ Aeltester R. Bierich.
    „ G. v. Sengbusch.

12. Die Verwaltung der Ladekrähne.
    Herr Consul E. Grimm.
    „ Aeltester H. Stieda.
    „ „ C. F. Schultz.

13. Die Delegation für das Hanf-, Oel- und Tabaksgeschäft.
Herr Consul P. Kamarin.
„ Ed. Fränkel.
„ Aeltester R. Bierich.
„ „ H. Müller.

14. Die Delegation für das Flachs- und Saatgeschäft.
Herr Aeltester A. Sellmer.
„ Consul H. Thoms.
„ Aeltester C. Taube.
„ H. Laerum.

15. Säe-Leinsaat-Jury für Wrakstreitigkeiten.
Herr Aeltester A. Sellmer.
„ „ H. Nipp.
„ „ H. Müller.
„ „ C. Taube.
„ Consul N. Fenger.

16. Die Delegation für das Getreidegeschäft.
Herr E. Fränkel.
„ Aeltester C. Taube.
„ H. Laerum.

17. Getreide- und Saat-Jury.
Herr Alf. Armitstead, Präses.
„ Consul H. Thoms, Vicepräses.
„ Aeltester A. Sellmer.
„ „ H. Müller.
„ „ C. Taube.
„ H. Laerum.
„ Consul N. Fenger.
„ Aeltester H. Nipp.
„ Joseph Meyer.
„ W. P. Muraschew.
„ S. P. Klimow.
„ E. Pohndorff.

18. Die Delegation für das Holzgeschäft.
Herr E. Grade.
„ Stadthauptcollege L. Kerkovius.
„ R. Kerkovius.
„ Aeltester H. Höpker.

19. Die Delegation für das Heringsgeschäft.
Herr Consul N. Fenger.
„ F. Mohr.
„ Rathsherr Daudert.

20. Die Delegation für das Salzgeschäft.
Herr Aeltester H. Stieda.
„ „ H. Nipp.
„ C. Bettac.

21. Die Delegation für das Importgeschäft.
Herr Aeltester C. F. Schultz.
„ Consul E. Grimm.
„ Aeltester G. Thalheim.
„ Consul R. Caviezel.
„ E. Höflinger.
„ K. Hartmann.

22. Die Delegation für das Manufacturwaarengeschäft und die örtliche Fabrikindustrie.
Herr C. Luger.
„ Ad. Schneidemann.
„ Aeltester Robert Stauwe.

23. Die Delegation für die Börsen-Accidentien der Zollbeamten
Herr Aeltermann C. Zander.
„ R. Kerkovius.
„ Rathsherr C. Westberg.
„ Consul E. Grimm.
„ Aeltester C. Jansen.
„ „ C. F. Schultz.
„ E. Bruns.

24. Die Delegation für den verantwortlichen Zoll-Artell.
Herr Aeltester C. F. Schultz.
„ C. Seezen.
„ C. Hallgren.
„ E. Hartmann.
„ G. Hellmann.
„ A. Schnabel.
„ E. Höflinger.

25. Die Eisungscommission.
Herr G. v. Sengbusch bis 1883.
„ E. Pohndorff bis 1884.
„ O. Bredesen bis 1885.

Suppleanten:
Herr Rathsherr C. Westberg.
„ Patric Ruetz.

26. Die Section der Handelsstatistik und für die Börsen- und Handelszeitung.
Herr E. Grade.
„ Aeltester B. E. Schnakenburg.
„ Consul N. Fenger.
„ Aeltester M. Lübeck.

27. Die Delegation für die Usancen der Börse.
Herr E. Grade.
„ Consul E. Grimm.
„ „ N. Fenger.
„ Alfred Armitstead.
„ R. Kerkovius.

28. Die Delegation für Bank-, Wechsel- und Geldgeschäfte.
Herr Aeltester B. E. Schnakenburg.
„ A. v. Heimann.
„ Aeltester J. F. Miram.
„ C. Luger.
„ H. D. Minus.

B. Temporelle Delegationen.

29. Die Delegation für die Industrie-Ausstellungen.
Herr Ed. Fränkel.
„ Aeltester A. Sellmer.

30. Die Delegation zur Commission behufs Revision der Flusspolizei-Verordnungen.
Herr Rathsherr C. Westberg.
„ Consul N. Fenger.

31. Die Delegation für den Bau des Seemannshauses.
Herr E. Grade.
„ R. Kerkovius.
„ G. v. Sengbusch.

C. Deputationen der Kaufmannschaft zu Verwaltungen, die verschiedenen Ressorts angehören.

32. Deputirte zum Comptoir für die Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.
Herr Aeltester A. Mentzendorff.
„ „ H. Stieda.
„ „ H. Höpker.
„ H. Laerum.

33. Deputirte zum Verwaltungsrath der polytechnischen Schule.
Herr Generalconsul C. Deubner.
„ Consul N. Fenger.

34. Deputirte zur Inspection des Ballastloschwesens.
Herr E. Grade.
„ Aeltester H. Höpker.

35. Deputirte zur Verwaltung des Lootsenwesens, der Matrosen-Innung, Seemanns-Stiftung und Schifferkasse.
Herr Aeltester H. Nipp, 1 Schlüssel.
„ „ H. Stieda, 2 Schlüssel.
„ G. v. Sengbusch.

36. Deputirte zur Livl. Bezirks-Verwaltung der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.
Herr E. Grade.
„ Rathsherr C. Westberg.
„ Consul N. Fenger.

37. D. Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts.

Herr Aeltermann C. Zander, für den Börsen-Comité.
„ E. Bornhaupt, für die Börsenbank.
„ A. Armitstead.
„ Stadthauptcollege L. Kerkovius.
„ Rathsherr C. Westberg.

Substitute:

Herr Consul H. Thoms.
„ „ O. v. Sengbusch.
„ Aeltester W. Hartmann.

Revidenten:

Herr G. Hollander.
„ Consul N. Kriegsmann.

38. E. Directorium der Börsenbank.

Herr Aeltermann C. Zander „ Fr. Weyde	bis 1883.
„ Aeltester H. Nipp „ „ A. Jansen	bis 1884.
„ Ed. Bornhaupt „ Aeltester J. F. Miram „ H. Hoberg	bis 1885.

Substitute:

Herr Aeltester H. Stieda.
„ Ed. Fränkel.
„ Aeltester E. B. Schnakenburg.
„ General-Consul C. Deubner.
„ Aeltester H. Müller.
„ G. Hollander.
„ E. Pohndorff.

Revidenten:

Herr W. Basse.
„ L. Ovander.
„ F. Bonfeld.

Substitute:

Herr C. A. Beck.
„ C. E. Intelmann.

Jahresbericht über den Handel Rigas

im Jahre 1881*).

Wenngleich die Rigasche Handelsstatistik bereits seit Jahren dem Vorwurf ausgesetzt gewesen ist, trotz steigender Import- und Exportziffern, die Rigasche Handelsbewegung mit einem gewissen Pessimismus beobachtet zu haben, und wenn in Folge dessen namentlich auch in den gewiegtesten Kreisen unserer Kaufmannschaft jener Pessimismus als ein durchaus unbegründeter betrachtet wird, so ist doch die Thatsache nicht zu leugnen, dass zwischen den in den letzten Jahren so mannigfach wechselnden Voraussetzungen und Conjuncturen unseres Handels, sich innerhalb gerade der maassgebendsten Vertretung unseres Kaufmannsstandes, wie ein rother Faden, eine gewisse Unbefriedigung mit dem Gang unserer Handelsgeschäfte hindurchzieht. Wir meinen, es ist charakteristisch für die Entwickelungsphase, in welcher der Rigasche Hafen sich zur Zeit befindet, dass aus dem Gewirr der auf unsere Handelsbewegung mit und durch einander wirkenden zufälligen, zeitweiligen und constanten Ursachen, sowohl für den Theoretiker ernste Schatten, als auch für den Praktiker zeitweiliges Missbehagen sich ableiten, wobei vielleicht der Letztere über die stetig wechselnden Ursachen der Erscheinung, die denselben zu Grunde liegende Constanz übersieht. In Folge dessen und bevor Theorie und Praxis sich geeinigt haben, ist es ja schwierig mit absoluter Sicherheit die Quelle zu

*) Anmerkung. Die der nachstehenden Uebersicht zu Grunde gelegten Angaben sind bis zum Jahre 1880 (incl.) den betreffenden Publicationen der handelsstatistischen Section des Rigaschen Börsen-Comités und für das Jahr 1881 den in der „Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung“ über den monatlichen Export und Import veröffentlichten vorläufigen Berichten entnommen, während die Werthangaben pro 1881 aus den Werthlisten des Rigaschen Zollamts stammen. Demnach repräsentiren die Data pro 1881 noch nicht im Einzelnen controlirte Angaben. Uebrigens stimmen auch die in der Nr. 4 der „Rig. Börsen- und Handels-Zeitung“ dieses Jahres publicirten vorläufigen Export-Quantitäten pro 1881 in einzelnen Artikeln nicht mit den nachstehenden Angaben überein, weil dem handelsstatistischen Bureau erst nach der Publication jener Uebersicht zugegangene Nachträge zu den wöchentlichen Exportlisten jene in Nr. 4 der „Rig. Börsen- und Handels-Ztg.“ enthaltenen Ziffern, wenn auch nur in durchaus unmaassgeblichem Umfang, modificirt haben.

bezeichnen, welcher die jetzige doch wohl schon Jahre andauernde, Situation unseres Handels ihren Ursprung verdankt — dass diese Situation aber Befürchtungen in Beziehung auf die Zukunft unseres Hafens rechtfertigt, ist nicht zu leugnen.

Daher, und so lange die Theorie nicht mit ihrer Voraussetzung geschlagen ist, dürfen wir wohl auch immer und immer wieder auf unsere ungenügenden Communicationsmittel und zwar namentlich auf den Mangel von Schienenverbindungen Rigas mit Windau und Pskow, resp. Bologoje, als Hauptwurzeln für die derzeitige Signatur unseres Handels hinweisen und davor warnen: Erscheinungen, welche wenigstens möglichen Falls constanten Ursachen ihre Entstehung verdanken könnten, leichten Herzens als nur zeitweilige und vorübergehende aufzufassen.

Dem Werth nach betrug Rigas

	Import		Export	
1877:	30,542,931	Rbl.	70,187,059	Rbl.
1878:	33,170,142	„	54,246,990	„
1879:	35,869,634	„	62,809,916	„
1880:	37,991,142 1/4	„	55,468,907 3/4	„
1881:	37,209,207	„	55,012,043	„

und mithin der Gesammtumsatz

1877:	100,729,990	Rbl.
1878:	87,417,132	„
1879:	98,679,550	„
1880:	93,460,050 1/4	„
1881:	92,221,250	„

Darnach weist das Jahr 1881 allerdings einen nur unbedeutenden Rückgang unserer Import- und Exportziffern gegen das Jahr 1880 auf; aber das Jahr 1880 war ein entschiedenes Missjahr in unserem Hinterlande, während die Ernten von 1881 umfangreich waren und unsere Schifffahrt fast bis zum letzten Tage des Jahres geöffnet blieb — und dennoch ein Rückgang!

Das Jahr 1881 hätte eben unter anderen Umständen anders ausfallen, es hätte ein sehr gutes werden können und müssen — dennoch ist es aber zu keinem rentablen für die Betheiligten geworden! Das ist das kurze Facit pro 1881 und wenn wir darauf verzichten, näher auf dessen: warum? einzugehn, so geschieht es, weil eben die Theorie und Praxis sich noch nicht darüber geeint haben und weil manche trübe Erfahrung grade der letzten Jahre, z. B. auf die Mangelhaftigkeit unserer Verkehrsverhältnisse zurückzubeziehen, uns zu weit führen und Einzelheiten zu berühren zwingen würde, welche in unserem Jahresbericht keinen Platz finden dürfen.

Gehen wir nun zu den einzelnen Artikeln unseres Exports über, so tritt uns zunächst in Beziehung auf unseren Flachsexport die erfreuliche Erscheinung entgegen, dass derselbe in den beiden letzten Jahren einen Umfang repräsentirt, welcher wenigstens in dieser Beziehung an die „gute, alte Zeit“ erinnert.

Rigas Flachsexport zur See betrug nämlich:

1877:	2,079,865	Pud.
1878:	1,841,527	„
1879:	2,301,518	„
1880:	2,535,916	„
1881:	2,854,195	„

Und trotzdem glauben wir nicht, dass unsere Flachs-Exporteure mit besonderer Befriedigung auf das abgelaufene Jahr zurückblicken oder sich der Thatsache verschliessen, dass die Leinindustrie in einem steten Rückgang begriffen ist und durch den mächtigen Aufschwung der Industrie der Lein-Surrogate (wie Baumwolle, Jute u. s. w.) die Erstere auch fürderhin mehr und mehr bedrängt werden wird. Die vorzügliche Ernte von 1880 und die ihr quantitativ mindestens gleichstehende 1881er Ernte haben es zu Wege gebracht, dass unser Exportquantum sich wieder so respectabel gehoben hat; dass aber trotzdem in Folge des bereits oben angeführten Grundes eine Ueberproduction von Flachs zu constatiren ist, kann schon aus dem allgemeinen Preisniedergang des Jahres 1881 gefolgert werden, welcher mit Ausnahme einer vorübergehenden Aufbesserung im Herbst, mit unerbittlicher Ausdauer sich vollzogen hat.

Die Flachspreise pro 1881 gestalteten sich wie folgt:

	K	HD
	Rbl.	Rbl.
Im Januar	40—41	36—37
„ Februar	40	36
„ März	38—39	34—35
„ April	39—40	35—36
„ Mai	38—39	34—35
„ Juni	39—40	35—36
„ Juli	37—38	34—36
„ August }	sehr still ohne	
„ September }	verlautbare Preise.	
„ October	35—36	—
„ November . . .	36	35
„ December . . .	35	33—34

Rigas Hanfexport zur See umfasste

1877:	1,103,163	Pud.
1878:	1,170,845	„
1879:	1,466,503	„
1880:	1,527,230½	„
1881:	1,884,088	„

Nachdem unser Hanfexport Jahre lang eine geradezu auffallende Stabilität an den Tag gelegt hat, scheint seit dem Jahr 1879, wo in dem betr. Jahresbericht auf diesen Umschlag übrigens auch bereits hingewiesen worden, eine entschieden steigende Tendenz dieser Exportbranche für den Rigaer Hafen zum Durchbruch gekommen zu sein, welche im Jahre 1881 mit dem oben genannten Quantum ihren bisherigen Höhepunkt erreicht hat.

Für das abgelaufene Jahr unterstützten ausserdem mässige Dampferfrachten und gute Preise, sowie eine, wenn auch quantitativ mässige, so doch qualitativ treffliche Ernte den Export, welcher zum Theil auch von im Innern etablirten früheren Königsberger und Tilsiter Häusern über Riga dirigirt wurde.

In den Monaten Januar, Februar, März gestaltete sich das Hanfgeschäft noch stiller als für Flachs. — Die ausländische Frage fehlte fast vollständig und setzte dabei Preise an, welche von hiesigen Abgebern durchaus nicht acceptirt wurden. Anfang Februar wurde nach längerer Pause ein kleiner Posten englisch fein Rein Locowaare à 33¼ Rbl. pro Berkowez gemacht; sonst wurde im Allgemeinen von Inhabern für:

superior	fein	Rein	38 Rbl.
deutsch	„	„	36 „
englisch	„	„	35 „

dro Berkowez, bei der Schifffahrtseröffnung zu liefern, verlangt und dieser Preis festgehalten, trotzdem alle Kauflust fehlte; Mitte März kam endlich eine Partie Otborny à 37½ Rbl., englisch fein Rein à 34½ Rbl., polnisch Reinhanf à 32¾ Rbl. zum Abschluss und hätten sich wohl auch weitere Abgeber zu diesen Preisen gefunden, wenn Nehmer vorhanden gewesen wären. Die Preise waren daher so gut wie nominell. Zum Schluss des Monats März sollen zwei hiesige Firmen die Lieferung von 8500 Berkowez für die englische Marine übernommen haben, ob aber zu den vorstehenden Preisen, erscheint fraglich. Auch für Hanf schloss der Monat März leblos mit nur nominellen Preisen.

Im April eröffnete die Frühjahrssaison mit derselben Leblosigkeit, mit welcher der März geschlossen hatte, obgleich der Markt fest war; unter anderen Verkäufen gelangte eine Partie von 500 Berkowez auf Basis von 37½ Rbl. für sup. fein Rein zum Abschluss. Diese Festigkeit

hielt dann bei kleinen Umsätzen bis zur Mitte des Monats an, wo Posten und zwar deutsch fein Rein 34½ Rbl. und Ausschuss 33½ Rbl. bewilligt erhielten, während Rein 32½ Rbl., Pass- und Cleanhanf 31 Rbl. bedangen. Von da ab können wir dann bis zum 30. Juni eine durch ungünstige Nachrichten aus dem Innern wohl nicht unbeeinflusste, stetig steigende Festigkeit unseres Hanfmarkts constatiren, obgleich erst mit dem Anfang Mai das Geschäft einen lebhafteren Aufschwung gewann und bis dahin, mit Ausnahme von 700 Berk. sup. Marine-Reinhanf à 37 Rbl. gehandelt, nur bedeutungslose Umsätze bekannt wurden. Anfang Mai wurden dann mehrere Tausend Berkowez auf Basis von 38 Rbl. pro Otborny fein Wintergut und 37 Rbl. Sommergut gehandelt, Mitte Mai 37½ Rbl. für Otborny fein Rein Sommergut bewilligt und gelangten bei steigender Lebhaftigkeit nicht unbedeutende Partieen à 34 Rbl. für englisch fein Rein, und 35 Rbl. für deutsch fein Rein bei rel. höheren Preisen auch für Pass-Sorten, zum Abschluss. Gegen Ende des Monats Mai liess die Lebhaftigkeit unseres Hanfmarkts zwar nach, ohne jedoch die Festigkeit der Inhaber zu beeinflussen, welche vielmehr Preise steigerten und allerdings ohne Abnehmer zu finden, 36 Rbl. für deutsch fein Rein verlangten. Anfang Juni begannen dann auch Käufer Inhabern nachzugeben und wenigstens für kleinere Partieen den verlangten Preis zu zahlen, bis von Mitte Juni an, bei allerdings nicht gerade besonders grossen Umsätzen, dieser Preis maassgebend wurde.

Obgleich dann auch zum Beginn des Juli sich Käufer grösserer Partieen nicht an unserem Markte zeigten, verlangten Inhaber doch den bisherigen Preis von ca. 36 Rbl. pro Berkowez deutsch fein Rein, wozu Kleinigkeiten auch Nehmer fanden. Dieser Preis blieb für den Juli massgebend, jedoch fanden bei dem Auseinandergehen der Angebote und Gebote bei uns keine belangreicheren Umsätze statt, trotzdem im Innern hohe Preise bewilligt worden sein sollen.

Anfang August fanden Abschlüsse statt auf Basis für deutsch fein Rein von 35½ und 35¾ Rbl., ja, wie verlautete, auch zu 36 Rbl. und für englisch fein Rein von 34¾ Rbl. pro Berkowez, zu welchen Preisen Abgeber blieben; jedoch steigerten fast unmittelbar darauf Inhaber den Preis für deutsch fein Rein auf 36½ Rbl. pro Berkowez und nur unbedeutende Abschlüsse waren noch à 36 Rbl. zu ermöglichen. Pass-Sorten bedangen verhältnissmässig höhere Preise. Ende August notirten wir wieder, ohne dass im Verlauf des Monats grössere Umsätze stattgefunden hatten, 36 Rbl. pro Berkowez deutsch fein Rein, 35 Rbl. für Ausschuss und 34 und 34½ Rbl. pro Berkowez für Pass. Da aber über die Ernteaussichten aus dem Innern fortlaufend Klagen eintrafen und da, trotzdem für Posten sich keine Kauflust zeigte, doch von ver-

schiedenen Seiten Frage auftrat, mussten sich Anfang September Käufer doch endlich entschliessen, höhere Preise zu bewilligen und kamen zum Abschluss: Marine-Reinhanf Norwegisch-Sortiment à 41 Rbl. pro Berkowez, deutsch fein Rein à 36½ Rbl., Pass à 34½ Rbl., gewöhnlich fein Rein à 35 Rbl. und Pass zu 32½ Rbl. pro Berkowez. Die steigende Tendenz, die damit begonnen hatte, hielt den September hindurch an, obgleich belangreichere Umsätze, mit Ausnahme einer grösseren Partie Otborny, zu unveränderten Preisen gehandelt, nicht zu Stande kamen und erhöhten Inhaber ihre Forderungen auf 37 Rbl. pro Berkowez deutsch fein Rein, welcher Preis, bei allerdings unbedeutendem Geschäft, bis zum Schluss des Monats maassgebend blieb.

Der October eröffnete mit unveränderten Preisen und wurden 37 Rbl. pro Berkowez deutsch fein Reinhanf verlangt, ohne jedoch irgend belangreichere Umsätze zu veranlassen. Das Ausland zeigte keinen Bedarf und hiesige Käufer wie Verkäufer nahmen eine abwartende Stellung ein. Nachdem aber der Swenskische Markt, auf welchem ca. 40,000 Berkowez zu hohen Preisen und von diesen ca. 25,000 für hiesige Rechnung gehandelt worden, beendet war, befestigte sich die Stimmung unserer Verkäufer noch mehr und wurden 39 Rbl. pro Berkowez deutsch fein Reinhanf gefordert, ohne jedoch für grössere Posten bewilligt zu werden.

In gleicher Weise verliefen die Monate November und December bei fester, abwartender Haltung der Verkäufer, trotzdem Käufer sich am Markte wenig zeigten.

