RIGAER

Handels-Archiv.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

1898.

Heft I.

Bibliotheca universitatis Dorpatensis

Riga 1898.
R. Ruetz Buchdruckerei, Domplatz Nr. 11/13.

Rigaer Handels-Archiv.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

1898.

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

M. v. Reibnitz.

Дозволено цензурою. Рига, 9 Апрѣля 1898 г.

Inhalt.

Pag.

I. Die Handels- und Schiffsabgaben.

1. Erhebung der Procentsteuer vom Werthe des Ex- und Imports... 1
   a. Regulirung der Abgaben-Tabellen 1
   b. Das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben 1
2. Abänderung der Grundlagen der Erhebung und Verausgabung der Handels- und Schiffsabgaben 5

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

3. Hafenbauten:
   a. Die Seedämme 6
   b. Die Düna-Regulirungsbauten 7
      aa. Neubauten 7
      bb. Remontearbeiten 8
      cc. Die Vertiefung des Wasserweges in der sog. „Rothen Düna“ 8
      dd. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung..... 9
      ee. Die für 1898 in Aussicht genommenen Hafenbauten 9
   c. Die Projecte zur Verbesserung der Dünamündung 9
   d. Der Ausbau des Andreasholmes 9
   e. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna“ 10
4. Der Baggerbetrieb:
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1897..... 17
   b. Der Baggerapparat und die Dampfer des Börsen-Comités..... 23
5. Versicherung der Dampfer und Bagger:
   a. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosion 26
   b. Versicherung des Dampfers „Hercules“ gegen Seegefahr..... 27
6. Hebung gesunkener Böte und Hölzer..... 27
7. Ballastloschwesen:
   a. Bestimmung der Ballastloschplätze 28
   b. Ballastloschung 29
8. Massregeln gegen die Verunreinigung des Fahrwassers im Mühlgraben..... 29
9. Winterhafen:
   a. Frequenz 30
   b. Feuerlöschwesen 30
   c. Stellung der Festungsverwaltung von Ustj-Dwinsk zum Winterhafen 30

Pag.

10. Der Mühlgrabener Hafen:
Schiffsbewegung im Jahre 1897 41
11. Der Bolderaa-Hafen:
Schiffsbewegung im Jahre 1897 42
12. Die Navigationsschule:
a. Wirksamkeit 42
b. Unterricht und Lehrkräfte 42
c. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung 43
d. Verschiedene die Navigationsschule betreffende Angelegenheiten .. 43
13. Die Schifferkasse 44
14. Die Seemannskasse 45
15. Seemannshaus:
a. Frequenz 45
b. Wladimir-Maria-Stiftung 46
16. Verpflegung kranker Seeleute:
a. Aufnahme von Syphilitikern in's Stadt-Krankenhaus 46
b. Erneuerung der Vereinbarung mit dem Stadt-Krankenhaus 47
17. Schwimmdock 50
18. Rigaer Patent-Slip-Dock 55
19. Bolderaa-Maschinenfabrik 55
20. Rettungswesen zur See 55
21. Compass-Regulirungs-Station 56
22. Meteorologische und Pegelbeobachtungen:
a. Meteorologische Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk 56
b. Pegelstationen in Riga und Ustj-Dwinsk 57
c. Sturmwarnungen 57
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa 58
23. Vertheilung der Ladeplätze am Stadtkai 58
24. Eisgangsbeobachtungen 59
25. Eisbrecher 60
26. Die Pontonbrücke 65
27. Lootsen-Amt 67
28. Hebung der Handelsschifffahrt in Russland 71
29. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna 74
30. Anlage eines Hafens an der Mündung der Rohje 76

III. Telegraphenwesen.

31. Der Riga-Bolderaa-Telegraph 78
32. Telegraphen-Verbindung mit Domesnäs 78
33. Telegraphenstation in der Börse 81

IV. Eisenbahnwesen.

34. Die Abtheilung des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten 86
35. Conferenzen in Eisenbahn-Angelegenheiten 95
36. Eisenbahntarife im Jahre 1897 108
37. Tarif für die Beförderung von Getreide 109
38. Tarif der Bahnen I. und II. Gruppe 119
39. Der Nordisch-überseeische internationale Verkehr 124
40. Neueingeführte, abgeänderte Tarife 130
41. Tarife, die in neuen Auflagen erschienen sind 132

Pag.

42. Verschiedene Verordnungen über die Beförderung von Waaren auf den Eisenbahnen 132
43. Entwickelung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1897 134
44. Eröffnung von Stationen 137
45. Schliessung von Stationen 138
46. Umbenennung von Stationen 138
47. Eröffnung von Elevatoren und Lagerhäusern 139
48. Die Riga-Oreler Eisenbahn:
    a. Umbau der Güter- und Passagier-Stationen in Riga 140
    b. Umbau der Station Alexandershöhe 164
49. Eisenbahn Riga-Bauske-Kowno 164

V. Zollwesen.

50. Erweiterung des Zollrayons 170
51. Beseitigung der Privat-Spediteure 171
52. Erleichterungen beim Ausclariren von Bugsirern 174
53. Erhöhung der Niederlagssteuer für im Zollrayon lagernde Waaren 174
54. Löschen von verpackten und unverpackten Waaren aus Tourdampfern 175

VI. Bankangelegenheiten 176

VII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

55. Börsen-Speicher 176
56. Central-Waaren-Dépôt-Speicher 176
57. Der Rigaer Elevator im Jahre 1897 177
58. Rauminhalt sämmtlicher Speicher Rigas 181

VIII. Das Export-Geschäft.

59. Das Holzgeschäft:
    a. Die Holzflössung auf der Düna 182
    b. Bestimmung des Gewichts verschiedener Holzwaaren 186
    c. Erhöhung der Ufergebühren für das Anlegen und Lagern von Flössen 187
60. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft:
    a. Stockungen im Getreideversand auf den Eisenbahnen 188
    b. Contractentwurf der Hull corn Trade Association 189
    c. Einführung eines sogen. „Schwarzen Buchs“ 190

IX. Import.

61. Einfuhrzoll auf künstliche Düngemittel 193
62. Das Heringsgeschäft 194
63. Die Ladekrähne 195

X. Das Fabrikwesen.

64. Gesetz über Actiengesellschaften 201
65. Verordnungen für die Einrichtung und Leitung gewerblicher Anstalten 201

XI. Die Handelsämter.

66. Die Börsenmakler 202
67. Der Watershout beim Rigaschen Hafen 202
68. Der Getreidecontroleur 203

Pag.

69. Pensionen der Handelsbeamten und Entschädigung derselben für ungewrakt verschiffte Waaren 204
70. Rigaer Börsenartell 205

XII. 71. **Börsen-Usancen** 205

XIII. 72. **Der Kaufmännische Verein** 206

XIV. **Börsen-Angelegenheiten.**

73. Designirung von Sachverständigen 208
74. Verschiedene interne Ereignisse des Börsen-Comités 208

XV. **Unterrichtswesen.**

75. Das Rigasche Polytechnische Institut 209
76. Die Bolderaasche Volksschule 210
77. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins 210
78. Die Germannsche Schule 210
79. Errichtung einer siebenclassigen Commerzschule in Riga 211

XVI. 80. **Darbringungen zu wohlthätigen Zwecken** 211

XVII. 81. **Betheiligung an Ausstellungen** 211

XVIII. **Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.**

82. Handelsstatistik 212
83. Rigaer Börsenblatt 214
84. Industrie-Zeitung 215
85. Handels-Archiv 215

Besondere Beilagen.

A. Memorial über die Entstehung und Entwickelung der Handels- und Schiffsabgaben in Riga 217
B. Temporäre Regeln über die Thätigkeit des Dampfers „Ledokol II“ 241
C. Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1898 245
Rechenschaftsbericht des Rigaer Börsen-Comités über Einnahmen und Ausgaben pro 1897 251
Budget des Rigaer Börsen-Comité pro 1898 265
Ergänzungsbudget pro 1897 271

Jahresbericht

des

Rigaer Börsen-Comités über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt im Jahre 1897 entwickelte Thätigkeit.

I. Handels- und Schiffsabgaben.

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

a. Regulirung der Abgabentabellen.

Eine Abänderung der bisher geltenden Abgabentabellen ist für das Jahr 1898 nicht beantragt worden und es verbleiben demnach auch für das Jahr 1898 die im Jahre 1894 (Handelsarchiv Jahrgang 1895 Heft II Seite 344 u. ff.) neu bearbeiteten und in den Jahren 1895 und 1896 in Einzelbestimmungen über landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe, sowie über Eichenholz nur wenig abgeänderten Abgabentabellen in Kraft.

b. Das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.

Die bereits im Jahre 1895 vom Chef des Rigaschen Zollbezirks angeregte Frage des weiteren Verbleibs des Comptoirs im Gebäude des Zollamts ist auch im Jahre 1897 noch nicht endgültig erledigt worden. Dem seitens des Zoll-Kreischefs gemachten Vorschlage, das innerhalb des Zollrayons befindliche Debarcadère-Gebäude zur Aufnahme des sogenannten Hafencomptoirs umzubauen und auf diese Weise im Zollamtsgebäude selbst Raum für das weitere Verbleiben des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben zu gewinnen, stimmte der Börsen-Comité in seinem Schreiben vom 29. Januar 1897 sub Nr. 96 unter der Bedingung zu, dass das Verbleiben des letzteren Comptoirs in seinem gegewärtigen Locale als gesichert anzusehen wäre, und bat dabei um genauere Angabe der Ansprüche, die das Zollamt an das neu zu errichtende Gebäude stelle. — In seinem Schreiben vom

4. Februar 1897 sub Nr. 2103 verlangte das Zollamt die Errichtung eines zweistöckigen Gebäudes, nach einem beigefügten Plane. Indem der Börsen-Comité diesem Projecte zustimmte und in dessen Ausführung die Sicherung des ferneren Verbleibens des Comptoirs in seinem gegengegenwärtigen Locale und die Befriedigung billiger Ansprüche des Zollamts sah, bat er das Rigasche Stadtamt durch Schreiben vom 16. Juni 1897 sub Nr. 556 um dessen Zustimmung und baldmöglichste Ausführung desselben, wobei die Kosten, nach Ansicht des Börsen-Comités, aus dem ca. 15,800 Rbl. betragenden Fond, der sich aus den Ersparnissen des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben gebildet, bestritten werden könnten.

Das Rigasche Stadtamt stimmte dagegen diesem Vorschlage nicht zu, da es die Errichtung eines zweiten Stockwerks auf einem Holzgebäude, inmitten der aufgestapelten Waaren, als zu feuergefährlich hielt, schlug aber dagegen vor, vom Ausbau eines Raumes für das Hafencomptoir überhaupt abzusehen, sondern eher ein besonderes Steingebäude für das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben zu errichten und letzteres ein für alle Male vom Zollamte räumlich völlig unabhängig zu machen.

Dieser Vorschlag des Stadtamts wurde vom Börsen-Comité seiner Delegation für Zollangelegenheiten zur Begutachtung übergeben, die sich in ihrem Schreiben vom 9. Juli dahin äusserte, dass sie vor Allem auch für die Folge an ihrem Standpunkte festhalten müsste, dass das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben, unbedingt, im Interesse des Handels und der Schifffahrt, in engster Verbindung mit den Räumlichkeiten der Zollabtheilungen für den Ex- und Import zu belassen wäre.

Wäre dieses Ziel nur dadurch zu erreichen, dass die Hafenbeamten aus dem Zollamtsgebäude entfernt und ihnen ausserhalb desselben genügende Raumverhältnisse geboten würden, ein Umbau des hölzernen Debarcadèregebäudes aber, aus Rücksicht auf die Feuergefährlichkeit, als nicht für möglich erachtet werde, so sei die Delegation auch der Ansicht des Herrn C. Lange, zur Placirung des Hafencomptoirs einen steinernen Neubau aufzuführen, und zwar auf dem Platze vor der Schlossmauer, am Dünaufer, der bis jetzt zur Lagerung von Mühlsteinen benutzt worden.

Um aber diese Angelegenheit auch in Zukunft durch neue Ansichten und Ansprüche eines Zollkreischefs oder eines Zolldirectors nicht wieder in's Rollen gebracht zu sehen, erachte die Delegation es für geboten, vor Inangriffnahme des qu. Baues, die zu treffende Vereinbarung dieses Mieth- oder richtiger — Austauschverhältnisses, d. h. die Ueberlassung des einen Zimmers im Zollgebäude an das Abgabenbureau gegen Ueberlassung des neu zu errichtenden Hauses an die

Hafenbeamten, durch das Zolldepartement festgelegt und bestätigt zu sehen.

Der Börsen-Comité schloss sich jedoch nicht den Ausführungen der Delegation, sondern dem Vorschlage des Stadtamts an, für das Abgabencomptoir ein eigenes Gebäude zu errichten und benachrichtigte hiervon das Stadtamt durch Schreiben vom 9. August sub Nr. 713, wobei es zu diesem Gebäude den Platz vor der Schlossmauer in Vorschlag brachte. Ausser diesem Platze, zu dessen Bebauung die obrigkeitliche Genehmigung fraglich erschien, wurde noch die zur Stadt hin belegene Ecke des Zollrayons in Betracht gezogen. Das Stadtamt schlug nun vor, die Erörterung dieser Frage, gemeinsam mit der einer Erweiterung des Zollrayons, einer besonderen Commission zu übergeben, zu deren Gliedern es das Stadthaupt und die Stadträthe Erhardt und Jacksch designirte, während der Börsen-Comité zu seinen Vertretern seinen Präses von Sengbusch, Vice-Präses Stieda und Aeltesten Pannewitz erwählte. Bis zum Jahresschlusse war eine endgiltige Lösung der Frage noch nicht erfolgt und nahmen die Verhandlungen ihren weiteren Fortgang.

Das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben hatte seinerseits gegen den Vorschlag dss Börsen-Comités, die Mittel zum Bau eines besonderen Locals für das Comptoir dem Reservefond des letzteren zu entnehmen, durch sein Schreiben vom 8. August Nr. 431 protestirt und dabei Folgendes ausgeführt:

„Gegenwärtig ist dem Verwaltungscomité dieses Comptoirs mitgetheilt worden, es sei der Rigaer Börsen-Comité nicht abgeneigt, dem bezüglichen Antrage des Zolldirectors, bezw. des St. Petersburger Zoll-Kreischefs zu entsprechen; zur Deckung der Baukosten aber die Etat-Ersparnisse des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben heranzuziehen.

In solchem Anlasse glaubt der Verwaltungscomité des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben nicht unterlassen zu dürfen, dem Rigaer Börsen-Comité Folgendes ganz ergebenst zu unterlegen:

Nach dem zwischen der Rigaer Stadtverwaltung und dem Rigaer Börsen-Comité vereinbarten und von der Stadtverordnetenversammlung am 27. November 1881 genehmigten Organisations-Statut ist, mit Berücksichtigung der vom Börsen-Comité beantragten Etaterhöhungen, der Etat dieses Comptoirs (§ 18) auf S.-Rbl. 7596 — per annum festgesetzt werden. Entsprechend den gegenwärtig zu Gunsten der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités zur Erhebung gelangenden Abgaben, participiren an vorstehendem Etatbetrage:

die Stadtverwaltung mit 41,70%
der Börsen-Comité „ 58,30%.

Nach § 20 des Organisationsstatuts, ist die Verwaltung der Etatcasse Sache des Verwaltungscomités und etwaige Ersparnisse des einen Jahres ist derselbe berechtigt, in einem folgendem Jahre zu verwenden.

Die besondere Stellung der Beamten dieses Comptoirs — einestheils im Dienste der Stadtverwaltung, anderentheils im Dienste des Börsen-Comités — entzog denselben bisher die Möglichkeit, sich in der einen oder anderen dieser Institutionen Pensionsberechtigung zu verschaffen, in Folge dessen der Verwaltungs-Comité es sich zur Aufgabe stellte, durch möglichste Einschränkung, denselben aus Etat-Ersparnissen einen Pensions- und Unterstützungsfond zu bilden. Die Beamten waren ihrerseits eifrigst bemüht, die Erreichung dieses Ziels zu fördern, indem sie durch eigenen regen Fleiss und durch Verzicht auf Beurlaubungen, die anderenfalls erforderlich gewesenen, im § 17 des Organisationsstatuts vorgesehenen Anmiethungen von Hilfskräften vermieden. Ebenso mussten dieselben aus diesemGrunde, trotz wachsender Arbeitsmenge und Steigerung der Lebensmittelpreise und Wohnungsmiethen, auf die in früheren Jahren üblich gewesenen halbjährlichen Gratificationen und Theurungszulagen vollständig verzichten.