An Säeleinsaat wurden verschifft:

1877: 107,029 Tonnen.
1878: 152,303 „
1879: 181,998 „
1880: 211,446 „
1881: 114,801 „

Der Abfall unseres vorigjährigen Säeleinsaat-Exports ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen: zunächst auf die aus der trefflichen 1880er Ernte in den Consumtionsgebieten noch nachgebliebenen Vorräthe, und sodann auf die den Flachsbau im Auslande entschieden beschränkenden, niedrigen Flachspreise (siehe darüber den Artikel Flachs). Als beachtenswerth müssen wir daher auf die Thatsache hinweisen, dass in Berücksichtigung des Preisniederganges dieses Artikels sich im abgelaufenen Jahre das Bedürfniss geltend gemacht hat, an Stelle der kostspieligen Tonnenverpackung, die billigere lose und in Säcken bewerkstelligte Ladung zu setzen, deren Combination mit der in dieser Geschäftsbranche für den Augenblick jedenfalls noch nicht zu missenden

Wracke, in Folge dessen wohl baldmöglichst in's Auge zu fassen sein dürfte. Die Ernte war quantitativ sehr reich, qualitativ aber nicht so trefflich wie 1880.

Das Säeleinsaatgeschäft unseres Marktes lässt sich für die ersten drei Monate des Jahres mit wenigen Worten charakterisiren, die Devise war: geschäftslos und anhaltend vernachlässigt. Trotzdem dass die Preise im Verhältniss zum Vorjahr um diese Zeit circa 20 pCt. niedriger waren, fanden so gut wie keine Abschlüsse statt; Anfang Februar trafen kleine Aufträge vom Auslande ein, welche aber schon durch einzelne Waggonladungen leicht zu befriedigen waren. Abgeber waren bereit, zu ca. 10½ Rbl. pro Tonne extra puike Saat nach Qualität zu überlassen, die Säeleinsaat-Saison 1880/81 endete jedoch, ohne dass Abschlüsse zu notiren gewesen wären.

Die Saison 1881/82 begann erst Mitte August, indem Verkäufer mit Angeboten von 10, 10½ und 11 Rbl. pro Tonne Kron, Puik und Extra Puik hervortraten, ohne indess Nehmer zu finden, da von diesen ½ Rbl. weniger geboten wurde. Bei ruhigem Markt fanden dann gegen Mitte August einige Verkäufe à 10¾ Rbl. pro Tonne extra puike Saat statt, während Gebote von 10½ Rbl. zu keinen Abschlüssen führten. Bei ruhiger Haltung des Auslandes blieb unser Markt auch Ende August und den September hindurch bei sinkenden Preisen still, obgleich Anfang und Mitte September einige Partieen von je ein paar Tausend Tonnen à 10⅝ Rbl. und à 10½ Rbl. pro Tonne extra puike Saat und à 10 Rbl. pro Tonne puike Saat pro October gehandelt wurden. Gegen Ende September sollen 10⅜ Rbl. pro Tonne extra puike Saat genommen worden sein und schliesslich wurden einige Tausend Tonnen derselben Qualität à 10 Rbl. pro Tonne gemacht, wozu Abgeber blieben.

Mit dem Beginn October schienen Abgeber zu weiteren Concessionen bereit, jedoch fanden belangreichere Abschlüsse nicht statt, weil Käufer fehlten; kleinere Umsätze kamen im October für extra puike Saat à 9 Rbl. 50 Kop. und Anfang November à 9 Rbl. 25 Kop. pro Tonne vor, im Allgemeinen aber blieb dieser Artikel vernachlässigt, selbst als Inhaber gegen Ende November extra puike Saat à 9⅛ Rbl. abzugeben bereit waren.

Es scheint als wenn die Wirren in Irland den dortigen Bedarf in dieser Saison sehr beschränkt haben, wenigstens war die sonst dorther so massgebende Frage in diesem Jahre überaus gering. Der December verlief gleichfalls sehr ruhig: nur kleine Partieen in extra puiker Waare gingen um.

Schlagleinsaat wurde exportirt:

1877: 331,066 Tschetwert.
1878: 127,582 „
1879: 192,097 „
1880: 205,521 „
1881: 291,467 „

Bis zu einem gewissen Grade konnte die Zunahme unseres Schlagleinsaat-Exports im vorigen Jahre allein schon in Folge der Verminderung unserer Säeleinsaat-Verschiffung erwartet werden, da ja diese beiden Artikel bekanntlich in Wechselwirkung zu einander stehen und sehr wohl zu Säesaat geeignete Waare, bei Mangel an Nachfrage, als Schlagsaat verwerthet wird. Hierzu kam nun noch im vorigen Jahre (1881) eine quantitativ sehr reiche Ernte, welche qualitativ nicht in demselben Maasse befriedigend war und welche daher grade unserem Schlagleinsaat-Export jenen kräftigen Impuls verleihen musste.

In den Monaten Januar, Februar, März war die Stimmung der Verkäufer, trotzdem die ausländische Frage eine mehr als gemässigte war und auch hiesige Mühlen nur mit kleinen Anforderungen auf den Markt traten, eine, namentlich in Beziehung auf Frühjahrs-Lieferungen, so feste, dass, mit Ausnahme kleiner Umsätze von Locowaare, überhaupt keine Geschäfte zu Stande kommen konnten. Was in Locowaare in kleinen Partieen gemacht wurde, ward mit 164—165 Kop. pro Pud bezahlt, von Ende März ab aber wurden Gebote von 163—165 Kop. pro Pud Drujaner nicht mehr seitens der Inhaber acceptirt, während andererseits die Forderung von 175 Kop. pro Pud auf Frühjahrslieferung ziemlich die ganze Zeit über aufrecht erhalten wurde, ohne Berücksichtigung zu finden; ja Ende März fanden sogar Angebote von 170 bis 172 Kop. pro Pud 7 maass. Drujaner Saat auf Frühjahrslieferung keine Käufer, welche, wenn auch nur vereinzelt, dafür höchstens 167—168 Kop. pro Pud zu bewilligen bereit waren, weil schon diese Preise kaum ein Rendiment zu Abschlüssen nach dem Auslande gaben. Der März schloss daher still, aber fest.

In den Monaten April, Mai und Juni unterlag die feste Haltung der Inhaber keiner Veränderung und wenngleich die Stille und Flauheit des Marktes die Abgeber allmälig zum Nachgeben zwang, so spannten dieselben doch immer wieder auch nur bei der geringsten Belebung des Geschäfts die Preise höher an. Die Anfang April geforderten Preise von 170—172 Kop. pro Pud 7 maass. (87½ pCt.) ermöglichten keine Abschlüsse und zwar um so weniger, als gegen Mitte April der Markt verflaute und höchstens für kleinere Partieen gewöhnlicher 7 maass. Saat (87½ pCt.) 168 Kop. und für höhere Qualität 170 Kop. pro Pud

bezahlt wurden, wozu eher Abgeber als Nehmer blieben. Gegen Ende April standen dann Forderungen von 168—170 Kop., Geboten von nur 165—166 Kop. pro Pud gegenüber und wurden erst Anfang Mai wieder von hiesigen Mühlen einige Verkäufe à 165½ Kop. zum Abschluss gebracht, während dieser Preis für den Export kein Rendiment gab. Gegen Mitte Mai schienen die Inhaber entgegenkommender zu werden und wären Angebote von 165 Kop. wohl acceptirt worden; bei dem Mangel jedes ausländischen Impulses aber konnte auch dieser Preis nicht bewilligt werden, für ganz besonders gute Qualität sollen allerdings auch 166 Kop. pro Pud (7 maass. 87½ pCt.) vergeblich geboten sein; im Allgemeinen wollten Käufer jedenfalls nicht über 163 Kop. hinaus gehen, während Kleinigkeiten auch zu 163—165 Kop. Nehmer fanden. Ganz zum Schluss des Mai und zum Beginn des Juni belebte sich etwas das Geschäft und hiesige Mühlen kauften à 165 Kop. pro Pud, während Exporteure sich vom Markte fern hielten. Als aber dann auch der Export sich zu regen begann, wurden Inhaber sofort reservirter und verlangten wieder 167 Kop., was zu keinen Abschlüssen führte. So wurde der Markt dann wieder stiller und schloss Ende Juni mit einer Forderung der Inhaber von 166—168 Kop. nach Qualität, während auch 164—166 Kop. nur für kleine Quantitäten erhältlich gewesen wären.

Der Juli eröffnete sehr ruhig und nur vereinzelt trat Kauflust auf; eine kleine Partie 87½ pCt. Saat wurde à 165 Kop. gemacht, Inhaber hielten trotz der durchaus reservirten Haltung des Auslandes auf 165—166 Kop. pro Pud; da aber von Käufern nur 162 Kop. pro Pud bewilligt wurden, kamen Abschlüsse nicht zu Stande. Mitte Juli zeigten sich dagegen Abgeber schon nachgiebiger und hätten Gebote von 164 Kop., ja wohl auch von 163 Kop. pro Pud zu Abschlüssen geführt, während Käufer nicht über 162 Kop. gehen wollten, zu welchem Preise denn auch gegen Ende Juli eine Partie 87½ pCt. Saat gemacht wurde. Die Herbstforderungen waren gleicher Weise zu hoch, um bei den aus dem Auslande eintreffenden Geboten Berücksichtigung finden zu können. Der Anfang August war gefragter: eine nicht ganz unbedeutende Partie 97 pCt. Saat wurde zu 174 Kop. pro Pud gehandelt, während gleichzeitig für 87½ pCt. Saat wieder vorübergehend 166 Kop. und dann 163—165 Kop. pro Pud verlangt wurden. Mitte August erhielt eine Partie Borissoglebsker-Saat per Herbst 168 Kop. pro Pud bewilligt und wäre 87½ pCt. Drujaner-Saat, im Herbst zu liefern, à 163—165 Kop. pro Pud erhältlich gewesen, ohne jedoch Nehmer zu finden; alte hier lagernde Waare wurde vergeblich à 167 Kop. pro Pud angeboten. — Ende August und Anfang September brachten keine Veränderung; das Ausland, hinlänglich mit indischer und amerikanischer Saat versorgt,

machte keine Gebote und die hiesigen Verkäufer wollten von den letztgenannten Preisen nichts nachlassen. Erst gegen Mitte September entschlossen sich Letztere, der andauernden Unlust des Marktes Rechnung zu tragen und um Abschlüsse zu ermöglichen ihre Haltung zu ändern; da wurden denn bei sinkenden Preisen gemacht: zuerst einzelne Partieen 87½ pCt. zu 160 bis 161 Kop.; dann 7 M. (87½ pCt.) Drujaner Saat diesjähriger Ernte à 157 Kop. und per ultimo à 155 Kop. pro Pud; als in Folge dieser weichenden Preise die Frage lebhafter wurde, fanden recht belangreiche Umsätze à 154, 153 und endlich 152 Kop. pro Pud für 87½ pCt. Drujaner Saat statt. Dazwischen kam dann auch ein Abschluss per October höherer Qualität à 163 Kop. pro Pud für eine hiesige Mühle vor, dann trat eine vorübergehend festere Stimmung ein; für den Schluss des Monats blieb aber bei verflauendem Markte für die Käufer der Preis von 152—153 Kop. pro Pud maassgebend.

Nach den letzten Abschlüssen im September trat eine Pause ein; die Käufer waren nicht zur Annahme von bisherigen Preisen zu bewegen, bis Inhaber sich Anfang October nachgiebiger zeigten und Gebote von 151, 150 und 149 Kop. pr. Pud für 87½ pCt. Drujaner Saat annahmen, wozu nicht unbedeutende Umsätze stattfanden. Als dann fast gleichzeitige grössere Zufuhren eintrafen, wichen die Preise noch weiter und wurde bei lebhaften Umsätzen à 149, 148 und 147 Kop. pro Pud 87½ pCt. Drujaner Saat gehandelt, wonach dieser Artikel gegen Ende des Monats stiller wurde und ganz zum Schluss bei flauer Stimmung Abschlüsse nur zu 145, 144 und 143 Kop. pro Pud zu Stande kamen. Der Anfang November wies noch weitere Preisniedergänge auf 142 und 141 Kop. und für kleine Partieen noch niedriger, auf, wodurch wieder einiger Umsatz veranlasst, hierdurch aber auch der Markt befestigt wurde, so dass sich bis zu Mitte des November eine Preiserhöhung auf 142, 143, 144 und 145 Kop. pro Pud vollzog. Jedoch schien das Ausland vorläufig gedeckt zu sein, da von den maassgebenden Märkten anhaltend flaue Berichte eintrafen; die festere Haltung der Verkäufer war daher vorherrschend auf die von Einzelnen für Deckungsverkäufe bewilligten hohen Preise zurückzuführen, in welcher festen Haltung sie freilich auch durch das Ausbleiben neuer Zufuhren unterstüzt wurden. Trotz der geringen Nachfrage und ruhigen Stimmung des Auslandes blieben Verkäufer von der Mitte des November ab fest und verlangten 144—146 Kop., bis Anfang December die Preise wieder auf 144 und 143 Kop. herabgingen und Kleinigkeiten sogar zu 140 Kop. zum Abschluss gelangten. Der Markt verflaute immer mehr und mehr und erzielten schliesslich Drujaner nur 138 Kop. pro Pud und Waggonladungen 136—137 Kop., nachdem allerdings ausnahmsweise zur Com-

pletirung auch 139 Kop. pro Pud für 87½ pCt. Saat bewilligt worden waren.

An Hanfsaat wurden verschifft:

1877: 71,458 Tschetwert.
1878: 112,747 „
1879: 103,687 „
1880: 105,479 „
1881: 68,210 „

Die ungenügende Ernte des Jahres 1881 veranlasste die Verkäufer so hohe Preise anzulegen, dass die Nachfrage überaus rückhaltend war und von einem wirklich grossen Export gar keine Rede sein konnte.

Trotzdem aber, dass die Frage schon in den drei ersten Monaten des Jahres eine durchaus nicht dringende auf unserem Markt war, bestanden Inhaber doch so fest auf ihren Preisen, dass nur überaus mässige Abschlüsse zu Stande kamen und Frühjahrsangebote ganz ohne Berücksichtigung blieben. Kleine Partieen gedörrter wurden im Januar à 117 Kop. pro Pud gehandelt und Ende Februar war gedörrte Waare, sofort zu liefern, waggonweise zu 119 Kop. pro Pud käuflich. Pro Frühjahrslieferung hielten Verkäufer im Januar auf 125—128 Kop. pro Pud, gingen im Februar auf 123—125 Kop. zurück, fanden aber keine Käufer, da von diesen nur ausnahmsweise 121 Kop. pro Pud geboten wurde. Als dann Mitte März nur vorübergehend von Käufern 123 Kop. pro Pud auf Frühjahrslieferung bewilligt wurden, nahmen Verkäufer wieder eine reservirtere Haltung an und bestanden auf 125 Kop., so dass es zu keinen Abschlüssen kommen konnte. Zum Schluss des Monats wurden dann auch nicht mehr 123 Kop. bewilligt — trotzdem aber bestanden Verkäufer auf 125 Kop. pro Pud und blieb die Stimmung fest.

Die Monate April, Mai, Juni waren überaus still — trotzdem aber war die Festigkeit der Inhaber, durch kleine Vorräthe dazu inducirt, fast unerschütterlich: mit unberücksichtigten Forderungen von 125 Kop. pro Pud gedörrter eröffneten sie den April und mit gleich unberücksichtigter Frage von 125—126 Kop. schlossen sie den Juni, setzten mithin Preise an, welche bei der Flauheit des ausländischen Markts nicht zu Abschlüssen führen konnten.

Ende April gingen einige Partieen in gedörrter Saat à 123 Kop. pr. Pud, Anfang Mai à 122½ Kop. und 123 Kop., gegen Mitte Mai à 124 Kop. und Anfang Juni à 122½ bis 123 Kop. pro Pud um, bedeutend aber waren die Abschlüsse nicht; wenn aber in der übrigen Zeit Verkäufer bis auf 123 Kop. nachliessen, trat die Frage ihnen mit nur 121 Kop. entgegen und hob sich diese, wenn auch nur widerstrebend

auf 122 und 123 Kop., so bestanden Inhaber auf 124 und 125 Kop. pro Pud. So schloss der Juni bei kleinen Vorräthen fest aber geschäftslos mit dem nominellen Preise von 125 bis 126 Kop. pro Pud für gedörrte Saat.

In gleicher Weise verliefen die Monate Juli, August, September, da die Platzvorräthe sich hier als fast geräumt erwiesen und vom Auslande die Frage fehlte, sehr still. Bei den durch Nachrichten aus dem Inneren veranlassten Befürchtungen in Betreff der bevorstehenden Ernteresultate, wollten Verkäufer auf Herbstlieferung keine Preise ansetzen, traten aber schliesslich Ende September mit Forderungen hervor, welche keine Annahme fanden.

Mitte Juli hätten Gebote von 123—124 Kop. pro Pud gedörrter Saat wohl Berücksichtigung gefunden, von da ab fehlte aber so gut wie jedes Angebot und als schliesslich für die frische Waare 128 Kop. pro Pud gedörrter und 124 Kop. pro Pud ungedörrter angesetzt wurden, fanden sich zu diesen Preisen keine Nehmer.

Auch der October begann ohne Umsatz; verlangt wurden für gedörrte Waare 126 Kop., für ungedörrte 118 Kop. pro Pud — Preise, welche auch nicht annähernd den Geboten des Auslandes sich näherten. Ja für ungedörrte Saat, welche in kleinen Partieen à 113—114 Kop. erhältlich gewesen wäre, zeigte sich nicht die mindeste Kauflust. Kleinere Partieen gedörrter Waare erhielten gegen Mitte und Ende des Monats 126 und 123—124 Kop. pro Pud bewilligt, ein grösserer Umsatz war aber auch schon deshalb nicht möglich, weil Zufuhren, theils in Folge der zwar qualitativ guten, aber quantitativ geringen Ernte, theils in Folge der niedrigen Preisgebote am Markt nicht eintrafen. Unter solchen Umständen verliefen die Monate November und December für Hanfsaat fast geschäftslos, wobei allerdings im November Kleinigkeiten noch à 125 und 126 Kop. pro Pud gedörrter Saat gehandelt wurden, während der December überhaupt keine bekannt gewordenen Abschlüsse aufwies und jedes Angebot so gut wie aufgehört hatte. Die hiesigen Vorräthe schienen völlig geräumt.

Getreide wurde exportirt:

	Roggen.	Gerste.	Hafer.
	Tschwt.	Tschwt.	Tschwt.
1877:	1,197,759	548,349	2,273,738
1878:	1,036,740	324,908	2,009,686
1879:	1,433,160	342,618	1,796,808
1880:	363,631	167,555	825,890
1881:	260,451	222,258	1,118,779

	Weizen.	Buchweizen-grütze.
	Tschwt.	Tschwt.
1877:	282,268	81,892
1878:	21,989	125,027
1879:	2,759 1/2	9,493 1/3
1880:	5,245	13,362
1881:	7,266	7,101

Auf den ersten Blick könnte leicht das Resultat unseres vorigjährigen Getreide-Exports überraschen: trotz so reicher Ernte unseres Hinterlandes ein rel. so geringer Export. Bei genauerer Erwägung dagegen erscheint diese Thatsache sehr erklärlich, da abgesehen von den vielleicht auch etwas übertriebenen Erwartungen, welche in Beziehung auf die russische 1881er Getreide-Ernte gehegt wurden, derselben auch im Auslande nicht schlechte Ernten gegenüberstanden, und da vor Allem das Missjahr 1880 namentlich für Roggen alle Vorräthe derart geräumt hatte, dass zur Ergänzung derselben und zur Befriedigung des localen Consumtionsbedarfs zu viel beansprucht wurde, um für den Export bedeutende Quantitäten übrig zu lassen. Unter solchen Umständen mussten die Roggenpreise sich in Grenzen bewegen, welche für den Export nicht lohnend waren. Gerste dagegen, welche in Folge der Witterungsverhältnisse erst spät im Herbst abgeerntet wurde, kommt bei uns in den letzten Jahren überhaupt stets weniger und weniger zum Export, weil die in bedeutender Zunahme begriffenen Brauereien im Lande, in Riga und in St. Petersburg von Jahr zu Jahr grössere Quantitäten dieses namentlich aus den kur- und livländischen Ernten gesuchten Artikels absorbiren. Hafer endlich, welchem bei einer sehr reichen 1881er Ernte Russlands vielleicht am Wenigsten entsprechende Ernten des Auslandes gegenüber standen, litt im Frühjahr noch an dem Missjahr 1880 und konnte im Herbst bei starkem Preisniedergang, aus allen russischen Häfen in beliebigem Umfang bezogen werden, so dass speciell unser Export nicht auf seine bisherige Höhe sich heben konnte.

Roggen. Bei den geringen Vorräthen, über welche unser Markt bei dem Eintritt des neuen Jahres disponirte, und bei der geringen Zufuhr dieses Artikels, welche sich ausserdem noch so gut wie ausschliesslich auf leichte Waare beschränkte, konnte von irgend lebhaften Umsätzen wohl kaum die Rede sein; der Markt war still aber fest, zumal höhere Waare selbst für den Consum nur schwer erhältlich war und deren Vorrath auch in unserem Hinterlande erschöpft schien. Im Januar fanden kleine Umsätze statt à 17 bis 22 Kop. über das Pfund

für ca. 110pfd. Roggen und für 108—110pfd. ungedörrte Waare à 125—129 Kop., während für gedörrten 112—115pfd. 134—140 Kop. gezahlt wurden und 115pfd. gedörrte Waare Anfang Februar sogar bis 143 Kop. pro Pud bedang. Diese Preise blieben denn auch den Februar und März hindurch maassgebend und wurden zu denselben die wenigen Zufuhren leichter Waare gehandelt, jedoch mit entschieden steigender Abneigung gegen diese Qualitäten. Für guten russischen 120pfd. Roggen wurden Ende März 150 Kop. pro Pud verlangt — wohl in Folge der gleichzeitigen höheren Berliner Notirungen.