Während sonach der Betrag der Etat-Ersparnisse sich zu Anfang des Jahres 1882 auf 334 Rbl. 84 Cop. belief, ist derselbe durch die vorbezeichneten fürsorglichen, gemeinsamen Bemühungen des Verwaltungs-Comités und der Beamten, gegenwärtig bereits auf rund 16,000 Rbl. gestiegen, und hat der Verwaltungscomité, im Hinblick auf dieses erfreuliche Resultat, auch bereits beschlossen, demnächst der Stadtverwaltung und dem Börsen-Comité einen Entwurf zu einer Pensions- und Unterstützungscasse für die Beamten des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben, zur geneigten Genehmigung zu unterbreiten.

Indem der Verwaltungs-Comité sich schliesslich erlaubt, darauf hinzuweisen, dass nach seinem Dafürhalten die Fassung der §§ 18 und 20 des Organisations-Statuts, die Errichtung von Gebäuden oder die Bestreitung von Miethzahlungen aus den Mitteln der Etat-Casse, ohne vorherige Abänderung dieser §§, ausgeschlossen erscheinen lässt und sich der Hoffnung hingiebt, dass der Börsen-Comité auch seinerseits in wohlwollender Fürsorge, die materielle Sicherstellung des Alters und der Invalidität der Beamten dieses Comptoirs, zu fördern bereit sein wird, beehrt sich derselbe den Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu bitten: von der Inanspruchnahme der Etat-Ersparnisse des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben für die Erweiterung der Zolldebarcadère gütigst absehen zu wollen".

Im Börsen-Comité gab diese Frage Anlass zu lebhaften Debatten, indem ein Theil der Glieder jeglichen Anspruch der Beamten des

Comptoirs auf jenen Rerservefond bestritt, während ein anderer Theil der Glieder, auf Grund des § 20 des Reglements der Ansicht war, dass dem Comptoir die unbeschränkte Disposition über die Ersparnisse früherer Jahre auch in späteren Jahren verbleibe.

Darüber waren alle so ziemlich einig, dass der Etat des Comptoirs überhaupt zu hoch angenommen wäre und, bei fernerer Aufrechterhaltung desselben, dieser Reservefond übermässig anwachsen müsste. Schliesslich einigte man sich dahin, den Vertretern des Börsen-Comités in der vom Stadtamte niedergesetzten Commission eine dahin lautende Instruction zu geben, dass die Mittel zum Bau des Locals für das Abgabencomptoir dem mehrerwähnten Reservefond zu entnehmen wären, dafür aber dessen Etat so lange unverändert zu belassen wäre, bis jener Fond wieder seine gegenwärtige Höhe erreicht habe.

Dieser Vorschlag wurde auch von der Stadtverwaltung angenommen.

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

Bei seiner Anwesenheit in Riga hatte Se. Hohe Excellenz der Herr Finanzminister Staatssecretair von Witte, einer Einladung des Börsen-Comités folgend, auf dessen Dampfer „Simson“ am 8. Juli eine Fahrt zur Besichtigung des Hafens und der verschiedenen Anlagen desselben gemacht und sich hiebei ausführlich über die Erhebung und Verwendung der verschiedenen Handels- und Schiffsabgaben berichten lassen. Se. Hohe Excellenz äusserte hiebei im Wesentlichen, dass die Frage der Erhebung und Verausgabung dieser Abgaben in nächster Zeit im Finanzministerium zur Berathung gestellt und der Börsen-Comité zur Theilnahme an derselben herangezogen werden solle. Seiner Ansicht nach sei der Berechnungsmodus der Abgaben ein dem in anderen Hafenstädten völlig widersprechender, die Vielgestaltigkeit der Abgaben durchaus unzulässig, die Berechnung derselben nach dem Werthe der Waaren völlig willkürlich und ungerecht; es müsste durchaus ein Berechnungsmodus der Steuer vom Quantum eingeführt und die Anzahl der verschiedenen Abgaben auf eine einzige reducirt werden. Dann erscheine es durchaus widersinnig, dass die Krone, die fast alle grösseren Ausgaben für den Hafen trage, so gut wie gar keine Einnahmen von demselben bezöge, während die Institutionen, die die Einnahmen hätten, fortwährend zu ihren Ausgaben die Mittel der Krone in Anspruch nähmen. Ihm sei es völlig gleichgültig, wer die Abgaben erhalte, ob Staat, Kaufmannschaft oder Stadt; aber derjenige, der sie erhalte, müsse auch ausnahmslos sämmtliche Ausgaben tragen. Diese Frage solle sich der Börsen-Comité reiflich überlegen.

Einen weiteren Schritt zu der hier vom Herrn Finanzminister angedeuteten Revision der Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben bildete die Abcommandirung zweier Beamten des Finanzministeriums. Im Rescript vom 16. August sub Nr. 22793 theilte das Departement für Handel und Manufacturen dem Börsen-Comité mit, dass der Herr Finanzminister für nothwendig befunden habe, an Stelle und Ort eine genaue Erforschung der in Riga erhobenen Hafensteuern auszuführen, um die Grundlagen der Erhebung und die Ordnung der Verausgabung dieser Steuern, sowie die aus dieser Quelle errichteten Bauten und ausgeführten Arbeiten zu ermitteln, ferner um Projecte über wünschenswerthe Abänderungen in diesen Steuern auszuarbeiten. Die Ausführung dieses Auftrages sei vom Herrn Finanzminister dem Collegienrath Baron Nolde übertragen worden.

Der Chef der VII. Abtheilung des Departements für Handel und Manufacturen Baron M. E. Nolde und dessen Gehilfe Herr W. W. Pousner trafen in Riga zu Anfang September ein und beschäftigten sich während ihres fünftägigen Aufenthalts auf's eingehendste mit den hiesigen Handels-, Schifffahrts- und Abgabenverhältnissen. Das überaus liebenswürdige, von bester Sachkenntniss und streng objectivem Urtheil zeugende Auftreten jener Herren lassen den Börsen-Comité mit einer gewissen Zuversicht den bevorstehenden Aenderungen entgegensehen. Die Antworten auf einen überaus ausführlichen Fragebogen stellte der Börsen-Comité dem Baron Nolde beim Schreiben vom 14. October sub Nr. 886 vor. Diese Auskünfte befinden sich in einer besonderen Beilage 2 dieses Jahresberichts.

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

3. Hafenbauten.

a. Die Seedämme.

An dem Pflaster und Mauerwerk des Magnusholmschen Seedammes wurden die gewöhnlichen Remonten ausgeführt. Die Hebung der Dammkrone neben der Schutzmauer wurde fortgesetzt und die beim kleinen Leuchtthurm auf der Seeseite unter Wasser verlegten Blöcke wurden übermauert.

Die Fugen und kleinen Schäden in der West-Mole wurden reparirt und die Abdeckung der Steinschüttung auf der Flussseite des Faschinendamms mit gemauerten Blöcken bis zur Treppe fortgesetzt.

An dem Wetzacke-Damme und an den zu den Seedämmen gehörigen Gebäuden kamen nur kleine Unterhaltungsarbeiten zur Ausführung.

Die Kosten für die Seedämme betrugen im Jahre 1897 3685 Rbl. 25 Kop.

b. Die Dünaregulirungsbauten.

aa. Neubauten.

1) Im Schreiben vom 14. März sub Nr. 98 ersuchte die Hafenbau-Verwaltung den Börsen-Comité zur Verstärkung der Faschinendämme Baggerboden hinter dieselben für Rechnung der Krone anschütten zu lassen. Jn Folge dessen wurden hinter dem Bolderaa-Damm 4050 Cb. Fad., hinter dem Mühlgraben-Separationswerk 1272 Cb. Fad., hinter dem mittleren Theil des Magnusholmschen Parallelwerkes 576 Cb. Fad. und noch an einigen anderen Stellen 378 Cb. Fad. Boden angeschüttet. Ein Theil dieser Sandmassen wurde im Herbst mit Weiden bepflanzt.

2) Auf der Spitze des Bolderaa-Separationswerkes, bei der Aa-Mündung, am Ende des Klein-Ilkeneschen Dammes bei der „Weissen Kirche“ und auf der Spitze des Schusterholmschen Separationswerkes bei der Mündung des Mühlgrabens wurden im Herbst 3 Leuchtfeuer angezündet. Für jedes derselben ist ein 300 Cb. Fad. grosser Kessel zur Aufnahme von Leuchtgas, das bis auf ca. 9 Atm. comprimirt wird, in einem Wellblechhäuschen auf starkem Mauerfundament gelagert. Ueber dem Häuschen erhebt sich ein schmiedeeisernes Gerüst, das die Laterne trägt, in welcher das Gas Tag und Nacht brennt, so dass nur eine sehr geringe Wartung nöthig ist. Das Gasquantum im Kessel genügt für ca. 4 Monate.

Ueber die Wirksamkeit dieser Leuchtfeuer hat die hydrographische Oberverwaltung nachfolgendes Circulär vom 22. December 1897 sub Nr. 290 erlassen:

„Es sind aufgestellt worden:

a. Auf dem Ende des Bolderaschen Separationswerks ein kleiner Leuchtthurm mit blauem Feuer, das den gesammten Horizont beleuchtet. Die Farbe des Leuchtthurms ist weiss, dessen Lage — 57° 3′ 10″ nördl. Breite und 24° 2′ 38″ östl. Länge von Greenwich;

b. auf dem Ende der Schusterholmschen Landzunge — ein kleiner Leuchtthurm mit rothem und blauem Feuer, das jeden Winkel zu 180° beleuchtet; die Scheidungslinie der Feuer ist — NW — SO 39°/ 30′, wobei die N-Grenze des rothen Feuers gefahrloses Fahrwasser vom äusseren Rande der Bank gegenüber der „Weissen Kirche“ her anzeigt. Die Farbe des Leuchtthurms ist roth, dessen Lage — 57° 1′ 50″ nördl. Breite und 24° 5′ 30″ östl. Länge von Greenwich, und

c. auf dem Ende Klein-Ilkeneschen Dammes (Naghels Damm) ein kleiner Leuchtthurm mit grünem Feuer, das den gesammten Horizont

beleuchtet. Die Farbe des Leuchtthurms ist roth, die Lage desselben — 57° 2′ 18″ nördl. Breite und 24° 4′ 52″ östl. Länge von Greenwich.

Alle genannten Leuchtthürme werden mit comprimirtem Naphtagas nach dem System Pinch beleuchtet, die Laternen sind mit Frenelewschen Linsen versehen. Die Höhe der Feuer über dem Meeresspiegel ist 27½ Fuss, die Entfernung des sichtbaren Horizonts 6 Meilen.“

3) Die Einengung der Oeffnung im Bolderaa-Pfahldamm, um welche der Börsen-Comité die Hafenbau-Verwaltung im Jahre 1895 gebeten hatte, wurde in diesem Jahre ausgeführt, indem der Pfahldamm stromauf um ca. 30 Faden verlängert wurde, so dass zwischen ihm und dem Faschinendamm jetzt eine 20 Faden weite Oeffnung nachgeblieben ist.

4) Der Bagger „Pernau“ wurde von der Hafenbau-Verwaltnng oberhalb der bei Bolderaa über die Aa führenden Eisenbahnbrücke am 15. Mai in Betrieb gesetzt und hat dort bis zum 18. October gearbeitet. Der grösste Theil des gehobenen Bodens wurde hinter dem Bolderaaschen Separationswerk abgelagert. Gehoben wurden im Ganzen etwas über 5700 Cub. Fad. Boden.

bb. Remonte-Arbeiten.

Die Reparaturen an denjenigen Dünaregulirungswerken, welche die Stadt noch nicht übernommen hat, wurden von der Hafenbau-Verwaltung ausgeführt und bestanden in den gewöhnlichen Massnahmen zur Erhaltung der Faschinen- und Pfahldämme. Eine grössere Arbeit war am Bolderaa-Pfahldamm auszuführen, welcher von dem Dampfer „Balderton“ am 13. Juni angerannt und stark beschädigt worden war.

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

Im Schreiben vom 30 Mai sub Nr. 504 lenkte der Börsen-Comité die Aufmerksamkeit der Hafenbau-Verwaltung auf den Zustand des nach Mühlgraben durch die Rothe Düna führenden Fahrweges, über welchen sich die Klagen wegen der ungenügenden Wassertiefe in der letzten Zeit vermehrt hatten. Der Börsen-Comité sprach dabei die Bitte aus, durch den in der Verwaltung des Rigaschen Hafens stehenden Bagger die flachsten Stellen im Fahrwasser der „Rothen Düna“ — unterhalb „Waldschlösschen“, sowie oberhalb und unterhalb der Oeffnung im Damm STU — möglichst bald vertiefen zu lassen, dann aber auch beim Wegebau-Ministerium zu beantragen, dass der Fahrweg durch die „Rothe Düna“ durch Parallelwerke und Befestigung der an 2 Stellen stark abbrechenden Ufer dauernd verbessert werde. Der Börsen-Comité glaubte annehmen zu dürfen, dass ein solcher, von dem Chef der Hafenbau-Verwaltung gestellter Antrag sicher den gewünscten Erfolg

haben würde, da das Ministerium ja schon 2 Mal die Nothwendigkeit solcher Regulirungsarbeiten anerkannt und die dazu erforderlichen Mittel von der Krone erbeten und erhalten hätte.

dd. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung.

Im Jahre 1897 wurden von der Stadtverwaltung keine Dünaregulirungsbauten zum weiteren Unterhalt übernommen.

ee. Die pro 1898 in Aussicht genommenen Hafenbauten.

Von der Bauverwaltung sind für die Verbesserung des Rigaer Hafens im Jahre 1898 unter anderen folgende Summen erbeten worden:

für Erdarbeiten zum Ausbau des Bolderaa-Separationswerkes für die Zwecke der Brandwache	35,500 R.
für die Verlängerung der West-Mole um 765 Faden	400,000 „
für Erdanschüttungen hinter den Düna-Dämmen . .	10,727 „
für die Anschaffung eines flachgehenden Inspectionsdampfers	4,000 „
für 3 Leuchtfeuer auf den Düna-Dämmen	13,675 „
für den Bau und die Einrichtung einer Schmiede .	15,000 „
für den Betrieb des Seebaggers	76,080 „
für zwei hölzerne Baggerprähme	7,000 „
für den Bau eines Verwaltungsgebäudes	45,000 „

c. Die Projecte zur Verbesserung der Dünamündung.

Für die Vertiefung des Seegatts und der Dünamündung hat das Ministerium der Wegecomunicationen bei der Werft Conrad in Haarlem einen Hopperbagger von grosser Leistungsfähigkeit bestellt, welcher im Jahre 1898 nach Riga geliefert werden wird. Von den Leistungen dieses Baggers und den Erfolgen der grösseren Vertiefung des Seegatts durch Baggerarbeiten soll die Entscheidung über das Project einer Verlängerung der West-Mole abhängig gemacht werden.

d. Der Ausbau des Andreasholmes.

Der Andreasholm gab im Jahre 1897 zu keinen besonderen Verhandlungen Anlass, jedoch wurde der Ausbau desselben bei den Fragen der Verlegung der Güterstation in Riga mit in Betracht gezogen, da die beim Andreasholm und unterhalb von demselben projectirten Hafen-

anlagen mit der in Aussicht genommenen Export-Güterstation in engstem Zusammenhang stehen werden.

Das Nähere siehe: Riga-Oreler Eisenbahn.

e. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna".

Am 10. Januar 1897 sub Nr. 185 übersandte der Livländische Gouverneur dem Börsen-Comité folgendes an ihn gerichtete Schreiben des Ministeriums der Wege-Comunicationen, vom 21./23. December 1896 sub Nr. 3624, bei dem Ersuchen, möglichst bald 100,000 Rbl. für die Verbesserung der „Trockenen Düna" bei der Rentei einzuzahlen:

„Das Ministerium des Innern hat in seinem Schreiben vom 30. September 1893 sub Nr. 8619 dem Wegebau-Ministerium mitgetheilt, dass hinsichtlich der Verbesserung des Rigaschen Holzhafens und des dazu erforderlichen Ausbaus der „Trockenen Düna" der Vorgänger Ew. Excellenz gemeint habe, die durch Ausführung dieser Arbeiten hervorgerufenen Unkosten im Betrage bis zu 220,000 Rbl. zu gleichen Theilen der Krone und dem Börsen-Comité auferlegen zu müssen, und dass letzterer, gemäss der Bescheinigung des General-Lieutenants Sinowjew, sich bereit erklärt habe, die Hälfte der erwähnten Unkosten zu übernehmen.