In den Monaten April, Mai, Juni konnte bei den geringen Vorräthen und geringen, zu Zeiten völlig stockenden, Zufuhren, sowie bei der andauernden, nur einmal Anfang April vorübergehend unterbrochenen Flauheit des Berliner Roggenmarkts, von einer grösseren Regsamkeit unseres Roggengeschäfts ebensowenig die Rede sein, aber die Inhaber blieben fest, trotzdem ausländische Anregung zu Käufen so gut wie vollständig fehlte. Nach längerer Pause kam gegen Mitte April kurl. gedörrte 116—117pfd. Waare à 151 resp. 152 Kop. pro Pud zum Abschluss und wäre dieser Preis wohl auch noch weiter gezahlt worden, wenn nicht Abgeber gefehlt hätten, was in Beziehung auf hartgedörrte höhere Waare überhaupt in diesen 3 Monaten bemerkbar war. Ungedörrte ca. 115pfd. Waare wäre Ende Mai à 142—145 Kop., gedörrte à 145—148 erhältlich gewesen, jedoch fehlten Käufer. Anfang Mai belebte sich ganz vorübergehend der Markt unbedeutend und wurde 115pfd. Waare ungedörrt mit 142 Kop. pro Pud bezahlt, während gegen Mitte Mai die gleiche Waare sogar für 139 Kop. pro Pud gemacht wurde, wenngleich weitere Abgeber zu diesem Preise fehlten. Im Allgemeinen stellten sich dann die übrigens nur unbedeutenden Abschlüsse Ende Mai und Juni für 115pfd. gedörrte Waare auf 140 Kop. und 141 Kop. pro Pud; es soll aber auch ein Abschluss für 115pfd. à 138 Kop. pro Pud stattgefunden haben. Der Juni schloss still mit etwas weniger reservirter Haltung der Inhaber, weil die andauernde Flauheit des Berliner Markts, trotz der geringen Vorräthe, dieselben zum Abgeben geneigter machte.

Von Mitte Juli an befestigte eine stetig wachsende, dazwischen kaum zu deckende Frage für den Consum von Neuem die Preise und führte zu Abschlüssen, welche für den Export kein Rendiment geben konnten. Trafen doch sogar aus den benachbarten Städten für deren Consum Aufträge ein, weil die Rigaschen Roggenpreise nicht höher, ja theilweise sogar niedriger waren, als in den Gegenden der Bezugsquellen Rigas verlangt wurden. Dass unter solchen Verhältnissen, welche bis zum Beginn des September bei uns andauerten, keine

grösseren Transactionen in's Ausland möglich waren, ist selbstverständlich. Zum Schluss des Juli und Anfang August wurde frischer 115pfd. Roggen mit 115 Kop. bezahlt, aber per September 112—113 Kop. pro Pud für denselben verlangt, ohne Nehmer zu finden. Mitte August wurden für 115pfd. Waare bereits 121—123 Kop. pro Pud per August, 119—121 Kop. pro Pud per September und 117—119 Kop. pro Pud per October verlangt und theilweise bedungen, trotzdem der Markt geschäftslos war. Ende August wurden per Anfang October Verkäufe für 116pfd. Waare à 122 Kop. pro Pud geschlossen und ca. 20,000 Pud 116pfd. neue Locowaare für den Export mit 123½ Kop. pro Pud gehandelt; per October wäre 115pfd. Waare à 121 Kop. pro Pud erhältlich gewesen. Mit dem Anfang September befestigte sich der Markt noch mehr und erzielte Locowaare bis zu 10 Kop. über das Pud, während per Mitte September mit 123½—124½ Kop. pro Pud anzukommen gewesen wäre. Gleichzeitig traten namentlich Schweden und Norwegen mit einer Frage bei uns auf und veranlassten Inhaber, trotzdem Deutschland Gebote stellte, welche auch nicht annähernd den hiesigen Preisen Rechnung trugen, zu reservirterer Haltung und erhielt, nachdem auch die Berliner Notirungen sich zu heben begannen, 115pfd. Roggen bis 128 Kop. pro Pud bewilligt, ein Preis, den auch eine Partie October-Lieferung bedang. Mitte September wurden für 117/118pfd. Waare 131½ Kop., für 115pfd. 127—128 Kop. pro Pud bewilligt, ein Preis, der auch für spätere Termine erhältlich gewesen wäre. Gegen Schluss des Monats beruhigte sich aber der Markt wieder, die Preise sanken, und fand loco 115pfd. Waare Nehmer nur noch à 125, 124 und 123 Kop. pro Pud, während zuletzt 123 Kop. pro Pud verlangt und nur noch 121 Kop. geboten wurden.

Der October eröffnete vernachlässigt mit 120 Kop. pro Pud für 115pfd. Waare, stieg aber in Folge der festeren Tendenz in Berlin unmittelbar darnach auf 6 und 8 Kop. über das Pfund, jedoch ohne dass grössere Umsätze zu diesen Preisen stattgefunden hätten. Erst Mitte October wurde ein recht bedeutender Posten à 6 Kop. über das Pfund aus dem Markt genommen, wonach dann wieder Preise für kleine Partieen auf 2—5 Kop. über das Pfund herabsanken, während Posten bei den geringen Vorräthen und abnehmenden Zufuhren hierzu nicht erhältlich waren. Anfang November wurden bei festerer Stimmung der Verkäufer 6 Kop. über das Pfund verlangt, ohne bewilligt zu werden, Mittte November dagegen Einiges sowohl in Locowaare wie auch auf Lieferung (in ca. 14 Tagen) à 5 Kop. über das Pfund gemacht. Ende November verlief ruhig, theils weil die hiesigen Preise (von 4—5 Kop. über das Pfund) im Auslande nicht zu bedingen waren und daher für

den Export sich keine Käufer fanden, theils aber auch, weil es an Abgebern, namentlich grösserer Partieen, mangelte. Auch Anfang December blieben die genannten Preise nur nominell; belangreichere Posten wurden nicht ausgeboten, nur einzelne Waggonladungen waren à 108 Kop. pro Pud 115pfd. Waare erhältlich. Nachdem darauf noch gegen Mitte December Kleinigkeiten à ca. 106 Kop. pro Pud 115pfd. Waare gehandelt worden waren, fanden sich hierzu keine Abgeber mehr, die Preise zogen an und schloss der December umsatzlos, wenngleich sehr fest, nur für den Consum gehandelt, wobei eine Partie 118pfd. Waare 118 Kop. pro Pud bedang. Die keineswegs bedeutenden Lager befanden sich in festen Händen und waren zu höheren Preisen eingekauft, so dass Inhaber, da bereits die bisher verlangten Preise kein Rendiment für den Export gaben, ihre Forderungen garnicht verlautbarten und lieber vom Markte fernblieben; die Zufuhren aber waren auf ein Minimum herabgegangen.

Gerste wurde in den drei ersten Monaten d. J. auf unserem Markt nur für den Consum gehandelt, da die geforderten Preise für den Export nicht Rechnung geben konnten; in Folge dessen waren denn auch grössere Umsätze nicht zu notiren. Der Januar eröffnete mit 116—118 Kop. pro Pud hartgedörrter 6zeil. 102/103pfd. kurischer Brauergerste und blieb diese Qualität so sehr gefragt, dass zum Schluss des Monats dieselbe für hohe Preise kaum erhältlich war. Im Februar wurden für 6zeil. gedörrte 100—103pfd. Locowaare 121—123 Kop. pro Pud bewilligt, während gemischte 2zeil. nur schwer Absatz fand. Im März endlich wurden für 2zeil. 106pfd. Waare 106 Kop. pro Pud verlangt und nur 102 Kop. geboten. Frühjahrsabschlüsse fanden nicht statt, weil die Forderungen und Gebote zu weit auseinander gingen.

Auch in den Monaten April, Mai, Juni verlief unser Gerstegeschäft bei den geringen Vorräthen in hoher Qualität und den in Folge dessen für dieselben hoch angesetzten Preisen, ohne belangreichere Umsätze, zumal nach niederer Qualität nur geringe Frage war. Hohe Qualität war durchgängig, wenn auch nur für den Consum, gefragt, aber entweder garnicht oder doch nur zu hohen Preisen erhältlich; niedere Qualität fand wenig Beachtung, auch als die Preise nachgaben. Anfang April wurden nur ganz kleine Partieen 2zeil. 106pfd. Warre à 104 Kop. pro Pud gemacht und sodann gegen Mitte des Monats für einen Posten von ca. 50,000 Pud gedörrte 6zeil. 103—104pfd. 121 resp. 122 Kop. bewilligt, während gleichzeitig für 2zeil. 106pfd. Waare 105 Kop. verlangt wurden — Preise die sich im Allgemeinen bei ruhigem, aber festem Markt und geringen Umsätzen im Mai hielten, im Juni aber verflauten.

Im Juli und August fand, bei den ganz unbedeutenden Vorräthen und verlangten Preisen für den Export kein Umsatz statt; von Consumenten dagegen lebhaft gefragt, wurde die Waare von diesen voll bezahlt. Erst im September fanden bei ruhigem Markt die ersten Notirungen statt und zwar bedang eine Partie 2-zeilige 107pfd. Waare 103 Kop. pro Pud, während für 6zeilige 103pfd. Waare 106—107 Kop. pro Pud verlangt wurden und gegen Mitte September: 2zeilige 107 bis 108pfd. Waare 103—104 Kop. und hartgedörrte 6zeilige 104/105pfd. 110—111 Kop. für Kleinigkeiten erzielte. Zum Schluss des Monats wurde 2zeil. 109pfd. Waare à 103 Kop. und eine Partie 2zeil. 107pfd. ungedörrte Gerste à 100 Kop. pro Pud gemacht. Irgend bedeutendere Abschlüsse fanden aber nicht statt.

Auch die Monate October, November und December verliefen für Gerste überaus still, bei stetig sinkenden Preisen. Der October begann mit 108 Kop. für hartgedörrte 6zeilige 104—105pfd. Waare und mit 100 Kop. für ungedörrte 2zeilige 107—108pfd., um in allmälichem Abfall im Laufe der genannten Monate für die erstgenannte Qualität auf 96 Kop. und die letztgenannte auf 90 Kop. pro Pud herabzugehen. Etwas lebhafter wurde unser Markt in diesem Artikel nur um Mitte November, wonach Inhaber, trotz abnehmender Nachfrage, eine Zeit lang, die zu dieser Zeit angesetzten Preise von 99 Kop. pro Pud hartgedörrter und 93 Kop. pro Pud ungedörrter Waare behaupteten; gegen Ende des Monats aber konnten sie die rückläufige Preisbewegung nicht weiter aufhalten und fanden die letzten bekannt gewordenen Abschlüsse für den Export Anfang December mit 96 Kop. pro Pud gedörrter und 90 Kop. pro Pud ungedörrter Gerste statt. Im Laufe des December wurde dieser Artikel nur noch für den Consum gehandelt und hatte alles Interesse für den Export verloren.

Auch unser Hafergeschäft bewegte sich in den ersten drei Monaten dieses Jahres in engen Grenzen. Anfang Januar zu ca. 91 Kop. pro Pud für den Consum gehandelt, avancirten die Preise bis zu Anfang Februar bei kleinen Umsätzen und geringer Zufuhr auf 92—94 Kop. pro Pud nach Qualität, um dann im Laufe des Februar auf 89—91 Kop. und bis auf 88 Kop. wieder herabzugehen; nur ausnahmsweise errang eine Partie sehr hoher Waare 95 Kop. pro Pud. Im März wurde dann, nachdem die Zufuhren allmälich grösseren Umfang angenommen hatten, ziemlich gleichmässig auf der Basis von 88—92 Kop. pro Pud nach Qualität gehandelt bis gegen Ende dieses Monats Livnier köherer Qualität loco 94½ Kop. und 95 Kop. von Käufern bewilligt erhielt. Die ausländische Frage war überaus schwach, so dass die per Frühjahrs-Lieferungen geforderten Preise von 95—98 Kop. pro Pud bis Anfang

März völlig unberücksichtigt blieben und erst zu letztbezeichnetem Termine 50 bereits eingetroffene Waggons hoher Waare laut Probe auf Frühjahrslieferung à 96 Kop. gehandelt wurden, während fast gleichzeitig auch Livnier höherer Qualität pro Frühjahr 94—98 Kop. nach Qualität bedang. Der März schloss wieder in Folge von aus englischen Märkten einlaufenden Nachrichten mit reservirterer Haltung der Käufer.

Diese zum Schluss des März wieder mehr hervortretende reservirte Haltung der Käufer eröffnete auch den April, wo nur Kleinigkeiten, bei Eröffnung der Navigation zu liefern, à 96—99 Kop. pro Pud gemacht wurden, wonach dann bei etwas lebhafterer Stimmung Umsätze zu 98—103 Kop. pro Pud, letzter Preis nur für besonders hohe Qualität bewilligt, stattfanden. Offenbar war aber damit auch die Frage gedeckt und Anerbietungen auf derselben Basis fanden nicht mehr Beachtung, bis um die Mitte April der Markt etwas an Lebhaftigkeit gewann und 300 Wagenladungen à 97½ bis 104 Kop. pro Pud nach Qualität gehandelt wurden. Dann wechselten wieder Flauheit und Stille in diesem Artikel bis Mitte Juni sich ab; Kleinigkeiten fanden Ende April à 98—105 Kop. Nehmer, in Strusenhafer gewöhnlicher Qualität wurde Mitte Mai Einiges à 96 Kop. gemacht und für einzelne kleine Partieen à 95, 96 und 97 Kop. pro Pud bis Ende Mai bewilligt, dann aber, als die Angebote Anfang Juni sogar auf 85—95 Kop. pro Pud herabgingen, zogen sich Käufer, in Berücksichtigung der anhaltend rückgängigen Tendenz, namentlich der englischen Märkte, fast vollständig zurück, wenngleich dazwischen kleinere Abschlüsse, so namentlich à 90 Kop. pro Pud, um Mitte Juni vorkamen. Mitte Juni endlich konnte eine etwas festere Stimmung notirt werden, unter deren Einfluss Verkäufer auf 92 Kop. und für gedörrte Waare höherer Qualität auf 96 Kop. pro Pud hielten, ohne dass Abnehmer ihnen folgen wollten. Der Juni schloss vernachlässigt mit 85—95 Kop. pro Pud nach Qualität.

Der Juli eröffnete ebenso flau, wie der Juni schloss, nur für gedörrte Waare fand sich vereinzelte Kauflust und wurden für ganz geringfügige Partieen bezahlt 85—90 Kop. pro Pud nach Qualität, während Käufer grösserer Partieen im Allgemeinen nicht mehr als 80—85 Kop. bewilligen wollten und die per Ende September-October geforderten Preise von 80—83 Kop. pro Pud neuer Oreler Waare für zu hoch befanden. Anfang August ward eine grössere Partie gedörrter Waare à 85 Kop. pro Pud aus dem Markte genommen und per September Einiges à 83 Kop. für Durchschnittsqualität gemacht. Um Mitte August befestigte sich der Markt und verlangten Inhaber für Oreler Durchschnittsqualität 87—88 Kop. pro Pud, während Käufer nicht mehr als 84—85 Kop. zahlen wollten; kleine Abschlüsse, je nach

Bonität der Abgeber, wurden à ca. 86 Kop. pro Pud per September vollzogen und 83 Kop. per October geboten. Der August schloss vernachlässigt, jedoch kamen einige Abschlüsse für Oreler à 85 Kop. per September und à 84 Kop. per October zu Stande, wozu Abgeber blieben. Im September befestigte sich unser Markt trotz der stillen Haltung des Auslandes und trotzdem unsere Zufuhren zunahmen. Käufer mussten für Platzwaare Durchschnittsqualität 88 Kop. pro Pud bewilligen und boten für October-Lieferung 86 bis 87 Kop., während Verkäufer auf 88—89 Kop. hielten. Nachdem aber noch Oreler Durchschnittsqualität 88—89 Kop. pro Pud erzielt hatte, gingen die Preise zurück und kamen keine Abschlüsse mehr zu diesen Notirungen vor.

Bei stillem Markt wurden zum Beginn des October für Oreler Waare Durchschnittsqualität 85 und 86 Kop. pro Pud verlangt, aber nur 84 Kop. geboten; für kleinere Partieen kamen aber sodann zu diesen Preisen doch Abschlüsse vor. An besseren Sorten herrschte Mangel, verlangt wurde für höhere Waare ca. 92 Kop. pro Pud. Im Allgemeinen aber schwankte bei ruhigem Markt und mehr oder weniger kleinen Abschlüssen der Preis während des October und November zwischen 84 und 86 Kop. pro Pud für Durchschnittswaare.

Nur gegen Ende October wurde ein belangreicherer Ankauf bekannt, welcher zwar momentan die Stimmung der Inhaber befestigte, aber bei der anhaltenden Flaue der ausländischen Märkte doch nicht im Stande war, die sinkende Tendenz der Preise aufzuhalten. Nachdem aber gegen Ende November nur kleine Partieen Zarizyner Locowaare 82 bis 83 Kop. und Anfang December Durchschnittsqualität 80—81 Kop. pro Pud erzielt hatten, belebte sich gegen Mitte December unser Markt und kamen nicht unbedeutende Abschlüsse à 81 Kop. für Durchschnittswaare vor. Darnach wurde es aber sehr bald wieder stiller und verflaute unser Markt bis zum Ende des Jahres in zunehmendem Maasse; von Umsätzen wurde nichts bekannt, trotzdem schon Gebote von 77—78 Kop. pro Pud Durchschnittswaare zu Geschäften hätten führen können.

Rigas Holzexport*) betrug dem Werthe nach:

1877:	13,301,108	Rubel
1878:	10,866,305	„
1879:	9,600,627	„
1880:	13,053,866	„
1881:	11,316,277	„

*) Obgleich für das Jahr 1880 auch für unseren Holzexport in dem Beitrag zur Statistik des Rigaschen Handels (Jahrgang 1880) die bez. definitiven Data bereits vorliegen, haben wir nachstehend dennoch sowohl den Gesammtwerth dieser Exportbranche, sowie speciell den Umfang unseres Balkenexports, nach den vorläufigen Daten pro 1880 (vide Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1880) angegeben, weil wir,

oder dem durch annähernde Schätzung gefundenen Quantum nach:

1877: 37,200,000 engl. Kubikfuss.
1878: 30,020,000 „ „
1879: 22,200,000 „ „
1880: 37,590,000 „ „
1881: 30,256,000 „ „

Von den Hauptartikeln wurden verschifft:

Balken, kantige und runde.	Planken und Bretter.
1877: 398,893 Stück.	4,541,757 Stück.
1878: 259,749 „	4,102,884 „
1879: 275,466 „	3,664,717 „
1880: 484,149 „	5,032,396 „
1881: 325,510 „	4,715,196 „

Sleeper (Schwellen).	Wagenschoss.
1877: 3,516,941 Stück.	11,069 Stück.
1878: 2,976,648 „	7,047 „
1879: 1,642,492 „	4,748 „
1880: 3,021,436 „	7,025 „
1881: 2,404,289 „	3,853 „

Eichene Stäbe (Pipen- und Oxhoft-).

1877: 339,848 Stück.
1878: 295,016 „
1879: 193,523 „
1880: 251,634 „
1881: 352,147 „

Von kantigen und runden Balken spielt in der Exportzahl pro 1881 im Artikel der Balken Nordischer Kapp, wie schon seit Jahren, mit Rücksicht auf Quantität die Hauptrolle, wiewohl der Absatz nach Holland den, in den pro Sommer 1881 gemachten grossen Contractkäufen sich spiegelnden Erwartungen keineswegs entsprach. Während auf Lieferung pro 1881 grähnene anfänglich zu 10, dann aber allgemein in grossen Massen zu 10½—11 Kop. für 11zöllige, 10 und 12zöllige 2 Kop. niedriger resp. höher; fichtene zu 10¾ für halb 11 halb

---

aus von der handelsstatistischen Section nicht abhängigen Gründen, Veranlassung haben, zunächst noch die definitiven Data in Betreff unseres Holzexports im Jahre 1880 etwas skeptisch zu betrachten. Ob in dieser Beziehung überhaupt eine fehlerhafte Meldung vorliegt und wo speciell dieselbe zu suchen ist, oder ob in den betr. Werthangaben Versehen vorgekommen sind, kann zur Zeit trotz mehrfach effectuirter Controle nicht mit Sicherheit behauptet werden; da aber für den Augenblick von durchaus competenter Seite die vorläufigen Data pro 1880 für zutreffender als die definitiven angesehen werden, haben wir keinen Anstand genommen, in diesem nur summarischen Jahresbericht zunächst auch noch jene vorläufigen Angaben zu benutzen.

10zöllige contrahirt wurden, verhielten sich die Käufer in Holland so reservirt, dass die Verkaufspreise für grähnene allmälig von 17½ resp. 15½ Cts. frei an Bord, bis auf 15 resp. 13 Cts. nachgeben mussten. Fichtene blieben im Absatze ganz vernachlässigt.

Obgleich das effectiv hier angebrachte Quantum weit unter dem auf Lieferung verschlossenen stand, musste dennoch ein nicht unbeträchtlicher Theil aus Mangel an Käufern im Auslande, zu verhältnissmässig sehr niedrigen Preisen an die hiesigen Sägemühlen verkauft werden. Auf Lieferung pro 1882 ist bis jetzt in Folge des ungünstigen Winters sehr wenig verschlossen worden. Vereinzelte Abschlüsse zu 10½ Kop. für grähnene 11zöllige wurden im Herbste gemacht, bevor man ahnen konnte, dass ein zwar früh eingetretener, dann aber seinen nordischen Charakter verleugnender weicher Winter ununterbrochen anhalten und die Holzausfuhr aus den Wäldern hemmen und beschränken, ja in vielen Fällen ganz verhindern würde.

Den für grähnene holländische Brussen auf Lieferung im Sommer 1881 angelegten Preisen von 20—21 Kop. für 27/28 Fuss, entsprachen die bei geringer Nachfrage und trotz steigenden Wechselcourses nach Belgien und Holland bedungenen niedrigen Preise von 29—29½ Cts. nur wenig und Locowaare musste sich daher einen Preisrückgang bis auf 19, selbst 18 Kop. gefallen lassen. Contractpreise pro 1882, anfänglich daher nicht höher als 19 Kop. für 27/28 Fuss angelegt, schlugen bald eine, den wachsenden Befürchtungen für die Waldausbeute entsprechende steigende Richtung ein. Es ist zuletzt 21 Kop. für 27/28 Fuss bezahlt, und im Wiederverkauf nach Belgien 32 Cts. erzielt worden.

Grähnene englische Brussen, die mehrere Jahre hindurch seitens der ausländischen Käufer fast ganz vernachlässigt waren, fanden in 1881 lebhafte Nachfrage, der aber durch das vorhandene Material auch nicht annähernd entsprochen werden konnte. Hier am Orte war der Preis 25—28 Kop. bei 27/28 bis 29/30 Fuss. Grähnene Mauerlatten von 10×10″ Quadrat auf Lieferung pro 1881 mit 14½ Kop. per laufenden englischen Fuss bezahlt, begegneten, trotz geringer Zufuhr, im Verkehr mit dem Auslande einem im Verhältniss zu 1880 wenig lebhaften Begehr. Im Spätherbst zeigte sich für hier lagernde, bei erst offenem Wasser 1882 zu verschiffende Waare, lebhaftere Frage, die ihren Ausdruck fand in frei an Bord Preisen, wie 23 Cts. für nur 25/26 Fuss und 29 s. sterling pro load bei 27/28 Fuss. Von diesseits gemachten Lieferungsankäufen pro 1882 ist nichts bekannt geworden. Was von fichtenen holländischen Brussen aus dem Flussgebiete der Düna oder aus Livland und Kurland producirt wird, ist

kaum der Erwähnung werth. Nur die ferneren Gouvernements Minsk, Mohilew, Tschernigow etc. versorgen uns noch damit. Bei dem weiten und theuren Transport, theils per Eisenbahn, theils durch Flössung, gelangen diese Partieen erst im Spätherbste, öfters sogar, nach einer kostspieligen Ueberwinterung unterwegs, erst im nächsten Frühjahre nach Riga, und es ist erklärlich, dass so ausserordentliche Anstrengungen, den Artikel zu beschaffen, nur in hohen Verkaufspreisen Deckung zu finden vermögen. Einstweilen sind die Märkte von Belgien und dem Nordosten Frankreichs durch die von Jahr zu Jahr gesteigerten Anlagepreise und die ihnen entsprechenden Notirungen frei an Bord, von dem Bezug dieses ihres altgewohnten Consumtionsartikels noch nicht abgeschreckt worden; zu fürchten ist aber, dass bei fernerem Steigen der Productionskosten auch sie sich, ähnlich den holländischen Märkten, die uns für diesen Artikel schon seit Jahren ausgefallen sind, allmälig billigeren Surrogaten zuwenden werden. Der Preis, der für diese sogenannten polnischen Partieen auf Lieferung gezahlt wurde, ist 7 bis 10 Kop. über die Fusszahl der Durchschnittslänge. Das in 1881 hier angebrachte Quantum kann auf circa 600,000 Fuss geschätzt werden. Fichtene englische Brussen brachten es im Jahre 1881 in Folge der für Rigaer Rechnung besorgten Ausbeute eines im Mohilewschen Gouvernement erstandenen Waldes, zu einer Zufuhr von etwa 100,000 Fuss. Je nach Durchschnittslänge wurde hier am Orte 45—50 Kop. pro Fuss bezahlt. Die zur Verschiffung nach England bedungenen Preise frei an Bord, waren für second middling 25/27 Fuss Durchschnittslänge 52—55 s. sterling; für 2. Sorte (unsortirt in second und best middling) bei 36 Fuss Durchschnitt 65 s. sterling, beides pro Kubikload. Fichtene Mauerlatten 10×10″ Quadrat werden von Jahr zu Jahr an den englischen und belgischen Märkten immer beliebter. Während auf Lieferung pro 1881 nur 19 Kop. bei 27/28 Fuss hier bezahlt und 30—31 Cts. pro Fuss resp. 36 bis 37 s. sterling pro Kubikload frei an Bord erzielt wurden, ist pro 1882 Mai-Juni-Lieferung 21½ Kop. für 31 Fuss — August-Lieferung 20½ Kop. für 27/28 Fuss bewilligt, und dementsprechend bei 27/28 Fuss 32—34 Cts. resp. 38—40 s. sterling für Locowaare bedungen worden. Dem sehr lebhaften Begehr wird die an und für sich nicht gross zu erwartende und in Folge des ungünstigen Winters voraussichtlich auf noch geringeres Maass eingeschränkte Zufuhr in diesem Jahre auch nicht annähernd genügen.

Planken und Bretter. Die Verkaufspreise pro Frühjahrsverschiffung 1881, mit 6 £ 10 s. für Kron, 5 £ 15 s. für Halbkron per Standard resp. 21½ und 19½ Cts. für den metrischen laufenden Fuss 3×9zölliger eröffnet, wichen im Sommer bis auf 6 £ resp. 20½ Cts.

für Kron. — Gegen den Herbst schien es, als ob sie den früheren Standpunkt wieder einzunehmen Aussicht hätten. Die Märkte Grossbritanniens, selbst der des grossen Emporiums des Handels, London, waren nämlich nach jahrelanger Ueberbürdung mit Vorräthen, infolge einer durch die gesunde Lage des allgemeinen Geschäfts in Grossbritannien angeregten gesteigerten Consumtion und eines wenn auch starken aber bis dahin in maassvollen Grenzen gebliebenen Jahresimports, von der frohen Zuversicht erfüllt, endlich einmal wieder mit mässigen Lägern in den Winter gehen zu können und bis zum Eintreffen der neuen Zufuhren im Frühjahre 1882 einen allmälichen Aufschwung der Preise erwarten zu dürfen. Als aber der unerhört milde Winter die gewohnte alljährliche Unterbrechung der Abladungen aus den nordischen Häfen nicht eintreten liess, wurde von der Befürchtung, abermals die gegründetsten Berechnungen durch chronisch gewordenes Uebermaass des Imports getäuscht zu sehen, die erwartete Belebung des Geschäfts unterdrückt. Da zu gleicher Zeit die Seefrachten eine bedeutende Steigerung erfuhren, so blieb die Kauflust des Auslandes hinter den gehegten Erwartungen zurück, und bessere Preise waren für die Herbstabladungen nicht mehr zu erlangen. Erst der feste Ton, von dem die Productionsmärkte der Ostsee, grossentheils zufolge der von Woche zu Woche sich steigernden Befürchtungen für die Ausfuhr aus den Wäldern beherrscht wurden, liess das verlorene Terrain wieder gewinnen, so dass die Verkaufssaison pro 1882 genau mit denselben Preisen für Planken wie vor einem Jahre eröffnet werden konnte, 6 £ 10 s. resp. 21½ Cts. (in sehr vereinzelten Fällen 22 Cts.) Der Absatz von Brettern nach Deutschland war ein reger, und ist hierauf gewiss nicht ohne Einfluss der Ausschluss der nordischen gehobelten und gespundeten Waare von den deutschen Märkten gewesen. Die Zufuhr von grähnenen Balken war namentlich im Hinblick auf den temporär durch den Brand der Wöhrmannschen Sägemühlen veranlassten Bedarfsausfall, mehr als genügend, und Verkäufer von freier Waare mussten sich mit Preisen beträchtlich unter den auf Lieferung pro 1881 bedungenen begnügen. Diese flaue Stimmung blieb auch nicht ohne Einfluss auf die ersten Lieferungscontracte pro 1882, die zu 74 Kop. für 13-zollige, 54 à 55 Kop. für 11-zollige und 42 für 10-zöllige, also etwa 3 à 4 Kop. niedriger als pro 1881 geschlossen werden konnten. Die Befürchtungen für die Waldausfuhr verfehlten dann aber ihre Wirkung auch auf diesen Artikel nicht, und die Preise nahmen bald eine steigende Richtung.

Sleeper (fichtene und grähnene, vierkantige und runde). Bei einem Locovorrathe von nur ca. 500,000 Stück, mit dem das Jahr 1881 begann, (gegen mehr als das Doppelte am Anfang 1880) und

einer nicht grösser als 1,200,000 Stück erwarteten Zufuhr von allen Sorten der 10" Quadrat fichtenen Sleepers, glaubte die Speculation die im vorjährigen Bericht erwähnten hohen Preise, wie 140 à 145 Kop. für ein Sortiment von 40, 30, 30 Procent, trotzdem dass die zwischen 26 s. 6 d. und 28 s. sterl. hin- und herschwankenden Verkaufspreise und der steigende Wechselcours kaum Rechnung gaben, in der Hoffnung einer über kurz oder lang zu erwartenden Preissteigerung, fortgesetzt bewilligen zu dürten. Während der Verschiffungssaison erfolgte diese steigende Richtung nicht, sie trat erst mit und nach dem Schlusse derselben ein, und wenn es gelungen ist, bis 30 s. 6 d. per load für Verschiffung bei erst Offen-Wasser 1882 zu bedingen, so kann kaum behauptet werden, dass dieser Preis allgemein nur bei grossen Posten nach England erzielt worden ist. Ebenso wenig geben die in diesen Tagen hier am Orte vorgekommenen Umsätze in Locowaare, erst zu 175 Kop. per Stück, dann zu 31 s. 6 d. bis 33 s. sterl. per load frei an Bord einen Maasstab zur Beurtheilung der im regulairen Geschäfte mit England etwa zu bedingenden Preise ab. Veranlassung zu diesen Ankäufen war die aus den neuesten Nachrichten nach Beendigung der Winterarbeiten nunmehr sich herausstellende erschreckende Gewissheit, dass ein die gehegten Befürchtungen noch übertreffender Theil der contrahirten Waare nicht ausgeführt sei, und deshalb in diesem Jahre nicht nach Riga kommen werde. Die sogenannten uncurranten Sorten der 10" Quadrat-Sleeper fahren in dem im Jahre 1880 genommenen Aufschwung fort. Wenn für 7 Zoll Blatt nach England nicht mehr als 3 s. sterling pro load Unterschied gegen die sogenannten usuals gemacht wurde, bedangen hier am Platze 6 Zoll Blatt bis 1 Rbl. 6 × 10zöllige bis 115 Kop. pro Stück. (Preise von 135 und 140 Kop., die für letztere bezahlt worden sind, waren durch Ausnahmsverhältnisse bedingt und können nicht als Marktpreise gelten). Runde Sleeper spielten keine Rolle, 10 Zoll galten etwa 60 Kop. pro Stück 9füssige.

Wagenschoss. Wie sehr sich der Vorzug, den unsere Wagenschoss in England für Tischlerarbeiten und Fournirschneidereien genossen, von ihnen ab und den Odessaer und Triester Hölzern derselben Gattung zugewandt hat, geht schon daraus hervor, dass von dem Vorrathe am 1. Januar 1881 von . . . . . 783 Stück
und von der, wenn auch um ca. 3000 Stück die vorjährige überragenden, immerhin aber nicht absolut grossen Zufuhr von 5559 „
zusammen 6342 Stück
zum Verkauf und Export nicht mehr als . . . . . 3853 „
gelangten, so dass am 31. December 1881 ein Vorrath verblieb von . . . . . 2489 Stück.

Die Preise, die auf Contract pro 1881 und für Locowaare bezahlt wurden, waren Rbl. 28, 23, 18 bei 15 pCt. engl. Kron bei äusserst schleppendem Absatze.

Eichene Stäbe. Bei den ungünstigen Flössungsverhältnissen des Sommers 1881 hat ausser den auf Lieferung verschlossenen Quanta nur äusserst wenig freie Waare hier an den Markt gebracht werden können. Von den dafür gezahlten Preisen sind bekannt geworden:

				Zoll alt. franz.
290 à 300	Rubel	pr.	Schock	4 ×8×108
240	„	„	„	3½×7×108
195	„	„	„	3½×7× 96
125	„	„	„	3 ×6× 96
115	„	„	„	3 ×6× 84
85	„	„	„	3 ×6× 72

Für 1882 wird eine sehr kleine Abkunft erwartet.

Von Splittholz wurden 10,552 Faden, fast genau dasselbe Quantum wie in 1880 (10,578 Faden) exportirt; die hier gezahlten Preise waren Rbl. 4 60 bis Rbl. 4 85 Kop., die frei an Bord erzielten 12 s. sterl. und 12 s. 6 d. pro Faden und Fuss.

Masten und Spieren. Ausser den für die englische Marine bestimmten Hölzern wurden auch nach Frankreich etwa 150 Stück abgesetzt, im Ganzen 776 Stück (gegen 1273 im Jahre 1880).

Es wurden ferner exportirt:

Von Cementtonnenstäbchen 528,454 gegen 1,471,370 in 1880.
„ Brennholz 4306 Faden gegen 2755 in 1880.
„ Sparren und Ricker 7390 Stück gegen 23,854 in 1880.
„ Grubenpfosten 30,427 Stück gegen 79,894 in 1880.

Die ausserordentlich schwierigen Flössungsverhältnisse im Sommer und Herbste und die damit für fast alle bei dem Geschäfte Betheiligten verbundenen Ungelegenheiten und mehr oder minder grossen Verluste, die sich für die Lieferanten zu grossen Summen steigerten, erlauben es nicht, das abgelaufene Jahr zu den günstigen zu rechnen. Was uns das begonnene Jahr noch vorbehalten wird, wer will es voraussehen! Das aber steht schon jetzt fest, das der verflossene Winter mit seinem Mangel an anhaltendem Frost und Schneewegen, wie er auf fast alle wirthschaftlichen Verhältnisse dieser Lande schädigend gewirkt hat, und nachwirken wird, für das Holzgeschäft geradezu eine Calamität gewesen ist. Nachdem die Ausfuhr aus den Wäldern beendigt und das Facit derselben schätzungsweise gezogen worden, darf durchschnittlich genommen wohl kaum auf mehr als die Hälfte des Quantums gerechnet werden, das zur Arbeit und Ausfuhr bestimmt worden war. Sei es

gestattet, der Hoffnung Ausdruck zu geben, dass sich die Flössung günstiger als nach solchem Winter zu erwarten ist, gestalten möge.

Mit dem 1. Januar 1881 trat ein Zuschlag von 10 pCt. zum Zoll auf unsere sämmtlichen überhaupt besteuerten Importwaaren in Kraft. Damit ist wohl schon an sich die Motivirung für den nach den officiellen Werthangaben zwar recht bedeutungslosen, bei genauerer Berechnung aber wahrscheinlich wohl maassgebenderen Niedergang unserer Importziffer des Jahres 1881 geboten. Alle, die Importbewegung unseres Hafens seit Jahren beeinträchtigenden, in unseren bisherigen Jahresberichten bereits bis zum Ueberdruss beklagten Verkehrs-Voraussetzungen blieben unalterirt bestehen, und hinzu trat der neue Zollaufschlag — mithin stand wohl auch dem excentrischsten Optimisten à priori ein Abfall unserer Importziffer pro 1881 in Aussicht!

Dieser wenig erfreulichen Thatsache gegenüber können wir allerdings wenigstens für die Zukunft als Errungenschaft des vorigen Jahres registriren, dass vom 1. April 1882 ab, von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen eine Gleichsetzung des Tarifs für die über Riga, Libau und Reval auf Moskau dirigirten Transitwaaren vereinbart worden ist, und dass in Beziehung auf einen unserer wesentlichsten Importartikel (Heringe) die Erfahrung des abgelaufenen Jahres gelehrt hat, wie wir, trotz der unabhängig von uns in Betreff des Rigaschen Imports obwaltenden ungünstigen Voraussetzungen, wenigstens für einzelne Artikel und bis zu einem gewissen Grade, der Concurrenz der günstiger situirten Ostseehäfen zu begegnen haben. Wir wollen aber nicht vorgreifen und begnügen uns daher bei der allgemeinen Besprechung unserer Importverhältnisse im vorigen Jahre, mit dem Hinweis darauf, dass irgend welche besondere Vorkommnisse auf diesem Gebiet im Allgemeinen nicht zu registriren sind, vielmehr unser Importgeschäft auch 1881 im Geleise der letzten Jahre sich im Wesentlichen und Grossen und Ganzen unverändert fortbewegt hat.

Salz wurde zur See importirt:

1877:	1,441,094	Pud.
1878:	1,525,252	„
1879:	1,158,711	„
1880:	971,276½	„
1881:	1,425,997	„

Unsere, im vorigen Jahr ausgesprochene Hoffnung, dass die mit dem 1. Januar 1881 realisirte Herabsetzung des Salzzolls unseren Salzimport steigern würde, ist, den vorstehenden Zahlen gemäss, verwirklicht worden — Dank unserer schwankenden Valuta aber doch wohl nicht in dem Maasse, als erwartet werden durfte. Bis zum November, bis zu

welchem Monat unser Cours wenigstens relativ günstigere Verhältnisse aufwies, vollzog sich unser Absatz ausl. Salzes in recht befriedigender Weise, von da ab aber begann eine andauernde Abschwächung, so dass mit dem Schluss des Jahres sogar die Befriedigung des Platzconsums mit ausländischem Salz nur bei Verlust bringenden Preisen möglich wurde. Unter solchen Umständen ist es natürlich, dass die Kundschaft im Innern des Reichs sich immer mehr von uns zurückzieht und dass das russische Salz auch bei uns den Verbrauch des ausländischen mehr und mehr verdrängt. Zu diesem, unseren Salz-Import bereits seit Jahren beengenden Druck, einer allgemeinen Calamität, gesellen sich nun aber leider auch locale Calamitäten, welche speciell unser Salzgeschäft berühren, wie namentlich die Modalitäten der partiellen Verzollung aus Keller und Speichern, welche die Tagesarbeitszeit ungebührlich verkürzen und damit unverhältnissmässige Mühen und Kosten bedingen; ferner die nur für Salz-Keller und Salz-Speicher verlangten Extra-Kellerbillete und andere mit der Besteuerung des Salzhandels speciell zusammenhängende, Kosten und Weiterungen veranlassende, Bestimmungen, deren gesetzliche Begründung und Interpretation im Interesse unseres Salzhandels wohl baldmöglichst zum Gegenstand eingehenderer Erörterungen der Vertretung unserer Kaufmannschaft zu machen sein dürften. Es ist zum ersten Mal, dass wir veranlasst sind, nach dieser Richtung hin Klage zu führen und es kann ja wohl sein, dass unsere Beurtheilung der einschläglichen Verhältnisse eine irrthümliche ist, vielmehr dieselben auf streng gesetzlicher Grundlage gar nicht anders gestaltet werden können — jedenfalls herrschen aber in dieser Beziehung Zweifel, welche baldmöglichst zu begründen oder zu widerlegen geboten erscheint.

Unser Herings-Import zur See betrug:

1877:	48,510	Tonnen.
1878:	91,215	„
1879:	66,750	„
1880:	66,215½	„
1881:	98,304	„

Wenngleich ein Theil der Steigerung unseres vorigjährigen Herings-Imports dem besseren Fang der Saison 1880/81 zugeschrieben werden muss, so ist sicherlich doch auch die mit dem Schluss des Jahres 1880 durchgeführte Reorganisation unserer Heringswracke, resp. die Erleichterung des mit derselben verbundenen „Aufpackens", hierbei als maassgebender Factor anzuerkennen, da durch die in Folge dessen ermöglichte Preisermässigung, unser Hering, namentlich Libau gegenüber, concurrenzfähiger wurde. Allerdings reicht aber diese Reorganisation

unserer Wracke nicht dazu aus, auch in Beziehung auf schottische Heringe uns jene Concurrenz zu ermöglichen, vielmehr darf mit Sicherheit angenommen werden, dass in schottischen Heringen Libau (welches diese Heringe ohne jede officielle Wracke versendet) uns so lange schlagen wird, als auch diese in Riga einer Wracke unterliegen. Es dürfte sich daher empfehlen, nicht bei der bisherigen Reorganisation unserer Wracke stehen zu bleiben, sondern dieselbe für schottische Heringe völlig aufzuheben, was um so unbedenklicher geschehen könnte, als die in Schottland an Ort und Stelle bereits gehandhabte Sortirung der Waare zuverlässig ist. Da der Entfaltung unserer einzelnen Importartikel durch Zoll, Valuta und Verkehrsverhältnisse fast von Jahr zu Jahr ein engerer Kreis gezogen wird, müssen wir Alles daran setzen, wenigstens in den Geschäftsbranchen, welche in unserem Hafen nicht durch jene Hindernisse auf den Aussterbeetat gesetzt sind, unseren Importeuren die möglichste Erleichterung und Freiheit der Action zu schaffen, was auf dem Gebiete des Herings-Imports eben nur geschehen kann, wenn für schottische Heringe unsere officielle Wracke aufgehoben wird.

Rigas Steinkohlen-Jmport zur See betrug:

1877:	7,482,833	Pud.
1878:	7,924,990	„
1879:	8,966,802	„
1880:	9,726,407½	„
1881:	8,767,858	„

Wenn wir in unserem Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1876, ca. 6 Mill. Pud Steinkohlen als unseren jährlichen Normal-Import bezeichnen durften, so hat sich derselbe in den letzten 5 Jahren insoweit gehoben, dass wir heute als unseren ziemlich gesicherten Normalimport 8—9 Millionen Pud betrachten können, d. h. vorausgesetzt natürlich, dass die zunächst übrigens noch aus der Luft gegriffenen Gerüchte über die Einführung eines Steinkohlenzolls sich nicht verwirklichen sollten. Die Basis unseres Imports dieses Artikels ist nach wie vor der Platzconsum, während der Absatz in das Innere (z. B. nach Moskau) so gut wie bedeutungslos ist. Daher dürfte auch die mit dem 1. April 1882 in Aussicht stehende Erhöhung des Eisenbahntarifs für Steinkohlen, für unseren Import einflusslos sein, vielmehr wird derselbe unter der Voraussetzung keiner neuen, unerwarteten Störungen wohl in demselben Maasse wachsen, als die örtl. Fabrikindustrie und der Dampfer- (resp. Eisenbahn-) Verkehr unseres Hafens sich noch weiter entwickelt. Der kleine Niedergang unseres Steinkohlen-Imports im vorigen Jahre darf daher als blosse Schwankung einer steigenden

Curve betrachtet werden, deren Erklärung zum Theil jedenfalls auch in der geringeren Eisenbahnfrequenz des Jahres 1881 gesehen werden kann.