Gegenwärtig ist das Project der Anlage eines Holzhafens in der „Trockenen Düna" vom Wegebau-Ministerium endgültig ausgearbeitet und die Höhe der Ausführungskosten auf 200,000 Rbl. festgesetzt worden. Die Hälfte dieser Summe im Betrage von 100,000 Rbl. ist, in der Voraussetzung, dass der Börsen-Comité die andere Hälfte übernehmen werde, für das Ausgabebudget des Wegebau-Ministeriums erbeten worden.

Bis hiezu war es jedoch nicht möglich, die Arbeiten in der „Trockenen Düna" in Angriff zu nehmen, weil der Börsen-Comité seinen Antheil von 100,000 Rbl. nicht eingezahlt hatte. In seinem an den Chef der Rigaschen Hafenbauten gerichteten Schreiben vom 27. September 1896 sub Nr. 723 erklärte er sich bereit, dem Wegebau-Ministerium für die Arbeiten zur Schiffbarmachung der „Trockenen Düna" die erwähnte Summe zur Verfügung zu stellen, jedoch nur unter folgenden Bedingungen:

1) Sämmtliche Arbeiten, welche im gegenwärtigen Projecte nicht vorgesehen, aber in der Folge sich zur vollständigen Erreichung des erwähnten Zieles als nothwendig erweisen sollten, werden für Rechnung der Krone, ohne weitere Heranziehung der Kaufmannschaft zur Theilnahme an den Kosten, ausgeführt.

2) Der Unterhalt des regulirten Arms „Trockene Düna“ erfolgt ausschliesslich aus den Mitteln der Krone.

3) Die Arbeiten zur Flössbarmachung der „Trockenen Düna“ müssen ohne Einfluss auf den Horizont des Wassers im Hauptbette der Düna ausgeführt werden.

4) Die Arbeiten müssen, wie im Projecte angeführt, im Laufe von 2 Jahren beendet sein.

5) Die Summe, welche zur Ausführung der Arbeiten nach dem von der Commission zum Ausbau von Handelshäfen, laut Journal vom 23. Mai 1896 Nr. 111, gebilligten Projecte angewiesen wird, wird vom Börsen-Comité auf die ihm zugestellten genauen Rechnungen des Chefs der Arbeiten für gemachte Arbeiten in der Rigaschen Rentei eingezahlt.

6) Dem Ingenieur des Rigaer Börsen-Comités wird die Möglichkeit geboten, sowohl die Arbeiten in der „Trockenen Düna“ selbst, als auch die Bauprojecte, Kostenanschläge und Abrechnungen über dieselben in Augenschein zu nehmen.

7) Falls der Börsen-Comité darum nachsucht, wird ihm, nach dem Beispiele der früheren Stromregulirungsarbeiten in den Jahren 1868 bis 1895, die ihm auf Allerhöchsten Befehl übergeben wurden, auch gegenwärtig ein Vorzug für Ausführung dieser Arbeiten gewährt, sei es zu den Preisen des Kostenanschlages oder zu den für andere Unternehmer festgestellten Bedingungen und Preisen.

Bezüglich dieser Bedingungen des Börsen-Comités ist Folgendes zu bemerken:

1) Von einer Heranziehung der Rigaschen Kaufmannschaft zu einer Geldbeisteuer zu weiteren, im Projecte der Verbesserung der „Trockenen Düna“ nicht vorgesehenen Arbeiten und zu den Unkosten des Unterhalts dieses Arms, nach Beendigung der Regulirung desselben, ist im Wegebau-Ministerium niemals die Rede gewesen und dasselbe hat durchaus nicht die Absicht, dem Börsen-Comité irgend welche Unkosten aufzuerlegen, ausser der Summe, welche er freiwillig aus seinen Mitteln zur Verbesserung des Rigaschen Hafens hergeben wollte. In Folge dessen erscheint das Bestreben des Börsen-Comités, Interessen zu schützen, die gar nicht angegriffen werden, überhaupt als überflüssig, besonders aber in der Form, wie das im erwähnten Punkte 2 der Bedingungen geschieht, in welchem der Börsen-Comité vom Wegebau-Ministerium eine Garantie dafür verlangt, dass in Zukunft der regulirte Arm „Trockene Düna“ ausschliesslich auf Kosten der Krone unterhalten werden wird. Obwohl gegenwärtig keinerlei Absichten vorliegen, den Börsen-Comité zu den Kosten des Unterhalts heranzuziehen, kann das Ministerium doch die vom Börsen-Comité verlangte Garantie nicht leisten, da dasselbe nicht berechtigt ist, irgend eine Institution von Abgaben und Steuern zu

befreien, die in Zukunft auf gesetzgeberischem Wege eingeführt werden könnten.

2) Der Hinweis darauf, dass die Arbeiten des Ausbaus der „Trockenen Düna“ ohne schädlichen Einfluss auf den Wasserstand im Hauptstrome ausgeführt werden, erscheint durchaus nicht am Platze zu sein, da das Ministerium, zu dessen Competenz es gehört, die Flüsse des Reichs zu verwalten und den Bedürfnissen der Schifffahrt anzupassen, keinerlei Arbeiten gestatten kann, welche die Schiffbarkeit der Düna verschlechtern könnten. Hat aber der Börsen-Comité irgend welchen thatsächlichen Anlass, an der rationellen Ausarbeitung des Projects der Verbesserung der „Trockenen Düna“ zu zweifeln, so müsste er diese Zweifel erläutern; das Ministerium würde es nicht ablehnen, diese zu beprüfen uud vor Beginn der Arbeiten zu erörtern.

3) Das Ministerium zweifelt durchaus nicht daran, in zwei Jahren, wie im Project angenommen, die Arbeit zu beenden; dem Börsen-Comité gegenüber aber hiefür eine Verbindlichkeit zu übernehmen, erscheint überflüssig, nachdem das Wegebau-Ministerium dem Reichsrath die Mittheilung gemacht hat, dass die Arbeiten in der „Trockenen Düna“ in zwei Jahren beendet werden sollen.

4) Den vorgeschlagenen Modus der Einzahlung der von der Kaufmannschaft versprochenen Summe von 100,000 Rbl. bei der Rigaschen Rentei — und zwar in Raten im halben Betrage der thatsächlichen Ausgaben, welche vom Chef der Arbeiten durch genaue, dem Börsen-Comité einzureichende Rechnungen belegt werden sollen — lässt sich mit den bestehenden Gesetzesbestimmungen über die Verausgabung von Summen durch Regierungsinstitutionen nicht in Einklang bringen, da es durch einen derartigen Modus sich ein Recht anmasst, die vom Ministerium der Wegebauten gemachten Ausgaben zu controliren. Gar nicht von dem Gegensatze dieses Verlangens zu den Gesetzesbestimmungen zu reden, ist hier zu bemerken, dass, nach den bestehenden Gesetzen, die vom Börsen-Comité versprochenen 100,000 Rbl. bei der Rigaschen Rentei auf das Conto von Specialsummen eingezahlt werden, deren Bestimmung festgesetzt wird. Darnach kann die Verausgabung dieser Summen nur für den directen Gegenstand ihrer Bestimmung erfolgen, die Aufsicht aber über die richtige Verausgabung derselben steht der Competenz der speziell für die Arbeiten im Rigaschen Hafen designirten Vertreter der Reichskontrole zu. Demnach kann der vom Börsen-Comité vorgeschlagene Modus der Bezahlung der Arbeiten in der „Trockenen Düna“ nicht gestattet werden, denn dessen Anwendung hätte eine Abweichung von den desbezüglichen Gesetzesbestimmungen zur Folge.

5) Aus dem gleichen Grunde, wie in Punkt 4 dargelegt, kann auch dem Ingenieur des Börsen-Comités nicht das Recht zugestanden

werden, eine Aufsicht über die Rechnungsführung bei den Arbeiten in der „Trockenen Düna“ auszuüben. Was die Durchsicht der Projecte und der Kostenanschläge anbetrifft, so sind dieselben bereits dem Börsen-Comité mitgetheilt worden und können ihm, auf Verlangen, nochmals zur Kenntnissnahme gegeben werden. Ebenso liegt keinerlei Hinderniss vor, dem Ingenieur des Comités zu gestatten, sich mit der Ausführung der Arbeiten, während der Dauer derselben, bekannt zu machen.

6) Das Gesuch des Börsen-Comités, ihm, auf seine Bitte, einen Vorzug bei Ausführung der Arbeiten in der „Trockenen Düna“ zu den Anschlagspreisen oder zu den für andere Unternehmer festgesetzten Bedingungen und Preisen einzuräumen, kann nicht berücksichtigt werden, da das Wegebau-Ministerium findet, dass diese Arbeiten dem Chef der Rigaschen Hafenbauten zur Ausführung auf ökonomischem Wege übertragen werden müssen.

Bei Mittheilung alles Obigen beehre ich mich, Ew. Excellenz ergebenst zu bitten, Ihre Unterstützung zur schnellmöglichsten Beseitigung der Differenzen mit dem Rigaer Börsen-Comité nicht versagen und dem letzteren erläutern zu wollen, dass die obigen, von ihm vorgeschlagenen Bedingungen aus den dargelegten Motiven vom Wegebau-Ministerium nicht angenommen werden können und dass die Arbeiten zur Verbesserung der „Trockenen Düna“ nicht eher in Angriff genommen werden können, als bis der Börsen-Comité die versprochene Summe von 100,000 Rbl. eingezahlt hat; hiebei wäre der Börsen-Comité darauf aufmerksam zu machen, dass der dem Wegebau-Ministerium im Budget von 1896 bewilligte Credit von 100,000 Rbl. am 31. December 1897 geschlossen werden wird und dann die gesammte Summe den Ressourcen der Reichsrentei zugezählt wird.“

Hierauf erwiderte der Börsen-Comité im Schreiben vom 18. Februar sub Nr. 176:

„Auf das Rescript Ew. Excellenz vom 10. Januar 1897 sub Nr. 185 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu berichten, dass er, zu seinem lebhaftesten Bedauern, aus dem beim Rescripte Ew. Excellenz übersandten Schreiben des Wegebau-Ministeriums vom 21./23. December 1896 sub Nr. 3624 eine Missbilligung der vom Börsen-Comité gestellten Bedingungen für die Betheiligung der Rigaer Kaufmannschaft an der Flössbarmachung der „Trockenen Düna“ und eine gewisse Missstimmung gegen den Börsen-Comité ersehen, die zu erregen ihm durchaus ferngelegen hat.

Die Voraussetzungen, von denen das Ministerium bei der Beurtheilung der Bedingungen des Börsen-Comités ausgegangen, entsprechen nicht ganz den thatsächlichen Verhältnissen. Aus der nachfolgenden kurzen Darlegung des bisherigen Verlaufs der Angelegenheit wollen Ew. Excellenz zu ersehen belieben, dass die nicht vom Börsen-Comité,

sondern von der General-Versammlung des Börsenvereins beschlossenen Bedingungen nur eine logische Consequenz der bisherigen Stellungnahme des Börsen-Comités zu dieser Angelegenheit bilden und ihre vollständige Begründung in den bisherigen Verhandlungen mit der Bauverwaltung des Rigaschen Hafens finden.

Im September 1890 theilte die Rigaer Hafenbau-Verwaltung dem Börsen-Comité mit, dass die Kosten für die Flössbarmachung der „Trockenen Düna" mit ca. 170,000 Rbl. veranschlagt seien und fragte an, ob der Börsen-Comité nicht die zur Ausführung erforderlichen Mittel ausfindig machen könne und unter welchen Bedingungen. — Der Börsen-Comité erklärte, dass er nicht in der Lage sei, sich über den Nutzen der Arbeiten und über die Möglichkeit der Hergabe der dazu erforderlichen Mittel zu äussern, so lange ihm nicht ein detaillirtes Project der Arbeiten vorgelegt sei und gab die von der Bauverwaltung leihweise erbetenen 1800 Rbl. für die Anfertigung eines solchen Projects her. Erst ein Jahr später, im Juni 1892, wurde dieses dem Börsen-Comité zugesandt. Es war mit 195,000 Rbl. veranschlagt. Der Börsen-Comité erklärte sich darauf am 4. August sub Nr. 474 bereit, bei der General-Versammlung die Uebernahme eines Theiles der Baukosten zu beantragen. Auf die Bitte der Bauverwaltung, die Betheiligung an den Baukosten näher zu präcisiren, erwiderte der Börsen-Comité im Schreiben vom 15. August sub Nr. 514, er sei bereit, bei der General-Versammlung zu beantragen, die Hälfte der mit 195,000 Rbl. veranschlagten Bausumme unter der Bedingung zu bewilligen, dass die andere Hälfte aus Kronsmitteln ohne Besteuerung des Holzhandels zu diesem Zwecke hergegeben und die ganze Anlage sowohl zur Flössung als auch Abstellung von ca. 4000 Flössen aus der Bausumme bestritten werde. Als dem Börsen-Comité im December desselben Jahres ein Anschlag — 29,200 Rbl. — für nothwendig befundene Ergänzungsarbeiten zugesandt wurde, stellte er auch in diesem die eventuelle Betheiligung der Kaufmannschaft mit demselben Betrage in Aussicht, unter der weiteren Bedingung jedoch, dass, falls in der Zukunft sich noch weitere Ergänzungsbauten als nothwendig erweisen sollten, die Kaufmannschaft nicht mehr für dieselbe in Anspruch genommen werden könne.

Dieses war der Standpunkt, welchen der Börsen-Comité zu dem ersten Project eingenommen hat. Hieraus ist zu ersehen, dass er sich nicht bereit erklärt hat, die Hälfte eines mit ca. 200,000 Rbl. veranschlagten Projects ohne irgend welche Bedingungen und ohne Genehmigung der General-Versammlung zu übernehmen, wozu er kein Recht gehabt hätte.

Das erste Project vom Jahre 1892 wurde von der Hafen-Commission nicht bestätigt und mehrere neue Projecte in den Jahren 1893 bis 1896 aufgestellt. Im Juni 1896 wurde dem Börsen-Comité von der Hafenbau-

Verwaltung ein Project mit Kostenanschlägen zur Kenntnissnahme zugesandt, das im Mai bestätigt worden war, und dem Börsen-Comité mitgetheilt, dass zur Ausführung desselben geschritten werden könne, sobald der Börsen-Comité dem Ministerium eine Summe von 100,000 Rbl. zur Verfügung gestellt hat. Die Arbeiten waren mit 200,000 Rbl. veranschlagt.

Dieses letzte Project unterschied sich wesentlich von dem ersten, im Jahre 1892 aufgestellten. Zu diesem hat der Börsen-Comité auch eine andere Stellung nehmen müssen, weil der Nutzen des ersten ein weit grösserer gewesen wäre. Sollten doch jetzt nicht mehr wie früher auf (einer 11 Werst langen Strecke) der „Tockenen Düna" ca. 4000 Flösse, sondern (auf einer 9 Werst langen Strecke) nur noch ca. 3000 Flösse Platz finden können. Ausserdem waren die Kosten in einer auffallenden Weise erhöht. Als Beispiel sei nur angeführt, dass die Herstellung von 362 Uferringen im Kostenanschlage Nr. 127 vom Juni 1896 mit ca. 52,600 Rbl. berechnet ist, während dieselbe Anzahl ebensolcher Uferringe nach dem Kostenanschlage Nr. 84 vom December 1892 sich nur mit ca. 26,000 Rbl. berechnet.

Die vielen von der Bauverwaltung aufgestellten, von der Hafen-Commission aber nicht bestätigten Projecte für die „Trockene Düna", wie auch die dem Börsen-Comité von der Bauverwaltung im Schreiben vom 1. Juni d. J. mitgetheilte, von der Hafen-Commission bei der Bestätigung des letzten Projects gemachte Voraussetzung, dass in der Folge, nach den Ergebnissen der Erfahrung, sich noch andere das Wasser einengende Dämme und Uferbefestigungen für die „Trockene Düna" werden erforderlich zeigen, hat den Börsen-Comité in der Ansicht bestärkt, dass solche Arbeiten, wie die projectirten, in ihren Erfolgen nicht immer sicher sind, und ihn deshalb zur grössten Vorsicht bei der Bewilligung von Mitteln geführt. Trotz des in Aussicht gestellten, bedeutend geringeren Nutzens und der auffälligen Kostenberechnung hat er die Bewilligung der vom Ministerium für nöthig erachteten Mittel bei der Kaufmannschaft im vollen Umfange beantragt, aber zu gleicher Zeit auch zu den schon früher gestellten Bedingungen noch neue gestellt, die aber nur den Zweck haben sollten, die Kaufmannschaft zu sichern, dass sie auch die Vortheile wirklich erhält, welche durch die Ausführung des Projects in Aussicht gestellt sind.