Petroleum wurde zur See importirt:

1877:	218,566	Pud.
1878:	141,905	„
1879:	199,971	„
1880:	79,697	„
1881:	78,964	„

Die vorstehenden Zahlen weisen mit derart nicht misszuverstehender Deutlichkeit auf den Abfall dieser Importbranche hin, dass wir eigentlich auch jetzt schon nicht mehr berechtigt sind, Petroleum zu unseren wesentlichsten Importartikeln zu rechnen. Die Verhältnisse, welche dieses Resultat zu Wege gebracht haben, sind unsererseits bereits seit Jahren besprochen worden und bedürfen keiner Wiederholung. Wir constatiren daher nur, dass keine Veränderung in dieser Beziehung eingetreten ist, und dass Petroleum aufgehört hat, ein wesentlicher Artikel unseres Imports zu sein.

Soda wurde importirt:

1877:	162,401	Pud.
1878:	290,130	„
1879:	287,278	„
1880:	346,189½	„
1881:	338,932½	„

So lange nicht inländische grosse Sodafabriken den von Jahr zu Jahr steigenden örtl. Soda-Bedarf zu befriedigen beginnen sollten, können wir hoffen, dass unser, in den letzten Jahren so lebhaft entwickelter Soda-Import auch in Zukunft neue Steigerungen aufweisen wird, zumal die auf Moskau, Charkow, Kiew und Kursk mündenden Bahnen jetzt Tarife angesetzt haben, welche einen Vertrieb auch in jene Gegenden ermöglichen. Der kleine Abfall des vorjährigen Importquantums ist daher als völlig bedeutungslos zu betrachten.

Wein wurde importirt:

1877:	62,902	Wedro.
1878:	69,528	„
1879:	76,140	„
1880:	84,946	„
1881:	65,597⅔	„

Wenn trotz des von Jahr zu Jahr steigenden Consums von Bier und inländ. Weinen, unser Wein-Import seit Jahren dennoch im Grossen und Ganzen im gleichen, allerdings im Vergleich zu früher, überaus eingeschränkten Rahmen sich erhält, so ist Solches lediglich der

steigenden Bevölkerung in Rechnung zu setzen, da in unserem Weingeschäft ein steter rel. Rückgang zu constatiren ist. Und wie sollte das anders sein, da auch abgesehen von der Concurrenz inländischer Fabrikate (wie Wein, Porter, Bier u. s. w.) unsere inländischen Weinhändler durch die ihnen auferlegten hohen Handelssteuern, mit den von allen Steuern befreiten ausländischen Weinreisenden kaum concurriren können. Es ist diese Ungunst der unsere inländischen Weinhändler bedrückenden Verhältnisse, derart in die Augen springend, dass es eigentlich zum Verwundern ist, wenn das Weingeschäft überhaupt noch von hiesigen Weinhändlern betrieben wird — dass es aber dringend geboten erscheint, diesem „Differential-Steuersystem" im Interesse unserer Weinhändler und damit unseres Handels überhaupt, entschieden auf den Leib zu rücken, dürfte doch wohl fraglos sein!

Unser Champagner-Import, welcher

1877: 38,338 Flaschen,
1878: 29,208 „
1879: 44,553 „
1880: 52,390¼ „
1881: 43,782 „

umfasste, repräsentirt im Jahre 1881 wahrscheinlich nur eine vorübergehende Senkung, da der Consum der hiesigen Fabrikate im Abnehmen begriffen zu sein scheint, und daher die Wahrscheinlichkeit vorliegt, dass dieser Artikel sich mit der Zeit allmälig wieder auf sein früheres Niveau heben wird.

Rigas Import roher Baumwolle betrug:

1877: 133,045 Pud.
1878: 132,878 „
1879: 320,401 „
1880: 214,541½ „
1881: 484,516 „

Seitdem im Jahre 1879 einige Dampfer der Wilson-Linie den directen Verkehr zwischen Amerika und Moskau auch über Riga geleitet haben und die mit dem 1. Januar 1880 in's Leben getretene Erhöhung der Speditionskosten für rohe Baumwolle, das früher völlig fehlende Interesse an diesem Artikel bei unseren Spediteuren angeregt hat, dürfen wir eine entschieden steigende Tendenz dieser Importbranche (oder richtiger Transitbranche) für unseren Hafen constatiren. An dieser Thatsache brauchen wir auch nicht irre zu werden, wenn das Jahr 1882 uns einen sehr maassgebenden Abfall im Import roher Baumwolle aufweisen sollte; ist doch im vorigen Jahre die in erster Reihe an dem

Rigaschen Baumwollen-Import betheiligte, an der Moskau-Smolensker Bahn belegene Chludow'sche Fabrik abgebrannt und wird bis zu deren (übrigens in sicherer Aussicht stehenden) Neubau und wieder in Betriebsetzung, sehr wahrscheinlicher Weise die über Riga bezogene rohe Baumwolle eingeschränkt werden; darnach aber dürfen wir wohl erwarten, dass der 1879 mit so frischem Impuls begonnene Aufschwung unseres Imports dieses Artikels eine weitere Fortsetzung nehmen wird.

Eisenbahnschienen (incl. Eisenbahnzubehör) wurden zur See importirt:

1877:	4,621,366	Pud.
1878:	2,247,264	„
1879:	1,237,967	„
1880:	687,949½	„
1881:	258,748	„

Bereits im Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1880 haben wir darauf hingewiesen, dass der stetige und schon 1880 besonders schroffe Niedergang unseres Eisenbahnschienen-Imports nicht mehr als blosse Schwankung unserer Handelscurve, sondern als Anfang vom Ende dieser Geschäftsbranche bei uns zu beurtheilen ist, da die derzeitigen gesetzlichen Bestimmungen den Bezug ausländischer Schienen so gut wie ausschliessen — und heute brauchen wir nur noch auf die bez. Importziffer pro 1881 hinzuweisen, um auch Eisenbahnschienen (incl. Eisenbahnzubehör) in gleicher Weise, wie Petroleum, aus der Gruppe unserer wesentlichen Importartikel zu streichen. Die unmittelbar auf Riga mündenden Bahnen beziehen ja wohl noch ausl. Material, weil dasselbe immerhin für zuverlässiger und dauerhafter als das inländische gehalten wird — als Basis eines maassgebenden Umfangs dieser Importbranche kann aber dieser Bedarf allein nicht dienen.

Eisen wurde zur See eingeführt:

1877:	1,086,559	Pud.
1878:	1,256,893	„
1879:	1,263,645	„
1880:	1,570,968	„
1881:	1,182,881½	„

Fast in demselben Maass, als unser Roheisen-Import im Jahre 1880 durch die am 1. Januar 1881 bevorstehende Zollerhöhung gehoben wurde, ist durch deren Inslebentreten der Import dieses Artikels pro 1881 herabgedrückt worden. Eine dauernde Senkung des Umfangs dieser Importbranche steht aber zunächst nicht zu befürchten, da bei der unbedingten Erforderlichkeit dieses, namentlich nach Moskau und in das Innere versandten Artikels und bei der relativ beschränkten, das

Bedürfniss bei Weitem nicht deckenden inländischen Production desselben, eine Einschränkung unseres Eisen-Imports vorläufig mindestens nicht wahrscheinlich ist und unter solchen Umständen auch die in Aussicht stehende bez. Tariferhöhung auf unseren Eisenbahnen einflusslos sein muss.

An Kaffee wurde importirt:

1877:	40,346	Pud.
1878:	40,114	„
1879:	40,309	„
1880:	39,699	„
1881:	30,940½	„

Während unser Kaffee-Import seit langen Jahren in geradezu merkwürdiger Constanz um ein festes Centrum von ca. 40,000 Pud geschwankt hat, finden wir für das vorige Jahr eine Senkung des Betrages dieses Importartikels um ca. 25 pCt.! Und dennoch soll der Consum nicht eingeschränkt worden sein, vielmehr nur einerseits die im vorigen Sommer besonders schwache Frage die Händler von grösseren Ankäufen zurückgehalten haben, und andererseits im Spätherbst, kurz vor Schluss der eigentlichen Schiffahrtsperiode, der Londoner Markt von feineren Sorten so entblösst gewesen sein, dass die zu dieser Zeit bei uns übliche Versorgung unserer Importeure unterbleiben musste. Die Zukunft wird uns jedenfalls lehren, ob diese Behauptung richtig ist, oder ob nicht doch am Ende die allgemeine Theuerung und eine zur Zeit vielleicht noch nicht übersehbare weitere Einschränkung unseres schon seit Jahren engbeschnittenen Consumtionsgebietes für Kaffee, dessen Import über unseren Hafen dauernd noch unter sein bisheriges niedriges Niveau herabzudrängen begonnen haben.

Harz wurde importirt:

1877:	231,919	Pud.
1878:	645,920	„
1879:	409,179	„
1880:	254,582	„
1881:	285,387½	„

Obgleich die im vorigjährigen Handelsbericht hervorgehobenen Uebelstände bei der Eisenbahntarifirung für Harz aufgehört haben, so ist unser Import dieses Artikels dennoch in Folge der 1881 herrschenden hohen Preise und wohl auch, weil noch reichliche Vorräthe aus den Vorjahren vorlagen, nicht maassgebend gestiegen und vielleicht dürfte die mit dem 1. April 1882 bevorstehende Erhöhung des Eisenbahntarifs für diesen Artikel einer weiteren maassgebenden Entfaltung desselben auch in Zukunft hinderlich sein. Genau übersehen aber lässt sich zur Zeit die Folge dieser bevorstehenden Neuerung nicht, da dieselbe

immerhin durch entsprechende Preisschwankungen paralysirt werden könnte.

Von den übrigen wesentlichsten Importartikeln wurden zur See eingeführt:

	Guano u. künst. Dünger.	Oel.	Korkholz.
1877:	317,786 Pud.	182,041 Pud.	151,541 Pud.
1878:	544,347 „	83,171 „	171,710 „
1879:	589,512 „	110,181 „	183,092 „
1880:	602,560½ „	80,233 „	217,277 „
1881:	847,629½ „	86,177½ „	197,273½ „

in Betreff welcher aber bemerkenswerthere Erscheinungen für das Jahr 1881 nicht anzuführen sind.

Fassen wir schliesslich die Resultate unseres vorigjährigen Imports kurz zusammen, so können wir uns leider nicht verhehlen, dass in Beziehung auf die bereits seit Jahren beklagten Verkehrsschwierigkeiten unseres Hafens mit seinem Hinterlande, sowie in Beziehung auf die Calamität der Unberechenbarkeit der Schwankungen unserer Valuta, nichts geschehen ist, was uns hoffnungsvoller der Zukunft unseres Imports entgegensehen liesse; umsomehr aber müssen wir es für unsere Pflicht erkennen, wenigstens dort, wo es sich um mehr oder weniger local-gesetzliche, administrative oder den Verkehr beeinflussende örtliche Verordnungen und Bestimmungen handelt, mit aller Kraft für die Interessen der einzelnen Importbranchen vorzugehen, um wenigstens Das zu retten, was auf diesem Wege überhaupt noch gerettet werden kann. Allerdings ist ja die Einsicht, dass Import und Export eines Hafens im engsten Zusammenhang stehen, und dass bei sinkendem Import auch der Export mit der Zeit verkümmert, bei uns noch nicht allgemein; um so nothwendiger aber erscheint es uns, immer und immer wieder auf diesen Zusammenhang hinzuweisen, und vor dem Irrthum zu warnen, als könne ein Hafen auf die Dauer prosperiren, der nur seinen Export pflegt und seinen Import als Stiefkind behandelt!

Die Zahl der eingegangenen Schiffe betrug (excl. Kronsdampfer):

1877:	3615	Schiffe mit	636,308	Lasten.
1878:	3065	„ „	526,926	„
1879:	2782	„ „	483,165	„
1880:	2938	„ „	479,039	„
1881:	2363*)	„ „	425,866	„

*) Für einen schwedischen Dampfer fehlte die Angabe der Lastenzahl.

und zwar mit Ballast:

1877:	2170	Schiffe mit	416,030	Lasten.
1878:	1416[1]	„	285,429	„
1879:	1164[2]	„	235,499	„
1880:	1318[3]	„	241,602	„
1881:	972[4]	„	212,130	„

oder in Procenten der in Summa eingegangenen Lastenzahl, mit Ballast:

1877:	65,4	pCt.
1878:	55,0	„
1879:	48,7	„
1880:	50,9	„
1881:	49,8	„

Die Zahl und Grösse der eingegangenen Dampfer betrug:

1877:	1497	Dampfer mit	409,499	Lasten,
1878:	1382	„	349,230	„
1879:	1328	„	330,173	„
1880:	1194	„	272,400	„
1881:	1127	„	285,736	„

so dass von der Gesammtheit der überhaupt eingegangenen Lasten die Dampferlasten

1877:	64,4	pCt.
1878:	66,3	„
1879:	68,3	„
1880:	56,8	„
1881:	67,0	„

umfassten.

Da die Getreidevorräthe für die diesjährige Schifffahrts-Eröffnung sehr gering waren, besonders was Roggen und Gerste anbetraf, so wurden die Frachten für Dampfer sehr gedrückt und im Februar, um bei Schifffahrts-Eröffnung laden zu können, einige Dampfer nach Stettin zu 14 Rmk. pro 2000 Kilo Hafer gemacht, während im März 35 Francs pro Ton Flachs nach Dünkirchen bewilligt, per April 1 s. 9 d. für

---

[1]) Für 78 Schiffe mit 8207 Lasten unter russischer Flagge fehlte die Angabe, ob sie mit Ballast oder beladen eingekommen waren.

[2]) Für 30 Schiffe mit 3022 Lasten unter russischer und 1 Schiff mit 120 Lasten unter deutscher Flagge fehlte die Angabe, ob sie beladen oder mit Ballast eingekommen waren.

[3]) Für 40 Schiffe mit 4581 Lasten fehlte die Angabe, ob sie beladen oder mit Ballast eingekommen waren.

[4]) Für 23 Schiffe mit 2762 Lasten unter russischer Flagge, für 1 Schiff mit 243 Lasten unter holländischer Flagge und 1 Schiff mit 47 Lasten unter schwedischer Flagge fehlte die Angabe, ob sie beladen oder mit Ballast eingekommen waren.

320 Pfund Hafer nach dem Continent und 25 s. pro Ton Flachs und Hanf nach Dundee und Leith geschlossen wurden. Ebenso wurden auf Lieferung für Juni, Juli und August einige Dampfer für Sleepers nach Stettin und Danzig zu 7—8 Rmk. pro Load von 16 Stück 1/2 □Sleepers genommen. Im Mai schwankten die Frachten nach London zwischen 1 s. 6 d. und 1 s. 4 1/2 d. und nach dem Continent zwischen 1 s. 9 d., 1 s. 7 1/2 d. resp. 1 s. 10 1/2 d. pro 320 Pfund Hafer, sowie für Flachs nach Dünkirchen zwischen 35 und 33 Francs pro Ton, wonach im Juni dieselben nach Dundee und Leith für Flachs und Hanf auf 20 s. pro Ton herabsanken und für Hafer nach London 1 s. 4 1/2 d., nach dem Continent 1 s. 7 1/2 d. pro 320 Pfund Hafer bezahlt wurde. Im Juli variirten die Frachten nach dem Continent von 1 s. 9 d. zu 1 s. 6 d. resp. 1 s. 7 1/2 d. für Hafer, und hielten sich im August für Getreide wie im vorigen Monat, wogegen für Flachs nach Dundee und Leith 22 s. 6 d., sowie 35 Francs für Flachs nach Dünkirchen bewilligt wurden; ebenso kamen Abschlüsse auf Herbst-Lieferung vor und wurde für September 2 s. 3 d. pro 320 Pfund Hafer, anderes Getreide im Verhältniss, nach dem Continent, sowie per October 2 s. 4 1/2 d. London, 2 s. 7 1/2 d. Continent geschlossen; gegen Ende des Monats wurden jedoch nur 2 s. nach dem Continent bewilligt. Im September zogen die Frachten etwas an und wurden 16—18 Rmk. resp. 20 Rmk. für Hafer nach Stettin und Lübeck, 21—22 Rmk. für Roggen nach der Ostküste Schwedens pro 2000 Kilo, 2 s. 1 1/2 d. nach London, 2 s. 4 1/2 d., 2 s. 6 d. resp. 2 s. 9 d. für Hafer nach dem Continent, 25 s. resp. 27 s. 6 d. für Flachs und Hanf nach Dundee und Leith, 37 1/2 Francs nach Dünkirchen und einige Dampfer auf Lieferung für Säcleinsaat in Tonnen nach Gent zu 3 1/4 resp. 3 1/2 Francs abgeschlossen. Pro October wurden 2 s. 7 1/2 d., 2 s. 9 d. resp. 2 s. 10 1/2 d. nach London, 2 s. 10 1/2 d., 3 s. resp. 3 s. 1 1/2 d. für Hafer nach dem Continent, 18 und 20 Rmk. für Roggen und 20 resp. 24 Rmk. für Hafer nach Stettin, 25, 24 resp. 23 Rmk. pro 2000 Kilo Roggen nach der Ostküste Schwedens, sowie 35 s. pro Ton Flachs und Hanf nach Dundee und Leith bewilligt. Pro November ward Einiges zu 28 Rmk. für Hafer nach Lübeck gemacht, jedoch gingen die Frachten wieder sehr schnell zurück und wurden zuletzt nur 23 Rmk. für Hafer nach Lübeck, 21 Rmk. für Roggen nach der Ostküste Schwedens, sowie 2 s. London, 2 s. 3 d. Continent für Hafer, 30 s. pro Ton Flachs und Hanf nach Dundee zugestanden; gegen Schluss des Monats wurde Stettin 16 Rmk. für Roggen, 19 Rmk. für Hafer, nach Lübeck 18 Rmk. für Roggen, 21—22 Rmk. für Hafer, sowie nach dem Continent 2 s. für Hafer geschlossen. Pro December erhielt ab Hafendamm ein Dampfer 35 s. pro Ton Flachs nach Dundee, sowie einige Dampfer für Getreide

ab Mühlgraben nach London 2 s. 6 d., 2 s. 9 d. resp. 2 s. 10½ s. nach dem Continent 3 s. resp. 3 s. 3 d. pro 320 Pfund Hafer, wogegen zum Schluss des Jahres nur 2 s. 9 d. nach dem Continent für Hafer erzielt wurde; ein Dampfer nach Dundee bedang 37 s. 6 d. pro Ton Flachs.

Es segelten unter:

	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
russischer Flagge, excl. der Krons- und Bergungsdampfer	518	512	441	475	428
deutscher Flagge	959	836	807	874	700
schwedischer „	275	266	271	136	106
norwegischer „	417	338	282	346	234
dänischer „	320	246	168	134	120
holländischer „	323	238	261	320	226
belgischer „	—	—	—	1	—
französischer „	23	46	19	19	21
englischer „	777	579	533	605	527
italienischer „	—	1	—	—	—
griechischer „	2	—	—	—	1
amerikanischer „	1	3	—	1	—
In Summa	3615	3065	2782	2911*)	2363

*) Für 27 Schiffe fehlte die Angabe der Flagge.

Verzeichniss

der gesammten Rigaschen Rhederei,

Januar 1882.

Die Nummerflagge ist blau, Buchstabe und Nummer weiss, an der linken Ecke die russische Nationalflagge.

Erklärungen: E. Eichenholz. *Kupfer- oder metallfest. Z. Zink beschlagen. F. Fichtenholz. m. Metall beschlagen. S. Schr.-Dampfer. K. Klinker. eis. Eisen gebaut.

№	Bauart.	Namen der Schiffe.	Namen der Schiffer.	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herren **Westberg & Co.**			
1	Bark	Lucinde* m	H. Krakauschke	159 1/2	102
2	Bark	Bravo E & F* m	J. F. Bengson	157	108
3	Schn.-Brk.	Louise F	H. Ohlsen. .	116	100
4	Schn.-Brk.	Bon jour* m	H. Groth . .	110	81
			Zoll-Lasten	542 1/2	
		Herren **Wittkowsky-Querfeldt & Co.**			
5	Bark	Tantivy* m	T. Remmersen .	157	41
6	Schn.-Brk.	Ida* m F	E. G. Bientz	138	104
7	Schoner	Carl Christoph	C. Frischmuth	81	16
			Zoll-Lasten	376	
		Herr **A. Wirckau.**			
8	Bark	Gustav Molien	J. Hücke . .	336	30
		Herren **Hugo Lyra & F. W. Haarmann.**			
9	Bark	Louise F.	P. Matzkeit .	279	111
10	Bark	Golgatha E & F	G. Matzkeit .	184 1/2	68
11	3-m. Schn.	Anna & Ottilie E & F . . .	G. Kalling .	148	2
			Zoll-Lasten	611 1/2	
		Herr **J. Dombrowsky.**			
12	3-m. Schn.	Jacob & Catharina F	C. Weidner .	166	26
13	3-m. Schn.	Bernhard & Auguste E & F .	P. G. Steen .	158	15
			Zoll-Lasten	324	
		Herr **Chr. R. Schmidt.**			
14	Bark	Sarah A. Dudmann	R. Treu.	242	6
		Herren **J. Dombrowsky & H. Noack.**			
15	Bark	Georg & Wilhelm F & E* . .	H. Noack.	225	9

№	Bauart.	Namen der Schiffe.	Namen der Schiffer.	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herr Chr. Graver mit Mehreren.			
16	Bark	August	Ch. Graver .	192	1
		Herr Th. Ahl.			
17	Bark	Versuch (der) F	J. F. Frischgesell	213	35
		Herren Thos. Renny & Co.			
18	Bark	Anna E & F	J. Skuje . .	138	106
19	Brigg	Lapwing*	L. Kontermowitz.	93	44
20	Brigg	Sanna	H. C. Thurau	123	18
			Zoll-Lasten	354	
		Herren Wöhrmann & Sohn.			
21	Bark	Paul E	G. Lilienthal	179	29
		Herr H. Heinberg.			
22	Bark	Avu F	H. Heinberg.	200	110
		Herr J. Grell.			
23	Bark	Japan* m	E. Görke . .	335	16
24	Bark	Flying Fish* m	A. Blankenburg	203	22
			Zoll-Lasten	538	
		Herren J. Janson & J. Grell.			
25	3-m. Schn.	Max F	J. Stolz. . .	169	11
		Herr J. Janson.			
26	Gaff.-Schn.	Maria	J. Berg . . .	76	7
27	Gaff.-Schn.	Lisette Ilse Trina K.	J. Janson . .	100	14
28	Gaff.-Schn.	Vesta	J. Kirschstein	77	3
			Zoll-Lasten	253	
		Herr M. Grewe.			
29	3-m. Schn.	David E & F	M. Grewe jun.	158	43
		Herrn J. Schwalbe's Wittwe mit Mehreren.			
30	3-m. Schn.	Rinuschen F	A. Ferle . .	149	5
		Herrn Peter Johannsen's Erben.			
31	3-m. Schn.	Ecliptic E & F	C. Johannsen	158	12

№	Bauart.	Namen der Schiffe.	Namen der Schiffer.	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herren **M. Kursit & T. Paesch.**			
32	3-m. Schn.	Marie & Anna E & F	M. Mikkelsohn	127 1/2	20
		Herr **L. Schneider.**			
33	Schoner .	Fortsetzung (die) F	L. Schneider	103	109
		Herr **W. Linde.**			
34	Brigg	Catharina Regina	W. C. Linde	112	99
		Herr **Rud. Aronowitz.**			
35	Brigg	Percy E & F	R. Aronowitz	120	39
		Herr **J. Baumann.**			
36	3-m. Schn.	Alfred E & F	N. Schl. . .	111	36
		Herren **Gebrüder Beckmann.**			
37	Schon.-Brigg	John & Ann E & F.	M. Mikkelsohn	110	4
		Herr **E. Langbein.**			
38	3-m. Schn.	Edward & Laura E & F . .	H. Huhn . .	107	19
		Herr **J. Behrsing.**			
39	Gaff.-Schn.	Clara Maria	P. Ancour. .	92	13
		Herr **K. Grundmann.**			
40	3-m.Gaffel-Schoner	Fortuna F	K. Grundmann	110	10
		Herr **C. Essmann** mit Mehreren.			
41	Bark	Marianne*	F. Zimmermann	164 1/2	8
42	Bark	Sarepta	C. H. Schmidt	158	25
43	Brigg	Gitana	Burwert. . .	170	23
			Zoll-Lasten	492 1/2	
		Herr **H. Salming.**			
44	Bark	Malanie	H. Salming .	165	27
		Herr **P. Uppan.**			
45	Gaff.-Schn.	Maria Mathilde K.	P. Uppan . .	102	17
		Herr **H. Petersohn.**			
46	Gaff.-Schn.	Johanna Victoria K	F. Petersohn	85	21

Total 46 Segelschiffe mit 7057 Zoll-Lasten.

12 Dampfschiffe.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferdestärke.	Lasten.	
Rigaer Dampfschifffahrts-Gesellschaft .	1	Admiral	H. Essmann	240	225	eis.
	2	Düna S.	R. Junker	80	236½	
	3	Leander	C. Wolter	200	168	
	4	Riga S	B. Lindholm	80	152	
	5	Alexander II. . .	M. Zimmermann . .	153	212	
	7	Hurricane S. . .	W. Bose	110	297½	
Herren Helmsing & Grimm	10	Betty S.	A. v. Hertwig . . .	99	365	
Herren A. G. Sengbusch & Co.	6	Möwe S	F. Sperling	45	100½	
	9	Phönix S	W. Kahl	30	75½	
	11	Ginevra S. . . .	C. Bäcklund	35	76½	
	13	Undine S	A. Stavenhagen . .	45	135	eis.
Herr J. C. Jessen	8	Baltic.	A. J. Ehlerdt . . .	125	150?	
			Total	1242	2193½	

34 Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferdestärke.	Lasten.	
Der Börsen-Comité	21	Simson	F. Buchholz	120	54½	eis.
	1	Hermes	A. Schimmelpfenning	75	30	
	2	Sophie	E. Zesin	50	12	
	4	Comet	Alxen	12	4	
Herren Wöhrmann & Sohn	5	Wöhrmann	Jürgensohn	70	59	
	6	Johann Christoph.	M. Kickert	26	14	
Herren Helmsing & Grimm	7	Napoleon	M. Strupp	75	12	
Herr A. Wirckau	31	John Bull S	F. Jürgensen	35	13	eis.
Herrn A. Vajen's Wittwe	11	Communication	J. Gottmannshausen	40	35	
	12	Dahlen	J. Giehl	30	25	
	13	Kekkau	F. Hildebrandt	12	3	
	32	Nummer Eins	Scheffel	12	3	
	14	Nummer Zwei	Reksting	12	3	
	15	Nummer Drei	Steffen	12	3	
Herren Thos. Renny & Co.	16	Union S	L. Steinberg	15	6	
Herren Armitstead Gebrüder	17	Delphin	Kalning	36	5	
Herr J. Dreimann	30	Neptun S	H. Koch	40	21	
Herr Eugen Noeckel	3	Pfeil	C. Condruss	50	60	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferdestärke.	Lasten.	
Herr **W. Kleinberg**	18	Riga & Bolderaa S	H. Meyer	15	14	eis.
	28	Mary	vacant	36	17	
	22	Präcise S	C. Rank	12	19	
Herr **Heinr. Meyer**	19	Bolderaa S	F. Meyer	20	29	
Herr **Wm. Hartmann**	20	Pilot S	J. Schley	30	14	
	29	Express S	U. Janson	15	14	
	34	Courier S	A. Hosposky	13 9/10	8	
Herren **Lange & Skuje**	9	Adler	H. Annus	21 1/3	41	
Herr **G. W. Sperling**	10	Unity	C. A. Linde	45	26	eis.
	33	Solid S	L. Zughaus	50	19	
	35	Düna S	P. Behrsing	45	20	
Herr **Patric Ruetz**	24	Vigilant	J. N. Renaud	50	15	
Ankerneeken-Amt	26	Ankerneek	J. J. Plawneek	72	26	eis.
Herr **O. Bauer**	25	Omnibus	O. Bauer	25	5	
Herr **G. Lindig**	27	Harriet	Burnowsky	10	5 1/2	
Herren **Reinberg & Ohsoling**	36	Riga	E. Reinberg	35	9 1/2	
			34 Dampfer mit	1217 7/30	644 1/2	

Die Rigaer Börsenbank.

Umsatz im Jahre 1881.

Gesammtumsatz nach dem Hauptbuche . .	404,897,703	Rbl.	24	Kop.
1) Cassa	188,213,962	„	41	„
2) Einlagen	9,409,178	„	96	„
3) Darlehen	32,224,146	„	89	„
4) Wechsel-Disconto	35,761,029	„	89	„
5) a. Coupons-Incasso	1,088,463	„	73	„
b. Zahlbare Effecten	92,288	„	36	„
6) Werthpapiere An- und Verkauf	1,799,314	„	32	„
Agio	17,455	„	09	„
7) Giro-Conto	60,741,735	„	76	„
8) Conto-Corrent	47,607,236	„	93	„
9) Deposital-Gebühren	4,233	„	—	„
10) Zinsen:				
gezahlte Einlage-Zinsen	545,533	„	70	„
empfangene Darlehen-Zinsen.	566,894	„	01	„
empfangene Werthpapier-Zinsen	185,333	„	94	„
11) Empfangene Provisionen-Netto	23,535	„	48	„
12) Unkosten	62,626	„	06	„
Inventarium abgebucht	1,000	„	—	„
Tantième für die Directoren.	14,000	„	—	„
Zum Pensionsfond	3,632	„	93	„
Auf Reservecapital	164,013	„	75	„
Reservecapitalbestand.	2,224,326	„	85	„
Aus den Zinsen des Reservecapitals gezahlt	58,976	„	28	„
Zweifelhafte Forderungen abgeschrieben.	6,645	„	08	„

Elfter Jahres-Rechenschaftsbericht

der

Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga

pro 31. December 1881.

Gewinn- und Verlust-Conto.

Verluste.

An	Gagen-Conto: für gezahlte Gagen	1,000 Rbl.	—	Kop.
„	Unkosten-Conto: für das Schmieren der Winden, Bereinigung der Strassen, Inserate und kleine Ausgaben	720 „	60	„
„	Assecuranz-Conto: für Assecuranz pro 1881 .	333 „	88	„
„	Stadtabgaben und Ambarenwachgeld	1,963 „	46	„
„	Immobilien-Steuer: an die Stadtcasse. . . .	340 „	68	„
„	Remonte-Conto: für Reparatur der Speicher-Dächer, Winden etc.	1,067 „	78	„
„	Dividenden-Conto: 8½ % als Dividende pro 1881 de 264,000 Rbl. des eingezahlten Actien-Capitals, aus dem Reingewinn von 27,328 Rbl. 64 Kop.	22,440 „	—	„
„	Reserve-Capital-Conto: den nicht zur Vertheilung kommenden Rest.	4,888 „	64	„
		32,755 Rbl.	4	Kop.

Gewinne.

Per	Miethen-Conto: Miethen-Einnahme pro 1881	31,403 Rbl.	40	Kop.
„	Renten-Conto: Zinsen-Ueberschuss pro 1881	326 „	64	„
„	Liquidations-Conto mit Eeck: aus der Eeck-schen Masse durch Advokat Tunzelmann	1,025 „	—	„
		32,755 Rbl.	4	Kop.

Bilanz-Conto.

Activa.

An Speicher-Conto: Kostenpreis erbauter 7 Speicher im neuen Ambarenviertel incl. Ankaufswerth der Grundstücke . . . 198,039 Rbl. 25 Kop. desgleichen 5 Speicher in Mühlgraben . . . . . 98,043 „ 15 „	296,082 Rbl.	40 Kop.
„ Börsenbankscheine: vorhanden im Betrage von	15,900 „	— „
„ Renten-Conto: für an den Börsenbankscheinen pro 31. December c. haftende Zinsen . . .	239 „	92 „
„ Assecuranz-Conto: vorausbezahlte Feuerversicherungs-Prämie . . . 1,421 Rbl. 22 Kop. und für Mühlgraben . . . 148 „ 91 „	1,570 „	13 „
„ Cassa-Conto: Baarbestand	333 „	32 „
„ Giro-Conto: bei der Börsenbank	19,500 „	— „
	333,625 Rbl.	77 Kop.

Passiva.

Per Actien-Capital-Conto: für eingezahlte	264,000 Rbl.	— Kop.
„ Stadt-Cassa: für erstandene 7 Bauplätze noch zu zahlen, laut Tilgungsplan	17,325 „	20 „
„ Renten-Conto: für zu zahlende Zinsen von 17,325 Rbl. 20 Kop., vom 1. April bis 31. December 1881 à 4 pCt.	519 „	76 „
„ Miethen-Conto: für pränumerirte Miethe . . .	4,725 „	50 „
„ Dividenden-Conto: 8½ % als Dividende pro 1881 de 264,000 Rbl. aus dem Reingewinn von 27,328 Rbl. 64 Kop.	22,440 „	— „
„ Reserve-Capital-Conto: Vortrag am 1. Januar 1880 . . . . . 19,726 Rbl. 67 Kop. hierzu aus dem Reingewinn pro 1881 den nicht zur Vertheilung kommenden Rest . . . . . 4,888 „ 64 „	24,615 „	31 „
	333,625 Rbl.	77 Kop.

Vortrag,

gehalten in der Jahresversammlung des livländischen Bezirks der Allerhöchst bestätigten Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser am 11. Januar 1882, vom Präsidenten der Bezirks-Verwaltung, Generallieutenant Baron von Budberg.

Geehrte Versammlung!

Gemäss § 15 des Allerhöchst bestätigten Statuts der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ermangelt die livländische Bezirksverwaltung nicht, über die von ihr im Jahre 1881 entwickelte Thätigkeit in Nachstehendem ergebenst Bericht zu erstatten.

I) Bestand des Rettungswesens im livländischen Bezirk.

Der livländische Bezirk besitzt zur Zeit 9 Bootsstationen, nämlich: Magnusholm, Bullen, Raggazeem, Salismünde, Kühno, Runoe, Kuiwast, Kollingen und Karral und 3 Winterstationen mit Schlittenböten zu Kuiwast, Wachtna und Orrisaar. Von den Bootsstationen ist Bullen auch mit einem Raketenapparat ausgestattet; von den Schlittenbootsstationen besitzt Orrisaar auch noch ein kleines Segelboot.

Der Gehilfe des Inspectors des nördlichen Bezirks der Rettungsgesellschaft, Capt.-Lieutenant v. Scharenberg, hat die Errichtung einer Rettungsstation mit 2 Schlittenböten bei der Stadt Pernau beantragt und zwar veranlasst durch einen im Jahre 1881 stattgehabten Fall, wo eine Anzahl Fischer auf dem schwachen Eise sich in grosser Lebensgefahr befunden hatten.

Das Pernausche Stadtamt ist bereit, für eine angemessene Unterbringung der Böte zu sorgen und die Beaufsichtigung und Leitung derselben dem Pernauer Lootsenamte zu übertragen.

Die livländische Bezirksverwaltung hat hierauf unterm 27. März 1881 Nr. 29 die Oberverwaltung ersucht, aus ihrem Dépôt 2 Schlittenböte mit vollständiger Ausrüstung für die Stadt Pernau hergeben und dieselben nach Eröffnung der Navigation mit einem Kronsdampfer dahin befördern lassen zu wollen.

Auf diese Vorstellung ist bis hierzu keine Entscheidung erfolgt.

Für die Station Raggazeem besteht ein besonderer Localcomité im Flecken Schlock, und für die Stationen der Inseln Oesel und Moon ein Localcomité in Arensburg. Die übrigen Stationen werden direct von der livländischen Bezirksverwaltung administrirt.

Für die Station Kühno ist neuerdings die Bildung eines Localcomité in Pernau angeregt worden, die betreffenden Verhandlungen sind jedoch noch nicht zum Abschluss gediehen.

Zu Anfang des Jahres 1881 verschied der Inspector des livländischen Rettungsbezirks Herr Swen Schulthes. Sein Tod ist für unser See-Rettungswesen ein harter Schlag! Bei der Organisation desselben war Schulthes in hervorragender Weise betheiligt und wenn unser Rettungswesen sich jetzt in ausgezeichnetem Zustande befindet, so ist das wesentlich ein Verdienst des Verstorbenen, der alljährlich die Stationen bereiste und unermüdlich bestrebt war, die Einrichtung derselben immer mehr zu vervollkommnen.

An seine Stelle ist der Navigationslehrer W. A. Bruhns getreten.

2) Revision der Stationen.

Im abgelaufenen Jahre sind die Stationen Magnusholm, Bullen, Raggazeem, Salismünde und Kühno gemeinschaftlich vom Inspector der Oberverwaltung Capitain I. Ranges Susslow, dessen Gehilfen Capitain-Lieutenant v. Scharenberg und dem Inspector des livländischen Bezirks Bruhns inspicirt worden, wobei, nach Angabe des Letzteren, alles in bester Ordnung befunden und nur remarquirt wurde, dass die Korkgürtel von mangelhafter Qualität und nicht so aufgestellt sind, dass die Mannschaft sich dieselben ohne zu grossen Zeitverlust anlegen kann.

Dem Vormann der Station Kühno, Arrendator Gräbner, der 6 Werst von der Station entfernt wohnt, wurde in der Person des Rettungsmannes Jacob Ottensohn ein Gehilfe beigegeben, dem Gräbner von seinem Vormannsgehalt 25 Rbl. abgiebt. Mit diesem Arrangement haben die Differenzen auf Kühno ihre Erledigung gefunden.

Die Herren Susslow und v. Scharenberg haben ferner auch noch die Stationen Kuiwast, Wachtna und Orrisaar inspicirt, wonächst endlich auch Se. Excellenz, der Rigasche Herr Zollkreischef, wirklicher Staatsrath von Twerdjänsky auf seinen Zollrevisionsfahrten die Stationen Raggazeem, Karral, Kollingen, Orrisaar und Kuiwast besucht. aber zu keinen besonderen Ausstellungen Veranlassung gefunden hat.

3) Ausrüstung der Stationen.

Unterm 7. October 1880 Nr. 37 hatte die livländische Bezirksverwaltung an die Oberverwaltung die Bitte gerichtet, an Stelle des zum Rettungsdienste nicht mehr verwendbaren alten Runoeschen Rettungsbootes, ein neues Forrestboot zu liefern. Mittelst Schreibens vom 21. Januar 1881 Nr. 26 benachrichtigte hierauf die Oberverwaltung die Bezirksverwaltung, dass Runoe aus dem Depôt der Oberverwaltung ein Forrestboot erhalten solle. Unterm 29. Januar 1881 Nr. 89 eröffnete jedoch die Oberverwaltung der Bezirksverwaltung, dass das für Runoe bestimmte 10rudrige Forrestboot nach Kollingen geschickt, das Kollingensche aber zum Umbau nach Riga gebracht und dann auf Runoe in Dienst gestellt werden sollte. Die livländische Bezirksverwaltung berichtete hierauf am 23. Februar 1881, Nr. 14, dass der Umbau des Kollingenschen Bootes mindestens 1000 Rbl. und der Transport der 3 Böte ca. 500 Rbl. kosten würde und bat die Oberverwaltung um Anweisung dieser Summe. Am 14. September 1881, Nr. 1223, meldete die Oberverwaltung, dass das neue Boot für Kollingen per Eisenbahn nach Riga befördert werden solle, um von hier durch einen Zollkreuzer nach Kollingen gebracht zu werden; das alte Boot sollte zur Reparatur nach St. Petersburg gesandt werden; bezüglich des Umtausches des Runoeschen Bootes sei eine besondere Verfügung der Oberverwaltung zu erwarten. Als das neue Boot in Riga eintraf, stellten sich bei der Besichtigung verschiedene Mängel heraus, deren Reparatur der Lange & Skuje'schen Schiffswerft übertragen wurde, bei welcher das Boot bis zum Frühjahr bleibt, da inzwischen der Zollkreuzer den Transport des Bootes nach Kollingen abgelehnt hat. Die Bezirksverwaltung hat nun unterm 17. November 1881, Nr. 64, die Oberverwaltung ersucht, dahin Anordnung treffen zu wollen, dass das Boot nach Eröffnung der Navigation im Frühjahr 1882 durch einen Zollkreuzer nach Kollingen gebracht werde. Ueber das für Runoe zu beschaffende neue Boot ist keine weitere Mittheilung erfolgt.

Das Orrisaarsche Segelboot hat sich als zu klein herausgestellt und ist demnach von der livländischen Bezirksverwaltung mittelst Vorstellung vom 17. November 1881, Nr. 62, ein grösseres, etwa 6—8ruderiges Boot erbeten worden.

Auf die Bitte der livländischen Bezirksverwaltung um Genehmigung dazu, dass die schwerfälligen Bootswagen bei den Rettungsböten von Kollingen und Karral nicht zur Verwendung kommen, ist die Oberverwaltung nicht eingegangen, sondern besteht in der Vorschrift vom 31. Januar 1881, Nr. 126, auf die von ihr getroffene Anordnung.

Da die Bezirksverwaltung aber bis hierzu keine Transportgelegenheit finden konnte, so stehen die Wagen vorläufig noch beim hiesigen Navigationsschulgebäude. Der Inspector Capitain I. Ranges Susslow hat jedoch mündlich in Aussicht gestellt, eine zweckentsprechende Verwendung der Wagen zu vermitteln.

4) Rettungs- und Uebungsfahrten.

Das Jahr 1881 ist, was Unglücksfälle zur See anbelangt, für unseren Bezirk ein ungewöhnlich glückliches gewesen, indem im Rigaschen Meerbusen keine Strandungen vorgekommen.

Nur die Schlittenböte von Wachtna und Orrisaar sind am 28. und 29. October 1881 zur Verwendung gekommen, um Personen, die auf dem kleinen Sund eingebrochen waren, Hilfe zu leisten. Für die Fahrt vom 28. October erhielten beide Stationen je 12 Rbl., für die Fahrt vom 29. October die Station Wachtna 14 Rbl. Fahrgelder und 10 Rbl. für die Rettung des Bauern Alexei Leiner.

Die Uebungsfahrten mussten für das Jahr 1881 aus Sparsamkeitsrücksichten unterbleiben.

5) Belohnungen.