In Anbetracht jedoch dessen, dass eine Erweiterung des Hafens eine unabweisbare Nothwendigkeit für die erspriessliche Ausübung des Holzhandels ist und sich nur durch den Ausbau der „Trockenen Düna" erreichen lässt, in Anbetracht ferner dessen, dass das Wegebau-Ministerium in seinem gegenwärtigen Schreiben vom 21/23 December sub Nr. 3624 die Erfüllung eines Theils der Bedingungen als selbstverständlich erklärt und somit dem Börsen-Comité die Gewähr

ihrer Erfüllung giebt, glaubt der Börsen-Comité auf das Bestehen auf den anderen Theil der Bedingungen verzichten zu können und ist bereit, bei der General-Versammlung eine Abänderung ihres Beschlusses vom 27. August 1896 in dem Sinne zu beantragen, dass diese die Einzahlung von 100,000 Rbl. bei der Gouvernements-Rentei zum Ausbau der „Trockenen Düna" unter der Voraussetzung bewilligt, dass die „Trockene Düna" in ihrer gesammten Länge die projectirte Tiefe zum Passiren von Flössen und die nöthige Wasserfläche zum Abstellen von mindestens 3000 Flössen mit der erforderlichen Tiefe und mit den Vorrichtungen zum Befestigen der Flösse erhält.

Auf Grund alles Obigen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, sich beim Wegebau-Ministerium dafür verwenden zu wollen, dass dasselbe, bei der zu erwartenden veränderten Stellungnahme der Kaufmannschaft zum Project, die Ausführung desselben bewilligt."

Als darauf der Livländische Gouverneur den Börsen-Comité im Schreiben vom 28. Februar Nr. 1646 aufforderte, ihm, nach Einzahlung der erwähnten 100,000 Rbl., Nr. und Datum der Rentei-Quittung mitzutheilen, sah sich der Börsen-Comité veranlasst, am 13. März sub Nr. 261 darauf hinzuweisen, dass er es nicht eher für möglich erachte, der General-Versammlung eine Vorlage zu machen, als bis er eine Auskunft darüber erhalten habe, dass das Communications-Ministerium einverstanden sei, unter den im Berichte vom 18. Februar dargelegten Voraussetzungen, die Betheiligung der Kaufmannschaft anzunehmen und die Regulirung der „Trockenen Düna" auszuführen. Zu gleicher Zeit ersuchte er den Gouverneur, vom Ministerium eine Aeusserung in diesem Sinne erwirken zu wollen.

Am 30. April übersandte der Gouverneur dem Börsen-Comité ein Telegramm des Präses der Commission für den Bau von Handelshäfen, Andrejewsky, welches folgenden Inhalt hatte:

„Die Commission zum Ausbau von Handelshäfen theilt mit, dass keine Hindernisse vorhanden sind, die beiden Bedingungen des Börsen-Comités anzunehmen, denn der Zweck des vom Ministerium angefertigten Projects besteht darin, der „Trockenen Düna" die zum Flössen der Holzflösse nöthige Tiefe und die zum Aufstellen von mindestens 3000 Flössen nöthige Wasserfläche herzustellen. Die Commission bittet Ew. Excellenz Unterstützung, dass die Einzahlung der vom Börsen-Comité versprochenen 100,000 Rbl. beschleunigt wird."

Die General-Versammlung der Kaufmannschaft beschloss hierauf am 10. Mai, unter Verzichtleistung auf die von ihr am 27. August 1896 stipulirten Bedingungen, die Summe von 100,000 Rbl. zum Ausbau der „Trockenen Düna" aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank herzugeben und unter den beiden Bedingungen bei der Gouvernements-

Rentei einzuzahlen, welche vom Wegebau-Ministerium, gemäss dem oben angeführten Telegramme angenommen waren.

Nach erfolgter Einzahlung machte der Börsen-Comité dem Gouverneur und dem Chef der Rigaer Hafenbauten von diesem Beschlusse Mittheilung.

Im Sommer wurden die Vertiefungsarbeiten in den Stromschnellen Kraaz und Dahlen in Angriff genommen und die Steine von Arbeitern, die im freien Flussbette standen, mit gewöhnlichen Werkzeugen gebrochen und an's Land geschafft. Ebenso wurde mit der Hebung von einzelnen erratischen Blöcken begonnen, welche aus dem Fahrwasser entfernt werden mussten. Die Vertiefungsarbeiten in den Stromschnellen Sterkel und Wampe wurden später angefangen und in der ersteren ganz durchgeführt. Für die Stromschnelle Wampe wurden Fangdämme in Form von langen Kästen gezimmert, welche die Strömung von der Arbeitsstelle abhielten und den Wasserspiegel senkten, so dass man nicht nur in ruhigem, sondern auch weniger tiefem Wasser, stellweise auch ganz im Trockenen arbeiten konnte. Im Herbst wurden auch Versuche gemacht, mit Hilfe von Pyroxilin einige vorspringende feste Felspartien in der Stromschnelle Kraaz zu zerkleinern, doch war der Effect der in Bohrlöchern zur Explosion gebrachten Patronen nicht den Erwartungen entsprechend.

Die Vertiefungsarbeiten dauerten bis in den Spätherbst. Im Ganzen sollen 600 bis 700 Cub-Faden Steine gebrochen und aus dem Flussbette entfernt worden sein.

Um die wichtigen Veränderungen des Wasserstandes während der Bauausführung verfolgen zu können, wurden an mehreren Stellen Beobachtungen an Pegeln gemacht und wurde im Herbst ein Limnigraph — ein automatisch Aufzeichnungen machender Pegel — beschafft und am oberen Ende der „Trockenen Düna“ aufgestellt.

4. Der Baggerbetrieb.

a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1897.

Durch das Frühjahrshochwasser traten die gewöhnlichen Versandungen im Rigaer Hafen ein, welche namentlich störend im Seegatt und bei der Stadt waren. Im Fahrwasser längs dem rechten Ufer verminderte sich die Tiefe zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Strand-Dampfersteg an einigen Stellen bis auf 16 Fuss, unterhalb vom Stege bis zum Andreasdamm bis auf 18 Fuss. Die Tiefen im Fahrwasser längs der Mitauer Vorstadt erhielten sich, doch versandeten die Eingänge der Flusshäfen. In den Einfahrten zu den Häfen hinter dem Damme AB und CDE nahm die Tiefe bis auf 18 resp. 18,5 Fuss ab. Das Haupt-Fahrwasser am

Andreasholm bis zur Mündung verflachte auf der Westseite der unteren Drogde und in der ganzen Breite auf einer kurzen Strecke der oberen Drogde. Hier wurde die frühere Tiefe von 20 Fuss bis zum 7. Mai wieder hergestellt. Die Einfahrt zum Hafen hinter dem Damme AB war am 2. Juli, die zum Hafen hinter dem Damme CDE am 28. Juli bis auf 20 Fuss vertieft. Im Mühlgraben traten im Frühjahr 1897 keine Aenderungen der Wassertiefe ein. Im oberen Theile des Seegatts wurden die ersten Versandungen am 29. März entdeckt, so dass eine um 2 Fuss geringere Wassertiefe berichtet werden musste. Die Tiefen wechselten in der nächsten Zeit, nahmen aber bis zum 10. April nur noch um einige Zoll ab, so dass dann 19 Fuss 10 Zoll bei Normalwasser vorhanden waren. Die Baggerarbeiten wurden zuerst auf der Ostseite, wo die versandete Strecke kürzer war, ausgeführt. Am 20. Mai war die Tiefe von 20 Fuss 7 Zoll und am 9. Juni die von 22 Fuss 9 Zoll wieder erreicht. Die Vertiefung der Westseite des Seegattes wurde bis auf ca. 24 Fuss ausgeführt und am 24. September beendigt.

Die Arbeiten, welche zur Erhaltung der früheren Tiefe im Fahrwasser nöthig waren, zeigten sich wenig umfangreich. Der Börsen-Comité beschloss daher, in diesem Jahre mit aller Kraft an die Vertiefung des Weges von der Weissen Kirche bis zur Pontonbrücke zu gehen, um demselben eine Tiefe von 22 Fuss zu geben. — Am 8. Juli war diese Tiefe auf der rechten Seite des Fahrwassers erreicht, so dass der Börsen-Comité von diesem glücklichen Erfolge der Baggerarbeiten dem Herrn Minister der Finanzen, bei dessen Fahrt zur Besichtigung des Rigaschen Hafens, Mittheilung machen konnte. An den Herrn Minister der Wegecommunicationen richtete er aber folgendes Schreiben:

„Der Rigaer Börsen-Comité hält es für seine angenehme Pflicht, Ew. Erlaucht ganz ergebenst zu berichten, dass durch seine Baggerarbeiten am 8. Juli c. die Vertiefung des Fahrwassers der Düna bis zur Stadt selbst bis auf 22 Fuss beendet und diese Wassertiefe am 15. Juli c. durch die mit dem Apparat Stecher seitens der örtlichen Hafenbauverwaltung und des Lootsenamts ausgeführten Peilungen bestätigt worden ist.

Diese für den Handel und die Schifffahrt Rigas so ausserordentlich wichtige Thatsache krönt die nun seit 31 Jahren vom Börsen-Comité ununterbrochen und intensiv geführten Baggerarbeiten zur Vertiefung des Fahrwassers, durch die im Laufe dieser Jahre im Ganzen 1,495,769 Cubikfaden Boden gefördert und hiefür, inclusive der Ergänzung und Vervollständigung des Baggerapparats, ein Betrag von 4,266,660 Rbl. verausgabt wurde, so dass das Heben eines Cubikfaden Bodens auf durchschnittlich 2 Rbl. 85 Kop. zu stehen gekommen ist.

Der Börsen-Comité glaubt bei diesen, in der That hervorragenden Resultaten nicht stehen bleiben zu dürfen und, wie er bereits die Ver-

tiefung des Hafens vom Seegatte bis zum Mühlgraben bis auf 24 Fuss in Angriff genommen hat, so wird er auch energisch an der weiteren Vertiefung des Fahrwassers bis zur Stadt hinauf arbeiten, zu welchem Zwecke auch bereits eine wesentliche Verstärkung seines Baggerapparats in's Auge gefasst worden ist.

Wie jedoch einerseits die bisherigen Resultate der Baggerarbeiten zu erreichen nur möglich war, dank den überaus erfolgreich ausgeführten Düna-Regulirungsbauten des Ministeriums der Wegeverbindungen, so ist auch die weitere Entwickelung und der Erfolg der Stromvertiefungs-Arbeiten direct abhängig von der weiteren Unterstützung der Staats-Regierung.

In Folge dessen erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Erlaucht ganz ergebenst zu bitten, Ihre geneigte Unterstützung den Bestrebungen und Arbeiten des Börsen-Comités auch ferner zuwenden und insbesondere Anordnung treffen zu wollen, dass die bereits seit lange beschlossene Anschaffung eines grossen Seebaggers für den Rigaschen Hafen und die geplante Verlängerung der Seemole zur Sicherung des Seegatts baldmöglichst zur Ausführung gebracht werden."

Nach Vertiefung der rechten Seite wurde die der linken Seite des Fahrwassers vorgenommen und bis zum 2. October beendigt.

Ausser diesen Arbeiten zur Erhaltung und Vertiefung des Fahrwassers konnten noch mehrere Arbeiten zur Verbesserung des Hafens ausgeführt werden. Während der Abströmung des Hochwassers wurden die Bagger benutzt, um Vertiefungen im Winterhafen und hinter dem Damme FG herzustellen. Eine recht erhebliche Thätigkeit konnten aber die Bagger im Herbst auf der rechten Seite des Fahrwassers zwischen dem Elevator und der Richtungslinie Nr. 11 entwickeln, wo die im Jahre 1896 angefangene Abgrabung der grossen Sandbänke fortgesetzt wurde.

Die Baggersaison des Jahres 1897 zeichnete sich durch besonders günstige Witterungs-Verhältnisse aus, welche wesentlich dazu beitrugen, dass das in diesem Jahre gehobene Bodenquantum bis auf 98,422 Cub.-Fad. gestiegen ist und das vorigjährige noch um 2929 Cub.-Fad. übertrifft.

Die Baggerarbeiten begannen am 3. April und endigten am 3. November 1897.

Die Arbeit der einzelnen Bagger vertheilte sich nach Zeit und Ort folgendermassen:

1) Der Bagger „Gustav" arbeitete während der Hochwasserzeit vom 7. bis 30. April im Hafen hinter dem Damm FG, um die weitere Ausnutzung des Kiepenholmschen Ufers für tiefgehende Schiffe zu ermöglichen. Dann entfernte er bis zum 10. Juni die Versandungen beim Stadtkai zwischen dem Strand-Dampferstege und der Eisenbahnbrücke. Vom 10. Juni bis zum 3. Juli vertiefte er den Eingang in

den Hafen hinter dem Damm AB und vom 3. bis zum 28. Juli die Einfahrt in den Hafen hinter dem Damme CDE. Nachdem die angeschwemmten Massen vor der Häringskaje entfernt worden, arbeitete der Bagger vom 7. bis zum 24. August bei Unter-Poderaa und ward dann nach Ober-Poderaa versetzt, wo er zur Erweiterung des Fahrwassers unterhalb vom Andreasholm benutzt wurde. Vom 20. October bis zur Betriebseinstellung am 30. October vertiefte der Bagger neben dem Fort-Comet-Damm die Stellen, wo das Schwimmdock aufgestellt werden soll.

2) Der Bagger „Düna“ begann am 5. April die Vertiefung des Eingangs zum Bolderaa-Hafen und am 15. April die der Ostseite des Seegattes. Bei unruhiger See setzte er die Arbeit an der ersten Stelle fort und rückte dabei in den Bolderaa-Hafen vor. Am 9. Juni war auf der Ostseite des Seegatts eine Wassertiefe von 22 Fuss 9 Zoll erreicht, worauf die Vertiefung der Westseite in Angriff genommen wurde, die am 24. September beendigt war. Bis zum 16. October wurde die Westseite des Fahrwassers zwischen den Molen auf einer 165 Fad. langen Strecke bis auf 24 Fuss vertieft und der Bagger dann bis zum 3. November benutzt, um die Liegestelle des Schwimmdocks im Bolderaa-Hafen bis auf 28 Fuss Wassertiefe zu bringen.

3) Der Bagger „Cyclop“ arbeitete während der Abströmung des Hochwassers vom 7. bis zum 25. April hinter dem Damm FG und begann dann die Vertiefung der rechten Seite des Fahrwassers bei der Weissen Kirche. Am 7. Juli war er bis zum oberen Ende der Vogelsinsel gelangt, worauf er wieder stromab zur Weissen Kirche versetzt wurde, um die linke Seite des Fahrwassers auch auf die Tiefe von 22 Fuss zu bringen. Nachdem dies am 2. October erreicht war, arbeitete der Bagger an der Erweiterung des Fahrwassers auf der rechten Seite unterhalb vom Andreasholm und ward am 29. October in den Winterhafen gebracht.

4) Der Bagger „Bolderaa“ ward während der Hochwasserzeit vom 3. April an benutzt, den Winterhafen neben der Bolderaa-Maschinenfabrik zu vertiefen. Vom 25. April bis zum 8. Mai brachte er die rechte Seite des Fahrwassers zwischen Wohlershof und Ober-Poderaa auf 22 Fuss und stellte dann dieselbe Tiefe vor dem Andreasdamm, dem Zollplatz und dem Stadtkai her. Vom letzten Juli an konnte er zur Entfernung der Sandbänke auf der Ostseite des Fahrwassers beim Andreasholm verwandt werden; vom 3. bis zum 15. October arbeitete er im Bolderaa-Hafen neben dem Fort-Comet-Damm und setzte dann die Arbeit in den Ostbänken beim Andreasholm bis zum 24. October fort.