Belohnungen sind von der Oberverwaltung im Jahr 1881 zuerkannt und resp. ertheilt worden:

a. Für die Rettungsfahrt bei Strandung des Schooners Maria Wohlfahrt am 18. October 1880 dem Rigaschen Lootsenältesten Karl Legsding die Schleife zur Rettungsmedaille, dem Lootsen A. Dreymann die silberne Rettungsmedaille, den Fischern H. Müller und D. Schlösser Belobigungsatteste 3. Grades, ausserdem Karl Legsding, A. Dreymann, Christian Müller, Johann Schlösser, G. Martinow, Jurre Melder, Janne Streil und S. Muswar à 10 Rbl. und M. Schlösser, P. Krasting, M. Kierisch, A. Makarow, A. Hill und A. Brede à 5 Rbl. pro Mann.

b. Für die Rettungsfahrt bei Strandung des Schooners Johanna am 22. September 1880 dem Vormann der Station Kollingen Baron Theodor Buxhöwden die silberne Rettungsmedaille nebst Schleife, den Ruderern Peter Pannas, Jago Mikkel Lup, Maks Pannas, Mats Misk, Peter Toll, Ado Misk, Zollwachtmeister Gepsle à 5 Rbl., dem Mikkel Lup für die Meldung der Strandung 8 Rbl. Den Hinterbliebenen des bei dieser Rettungsfahrt verunglückten Jean Laul ist von der Oberverwaltung die Summe von 500 Rbl. ausgezahlt worden.

c. Für die Ausfahrt zur Rettung der auf dem Wrack des Schiffes „Krönewitz“ befindlichen Bergungs-Beamten und Personen am 28. November 1880 dem Vormann der Station Bullen, Martin Bergmann die grosse goldene Medaille der Rettungsgesellschaft und dem Kapitain des Dampfers „Solide“, Ludwig Zughaus ein Belobigungsattest 2. Grades.

d. Für die Rettungsfahrt bei Strandung der Schiffe „Krönewitz“ und „Adolf“ am 8. November 1880 dem Lootsen-Commandeur Schiemann ein Belobigungsattest 2. Grades, dem Lootsen-Aeltermann Legsding ein Belobigungsattest 3. Grades und den Lootsen S. Kilowsky, A. Dreymann, J. Treulieb, J. Deringer, Fr. Steinberg, G. Lilienthal, G. Adamsohn, M. Narring, F. Kuskmetz, K. Grabbe, G. Kellermann, K. Iwanow, J. Pukne, M. Silling, J. Philipp, M. Jürgensohn, J. Paul à 5 Rbl. pro Mann.

e. Für die Rettung der Insassen des am 2. November 1880 umgeschlagenen Salisschen Fährbootes dem Provisor Lass ein Belobigungsattest 3. Grades.

f. Für die Rettungsfahrt am 2. October 1879 bei Strandung des Schooners „Rival“ dem Lootsen-Commandeur Schiemann und dem Lootsen-Aeltermann Friedrich Ohsoling silberne Medaillen mit der Aufschrift „für Eifer“ zum Tragen am Stanislausbande; Bänder zu den früher erhaltenen silbernen Medaillen den Lootsen Martin Palle, Joh. Paul und Friedrich Straupe und silberne Medaillen mit der Aufschrift „für Rettung Ertrinkender“ am Wladimirbande dem Lootsen Sebald Kilowsky und Steuermann A. W. Johannsen.

g. Für die Rettungsfahrten am 2. October 1879 den Ruderern der Salismündeschen Station Jan Use, Peter Meyer, Nikke Ballod, Andrei Pakkaln silberne Medaillen am Wladimirbande.

h. Dem Vormann der Station Karral Baron Theodor Buxhöwden für die befriedigende Instandhaltung der Station die grosse silberne Medaille der Rettungsgesellschaft.

6) Versicherung des Lebens der Rettungsmannschaften.

Gelegentlich der Auskehrung der Versicherungssumme für den bei Strandung des Schooners „Johanna“ am 22. September 1880 verunglückten Jean Laul hatte die Oberverwaltung mittelst Cirkulairs vom

31. Januar 1881, Nr. 110, erklärt, dass künftig auf solche Unterstützung nur dann zu rechnen sei, wenn die Verunglückten im Rettungsboote und Rettungscostüm ausgegangen seien.

Nachdem dieses Cirkulair sämmtlichen Rettungsstationen eröffnet worden war, ging ein Bericht des Lootsen-Commandeurs Schiemann ein, der dafür plaidirte, dass die Rettungsmannschaften nicht zur Benutzung der Korkjacken gezwungen werden mögen.

Die livländische Bezirksverwaltung machte hierüber unterm 23. Februar 1881, Nr. 15, der Oberverwaltung Vorstellung und erwähnte bei der Gelegenheit auch dessen, dass die Oberverwaltung mittelst Rescripts vom 3. Juli 1876, Nr. 1198, resolvirt habe, dass die Verwendung von Rettungsböten bei Rettungsfahrten nicht obligatorisch sein solle.

Auf diese Vorstellung ist noch keine Entscheidung erfolgt.

7) Finanzbericht der livländischen Bezirksverwaltung pro 1881.

In den Jahresbeiträgen hat die livländische Bezirksverwaltung im Jahre 1881 eine empfindliche Einbusse erlitten, indem der livländische Gouverneur den seit dem Bestehen des Rettungswesens von der Rigaschen Kaufmannschaft gezahlten Jahresbeitrag, welcher ursprünglich 1000 Rbl. betrug, im Jahre 1878 aber auf 2000 Rbl. erhöht wurde, zu Anfang des Jahres 1881 inhibirt hat. Die an den livländischen Gouverneur gerichtete Bitte die Fortzahlung dieses Beitrages auf der bisherigen Grundlage zu genehmigen, wurde abschläglich beschieden und wandte sich die Bezirksverwaltung hierauf an die Oberverwaltung mit dem Gesuch um Intervention, worauf die Oberverwaltung antwortete, dass auf ihre Verwendung der Herr Finanzminister versprochen habe, auf diesen Gegenstand seine besondere Aufmerksamkeit zu richten, sobald die Sache an ihn gelangen werde. Wenn die Bezirksverwaltung trotz dieses bedeutenden Ausfalls in den Einnahmen, im abgelaufenen Jahre doch in der Lage gewesen ist, die Ausgaben zu bestreiten, ohne die Casse der Oberverwaltung in Anspruch zu nehmen, so ist das nur in Folge dessen möglich gewesen, dass im Jahre 1881 keine Strandungen vorgekommen, also auch keine Belohnungsgelder auszuzahlen gewesen, dass ferner die Uebungsfahrten eingestellt und endlich nach jeder Richtung hin die äusserste Oekonomie gemacht worden. Die Bezirksverwaltung hofft mit Zuversicht auf eine günstige Entscheidung in dieser Angelegenheit, im entgegengesetzten Falle dürften sich für die Zukunft unseres bisher von den erfreulichsten Erfolgen begünstigt gewesenen Rettungswesens recht trübe Aussichten eröffnen!

Einnahme.

Saldo am 1. Januar 1881 in Cassa der livländischen Bezirksverwaltung	3960 Rbl. 35 Kop.	
Saldo des Oeselschen Local-Comités	73 „ — „	4033 Rbl. 35 Kop.
Jahresbeiträge activer Mitglieder		2905 Rbl *)
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder		304 „ — „
Jahresbeiträge activer Mitglieder des Oeselschen Local-Comités	50 Rbl. — Kop.	
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder des Oeselschen Local-Comités.	68 „ — „	
Einmalige Beiträge zweckfördernder Mitglieder des Oeselschen Local-Comités.	5 „ — „	
Beitrag der Oeselschen Ritterschaft pro 1881.	50 „ — „	173 „ — „
Von der Oberverwaltung angewiesene Belohnungsgelder		253 „ — „
Lebensversicherungsbetrag für einen verunglückten Mann		500 „ — „
Aus den Sammelbüchsen		3 „ 25 „
Rentengewinn		298 „ 54 „
		8470 Rbl. 14 Kop.

*) Anmerkung: darunter Beiträge der Corporationen:

Livländische Ritterschaft	600 Rbl.
Stadt Riga	500 „
„ Pernau	50 „
„ Fellin	25 „
„ Wenden	50 „
„ Wolmar	15 „
Dorpater St. Mariengilde pro 1880 und 1881	200 „
„ Antoniigilde pro 1880 und 1881	40 „

Ausgabe.

Kanzlei, Verwaltungskosten	409	Rbl.	24	Kop.
Remonte der Boote und Schuppen	369	„	77	„
Feuerversicherung	204	„	64	„
Lebensversicherung der Mannschaften	860	„	—	„
Lebensversicherungsbetrag für einen verunglückten Rettungsmann	500	„	—	„
Gagen der Stationsvorsteher	675	„	—	„
Rettungsfahrten	301	„	—	„
Gage des Inspectors des livländischen Bezirks	200	„	—	„
Reisegelder	96	„	34	„
Unvorhergesehene Ausgaben	97	„	30	„
	3713	Rbl.	29	Kop.

Ultimo December 1881 verblieb somit in Cassa:

der livländischen Bezirksverwaltung	4695	Rbl.	23	Kop.		
des Oeselschen Local-Comités	61	„	62	„		
					4756	„ 85 „
					8470	Rbl. 14 Kop.

8) Inventarium der livländischen Rettungsstationen.

1) Rettungs-Station Magnusholm.

A. Unbewegliches Vermögen:				
Boots-Scheune	1397	Rbl.	76	Kop.
B. Bewegliches Vermögen:				
Francis-Patent-Rettungsboot nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc.	2990	„	72	„

2) Rettungs-Station Bullen.

A. Unbewegliches Vermögen:				
Boots-Scheune	1039	„	57	„
B. Bewegliches Vermögen:				
a. Francis-Patent-Rettungsboot nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc.	2990	„	71	„
b. Raketenapparat nebst Zubehör	600	„	—	„

3) Rettungs-Station Salismünde.

A. Unbewegliches Vermögen:				
Boots-Scheune	1000	„	—	„

B.	Bewegliches Vermögen:			
	Forrest-Rettungsboot nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc.	4590	Rbl. —	Kop.
	4) Rettungs-Station Raggazeem.			
A.	Unbewegliches Vermögen:			
	Boots-Scheune.	1000	„ —	„
B.	Bewegliches Vermögen:			
	Francis-Rettungsboot nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc.	2788	„ 55	„
	5) Rettungs-Station Kollingen.			
A.	Unbewegliches Vermögen:			
	Boots-Scheune.	1000	„ —	„
B.	Bewegliches Vermögen:			
	Rettungsboot, System Forrest, nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc.	4590	„ —	„
	6) Rettungs-Station Karral.			
A.	Unbewegliches Vermögen:			
	Boots-Scheune.	1000	„ —	„
B.	Bewegliches Vermögen:			
	Rettungsboot, System Forrest, nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc.	4590	„ —	„
	7) Rettungs-Station Kühno.			
A.	Unbewegliches Vermögen:			
	Boots-Scheune.	1000	„ —	„
B.	Bewegliches Vermögen:			
	Rettungsboot, System White, nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc.	2000	„ —	„
	8) Rettungs-Station Kuiwast.			
A.	Unbewegliches Vermögen:			
	Boots-Scheune.	1000	„ —	„
B.	Bewegliches Vermögen:			
	a. Rettungsboot, System White, nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc..	3100	„ —	„
	b. Schlittenboot nebst Inventar	300	„ —	„
	9) Rettungs-Station Runoe			
A.	Unbewegliches Vermögen:			
	Boots-Scheune.	1000	„ —	„
B.	Bewegliches Vermögen:			
	Rettungsboot, System Peake-Forrest, nebst Zubehör an Segeln, Tauen, Rudern etc. .	3750	„ —	„

10) Schlittenboot-Stationen zu Wachtna und Orrisaar.

A.	Unbewegliches Vermögen:			
	2 Boots-Scheunen	1000	Rbl.	— Kop.
B.	Bewegliches Vermögen:			
	2 Schlittenboote nebst Inventar	600	„	— „
	1 vierrudrige Jolle mit Segel und Ausrüstung	450	„	— „
	Im Ganzen	44377	Rbl.	31 Kop.

9. Budget pro 1882.

Einnahme.

Saldo vom Jahre 1881	4756	Rbl.	85 Kop.
Jahresbeiträge des livländischen Bezirks.	2900	„	— „
Jahresbeiträge des Oeselschen Bezirks	150	„	— „
Rentengewinn	203	„	15 „
	8010	Rbl.	— Kop.

Ausgabe.

Remonte der Boote und Schuppen	800	Rbl.	— Kop.
Gagen der Stationsvorsteher pro 1882	750	„	— „
Uebungsfahrten	720	„	— „
Rettungsfahrten	1000	„	— „
Lebensversicherung	860	„	— „
Feuerversicherung	200	„	— „
Reisekosten.	500	„	— „
Gage des Revidenten der livländischen Rettungsstationen	300	„	— „
Kanzleiausgaben.	500	„	— „
Unvorhergesehene Ausgaben	270	„	— „
	5900	Rbl.	— Kop.
Verbleiben zum 1. Januar 1883	2110	„	— „
	8010	Rbl.	— Kop.

Tabelle

der

vom 1. März 1882 ab in Riga zu entrichtenden Handels-Abgaben

von

Einfuhr-Waaren.

Diese Abgaben werden auf Grund der Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachten vom 10. April 1867 und vom 1. Februar 1871 für die Hafenbau-Casse, für den Börsen-Comité und für die Stadt-Casse erhoben.

		Rbl.	Kop.
Aether, jeder Art	pr. Pud	—	1 1/2
Ale, in Fässern	„ „	—	1 3/4
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Alaun	pr. Pud	—	1/3
Anis	„ „	—	3/4
Antimonium	„ „		
Apfelsinen, frische	Brutto „ „		
Arrac in Fässern	„ „	—	1 3/4
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Apothekerwaaren, hier nicht benannte	pr. Pud	—	3/4
Arrowroot	„ „		
Arsenik	„ „		
Austern	„ „	—	1 1/2
Asphalt	„ „	—	1/3
Benzin	pr. Pud	—	1
Backwerk, Bisquits und Pfefferkuchen	„ „	—	1 1/2
Baumwolle, rohe	„ „	—	1/3
Baumwollengarn aller Art	„ „	—	1
Beeren, frische, gesalzene und geweichte jeder Art	„ „	—	3/4
Betten, eiserne	„ „		
Bier, jeder Art in Fässern	„ „	—	1 3/4
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Bimstein	pr. Pud	—	1/3

		Rbl.	Kop.
Bindfaden, Stricke und Taue	pr. Pud	—	1 1/2
Bläue, jeder Art	„ „	—	3/4
Blei, in Blöcken, Rollen und Röhren	„ „	—	1/4
Bleiwaaren	„ „	—	1 1/2
Bleiweiss	„ „	—	1/2
Bohnen	pr. Tschetw.	—	3
Böcke, lebende	pr. Stück	—	15
Borax	pr. Pud	—	3/4
Branntwein und Branntwein-Aufgüsse, in Fässern	„ „	—	1 3/4
„ „ „ „	in Flaschen pr. Flasche	—	1/6
Braunroth	pr. Pud	—	1/4
Braunstein	„ „		
Bronce, unverarbeitet	„ „	—	3/4
Bronce- und Blechwaaren	„ „	—	3
Buchdruckerlettern	„ „	—	2 1/8
Buchdruckerschwärze	„ „	—	3/4
Buchweizen	pr. Tschetw.	—	3
Butter	pr. Pud	—	1 1/2
Catechu	pr. Pud	—	1/3
Cacaobohnen und deren Schaalen	„ „	—	1 1/2
Caffee in Bohnen	„ „	—	1
Canehl und Cassia	„ „	—	1 1/2
Cardamom	„ „		
Chemicalien, hier nicht benannte	„ „	—	3/4
Chili-Salpeter oder salpetersaures Natron	pr. Berk.	—	2 1/2
Chocolade	pr. Pud	—	1 1/2
Chlorkalk	„ „	—	1/4
Cement und Chamotte	„ „	—	1/8
Cichorie, in Kraut und Wurzeln	„ „	—	1/3
Cider, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Cigarren	pr. Pud	—	3
Citronen, frische	Brutto „ „	—	3/4
Coaks	pr. Last von 7 Tons	—	20
Cocosbastfabrikate	pr. Pud	—	3
Cognac, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Cochenille	pr. Pud	—	3/4

		Rbl.	Kop.
Confect	pr. Pud	—	1 1/2
Cremserweiss	„ „		
Crystall tartar	„ „	—	3/4
Cudbear	„ „		
Curcuma	„ „		
Dachpfannen, Ziegel- und Chamottesteine	pr. Pud	—	1/10
„ „ „ „	pr. 1000 Stück	—	7
Dachpappe	pr. Pud	—	1/2
Datteln	„ „	—	3/4
Deckpläne, lederne und leinene	„ „	—	1 1/2
Distelkarden	„ „	—	1 1/2
Draht von allerlei Metallen	„ „	—	1 1/2
Drainröhren	„ „	—	1/6
Dünger: künstlicher, Kali-Salze und andere	pr. Berk.	—	2 1/8
Eisenblech, verzinnt	pr. Pud	—	1/2
Eisen in Stangen und Platten	„ „	—	1/4
Eisenbahnschienen und Verbindungs- und Befestigungstheile	pr. Berk.	—	1 1/2
Eisenbahnweichen und Weichentheile	„ „	—	1 1/2
Eisenplatten und Brückentheile zu Eisenbahnen	„ „	—	3
Eisenbahnräder und Radreifen von Gussstahl	pr. Pud	—	1
Eisenbahnwagen: Plattforme	pr. Stück	1	85
verdeckte Güterwaggons	„ „	2	45
Passagier-Waggons III. Classe	„ „	4	90
„ I. u. II. Cl.	„ „	7	50
Equipagen: grosse auf Schwungfedern, als: Kutschen, Omnibusse etc., 235. P. 1.	„ „	3	75
leichte auf Schwungfedern, 235. P. 2.	„ „	2	50
Lastwagen auf Schwungfedern, 235. P. 3.	„ „	1	25
ohne Schwungfedern, jeder Art, 235. P. 4.	„ „	—	62
Erz und erzhaltige Steine	pr. Pud	—	1/8
Erbsen	pr. Tschetw.	—	3
Essig, in Fässern	pr. Pud	—	1 3/4
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Erdwachs	pr. Pud	—	1/3

		Rbl.	Kop.
Farben-Erde (145), nicht benannte	pr. Pud	—	1/4
Farbeporcellan	„ „	—	3
Farben und Farbestoffe, hier nicht benannte	„ „	—	3/4
Farbeholz-Extract	„ „	—	1/3
Farbeholz, in Scheiten, Blöcken und gemahlen	„ „	—	1/4
Fayence, jeder Art	„ „	—	1 1/2
Feigen	„ „	—	3/4
Fischbein, roher und gereinigter	„ „	—	2 1/8
Firniss	„ „	—	1/2
Fische, marinirte, gesalzene und geräucherte, als: Anchovis, Sardinen, Sardellen etc.	„ „	—	1 1/2
Fleisch	„ „	—	1 1/2
Franzbranntwein, in Fässern	„ „	—	1 3/4
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Fruchtsaft	pr. Pud	—	3/4
Früchte, eingemachte	„ „	—	1 1/2
Galläpfel	pr. Pud	—	1/2
Gelatine	„ „	—	3
Gemüse, in hermetisch geschlossenen Gefässen	„ „	—	1 1/2
Gerste	pr. Tschetw.	—	3
Gewehre	pr. Pud	—	2
Gewürznelken	„ „	—	1 1/2
Gewürze, hier nicht benannte	„ „		
Getränke aller Art in Fässern und in Flaschen	„ „	—	1 3/4
„ „ „ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Gin	„ „	—	1/6
Glasscherben	pr. Berk.	—	1/3
Glaswaaren: aus grünem Bouteillenglas	pr. Pud	—	3/4
Fensterglas jeder Art	„ „	—	1
geschliffene	„ „	—	2
ungeschliffene	„ „	—	1 1/2
Glätte	„ „	—	3/4
Grütze	„ „	—	1/3
Grünspan	„ „	—	3/4
Guano	pr. Berk.	—	2
Gummi aller Art	pr. Pud	—	3/4
Gusseisen, unverarbeitet	„ „	—	1/8
Gusseisen-Fabrikate, ordin. Röhren etc., 162. P. 1. u. 3.	„ „	—	1/3

		Rbl.	Kop.
Gusseisen-Fabrikate, abgedrehte, Geschirre (emaillirt und verzinnt), 162. P. 2.	pr. Pud	—	1½
Gussstahl-Fabrikate	„ „	—	1½
Gyps, gemahlen	pr. Berk.	—	2
Hafer	pr. Tschetw.	—	3
Häckselmesser	pr. Pud	—	1
Hammel, lebende	pr. Stück	—	15
Handwerksinstrumente	pr. Pud	—	1½
Häute aller Art	„ „	—	3
„ rohe und gesalzene	„ „	—	¼
Harpius, Harze	„ „	—	⅓
Heringe, gesalzene: norwegische, schwedische und pommersche	pr. Tonne	—	5½
„ englische und schottische	„ „	—	6¼
„ holländische	„ „	—	12¼
Heringe, gesalzene: amerikanische	pr. 10 Pud	—	5½
Holz zu Tischler- und Drechsler-Arbeit, in Blöcken und Stämmen	pr. Pud	—	½
„ in Planken und Fournieren	„ „	—	1½
Honig und Honigsyrup	„ „	—	¾
Hopfen	„ „	—	1½
Hunde, lebende	pr. Stück	—	15
Hummer, frische und gesalzene	pr. Pud	—	1½
Ingwer	pr. Pud	—	1½
Indigo	„ „	—	¾
Instrumente, musikalische: Claviere, Forte-Pianos und nicht transportable Orgeln	pr. Stück	2	20
Positive und Harfen, gewöhnliche Orgeln und Harmoniums	„ „	—	62
Johannisbrod	pr. Pud	—	¾
Jute-Gewebe und -Säcke	„ „	—	¼
Kalk	pr. Berk.	—	1
Kali, chromsaures	pr. Pud	—	½
Kapern	„ „	—	1½
Kartoffeln	pr. Tschetw.	—	¾
Kastanien	pr. Pud	—	¾