Die Leistung der Bagger ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bagger	War im Betriebe Tage	Hat gebaggert	Hat gefördert Cub.-Faden	Tagesleistung im Durchschnitt Cub.-Faden	Tagesleistung im Maximum Cub.-Faden
Gustav	207	173 Tage oder 2197 Stunden.	16732	96,7	143 an 1 Tag.
Düna	210	157 Tage oder 1297 Stunden.	15874	101,1	155 an 1 Tag.
		Davon in der See: 90 Tage oder 893 Stunden.	10125	112,5	
Cyclop	184	143 Tage oder 1661 Stunden.	32043	224,1	380 an 1 Tag.
Bolderaa	205	158 Tage oder 1822 Stunden.	33773	213,7	367 an 1 Tag.
Alle 4 Bagger	806	631 Tage.	98422	635,6	

Es wurden gebaggert mit den 4 Baggern:

Im Seegatt	vom	Bagger	Düna	in	90	Tagen	10125 Cub.-Fad.
Zwischen den Molen	„	„	„	„	17	„	1603 „
Im Bolderaa-Hafen und in dessen Eingang	„	„		„	26	„	1925 „
Neben dem Fort-Comet-Damme .	„	„		„	24	„	2221 „
Daselbst	„	„	Gustav	„	10	„	544 „
do.	„	„	Bolderaa	„	8	„	1290 „
Im Winterhafen .	„	„	„	„	17	„	3842 „
Bei der Generals-Insel	„	„	Cyclop	„	54	„	15647 „
Bei Unter-Poderaa	„	„	„	„	31	„	7435 „
do.	„	„	Gustav	„	14	„	1642 „
Bei Wohlershof . .	„	„	Cyclop	„	14	„	2380 „
Bei den Wohlers-hofschenBuhnen	„	„	„	„	12	„	1835 „
do.	„	„	Bolderaa	„	12	„	2741 „

Auf der Ostbank unterhalb vom Elevator	vom	Bagger	Cyclop	in	21	Tagen	3808 Cub.-Fad.
do.	„	„	Bolderaa	„	59	„	12444 „
do.	„	„	Gustav	„	48	„	4851 „
Hinter d. Damm FG	„	„	Cyclop	„	11	„	938 „
do.	„	„	Gustav	„	19	„	2032 „
Vor der Häringskaje, vor dem Andreasdamm u. dem Zollplatze	„	„	Bolderaa	„	41	„	8754 „
Vor dem Kai bei der Stadt . . .	„	„	„	„	21	„	4702 „
Vor dem Kai bei der Stadt	„	„	Gustav	„	13	„	1350 „
Zwischen den Brücken	„	„	„	„	20	„	2052 „
In der Einfahrt zum Damm AB	„	„	„	„	18	„	1767 „
In der Einfahrt zum Damm CDE	„	„	„	„	22	„	1794 „
				In	631	Tagen	98422 Cub.-Fad.

Von diesem Quantum wurden 8396 Cub.-Faden Boden hinter dem Klein-Ilkenesch-Damme abgelagert und zwar wurden 5085 Cub.-Faden ausgekarrt und 3311 Cub.-Fad. mit Schaufeln aus Prähmen hinausgeworfen. Der Hafenbau-Verwaltung wurden 6276 Cub.-Faden Baggerboden geliefert und zu Anschüttungen hinter die Faschinendämme ausgekarrt. Ausserdem wurden der Stadtverwaltung zu demselben Zwecke 60 Cub.-Faden und mehreren Privatpersonen 1943 Cub.-Faden Boden als Mauergrand unentgeltlich abgegeben.

Die Baggerarbeiten des Börsen-Comités haben im Jahre 1897 — 136,831 Rbl. 56 Kop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammensetzt:

Gagen, Löhne und Unkosten	Rbl.	32,768 77
Kohlenverbrauch	„	10,586 33
Materialien	„	3,355 30
Tauwerk	„	3,116 82
Karten und Drahtseile	„	112 15
Reparaturen	„	26,166 71
Feuerversicherung der Bagger	„	2,128 50

Für den Schleppdienst:			
Dampfer Simson .	Rbl. 8,505 —		
„ Hercules .	„ 10,602 50		
„ Hernmarck	„ 10,676 —		
„ Zander .	„ 9,008 —		
„ Planet . .	„ 7,529 —		
„ Comet . .	„ 2,754 —	Rbl. 49,074 50	
„ Wladimir	„ 99 —		
„ Rota . .	„ 1,615 —	„ 1,714 —	Rbl. 50,788 50
Poresch: für's Ausschaufeln und Auskarren von 2,400 Prähmen			„ 16,810 50
			Rbl. 145,833 58
abzüglich: von der Hafenbau-Verwaltung für's Auskarren von Baggerboden beim Bolderaa-Damm		Rbl. 7,720 79	
für verkauftes altes Eisen .		„ 1,256 23	
vom Unternehmer Steinberg Conventionalstrafe		„ 25 —	„ 9,002 2
			Rbl. 136,831 56

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

1) Zu den 4 eisernen Dampfbaggern „Gustav", „Düna, „Cyclop" und „Bolderaa" traten im Jahre 1897 keine neuen hinzu.

2) Von den 48 eisernen Baggerprähmen wurden 2 der ältesten, die sogenannten Libauer Prähme, an das Rigasche Stadtamt verkauft, da dieselben dem Baggerbetriebe nur noch wenig Nutzen brachten.

3) In einem längeren, dem Börsen-Comité vorgelegten Memorial führte der Präses der Bagger- und Dampferdelegationen des Börsen-Comités, Herr Viceconsul Fenger, des Genaueren aus, welche Leistungen die Kaufmannschaft auf sich nehmen müsse, um, im Hinblick auf die mannigfachen neu concessionirten Eisenbahnlinien, die Leistungs- und Concurrenzfähigkeit des Rigaschen Hafens aufrecht zu erhalten resp. zu verstärken. Dass die neuen Eisenbahnlinien Bologoje-Pskow, Dankowo-Smolensk, Moskau-Stockmannshof dem Rigaschen Handel grossen Nutzen bringen würden, unterliege keinem Zweifel, aber ebenso sicher sei es, dass durch den Bau der Windauer Bahn, sowie durch den Ausbau des Windauer Hafens dem hiesigen Handel eine nicht zu

unterschätzende Concurrenz werde geboten werden. Wenn die Strecke Riga-Windau mit 160 Werst angenommen werde, betrage die Fracht für Getreide von den Stationen Slatoust, Samara, Saratow, Rjashsk, Woronesh, Borissoglebsk, Jelez etc. nach Windau nur 1,64 Kop. pro Pud mehr, als nach Riga, eine Differenz, welche durch billige Platzspesen, Meinungsverkäufe oder -Ankäufe, durch Verschütten der Waare, billigere Seefrachten und Assecuranz etc. derart aufgehoben werden kann, dass die Waggons, anstatt in Riga zu bleiben, nach Windau weiter rollen würden. Die Sätze für Import-Artikel variiren zwar mehr, für Bleche in Kisten beträgt beispielsweise die Differenz nach Moskau zu Gunsten Rigas nur 1,67 Kop., nach Charkow, Kiew, Rostow nur 1,61 Kop. pro Pud, für Sorteneisen 1,44 resp. 1,40 Kop. pro Pud. Die Ansicht dürfte daher wol sehr berechtigt sein, dass die allgemein ausgegebene Parole, Windau werde nur ein Vorhafen Rigas sein, grundfalsch ist und dass im ausgebauten Windauer Hafen, welcher nicht weiter von den Getreidecentren des Reichs, als Libau liegt, für Riga ein neuer Concurrenzhafen entstehen muss, gegen welchen bereits jetzt mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln angekämpft werden muss. Bekanntlich ist es häufig leichter, einem Unheile vorzubeugen, als einen bereits entstandenen Schaden zu repariren; hat erst ein Theil unseres Geschäfts seinen Weg nach Windau gefunden, so dürfte es schwer fallen, das verlorene Terrain wieder zu gewinnen.

In erster Reihe dürfte die Vertiefung unseres Hafens bis auf 24 Fuss in Angriff zu nehmen sein. Welche Bedeutung es für sämmtliche Branchen unseres Handels haben müsste, wenn Schiffe von 5000 Tons Tragfähigkeit hierher kommen könnten, braucht wol nicht näher dargelegt zu werden. Den besten Beweis liefert das „Schwarze Meer", von welchem, trotz der weit grösseren Entfernung, die Frachten zur Zeit fast dieselben sind. Ohnehin treten an den Börsen-Comité grosse Arbeiten heran durch die Baggerungen für die neue Central-Güterstation, die zu übernehmen er bereits erklärt habe. In Folge dessen beantrage er, sofort zur Anschaffung von einem grossen Bagger für einen Preis von ca. 85,000 Rbl., von 9 grossen Baggerprähmen für einen Preis von ca. 160,000 Rbl., von einem Bagger mit Schwemmapparat von ca. 150,000 Rbl. zu schreiten. Als zweites und drittes Mittel zur Hebung der Concurrenzfähigkeit Rigas führte Herr Viceconsul Fenger die Anschaffung eines See-Eisbrechers und eines Schwimmdocks an. Von diesen beiden letzteren Anträgen wird weiter unten bei den entsprechenden Abschnitten die Rede sein.

Dem Antrage hinsichtlich der sofortigen Anschaffung eines Baggers und von 9 Prähmen stimmte der Börsen-Comité zu und beantragte bei der General-Versammlung der Kaufmannschaft vom 20. Juni die erforderliche Summe von ca. 250,000 Rbl. aus den Mitteln der Börsen-

bank zu bewilligen, wobei er darauf hinwies, dass die Krone für die Verbesserung des Seegatts vor der Düna-Mündung im Begriffe stehe, einen neuen Seebagger zu bestellen und dass die zunächst beantragte Vervollständigung des Baggerapparats voraussichtlich nicht allein genügen werde, sondern, dass zur schnelleren Verbesserung des Hafens noch weitere Anschaffungen nöthig seien, über die aber jetzt noch nichts Sicheres ausgesprochen werden könne, solange die Projecte für den Ausbau des Hafens nicht endgültig bestätigt worden.

Nachdem der Antrag des Börsen-Comités angenommen, wurde der Bau und die Lieferung von 9 eisernen Baggerprähmen mit je 16 Cub.-Faden Laderaum bis zum ult. Mai 1898 vergeben. Sechs der Prähme übernahm die Bolderaa-Maschinenfabrik, drei derselben die Schiffswerft von R. H. Mantel für den Preis von 17,800 Rbl. pro Prahm.

Von den in Folge einer Concurrenzausschreibung eingegangenen Offerten für die Lieferung eines grossen Dampfbaggers wurde die der „Motala-Werkstads Nya Actiebolag" angenommen, welche es übernahm, den Bagger mit allem Zubehör für 174,000 M. franco Riga, excl. Zoll, im Sommer 1898 zu liefern. Bei der Annahme der Offerte wurde am 30. August vereinbart: 1) dass die Lieferung des Baggers bis zum 1./13. Juni 1898 erfolgen müsse, 2) dass vor Anfertigung der dem Vertrage beizulegenden Hauptzeichnung einer der Ingenieure der Motala-Maschinenfabrik nach Riga kommen müsse, um alle technischen Einzelheiten zu besprechen und 3) dass Zeichnungen für eine Anzahl von Detail-Constructionen vor der Ausführung der letzteren dem Rigaer Hafenbau-Ingenieur vorgestellt werden müssen.

Da der schwedische Ingenieur erst Ende October in Riga erschien, so verzögerte sich nicht nur die Unterzeichnung des Vertrages, sondern die Motala-Werft sah sich genöthigt, einen Theil der Arbeiten nicht in Oscarshamm, sondern in Gothenburg bei der Lindholmen-Werft ausführen zu lassen, womit der Börsen-Comité einverstanden war. Die zuerst in Aussicht genommene Werft von Oscarshamm, wo der Bau des Schiffskörpers für den Bagger erfolgen sollte, erklärte sich nämlich ausser Stande, diese Arbeit in der vereinbarten Zeit leisten zu können.

4) Für die Bedienung des neuen Baggers schlug der Hafenbau-Ingenieur im Schreiben vom 11. Juni sub Nr. 84 vor, einen grossen Bugsirdampfer mit 200 ind. Pferdekraft starker Maschine und 2 kleine Schlepper von 100 ind. Pferdekraft Stärke anzuschaffen, da letztere nicht nur ein geringeres Anlagecapital als ein grosser Dampfer erfordern, sondern auch beim Betriebe vortheilhafter sein würden. Der Börsen-Comité beschloss aber, dem Antrage der Hafen-Delegation gemäss, nur den vorgeschlagenen grossen Bugsirdampfer neu anzuschaffen, die 2 kleinen dagegen zum Schleppdienst anzumiethen, da ein solcher bereits zu solchem Zwecke angeboten worden sei.

Als die „Motala-Werkstads Nya Actiebolag“ sich bereit erklärte, einen Dampfer wie der „Zander“, d. h. von derselben Grösse und Stärke zu dem früher gezahlten Preise von 74,000 M. franco Riga, excl. Zoll, zum 1./13. Mai 1898 zu liefern, sah der Börsen-Comité von dem Ausschreiben einer Concurrenz ab und übertrug die Lieferung des Dampfers der Motala-Gesellschaft, welche schon die 3 Dampfer „Hercules“, „Hernmarck“ und „Zander“ für den Börsen-Comité gebaut hatte.

Die zur Anschaffung dieses neuen Bugsirdampfers, der auch bei den Eisungsarbeiten Verwendung finden kann, erforderliche Summe von 40,000 Rbl. wurde von der Generalversammlung vom 28. November aus den Mitteln der Börsenbank bewilligt. Dem in diesem Jahre aus dem Amte und dem Börsen-Comité geschiedenen langjährigen hochverehrten Präses desselben zu Ehren ist der neue Dampfer „Rudolph Kerkovius“ genannt worden.

5) Der im Jahre 1896 bei der Motala-Gesellschaft bestellte neue Dampfer „Zander“ ging am 15. April von Schweden ab, traf am Abend des 17. April im Rigaer Hafen ein und machte 2 Tage darauf eine vierstündige Probefahrt, nach welcher er als allen Anforderungen entsprechend empfangen werden konnte.

6) Zur Bedienung der Bagger wurden die Bugsirdampfer „Simson“, „Hercules“, „Hernmarck“, „Planet“, „Comet“ und „Zander“ benutzt und, wo diese nicht ausreichten, Privatdampfer angemiethet. Für diese Hilfe wurden gezahlt 1714 Rbl.

5. Versicherung der Dampfer und Bagger.

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

Auf Grundlage des Generalversammlungs-Beschlusses der Kaufmannschaft vom 14. December 1883 sind bei mehreren russischen Feuerversicherungsgesellschaften versichert:

1)	Der	Dampfer	Simson	für	den	Werth	von	. . .	40,000 Rbl.
2)	„	„	Hercules	„	„	„	„	. . .	50,000 „
3)	„	„	Hernmarck	„	„	„	„	. . .	30,000 „
4)	„	„	Zander	„	„	„	„	. . .	30,000 „
5)	„	„	Planet	„	„	„	„	. . .	10,000 „
6)	„	„	Comet	„	„	„	„	. . .	4,000 „
7)	„	Bagger	Gustav	„	„	„	„	. . .	20,000 „
8)	„	„	Düna	„	„	„	„	. . .	70,000 „
9)	„	„	Cyclop	„	„	„	„	. . .	60,000 „
10)	„	„	Bolderaa	„	„	„	„	. . .	60,000 „
									374,000 Rbl.

Im Jahre 1897 hat die Versicherung der Bagger 2128 Rbl. 50 Kop., die der Dampfer 1960 Rbl. 22 Kop. gekostet.

b. Versicherung des Dampfers „Hercules“ gegen Seegefahr.

Seit dem Jahre 1888 ist der Dampfer „Hercules“ bei den „privaten Assecuradeuren“ in Kopenhagen für den Werth von 180,000 Kronen gegen Unglücksfälle auf der See versichert. Die Kosten betrugen pro 1897 590 Rbl. 72 Kop.

6. Hebung gesunkener Böte und gesunkener Hölzer.

a. Das Wrack des im Mai 1895 in Neu-Mühlgraben abgebrannten Schiffes „Daniel“, über dessen Entfernung im Jahre 1896 mehrfach verhandelt wurde (vergl. Handelsarchiv Jahrg. 1897 Seite 29), ist im Jahre 1897 weiter zum Stintsee befördert worden, so dass es der Schifffahrt weiter keine Schwierigkeiten zu bereiten vermag.

b. Am 6. September wandte sich der Börsen-Comité an den Hafen-Capitän mit dem Ersuchen, für die Beseitigung eines am oberen Ende des Andreasholms gesunkenen Bootes Sorge zu tragen. In Folge dessen wurde der Besitzer desselben Jahn Winter auf Grund des § 25 des Ortsstatuts vom 11. April 1896 von der Flusspolizei aufgefordert, das Boot zu heben. Da bis zum Ende des December von demselben aber keine Anstalten zur Entfernung des Bootes getroffen waren, so wandte sich der Börsen-Comité nochmals an den Hafen-Capitän und wies auf die Gefahr hin, welche dem Fahrwasser drohe, wenn das Boot seine Lage verändere und versanden sollte.

c. Am 28. October berichtete der Lootsen-Aeltermann J. A. Jürgensohn dem Börsen-Comité, dass in Alt- und Neu-Mühlgraben, bei Wohlershof, Kiepenholm, Ballastdamm und an der äusseren Seite des Dammes AB viel gesunkenes Holz liege, das nicht nur den Schiffen gefährlich werde, sondern auch die Ausnutzung der vollen Wassertiefe verhindere. In Folge dessen sei das Lootsen-Amt genöthigt zu erklären, dass es keine Verantwortung für Schäden übernehmen könne, welche den Schiffen durch gesunkenes Holz zugefügt werden.