		Rbl.	Kop.
Kälber, lebende	pr. Stück	—	15
Käse	pr. Pud	—	1 1/2
Ketten aller Art	pr. Berk.	—	3/4
Kirschwasser	pr. Flasche	—	1/6
Koriander	pr. Pud	—	1 1/2
Korinthen	„ „	—	3/4
Korkholz, unverarbeitet	„ „	—	1 1/2
Krapp	„ „	—	1/2
Kreide, ungeschlemmte, ordinaire	pr. Berk.	—	1/6
„ geschlemmte	„ „	—	1 3/4
Kühe, lebende	pr. Stück	—	30
Kümmel	pr. Pud	—	3/4
Kupfer, unverarbeitet	„ „	—	1/2
Kupferwaaren und Schrauben	„ „	—	2
Lack in Oel und Spiritus	pr. Pud	—	3/4
Leim für Tischler und Schuhmacher	„ „	—	3/4
Leinen- und Hanfgarn	„ „	—	1 1/2
Linsen	pr. Tschetw.	—	3
Lithographiesteine	pr. Pud	—	3
Liqueure	pr. Flasche	—	1/6
Locomotiven und Zubehör, Waggon- und Plattformtheile	pr. Pud	—	1/2
Locomobilen, Dampfmotore aller Art u. Dampfkessel	„ „	—	1/2
Lorbeeren und deren Blätter	„ „	—	3/4
Mandeln	pr. Pud	—	3/4
Malz	„ „	—	1/3
Mais	(pr. 10 Pud) pr. Tschetw.	—	3
Marmorblöcke	pr. Pud	—	1/2
Maschinen, landwirthschaftliche, als: Pflüge, Eggen, Hacken, Raufen und andere	„ „	—	3/4
Maschinentheile	„ „	—	1
Mehl	„ „	—	1/3
Mennig	„ „	—	1/2
Messing, unverarbeitet	„ „	—	3/4
Messingblechwaaren	„ „	—	3
Meth, in Fässern	„ „	—	1 3/4
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6

		Rbl.	Kop.
Mineralwasser, natürliches und künstliches . . .	pr. Pud	—	1 3/4
do. do. do.	pr. 100 Kruken od. Flaschen	—	10
Muscat-Blüthe und -Nüsse	pr. Pud	—	1 1/2
Mühlensteine	pr. Berk.	—	1/3
Mummie	pr. Pud	—	1/4
Natron, kohlensaures	pr. Pud	—	3/4
„ schwefelsaures	pr. Berk.	—	1 3/4
Nägel, eiserne	pr. Pud	—	1
Nudeln	„ „	—	3/4
Nüsse, jeder Art	„ „	—	3/4
Obst, frisches, gesalzenes und getrocknetes. . .	pr. Pud	—	3/4
Ocker	„ „	—	1/4
Oel: Baum-, Oliven-, Cocos-, Palm-Oel etc. . . .	„ „	—	3/4
Oliven	„ „	—	1 1/2
Orleans	„ „	—	3/4
Papier, Druck-, Packpapier und Pappe.	pr. Pud	—	3/4
„ Schreibpapier und Pergament	„ „	—	1
Perlgraupen	„ „	—	3/4
Petroleum und andere Brennöle	„ „	—	3/4
Pfeffer und Piment	„ „	—	1
Pferde, lebende	pr. Stück	1	—
Pflaumen, in Fässern und in Kisten	pr. Pud	—	3/4
Pommeranzen, frische	Brutto „ „	—	3/4
Porcellan, jeder Art	„ „	—	3
Porter, in Fässern.	„ „	—	1 1/2
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Puder	pr. Pud	—	3/4
Räder und Radreifen von Gussstahl für Eisenbahnen	pr. Pud	—	1
Rechen, eiserne	„ „	—	3/4
Reis	„ „	—	1/2
Retorten von Thon	„ „	—	1/6
Roggen	pr. Tschetw.	—	3
Röhren, schmiedeeiserne	pr. Pud	—	1/2
Rosinen, jeder Art	„ „	—	3/4
Rohr, Stuhlrohr	„ „	—	1

		Rbl.	Kop.
Rum, in Fässern	pr. Pud	—	1 3/4
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Russ	pr. Pud	—	1/2
Saamen, Garten- und Feldsaamen	pr. Pud	—	3/4
Säcke, grobe leinene	„ „	—	1/3
Safran	„ „	—	1 1/2
Salmiak	„ „	—	1/4
Sago	„ „	—	3/4
Salz, Kochsalz aller Art	pr. Berk.	—	1 1/2
Salpetersäure	pr. Pud	—	3/4
Salzsäure	„ „	—	3/4
Sassaparille	„ „	—	3/4
Schafe, lebende	pr. Stück	—	15
Schaalen, getrocknete, Apfelsinen, Citronen- und Pomeranzen-	pr. Pud	—	3/4
Schrauben, eiserne	„ „	—	1
Schiefer, unverarbeitet in Platten	pr. 1000 Stück	—	42
Schiefer, Dachschiefer in Tafeln	pr. Pud	—	3/4
„ verarbeitet (mit Ausnahme von Dachschiefer)	„ „	—	1 1/2
Schleifsteine	pr. Berk.	—	1/3
Schmelztiegel	pr. Pud	—	1 1/2
Schmiede- und Schlosserarbeit, jeder Art, polirt und unpolirt	„ „	—	1
Schmirgel	„ „	—	1/3
Schrot	„ „	—	3/4
Schüttgelb	„ „	—	1/3
Schwefelsäure	„ „	—	3/4
Schwefel und Schwefelblüthe	„ „	—	1/2
Schweine, lebende	pr. Stück	—	15
Schweinefett	pr. Pud	—	3/4
Seide, rohe	„ „	—	2 1/8
„ gesponnene	„ „	—	3
Senf	„ „	—	1 1/2
Seife, jeder Art	„ „	—	2 1/8
Sensen und Sicheln	„ „	—	1
Soda, aller Art	„ „	—	1/8
Soya	„ „	—	1 1/2
Speisezuthaten, Pickles etc., 62	„ „	—	1 1/2

		Rbl.	Kop.
Spiegel, belegte und unbelegte	pr. Pud	—	3/4
Stahl und Gussstahl, unverarbeitet	„ „	—	1/2
Stahlwaaren	„ „	—	2
Stärke	„ „	—	1/2
Stiere, lebende	pr. Stück	—	30
Steinkohlen und Coaks	pr. Last von 7 Tons	—	20
Steinkohlentheer	pr. Tonne	—	3
Steine, behauene und Pflastersteine	pr. Pud	—	1/10
Sumach	„ „	—	1/2
Syrup	„ „	—	3/4
Taback, in Blättern und Stengeln, Rauch- und Schnupftaback	pr. Pud	—	3
Talg	„ „	—	3/4
Terpentin und Terpentin-Oel	„ „	—	3/4
Thee, jeder Art	„ „	—	1
Thonerde in Klumpen	pr. 1000 Stück	—	14
„ fein	pr. Berk.	—	1/3
Thran, Fisch- und Leberthran	pr. Pud	—	3/4
Tinte	„ „	—	3/4
Töpferarbeit, jeder Art	„ „	—	1 1/2
Trippel und andere Stoffe zum Poliren	„ „	—	1/3
Trüffeln und Pilze	„ „	—	1 1/2
Uhren, Taschen-, silberne	pr. Stück	—	2
„ „ goldene	„ „	—	6
„ hölzerne	„ „	—	1
Ultramarin	pr. Pud	—	3/4
Umbra	„ „	—	1/3
Vanille	pr. Pud	—	1 1/2
Vitriol, jeder Art	„ „	—	3/4
Wachs, ausgenommen Erdwachs	pr. Pud	—	3/4
Waagen mit Zubehör und Gewichten	„ „	—	2 1/8
Wagenschmiere	„ „	—	1/3
Weberkämme	„ „	—	1
Weizen	pr. Tschetw.	—	3
Weine jeder Art in Fässern	pr. Pud	—	1
„ „ „ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6

		Rbl.	Kop.
Weinstein, Cremor tartar	pr. Pud	—	3/4
Weintrauben, wie auch eingekochter Traubensaft	„ „	—	3/4
Whisky	pr. Flasche	—	1/6
Wichse	pr. Pud	—	3/4
Wolle, aller Art	„ „	—	1
Wollengarn, jeder Art	„ „	—	2 1/8
Würste	„ „	—	1 1/2
Ziegen, lebende	pr. Stück	—	15
Zimmt	pr. Pud	—	1 1/2
Zinn, in Barren, Tafeln und Stangen	„ „	—	3/4
Zinnwaaren	„ „	—	3
Zink in Stücken und Platten	„ „	—	1/2
Zinkwaaren	„ „	—	1 1/2
Zinkweiss	„ „	—	3/4
Zinnober	„ „	—	3/4
Zucker, roher und raffinirter	„ „	—	1 1/2
Zündhölzchen, chemische	„ „	—	2 1/8
Alle in dieser Tabelle nicht benannten Waaren im Werthe von 4 Rbl. pr. Pud und darüber	„ „	—	3
desgleichen in geringerem Werthe	„ „	—	3/4

Alle Waaren, bei denen kein Gewicht aus den Documenten ersichtlich, zahlen vom Werth 5/8 %.

Alle Transitwaaren, ob sie hier verzollt werden oder unter Zollverschluss in's Innere des Reichs versandt werden, zahlen 25 % weniger als die in dieser Tabelle normirten Abgabensätze.

Anmerkung: Die in dieser Tabelle pr. Pud angesetzten Abgabensätze beziehen sich auf Pud Netto oder Brutto, je nachdem das eine oder andere auf Grund des Tarifs für die Zollberechnung zur Richtschnur genommen wird.

Riga, den 20. October 1881.

Unterschriften der Commissions-Glieder.

Tabelle

der

vom 1. März 1882 ab in Riga zu entrichtenden Handels-Abgaben

von

Ausfuhr-Waaren.

Diese Abgaben werden auf Grund der Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachten vom 10. April 1867 und vom 1. Februar 1871 für die Hafenbau-Casse, für den Börsen-Comité und für die Stadt-Casse erhoben.

		Rbl.	Kop.
Ammoniak	pr. Pud	—	1/4
Anis	pr. Berkowitz	—	10
Anisöl	„ „	—	10
Ballon-Flaschen, leere	pr. 100 Stück	—	22
Blutdünger	pr. Berkowitz	—	2
Branntwein	pr. 10 Wedro	—	5 1/2
„ versüsster	pr. 100 Flaschen	—	32
„ Spiritus	pr. 10 Wedro	—	6 1/4
Butter	pr. Berk.	—	53
Cabelgarn	pr. Pud	—	1
Canthariden	pr. Berk.	—	18
Colophonium	pr. Pud	—	1/4
Chromerz	pr. Berk.	—	1
Droguen, nicht benannte	pr. Pud	—	3/4
Dextrin	„ „	—	1 1/2
Eigelb	pr. Pud	—	1
Eier	„ „	—	1
Eisen, Stangen- und Bandeisen	pr. Berk.	—	5 1/2
„ Blech	„ „	—	2 3/4

		Rbl.	Kop.
Eisen, Bruch-, und alte Schienen	pr. Berk.	—	1
Eisenwaaren, in Kisten	pr. Pud	—	1 1/2
„ nicht in Kisten	„ „	—	3/4
Filzwaaren	pr. Pud	—	1/2
Fleisch, gesalzenes und geräuchertes	„ „	—	1
Flachsgarn	pr. Berk.	—	46
Flachsheedegarn	„ „	—	16
Flachs, 1. Sorte, gewrackt und ungewrackt / „ 2. „ „ „ „ / „ 3. „ „ „ „ / „ 4. „ „ „ „	alle Sorten „ „	—	22
„ -Heede	„ „	—	5 1/2
Federn: Bettfedern	„ „	—	22
„ Federposen	„ „	—	35
„ Daunen	„ „	—	52
Garn, Baumwollen- und Wollengarn	pr. Pud	—	1
„ Seiden-	„ „	—	2
Gedärme aller Art	„ „	—	1
Getreide: Weizen . . . (oder 10 Pud — Pfd.)	pr. Tschetw.	—	8
„ „ -Mehl . („ 7 „ 20 „)	„ „	—	8
„ Roggen . . . („ 9 „ — „)	„ „	—	5 1/2
„ „ -Mehl . („ 7 „ 20 „)	„ „	—	5 1/2
„ Gerste und Malz („ 8 „ — „)	„ „	—	4 3/4
„ Hafer . . . . („ 6 „ — „)	„ „	—	3
„ Erbsen . . . („ 9 „ 20 „)	„ „	—	5 1/2
„ Buchweizen . („ 8 „ 20 „)	„ „	—	5 1/2
„ Grütze aller Art („ 7 „ 20 „)	„ „	—	6 1/4
Glycerin	pr. Berk.	—	9
Gummiwaaren	pr. Pud	—	2
Gyps in Stücken und gemahlen	„ „	—	1/8
Holzdraht, zu Zündhölzchen und Rouleaux	pr. Pud	—	1/2
Harz	„ „	—	1/4
Holzwaaren, ordinaire, als: Zimmermanns-, Stellmacher- und Böttcherarbeit	„ „	—	1 1/2
Holzwaaren, feine	„ „	—	2
Holzzeugmasse	„ „	—	1/4
Honig, in Fässern	„ „	—	1/2

		Rbl.	Kop.
Hanf, alle Sorten	pr. Berk.	—	16
Werg, Tors und Hanfwoyen	„ „	—	8
Hanfgarn	„ „	—	21
Hopfen	„ „	—	6 1/4
Hausenblasen	„ „	—	30
Hasenfelle (oder 12 Pud 20 Pfd.)	1000 Stück	—	40
Häute: Rinder- und Elennhäute, getrocknete	pr. Berk.	—	20
„ „ „ „ gesalzene	„ „	—	10
„ Pferdehäute getrocknete	„ „	—	15
„ „ gesalzene	„ „	—	7 1/2
„ Kalbfelle und alle Gattungen kleine Felle	„ „	—	35
Haare: Pferdemähnen und Pferdeschweife	„ „	—	20
„ Schweinsborsten	„ „	—	20
„ Ziegen-, Kuh-, Pferde- und Kameelhaare	„ „	—	5
Hörner, Klauen und Hornspitzen	„ „	—	5
Horn-Abfall	„ „	—	2 3/4
Kaviar	pr. Berk.	—	90
Knochen	„ „	—	2 3/4
Knochen, Asche, Staub und Kohlen	„ „	—	2
Knochenmehl und Knochenschrot	„ „	—	3 1/2
Korken	„ „	—	35
Kümmel	„ „	—	12
Kupfer	„ „	—	45
Kartoffelmehl	pr. Pud	—	1/2
Käse	„ „	—	1
Krapp und Garanikum	„ „	—	1/2
Krebssteine	„ „	—	1 1/2
Leder, aller Art	pr. Berk.	—	75
Lederwaaren	pr. Pud	—	2
Leim	pr. Berk.	—	25
Leinewand, nicht besonders benannte	pr. Pud	—	2
Lycopodium	pr. Berk.	—	9
Lindenbast	pr. Pud	—	1/4
Lumpen	pr. Berk.	—	10
Matten	pr. 1000 Stück	—	62
„ desgleichen	pr. Pud	—	3/4
Malachit	„ „	—	2

		Rbl.	Kop.
Manufacturwaaren, nicht besonders benannte	pr. Pud	—	2
„ Segeltuch	„ „	—	1/2
„ Raventuch	„ „	—	1/2
„ Sackleinen	„ „	—	1/2
Oel: Hanföl und Leinöl	pr. Berk.	—	18
Oelkuchen	„ „	—	3 1/4
„ von 3 1/2 bis 4 Pfd. pr. Stück	pr. 1000 St.	—	29
„ grössere bis ca. 8 Pfd. pr. Stück	„ 1000 „	—	64
„ über 8 Pfd. pr. Stück nach Verhältniss.			
Oleïn, ein Residuum der Stearinfabrication	pr. Berk.	—	9
Oelsamen, nicht benannte	pr. Pud	—	3/4
Passagiereffecten		frei.	
Papier	pr. Pud	—	1
Packpapier	„ „	—	1/2
Papiermasse, in Ballen	„ „	—	1/2
Pech	„ „	—	1/4
Pelzwerk, jeder Art	pr. Berk.	—	30
Pferde, lebende, und Hornvieh aller Art	pr. Stück	—	25
Pottasche	pr. Berk.	—	13
Petroleum, nebst allen Erzeugnissen u. Rückständen	pr. Pud	—	3/4
Quittenkerne	pr. Pud	—	1
Rhabarber	pr. Pud	—	1
Samenöl, nicht benanntes	pr. Pud	—	1
Salpeter	„ „	—	1/2
Schnur und Stricke	„ „	—	1/2
Seide und Seidenwaaren	„ „	—	3
Seidenabfall	„ „	—	1
Säcke, leinene	„ „	—	1 1/2
Stearin	„ „	—	1
Syrup	„ „	—	1/2
Saat: Säeleinsaat	pr. Tonne	—	6
„ Schlagleinsaat (oder 8 Pud 10 Pfd.)	pr. Tschetw.	—	5 1/2
„ Hanfsaat u. Dedder- („ 7 „ — „)	„ „	—	4 1/2
„ Futterkräutersaat („ 7 „ 20 „)	„ „	—	1 3/4
Säcke: von Segel und Raventuch	pr. 1000 Stück	3	10
„ „ Sackleinen	„ 1000 „	1	75

		Rbl.	Kop.
Sackleinen	pr. Stück	—	3 1/2
Segeltuch, Flämisch Leinen und Raventuch	„ „	—	6 1/4
andere dergleichen Manufacturen	„ „	—	4 1/2
Seife	pr. Berk.	—	18 1/2
Senfsamen	„ „	—	4 1/2
Schmalz und Speck	„ „	—	22
Süssholz	„ „	—	2 3/4
Talg, Licht- und Seifentalg	pr. Berk.	—	22
Talglichte	„ „	—	35
Stearinlichte	„ „	—	62
Thee	pr. Pud	—	1
Thran	„ „	—	1/2
Terpentinöl	„ „	—	1
Taback	pr. Berk.	—	10
Tauwerk	„ „	—	22
Strusentau aller Art und altes Tauwerk	„ „	—	6 1/4
Terpentin	„ „	—	12 1/2
Theer und Pech	pr. Tonne	—	3 1/4
Wachs und Wachslichte	pr. Berk.	—	53
Wallrosszähne	pr. Pud	—	3
Werg	„ „	—	4/5
Woylok	pr. Berk.	—	4 1/2
Wolle, rohe	„ „	—	10
Wagenschmiere	„ „	—	2 3/4
Zittwersaat	pr. Berk.	—	9
Zucker	pr. Pud	—	1
Holz: Spieren aller Längen:			
von 7—10 Palm	pr. Stück	—	5 1/2
„ 11—13 „	„ „	—	10
„ 14—15 „	„ „	—	23
„ 16 „	„ „	—	33
Masten von 65 Fuss holl. lang u. darüber:			
„ 17 Palm	„ „	—	43
„ 18 „	„ „	—	50
„ 19 „	„ „	—	70

	Rbl.	Kop.
Holz: Masten von 65 Fuss holl. lang u. darüber:		
von 20 Palm . . . . . pr. Stück	1	—
„ 21 „ . . . . . „ „	1	35
„ 22 „ . . . . . „ „	1	60
für jeden Palm mehr annoch . . „ „	—	33
Bugsprieten von 65 Fuss holl. lang:		
von 17 Palm . . . . . „ „	—	18
„ 18 „ . . . . . „ „	—	20
„ 19 „ . . . . . „ „	—	29
„ 20 „ . . . . . „ „	—	43
„ 21 „ . . . . . „ „	—	56
„ 22 „ . . . . . „ „	—	70
für jeden Palm mehr annoch . „ „	—	25
Balken, fichtene, 4 kantige:		
bis 35 Fuss lang . . pr. 100 St.	3	40
über 35 Fuss lang . „	6	80
„ runde:		
bis 35 Fuss lang . . „	2	40
über 35 Fuss lang . „	3	80
Balken, grähnene und espene, 4 kantige:		
bis 35 Fuss lang . . „	2	15
über 35 Fuss lang . „	4	30
„ runde:		
bis 35 Fuss lang . . „	1	35
über 35 Fuss lang . „	2	20
Mauerlatten, fichtene:		
von 35 Fuss lang . „	1	90
über 35 Fuss lang . „	3	80
grähnene:		
von 35 Fuss lang . „	1	45
über 35 Fuss lang . „	2	90
Kreuzhölzer, fichtene und grähnene:		
von 35 Fuss lang . „	—	80
über 35 Fuss lang . „	1	60
Bretter und Planken, fichtene und grähnene:		
1 Zoll dick von 10 Fuss lang pr. 100 St.	—	6
1 „ „ über 10 „ „ „	—	21
1 1/2 „ „ von 10 „ „ „	—	8
1 1/2 „ „ über 10 „ „ „	—	31

	Rbl.	Kop.
Holz: Bretter und Planken, fichtene und grähnene:		
2 Zoll dick von 10 Fuss lang pr. 100 St.	—	11
2 „ „ über 10 „ „ „	—	43
2½ „ „ von 10 „ „ „	—	14
2½ „ „ über 10 „ „ „	—	54
3 „ „ von 10 „ „ „	—	17
3 „ „ über 10 „ „ „	—	57
3½ „ „ von 10 „ „ „	—	19
3½ „ „ über 10 „ „ „	—	68
4 „ „ von 10 „ „ „	—	23
4 „ „ über 10 „ „ „	—	79
4½ „ „ von 10 „ „ „	—	26
4½ „ „ über 10 „ „ „	—	91
5 „ „ von 10 „ „ „	—	28
5 „ „ über 10 „ „ „	1	2
Wagenschoss . . . . . „	11	—
Fassholz . . . . . „	5	—
Kluftholz . . . . . „	—	25
Piepenstäbe bis 75 Zoll lang . . . . „	—	50
„ über 75 „ „ . . . . „	—	80
Oxhoftstäbe von allen Dimensionen . „	—	23
Bootsmasten . . . . . „	2	15
Tonnenstäbe, fichtene und grähnene, von allen Dimensionen . . . . pr. 1000 St.	—	5
Brennholz . . . . . pr. Faden	—	3
Splittholz . . . . . „ „	—	15
Sparren, Ricker, Schraubplanken, Samsonspfosten und Klötze . . . . . pr. 100 St.	—	17
Sleepers, 4 kantige . . . . . „	—	50
runde . . . . . „	—	30
Alle hier nicht genannten Waaren zahlen vom Werthe 5/8 %		

Riga, den 20. October 1881.

Unterschriften der Commissions-Glieder.