Der Börsen-Comité bestätigte in seinem Schreiben vom 31. October sub Nr. 942 an den Rigaschen Hafen-Capitain nicht nur diese Anzeige des stellvertretenden Lootsen-Commandeurs, sondern wies auch darauf hin, dass der Dampfer „Livonia“ auf gesunkenes Holz gerathen sei, von welchem er nur mit grossen Anstrengungen abgekommen, und

dass ferner der Dampfer des Börsen-Comités „Comet“ durch Stossen auf gesunkenes Holz seine Schraube verloren habe.

In dem Schreiben sagte der Börsen-Comité ferner: „Das Auffinden und Entfernen des versunkenen Holzes ist überaus schwierig und nur für solche Personen möglich, welche mit den Liege- und Ladeplätzen des Holzes genau bekannt sind, wie für Fischer und Arbeiter beim Verladen des Holzes. Diese Personen sind nun aber zum Aufsuchen und Heben des Holzes nicht anders heranzuziehen, als dadurch, dass ihnen ein Gewinnantheil an der gehobenen Menge zugesichert wird.

Die Gefahr von diesem gesunkenen Holze, die den guten Ruf unseres Hafens völlig untergraben und ausserordentlich grosse Verluste zur Folge haben kann, ist so gross, dass, nach Ansicht des Börsen-Comités, unbedingt sofort die energischsten Massregeln zur Beseitigung derselben getroffen werden müssen. In Folge dessen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, dahin Anordnung treffen zu wollen, dass durch eine Publication Personen zum Aufsuchen und Entfernen gesunkener Hölzer aufgefordert und denselben die gehobenen Hölzer zum Eigenthum überlassen, oder ihnen für das Holz, dessen Eigenthümer sich melden, von diesen eine gewisse Entschädigung gezahlt wird.

Vom Geschehenen bittet der Börsen-Comité um baldmöglichste Benachrichtigung.“

Mündlich theilte der Herr Hafencapitain dem Präses des Börsen-Comités mit, dass die Frage wegen Beseitigung der Hölzer dem Rigaschen Stadtamte, als der dem Gesetze nach competenten Autorität, übergeben worden sei. Von irgend welchen Maassregeln oder Anordnungen zur Beseitigung dieser Calamität ist dem Börsen-Comité bis zum Jahresabschlusse nichts bekannt geworden.

7. Ballastloschwesen.

a. Bestimmung der Ballastloschplätze.

Laut Schreiben des Rigaschen Bauamtes vom 28. März 1897 sub Nr. 194 wurden von der Commission zur Bestimmung der Ballastloschplätze im Rayon des Rigaschen Hafens für die Navigationsperiode 1897, mit nur geringen Veränderungen gegen das Vorjahr, die untenbenannten Plätze zum Loschen von Ballast angewiesen und sollten die einzelnen Ballastsorten, bis auf weitere Anordnung, nach diesen Stellen in nachstehend angegebenen Quantitäten befördert werden:

1) Andreasdamm: ca. 30 Schiffsladungen guten, groben Grand und ausserdem allen feinen Ballast, welcher zu Gartenanlagen tauglich und nicht als Waare von Werth declarirt ist.

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

3) Auf dem Damme AB bei Gross-Klüversholm: gleichfalls ca. 10 Ladungen guten, groben Grand.

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

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

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

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

8) Bolderaascher Fort-Comet-Damm: 2 Ladungen groben Grand und 2 Ladungen Lehm- und Bodenballast.

9) Bolderaascher Winterhafen: Ballast jeder Art von allen im genannten Hafen ladenden Schiffen.

Auf Grund der seinerzeit zwischen dem Börsen-Comité und der Stadtverwaltung getroffenen Vereinbarung ist die Aufsicht über die Ballastloschung an den in den Punkten 8 und 9 genannten Orten dem Ingenieur des Börsen-Comités, Herrn A. Pabst, übertragen worden.

b. Ballastloschung.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im Jahre 1897 die Ballastloschung durch die städtischen Ballastmeister ausgeführt worden. Dieselben erhielten eine Vergütung von 30 Kop. für die Ballastlast, während die Ballastloschgebühr auf dem alten Satze von 42½ Kop. pro Ballastlast belassen worden war.

8. Massregeln gegen die Verunreinigung des Fahrwassers in Mühlgraben.

Auf Grund der mit dem Börsen-Comité geschlossenen Vereinbarung hatte der Matrose Jasper, für das Abführen von Kohlenasche, Schlacken und sonstigem Unrath von den in Mühlgraben löschenden und ladenden

Schiffen, im Ganzen 156 Rbl. vereinnahmt, so dass der Börsen-Comité, der übernommenen Garantie gemäss, den Zukurzschuss von 44 Rbl. zu bezahlen hatte.

Diese Vereinbarung ist auch für das Jahr 1898 erneuert worden.

9. Winterhafen.

a. Frequenz.

Im Laufe des Jahres 1897 haben 20 Dampfer, 22 Segler und 12 Prähme den Winterhafen benutzt. Zur Zeit liegen in demselben 9 Dampfer, 1 Segler und 16 Prähme.

An Hölzern haben im Jahre 1897 im Winterlager gelagert:

ganze Sleeper	10,631	Stück
halbe Sleeper	10,539	„
Brussen und Mauerlatten	524	„
Masten	—	„

b. Feuerlöschwesen.

Der Winterhafen besitzt eine grössere und zwei mittlere Spritzen, ausserdem gehört auch noch eine Spritze zum Inventar des Baggerbetriebes. Die Bedienung der Spritzen besorgen die Baggerarbeiter und Arbeiter der Bolderaa-Maschinenfabrik.

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

Zu den durch die Jahre 1895 und 1896 sich ziehenden Differenzen mit der Ustj-Dwinsker Festungsverwaltung wegen der temporären Einräumung eines Landstreifens zum Stapeln von Baumaterialien und der freien Benutzung des Winterhafens durch die für die Festungsverwaltung bestimmten Böte traten im Jahre 1897 noch neue Differenzen, die die an und für sich schon schwierige Situation in der ersten Hälfte des Jahres noch wesentlich verschärften. Andererseits jedoch veranlasste das Interesse, das Se. Hohe Excellenz der Herr Finanzminister Staatssecretair v. Witte u. A. auch auf einer Fahrt zur Besichtigung der Hafenanlagen für die Unternehmungen des Börsen-Comités an den Tag gelegt hatte, neue persönliche Verhandlungen mit der Festungsverwaltung, die einen Weg der Verständigung anbahnten, zum Theil sogar erreichen liessen. Dank diesen Verhandlungen, sowie den

energischen und erfolgreichen Bemühungen des St. Petersburger Vertreters des Börsen-Comités C. v. Hübbenet, nicht in letzter Reihe endlich dank der wohlwollenden Stellungnahme des Herrn Livländischen Gouverneurs, verloren die zugespitzten Beziehungen viel von ihrer Schärfe, so dass im Allgemeinen zum Schluss des Jahres die drohendste Gefahr für den Winterhafen als zum Theil beseitigt angesehen werden konnte.

Durch persönliche Beziehungen sowohl, als auch durch Berichte seines St. Petersburger Vertreters erfuhr der Börsen-Comité, dass die Festungsverwaltung sich nicht mehr mit der beanspruchten temporären Einräumung eines Uferstreifens am Winterhafen begnüge, sondern bei der Ober-Ingenieurverwaltung die definitive Abtretung eines Uferstreifens zur Anlage eines Pulverkellers bei der West-Batterie beantragt und diese bereits beschlossen habe, weitere Schritte zur Expropriation des entsprechenden Terrains am Winterhafen zu machen. In dieser gefährlichen Situation beschloss der Börsen-Comité, durch eine besondere Deputation den Herrn Finanzminister um dessen Schutz und Fürsprache zu bitten. Se. Hohe Excellenz empfing diese, aus den Herren Vice-Präses H. Stieda, Vice-Consul N. Fenger und dem Secretair M. v. Reibnitz bestehende Deputation am 25. April 1897 auf's huldvollste, äusserte sein lebhaftes Interesse für die Unternehmungen und Arbeiten des Börsen-Comités und stellte einen Besuch Rigas und eine Besichtigung der Winterhafenanlagen in Aussicht. Hiebei überreichte die Deputation Sr. Hohen Excellenz ein Gesuch nachfolgenden Inhalts:

„Die Ustj-Dwinsker Festungsverwaltung hat im Herbste v. J. abermals Ansprüche auf das Land um den Winterhafen erhoben, das mittels Allerhöchsten Befehls vom 15. Januar 1851 der Rigaschen Kaufmannschaft geschenkt worden ist; hiebei hat der Herr Festungscommandant vom Börsen-Comité nicht nur die Abtretung eines Uferstreifens am Winterhafen zum Löschen und Stapeln von Baumaterialien, sondern, wie der Börsen-Comité auf indirectem Wege erfahren, auch die Abtretung eines Grundstückes zum Bau eines Pulverkellers verlangt. Durch die Abtretung des letzteren Grundstückes werde das Territorium um den Winterhafen in 2 Theile getheilt werden, zwischen denen jegliche Verbindung unterbrochen würde, so dass dadurch die Bedeutung des Winterhafens für den Rigaschen Handel völlig verloren ginge. In letzter Zeit hat der Winterhafen für den Rigaschen Hafen noch eine besonders wichtige Bedeutung dadurch erhalten, dass, mit Genehmigung der Ober-Ingenieur-verwaltung vom 16. August 1895 sub Nr. 13,016, im Winterhafen das neue Schwimmdock aufgestellt werden soll, dessen zollfreie Einfuhr soeben Allerhöchst genehmigt worden ist und zu dessen Aufstellung bereits die Vorbereitungsarbeiten in Angriff genommen worden sind.

Mit seinem Memorial vom 27. November 1896 sub Nr. 936, in welchem die Grundlagen der Eigenthumsrechte der Rigaschen Kauf-

mannschaft auf den Winterhafen und die Geschichte der Entwickelung der Beziehungen zur Festungsverwaltung dargelegt sind, hat sich der Börsen-Comité an den Herrn Livländischen Gouverneur gewandt.

Im Hinblick auf die ausserordentliche Wichtigkeit dieser Angelegenheit und für den Fall, dass die Befürchtungen des Börsen-Comités hinsichtlich der drohenden Gefahr sich bewahrheiten sollten, entschliesst sich der Börsen-Comité, unabhängig hiervon, sich auch an den Schutz und die Unterstützung des Finanzministeriums zu wenden und um wohlwollende Beachtung, nach dem Ermessen Ew. Hohen Excellenz, zu bitten."

Gleichzeitig überreichte die Deputation dem Herrn Finanzminister eine Abschrift jenes umfangreichen, an den Herrn Livländischen Gouverneur gerichteten Memorials vom 27. November 1896 sub Nr. 936.

Vom Kriegsministerium war, Mitte Juni, das Mitglied des Kriegsraths, General der Infanterie Pawlow nach Riga abdelegirt worden, um die Verhältnisse an Ort und Stelle und die Anwendbarkeit der projectirten allgemeinen Festungsinstruction auf die Festung Ustj-Dwinsk zu studiren. General Pawlow rief hier eine besondere Conferenz zusammen, an welcher als Vertreter des Civil-Ressorts der Verwalter der Kanzellei des Livländischen Gouverneurs, N. von Cramer, Theil nahm. Die Ergebnisse dieser Conferenz waren, soviel davon zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangte, keine ungünstigen, da in ihnen die Nothwendigkeit möglichster Schonung von Handel, Schifffahrt und Industrie und wesentlicher Einschränkung des sogen. 7-werstigen Festungsrayons zum Ausdrucke gebracht wurde.

Am 8. Juli 1897 hatte der Börsen-Comité das Glück Se. Hohe Excellenz den Herrn Finanzminister Staatssecretair von Witte auf seinem Dampfer „Simson" durch den Hafen und die Hafenanlagen führen zu können, wobei Se. Hohe Excellenz am Elevator und im Winterhafen den Dampfer verliess und diese beiden Anlagen besonders eingehender Besichtigung würdigte und namentlich in Bezug auf den Winterhafen schätzenswerthe Hinweise auf die Möglichkeit einer Verständigung zwischen Festungsverwaltung und Kaufmannschaft gab.

Mittlerweile hatten sich wieder andere Differenzen mit der Festungsverwaltung entwickelt. Die Chargen der Festungsgensdarmerie hatten die, bisher stets unbeanstandete, Ausführung von Reparaturen im Juni 1897 an den am Winterhafen belegenen, sowol dem Börsen-Comité gehörigen, als auch dem Ed. Peitan verpachteten Gebäuden verboten. Ueber diesen Eingriff beschwerte sich der Börsen-Comité am 7. Juli 1897 sub Nr. 637 bei dem Herrn Commandanten der Festung Ustj-Dwinsk und berief sich dabei auf den § 2 der Allerhöchst am 23. März 1876 bestätigten Esplanaderegeln, wonach die Ausführung nicht nur von laufender, sondern auch von Capitalremonte an bereits am Winterhafen bestehenden Gebäuden gestattet ist.

Da der Herr Kommandant am 18. Juli sub Nr. 953 antwortete, dass er sich in der Frage der Reparatur der Gebäude am Winterhafen mit dem Herrn Livländischen Gouverneur in Relation gesetzt habe, richtete der Börsen-Comité an letzteren am 23. Juli sub Nr. 671 die Bitte, im Hinblick auf die Dringlichkeit der Reparaturen und den völlig klaren Wortlaut des § 2 der Esplanaderegeln, dem Börsen-Comité seinen Schutz gewähren und auf eine Beseitigung der Hindernisse jener Reparaturen einwirken zu wollen, wobei er noch hervorhob, dass bisher alle Reparaturen stets ohne jegliche Hindernisse ausgeführt worden seien.

Mit dieser Vorstellung hatte sich der folgende Antrag des Herrn Livländischen Gouverneurs vom 21. Juli sub Nr. 5772 gekreuzt:

„Der Director der Bolderaa-Maschinenfabrik John Mc Intosh hat sich am 13. Juni c. an den Kommandanten der Festung Ustj-Dwinsk mit der Bitte gewandt, die äussere Remonte des am Winterhafen belegenen Fabrikgebäudes Nr. 12 zu gestatten.

Nach den vom Kommandanten der Festung gesammelten Auskünften erweist sich, dass das erwähnte Gebäude der Actiengesellschaft der Bolderaa-Maschinenfabrik gehört, einetagig und von der Buchhalterei der Fabrik und Arbeitern eingenommen wird.

Da aus den Acten der Festungs-Ingenieurverwaltung nicht zu ersehen ist, mit wessen Genehmigung und in welchem Jahre das erwähnte Gebäude hergestellt worden, sowie warum auf dem dem Börsen-Comité nur zur temporären Nutzniessung übergebenen Grund und Boden Gebäude sich befinden, welche dritten Personen und Privatgesellschaften gehören, während nach Punkt 3 der Allerhöchst bestätigten Esplanaderegeln Gebäude nur vom Börsen-Comité zu Handelszwecken und mit jedesmaliger Genehmigung der Ober-Ingenieurverwaltung errichtet werden dürfen, — bittet der General-Lieutenant Domoradski um meine Anordnung, dass der Börsen-Comité ihm die nothwendigen Auskünfte zur obigen Frage mittheilt.

Im Hinblick auf alles Obige beehre ich mich, den Börsen-Comité zu bitten, dem Festungscommandanten unmittelbar Auskünfte zu folgenden Fragen vorzustellen:

1) Warum auf dem dem Comité zur Nutzniessung überwiesenen Lande, zuwider dem Sinne der Allerhöchst bestätigten Regeln, Gebäude errichtet sind, welche Privatpersonen gehören.

2) In welchem Jahre und mit wessen Genehmigung das Gebäude Nr. 12 errichtet worden ist.

Unabhängig hiervon bittet der General-Lieutenant Domoradski um dieselben Auskünfte auch für die anderen Häuser und Gebäude, welche sich auf dem durch Kaiserlichen Befehl vom 15. Januar 1851 dem Börsen-Comité zur Nutzniessung übergebenen Lande befinden".

Diesen letzten Antrag erfüllte der Börsen-Comité durch folgendes an den Herrn Kommandanten der Festung Ustj-Dwinsk gerichtetes Schreiben vom 20. August Nr. 751:

„In Erfüllung des ihm vom Herrn Livländischen Gouverneur ertheilten Auftrages beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz Folgendes mitzutheilen:

1) Durch Allerhöchsten Befehl vom 15. Januar 1851 ist die „unentgeltliche Abtretung" des Terrains um den Winterhafen an den Börsen-Comité für die Bedürfnisse des Rigaschen Handels, namentlich zum Löschen von Waaren und zur Anlage von Speichern, Reservemagazinen, Mühlen, Werften u. s. w., gestattet worden. Um diese bezeichneten Zwecke der Schenkung zu erreichen, hat der Börsen-Comité Grundstücke des ihm gehörenden Terrains an Privatpersonen und an die Actien-Gesellschaft des Patent-Slip-Dock zur Herstellung von Anlagen und Bauten, welche ausschliesslich Handelszwecken dienen, verpachtet; Anlagen und Bauten mit anderer Bestimmung sind überhaupt auf dem Terrain beim Winterhafen nicht vorhanden. Ein derartiges Verpachten von Grundstücken an Privatpersonen oder Compagnien war bis zum Jahre 1876, d. h. bis zum Erlasse der Allerhöchst am 26. März 1876 bestätigten Esplanaderegeln weder durch irgend ein Gesetz oder eine Verordnung verboten, ja sogar die Errichtung eines Slip-Dock beim Winterhafen durch eine Actien-Gesellschaft ist durch die am 1. Juni 1863 erfolgte Allerhöchste Bestätigung des Status dieser Gesellschaft (Allerhöchster Ukas aus dem Dirigirenden Senate vom 8. Juli 1863 sub Nr. 28722) gestattet worden; im § 1 dieses Statuts heisst es wörtlich: „Die Gesellschaft wird begründet zur Errichtung und zum Unterhalte einer Dampfmaschine im Winterhafen Rigas, welche zum Heben und Weiterbefördern von zu reparirenden Schiffen bestimmt ist." Eine Erweiterung der Actien-Gesellschaft des Slip-Dock durch Anlage einer Fabrik zur Reparatur von Schiffen und Maschinen beim Slip-Dock wurde Allerhöchst gestattet, gemäss dem Ukas des Dirigirenden Senats vom 19. Mai 1866 sub Nr. 30,087.

Nach dem Jahre 1876, d. h. nach Erlass der Esplanaderegeln, welche zum ersten Male Privatpersonen die Errichtung von Baulichkeiten im Winterhafen verboten, sind keinerlei Grundstücke oder Gebäude an Privatpersonen abgetreten worden, während nach § 2 dieser Regeln bereits vorhandene Gebäude bestehen bleiben und sowohl durch laufende, als durch Capitalremonte unterhalten werden können.

2) In welchem Jahre das Haus der Maschinenfabrik Nr. 12 erbaut worden, lässt sich gegenwärtig nicht mehr genau feststellen, jedenfalls ist es vor dem Jahre 1876 geschehen. Zum Beweise dessen, dass sowohl dieses Haus, wie die übrigen, dem Börsen-Comité und Privatpersonen gehörigen Gebäude am Winterhafen vor dem Jahre 1876 erbaut worden sind, beehrt sich der Börsen-Comité einen Plan und ein Verzeichniss

der beim Winterhafen bereits vor dem Jahre 1876 vorhandenen Gebäude zu übersenden; dieser Plan und das Verzeichniss sind beim Schreiben des Börsen-Comités vom 12. April 1888 sub Nr. 139 dem Chef der Dünamündeschen Artillerie Oberst Martynow übersandt worden."

Hierauf antwortete der Chef der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung am 28. August 1897 sub Nr. 1200:

„In der Vorschrift des Domänen-Ministers an den Livländischen Gouverneur vom 25. Januar 1851 sub Nr 12 ist direct darauf hingewiesen, dass das Land um den Winterhafen dem Börsen-Comité zu Handelszwecken, nicht aber zur Verpachtung an Privatpersonen zu Bauten übergeben worden ist. Diese Auffassung des Allerhöchsten Befehls vom 15. Januar 1851 wird durch die Allerhöchst im Jahre 1876 bestätigten Esplanaderegeln bestätigt, durch welche jegliche Bauten von Privatpersonen auf dem dem Börsen-Comité zur Nutzniessung übergebenen Territorium verboten werden. In diesem Falle bieten die Esplanaderegeln keinerlei Abänderung der Nutzniessungsrechte des Comités auf das ihm übergebene Land, sondern erläutern nur das Wesen des früher erfolgten Allerhöchsten Befehls über die Benutzung des ihm geschenkten Landes durch den Comité.

Im Hinblick hierauf darf auf dem dem Börsen-Comité im Jahre 1851 übergebenen Lande sich kein anderes Vermögen befinden, als das des Börsen-Comités und daher kann das Militairressort, das verpflichtet ist, auf die genaue Beobachtung der Allerhöchst bestätigten Esplanaderegeln zu achten, sich auf eine Beprüfung von Fragen wegen der Reparatur von bestehenden Gebäuden oder wegen Errichtung neuer Gebäude nur in dem Falle einlassen, wenn diese Fragen vom Börsen-Comité, nicht aber von anderen Personen angeregt werden, mit denen das Militairressort in Angelegenheiten, die das dem Börsen-Comité im Jahre 1851 übergebene Land betreffen, nichts zu thun hat.

Indessen sind in letzter Zeit an den Festungs-Kommandanten folgende Gesuche gekommen:

1) Vom Director der Bolderaaschen Maschinenfabrik Mc Intosh um äussere Remonte des Hauses Nr. 12 und

2) vom verabschiedeten Gefreiten Leeping um Bau eines Holzstalles beim Hause Nr. 14.

Da das Militairressort, wie oben gesagt, in allen das Land und die Gebäude des Börsen-Comités betreffenden Fragen mit Privatpersonen keinerlei Beziehungen hat, hat der Festungs-Kommandant nicht für möglich befunden, Privatpersonen die Remonte der genannten Gebäude zu gestatten.

Indem ich, in Folge der Vorstellung des Börsen-Comités an den Festungscommandanten vom 20. August c. Nr. 751, dem Börsen-Comité solches mittheile, beehre ich mich denselben um eine Mittheilung darüber

zu bitten, ob für den Börsen-Comité der Bau eines Holzkellers beim Hause Nr. 14 und die Remonte des Hauses Nr. 12 erforderlich ist und worin diese Remonte zu bestehen hätte. Nach Empfang dieser Mittheilung wird dieselbe dem Festungs-Kommandanten vorgelegt und dessen Entscheidung dem Börsen-Comité mitgetheilt werden."

Obwohl in St. Petersburg bereits einleitende Schritte zur Erhebung einer Klage gemacht worden waren, glaubte der Börsen-Comité doch, in Anbetracht seines bei der Frage der Aufstellung des Schwimmdocks erwiesenen Entgegenkommens und der mittlerweile eingetroffenen Nachricht von der zu seinen Gunsten entschiedenen Frage der Errichtung eines Pulverkellers, auf eine nachgiebigere Stellungnahme des Festungs-Kommandanten rechnen zu können und nochmals den Versuch einer gütlichen Verständigung machen zu müssen. Zu diesem Zwecke wurden der Herr Hafenbau-Ingenieur A. Pabst und der Secretair M. v. Reibnitz in die Festungsverwaltung entsandt, welche dann auch insofern eine befriedigende Lösung erreichten, als der Herr Festungs-Kommandant die sofortige Ausführung der schwebenden Reparaturen zugestand, sowie auch anerkannte, dass laufende und Capitalremonte an sämmtlichen Gebäuden des Börsen-Comités unbeschränkt, an verpachteten Gebäuden nur insoweit ausgeführt werden dürften, als diese letzteren Gebäude entweder bereits vor dem Jahre 1876, d. h. vor dem Erlasse der Esplanaderegeln oder auf Grund der letzteren, mit Genehmigung der Festungs-Ingenieurverwaltung, errichtet worden wären. Freilich bestand der Herr Festungs-Kommandant darauf, dass ihm, als Chef des gesammten Festungsrayons, zu dem auch der Winterhafen gehöre, Anzeige von jeder vorzunehmenden Reparatur gemacht werde, und zwar für die auf verpachtetem Grunde stehenden Gebäude durch den Grundherrn, den Börsen-Comité, gab jedoch andererseits ausdrücklich zu, dass er nicht berechtigt sei, die Ausführung einer gemeldeten Reparatur zu verhindern oder zu verbieten. Ferner äusserte der Herr Festungs-Kommandant bereitwilliges Entgegenkommen hinsichtlich der Aufstellung und Exploitation des Schwimmdocks an der Aussenseite des Fort-Cometdammes im Bolderaahafen.

Auf sein am 25. April dem Herrn Finanzminister überreichtes Gesuch erhielt der Börsen-Comité nachfolgende Eröffnung des Departements für Handel und Manufacturen vom 11. October 1897 sub Nr. 27392:

„In Folge des Gesuches des Rigaer Börsen-Comités um Beseitigung der seitens der Ustj-Dwinskschen Festungsverwaltung verlautbarten Forderungen um Anweisung eines Grundstücks an dem Allerhöchst der Rigaschen Kaufmannschaft am 15. Januar 1851 geschenkten Winterhafen zum Löschen und Stapeln von Baumaterialien für die Bedürfnisse des Militairressorts und zur Anlage eines Pulverkellers, beehrt sich das Departement dem Börsen-Comité mitzutheilen, dass das Kriegsministerium,

nach Beprüfung dieser Angelegenheit, für möglich befunden hat, für den Pulverkeller einen anderen Platz anzuweisen, so dass gegenwärtig kein Erforderniss mehr vorliegt, den oben erwähnten Platz einzunehmen.

Bei einer derartigen, dem Chef der Ingenieure des Wilnaschen Militairbezirks zur Berücksichtigung mitgetheilten Sachlage werden die die Ausnutzung des dem Börsen-Comité durch besonderen Allerhöchsten Befehl überlassenen Terrains beim Winterhafen betreffenden Interessen des Börsen-Comités nicht verletzt werden."

Ein weiterer, nicht genug zu schätzender Erfolg ist dem Börsen-Comité in der Hinsicht zu Theil geworden, als bei der bevorstehenden Ausarbeitung neuer allgemeiner Festungsregeln auch das Finanzministerium durch 2 Vertreter betheiligt und somit in der Lage sein wird, in dieser Hinsicht die Interessen von Handel, Industrie und Schifffahrt wahrzunehmen.

Trotz dieser augenblicklich günstigeren Lage der mit dem Winterhafen zusammenhängenden Interessen glaubte der Börsen-Comité doch nicht die Möglichkeit eines plötzlichen Wechsels, wie er in früheren Zeiten bereits mehrfach eingetreten, aus dem Auge lassen zu dürfen und bereits frühzeitig, für den Fall einer etwaigen Expropriation des Winterhafens, Vorsorge für einen Ersatz desselben treffen zu müssen.

In dieser Hinsicht und um eventuell auch einen definitiven Platz für sein neu bestelltes Schwimmdock zu gewinnen, lenkte der Herr Hafenbau-Ingenieur A. Pabst die Aufmerksamkeit des Börsen-Comités auf den Hafen hinter dem Damme CDE, in welchem sich ein bequemer, grosser und völlig geschützter Winterhafen herstellen lasse. Die Nähe der Stadt gewähre, unter anderen Vortheilen, auch noch die Möglichkeit, die grossen Reparatur- und Unterhaltungsarbeiten an den Baggern und Dampfern des Börsen-Comités, auf welchen sich zur Zeit bereits 12 Dampfkessel und 18 Dampfmaschinen befänden, einer beständigen Aufsicht während der Wintermonate durch den Gehilfen des Hafenbau-Ingenieurs unterwerfen zu lassen, welche jetzt, trotz ihrer Nothwendigkeit, wegen der grossen Entfernung zwischen Bolderaa und Riga, nicht durchführbar erscheint.

Im Börsen-Comité fand dieses Project vollen Beifall und wurde am 11. August sub Nr. 714 an das Rigasche Stadtamt folgende Anfrage gerichtet:

„Die von Jahr zu Jahr zunehmenden Beschränkungen und Schwierigkeiten, denen der Börsen-Comité seitens der Militairautoritäten in der Ausnutzung des ihm Allerhöchst geschenkten Winterhafens an der Dünamündung ausgesetzt wird, sowie Nachrichten über die Stellungnahme der obersten Regierungsinstitutionen zu dieser Frage, zwingen den Börsen-Comité, sich bei Zeiten bereits mit dem Gedanken vertraut zu machen, dass in absehbarer Zeit der Winterhafen ihm überhaupt

genommen werden könnte, sowie rechtzeitig Vorsorge zu treffen, um an anderer Stelle einen sowohl für die Baggerarbeiten des Börsen-Comités, als für den Handel und die Schifffahrt Rigas überhaupt durchaus nothwendigen Ersatz für jenen Winterhafen zu schaffen. Acut ist diese Frage gegenwärtig bereits hinsichtlich der Aufstellung des Schwimmdocks geworden, das der Börsen-Comité bestellt hat und im Frühjahr 1898 bereits in Riga eintreffen soll. Wiewohl seitens der Ober-Ingenieurverwaltung die Aufstellung des Schwimmdocks im Winterhafen bei der Bolderaa-Maschinenfabrik genehmigt worden war, sind in der Folge seitens der Militairautoritäten an diese Genehmigung solche Bedingungen geknüpft worden, die eine Aufstellung des Schwimmdocks am bezeichneten Platze völlig ausschliessen. Es muss also auch für dieses Dock, welches temporär im Bolderaahafen am Fort-Cometdamme aufzustellen geplant wird, ein geeigneter definitiver Platz geschaffen werden.

Nach eingehender Untersuchung aller in Betracht kommenden Plätze hat sich zu obigen Zwecken als sehr geeignet der Hafen hinter dem Damme CDE erwiesen, in welchem, mit Zustimmung des Rigaschen Stadtamts, vom Börsen-Comité bereits eine Kompass-Regulirungsstation errichtet worden ist. Dieser Hafen müsste nun noch weiter vertieft, der Damm CDE aber durch Anschüttungen und Aufschüttungen soweit erhöht und verbreitert, sowie mit einem Schutzdamm gegen Hochwasser versehen werden, dass er zur Anlage von Reparaturwerkstätten für die auf das Schwimmdock gehenden Schiffe, in der Folge auch von Gebäuden für den Dampfer und Baggerbetrieb des Börsen-Comités geeignet wäre.

Der Börsen-Comité beehrt sich nun auf Grund alles Obigen das Rigasche Stadtamt, welchem der aus den Mitteln der Dünaregulirung errichtete Damm seiner Zeit zum Unterhalt übergeben worden, ganz ergebenst zu ersuchen, sich darüber äussern zu wollen, ob es etwas dagegen einzuwenden hat, dass nach einzuholender Genehmigung des Bautenministers, hinter dem Damme CDE ein Theil der Wasserfläche in Land umgewandelt und dort ein Winterhafen angelegt wird.

Das Rigasche Stadtamt hingegen, welches das obere Ende des Dammes CDE bereits für andere Zwecke in's Auge gefasst hatte, u. A. wol auch für den Brückenkopf einer in Zukunft über die Düna zu errichtenden festen Brücke, bot dem Börsen-Comité die Wasserfläche am unteren Nordende des Kiepenholms an.

Zu diesem Vorschlage äusserte sich Herr Hafenbau-Ingenieur A. Pabst in seinem Gutachten vom 22. September folgendermassen:

„Bei einem Vergleich des von der Stadt vorgeschlagenen Platzes für die Anlage eines Winterhafens zwischen dem Damme FG und dem Kiepenholm mit dem vom Börsen-Comité hinter dem Damme CDE erwählten ergiebt sich:

1) Hinter dem Damme CDE ist die Möglichkeit geboten, durch Anschüttungen das ganze für die Zwecke des Winterhafens erforderliche Terrain zu gewinnen, so dass vom jetzigen Lande keine Abtretung nöthig ist. Bei dem schmalen Wasserstreifen hinter dem Damme FG muss das für die Hafenzwecke nothwendige Land vom Kiepenholm beansprucht werden und wird seiner jetzigen Bestimmung als Baggerplatz entzogen.

2) Während hinter dem Damm CDE zunächst nur ein Theil des Winterhafens ausgebaut und dieser dann stromab nach Massgabe des Bedürfnisses verlängert werden kann, wird es sich empfehlen, den Hafen hinter dem Damme FG gleich in seiner ganzen Länge durch einen Hochwasserdamm zu schützen, weil hier das untere Ende für die Aufstellung des Docks am vortheilhaftesten sein wird. Zum Ausbau des Hochwasserdammes wird daher am Anfang eine grössere Summe für den Damm FG, als für den Damm CDE erforderlich sein.

3) Wird der Damm FG zum Hochwasserdamm ausgebaut, so wird dadurch die Einengung des Hochwasserbettes der Düna herbeigeführt. Für die Regulirung des Stromes wäre es richtiger, die durch den Ausbau des Dammes AB begonnene Einengung zuerst durch eine Erhöhung des Dammes CDE fortzusetzen und dann erst an eine Erhöhung des Dammes FG zu gehen. Der Chef der Hafenbauten wird sich aber voraussichtlich nicht gegen einen früheren Ausbau des Dammes FG aussprechen.

4) Die befestigten Ufer des Kiepenholmes eignen sich nicht zum Aufziehen von Prähmen, Böten etc., sondern müssen für einen solchen Zweck umgebaut werden. Die Kosten dieser Arbeit würden bei der Anlage des Winterhafens hinter dem Damm CDE fortfallen.

5) Als Vorzug einer Winterhafenanlage hinter dem Damme FG, gegenüber der vorgeschlagenen Anlage hinter dem Damm CDE, ist die Möglichkeit zu erwähnen, das Hafengebiet durch die Hinzunahme des hinter dem unteren Ende des Kiepenholms liegenden, noch nicht zugeschütteten Wassers bedeutend vergrössern zu können, wenn sich in Zukunft die Nothwendigkeit dazu herausstellen sollte. Das Wassergebiet des projectirten Hafens hinter dem Damm CDE hat bei einer Länge von 400 Faden und einer mittleren Breite von 55 Faden eine Fläche von ca. 22,000 □ Faden, während die Wasserfläche des hinter dem Damme FG projectirten Hafens mit einer Länge von 366 Faden und einer mittleren Breite von 50 Faden nur ca. 18,300 □ Faden gross ist. Durch die Anlage eines zweiten Bassins mit einer Länge von 285 Faden und einer Breite von 45 Faden können aber in Zukunft noch ca. 12,800 □ Faden Wasserfläche gewonnen werden.

Der Börsen-Comité bat nun durch seine Schreiben vom 30. October und 15. December Nr. Nr. 940 und 1085 um genauere Angaben der Bedingungen, unter denen das erforderliche Terrain an der vom

Stadtamte vorgeschlagenen Stelle abgetreten werden würde, und erläuterte bei Uebersendung eines Planes hinsichtlich der Platzerfordernisse des Näheren Folgendes:

„Das Schwimmdock wird an dem auf dem Plane bezeichneten Platze im Hafen hinter dem Damme FG aufzustellen beabsichtigt. Hiebei ist in Aussicht genommen, von der der Stadt gehörigen ca. 1500 Fuss langen Uferstrecke den unteren Theil von ca. 900 Fuss Länge für die Aufstellung des Docks mit den dazu erforderlichen Werkstätten und eines Uferkrahnes zu verwenden, die übrigbleibende ca. 600 Fuss lange Strecke zum Aufziehen der Baggerprähme einzurichten. Beide Strecken werden jedoch knapp den jetzigen Bedürfnissen entsprechen und es muss deshalb die Möglichkeit einer zukünftigen Erweiterung jetzt bereits in's Auge gefasst werden.

Sollte sich in Zukunft nun ein Mangel an Uferplatz beim projectirten Winterhafen fühlbar machen, so kann demselben Abhülfe geschaffen werden durch Ankauf des anstossenden Schepelerschen Grundstückes. Sollte sich aber auch das Wassergebiet des Hafens als zu klein erweisen, so ist die Möglichkeit vorhanden, durch den Ausbau des zweiten, auf dem Plan angedeuteten Winterhafen-Bassins dem Bedürfnisse einer Erweiterung der Hafenanlagen nachzukommen.

Um nun die Möglichkeit einer zukünftigen Erweiterung der Gesammtanlage zu sichern, hält der Rigaer Börsen-Comité es für geboten, eventuell das gesammte, der Stadt auf dem unteren Ende des Kiepenholms gehörende Terrain, das ca. 20,000 Faden umfassen soll, zu erwerben."

Seine Bedingungen legte das Stadtamt im Schreiben vom 31. December 1897 sub Nr. 5509 dar, und zwar:

1) Die Wasserfläche zwischen dem Kiepenholm und dem Damme FG zur Aufstellung des Schwimmdocks unentgeltlich abzutreten.

2) Den der Stadt gehörigen Uferraum von ca. 1,500 laufenden Fuss Länge oder, falls erforderlich, das gesammte untere Ende des Kiepenholm von ca. 20,000 □Faden Flächenraum gegen eine einmalige Zahlung von 3 Rbl. per □Faden und eine Grundsteuer von 2 Kop. per □Faden jährlich abzutreten."

Hierauf antwortete der Börsen-Comité am 10. Januar 1898 sub Nr. 17.

„In Folge des Schreibens vom 31. December 1897 sub Nr. 5509 fühlt sich der Rigaer Börsen-Comité gedrungen, Allem zuvor dem Rigaschen Stadtamte seinen verbindlichsten Dank für das in diesem Schreiben zum Ausdruck gebrachte bereitwillige Entgegenkommen und für die liberalen Verkaufsbedingungen des unteren Kiepenholms auszusprechen. Vorbehältlich der Genehmigung der Börsenkaufmannschaft hat der Börsen-Comité beschlossen, das in den beiderseitigen Schreiben und auf dem diesseits übersandten Plane näher bezeichnete Territorium

von ca. 20,000 □Faden auf dem unteren Ende des Kiepenholm zum Kaufpreise von 3 Rbl. pro □Faden und gegen eine jährliche Grundsteuer von 2 Kop. pro □Faden zum Eigenthum zu erwerben, wobei er jedoch den Vorbehalt machen muss, dass er nicht die Verpflichtung übernehmen kann, das erworbene Terrain sofort oder überhaupt zu einem bestimmten Termin zu dem in Aussicht genommenen Zwecke, d. h. zur Aufstellung eines Schwimmdocks nebst Reparatur-Werkstätten und zur Anlage eines Winterhafens auszubauen, sondern dass die freie Verwendung des erworbenen Terrains und die Verfügung über dasselbe seinem Ermessen, im Rahmen seiner statutenmässigen Aufgaben, überlassen bleibt. Ferner geht der Börsen-Comité, beim Erwerbe des genannten Terrains, von den Voraussetzungen aus, dass mit dem gesammten Terrain auch das ca. 1500 laufende Fuss lange Ufer in sein Eigenthum übergeht, dass dieses durch keinerlei, die Ausnutzung einschränkende Servitute belastet ist und dass, endlich, die innerhalb des erworbenen Terrains gegenwärtig befindliche Wasserfläche ebenfalls zur völlig unbeschränkten Verfügung des Börsen-Comités gelangt und dieser dasselbe, beispielsweise, erforderlichen Falls, auch zuzuschütten berechtigt ist.

Der Börsen-Comité beehrt sich nun, auf Grund alles Obigen, das Rigasche Stadtamt ganz ergebenst zu bitten, zum Verkauf des mehrerwähnten Terrains unter den obgenannten Bedingungen die Genehmigung der Stadtverordnetenversammlung erwirken und vom Geschehenen seiner Zeit den Börsen-Comité benachrichtigen zu wollen."

10. Der Mühlgrabener Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1897.

In Neu-Mühlgraben haben gelöscht:								Total:	
								Dampfer	Segler
	Kohlen	Schienen	Guss-eisen	Harz	Farbe-holz	Diverse Waaren	Ballast		
Dampfer . .	92	10	—	—	—	44	—	146	—
Segler . . .	41	—	—	—	31	24	13	—	109

In Neu-Mühlgraben haben geladen:							
	Getreide	Flachs	Holz	Gyps	Diverse Waaren		
Dampfer . .	42	—	88	10	5	145	—
Segler . . .	2	—	8	31	4	—	45
						291	154

Es überwinterten in Neu-Mühlgraben 16 und in Alt-Mühlgraben 11 Segler.

In Alt-Mühlgraben haben 360 Schiffe (303 Dampfer und 57 Segler) Holz geladen.

11. Der Bolderaahafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1897.

Vom Jahre 1896 war kein Schiff im Hafen verblieben.

Im Jahre 1897 liefen in den Hafen ein 73 Schiffe (gegen 71 im Vorjahre) und gingen ebensoviele aus, so dass zum 1. Januar 1898 kein Schiff im Hafen verblieb.

Eine Specification dieser Schiffe war vom gegenwärtigen Bassinmeister nicht zu erlangen.

12. Die Navigationsschule.

a. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comités ist im Schuljahre 1896/97 in der Schiffer- und Steuermannsclasse von 15 (gegen 19 im Vorjahre), die Vorbereitungsclasse von 12 (gegen 20 im Vorjahre), im Ganzen also von 27 Schülern besucht worden. Am 1. Januar 1898 betrug der Schülerbestand insgesammt 46. Dem Stande nach waren von dieser Gesammtzahl der Schüler: eximirten Standes — 10, Bürger — 17, Bauern — 15, Ausländer — 4; der Confession nach: Lutheraner — 37, Römisch-Katholische — 5, Griechisch-Katholische — 4. Die Prüfung am Schlusse des Lehrcursus, im März 1897, bestanden 11 Schüler und zwar auf den Grad eines Schiffers 2, auf den Grad eines Steuermanns 9 Schüler. Die Prüfungscommission stand unter dem Vorsitze des Herrn Rigaschen Hafencapitains Contre-Admiral Gerardi. Der Herr Livländische Gouverneur hatte zu Gliedern der Commission ernannt: den älteren Lehrer an der Navigationsschule des Börsen-Comités Collegien-Assessor Capitain Bruhns, den Leiter der Magnusholmschen Navigationsschule Hofrath Breiksch und die Schiffer Tode und Ehlert; seitens der Stadtverwaltung waren dazu delegirt worden die Herren Aeltester H. Stieda und G. W. Schröder, als deren Suppleanten die Herren W. G. Sperling und A. v. Hertwig, seitens des Unterrichtsressorts der Oberlehrer der Mathematik Herr Th. Oehrn.

b. Unterricht und Lehrkräfte.

An der Navigationsschule des Börsen-Comités wird der Unterricht ertheilt: in nautischen Fächern vom Leiter der Schule Capitain W. A.

Bruhns und vom zweiten Lehrer Capitain J. E. Götz, im Maschinenwesen und stellvertretend im Zeichnen vom Ingenieur O. Kohlhase, in der russischen Sprache vom Oberlehrer Cand. N. Troizki. In der niederen Chirurgie (Verletzungen, Verbandlehre etc.) unterrichtet Dr. med. A. Zander, welcher zugleich die Prüfung der Navigationsschüler auf Farbensinn und Seeschärfe bewerkstelligt.

c. Die Maschinisten und Heizer-Abtheilung.

Die unter Leitung des Ingenieurs O. Kohlhase stehende Maschinisten- und Heizer-Abtheilung wurde im Schuljahre 1896/97 von 121 Schülern (gegen 130 im Vorjahre) besucht. Am 1. Januar 1898 betrug der Schülerbestand insgesammt 140. Dem Stande nach vertheilen sich die Schüler folgendermassen: eximirten Standes —, Bürger — 95, Bauern — 41, Ausländer — 4; der Confession nach: Lutheraner — 132, Griechisch-Katholische — 4, Römisch-Katholische 3, Reformirte — 1. Die Maschinistenprüfung bestanden 46, die Heizerprüfung 66 Schüler.

d. Verschiedene, die Navigationsschule betreffende Angelegenheiten.

Auf frühere, vom Börsen-Comité bisher nicht berücksichtigte Forderungen zurückkommend, fragte der Herr Curator des Rigaschen Lehrbezirks mittels Schreibens vom 21. Januar 1897 sub Nr. 456 beim Börsen-Comité an, auf welcher Grundlage gegenwärtig eine besondere Delegation des Börsen-Comités die Navigationsschule verwalte und warum der Lehrer Bruhns, der früher dem Inspector der Volksschulen Berichte mit der Unterschrift eines „Leiters“ vorgestellt habe, nicht mehr Leiter derselben sei. Hiebei halte er es für nothwendig zu erläutern, dass in der Rigaschen Navigationsschule, als einer Privat-Lehranstalt, gemäss einer Anordnung des Ministers der Volksaufklärung, ein Lehrer vorhanden sein müsse, unter dessen Leitung das Lehrwesen stände.

Dieser stricten Vorschrift glaubte der Börsen-Comité sich nicht widersetzen zu können und stellte beim Schreiben vom 19. März sub Nr. 301 den Lehrer der Navigationsschule Capitain W. A. Bruhns als Leiter des Lehrwesens an der genannten Schule vor, worauf die Bestätigung seitens des Curators am 6. April c. sub Nr. 2363 erfolgte.

Die Schule ist im Jahre 1897 vom Inspector der Volksschulen des Rigaschen Rayons Staatsrath Treyland und von der Delegation des Börsen-Comités revidirt worden. Ausserdem besichtigten die Schule auf's eingehendste der Chef der VII. Abtheilung des Departements für Handel

und Manufacturen Collegienrath Baron Nolde und dessen Gehilfe Herr M. B. Pousner.

Eine hochbedeutsame Anordnung in der Stellung der Navigationsschule vollzog sich durch den Allerhöchsten Befehl vom 17. November 1897, durch welchen die Navigationsschulen des Russischen Reichs dem Ressort des Ministeriums der Volksaufklärung entzogen und wiederum dem Finanzministerium unterstellt wurden, dem sie früher bereits untergeordnet waren. Im Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachten heisst es:

I. Die Leitung der Navigations-Lehranstalten im Reiche ist dem Finanzministerium zu übertragen und mit dem 1. Januar 1898 sind die im Ressort des Ministeriums der Volksaufklärung stehenden Navigationsschulen und Schiffercurse mit ihren Specialmitteln und ihrem beweglichen und unbeweglichen Vermögen dem Ressort des Finanzministeriums zu übergeben.

II. Dem Finanzministerium ist anheimzustellen, nothwendige Umbildungen der gegenwärtigen Organisation der Navigationsschulen des Reichs in nähere Erwägung zu ziehen, wobei Vertretern des Marineministeriums eine Theilnahme an der Beaufsichtigung dieser Lehranstalten und der in ihnen stattfindenden Prüfungen einzuräumen ist, die ausgearbeiteten diesbezüglichen Vorschläge sind in vorgeschriebener Ordnung zur Bestätigung vorzustellen.

III. Im Bestande des Departements für Handel und Manufacturen sind zwei Posten von Inspectoren zur Beaufsichtigung der Navigationsschulen mit einem Jahresgehalte von je 4000 Rbl. (darunter 2000 Rbl. Gage, 1000 Rbl. Tischgelder und 1000 Rbl. Quartiergelder) zu creiren; diesen Posten wird die V. Klasse für die Rangbeförderung, die V. Categorie für die Stickerei auf der Uniform und für die Pension im Lehrdienst zugeeignet.

IV. Für die Reiseunkosten der Inspectore der Navigationsschulen sind alljährlich 3000 Rbl. mit der Bestimmung anzuweisen, dass die Fahrgelder, nach Ermessen des Finanzministers, entspechend den wirklich gemachten Fahrten, ausgezahlt werden.

V. Dem Finanzminister ist anheimzustellen, die im Abschnitt III genannten Posten mit Personen zu besetzen, welche nicht den entsprechenden Rang besitzen.

13. Die Schiffercasse.

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

Der Capitalstand belief sich ult. December 1897 auf 22,286 Rbl. 6 Kop.

14. Die Seemannscasse.

Die Seemannscasse hat im verflossenen Jahre 80 Personen unterstützt und zu dem Behuf 3285 Rbl. verausgabt. Der Capitalbestand belief sich ult. Decbr. 1897 auf 47,972 Rbl. 1 Kop.

15. Seemannshaus.

a. Frequenz.

Vom Januar bis ult. December 1897 waren im zeitweiligen Logis im Hause und zwar der Nationalität nach:

Inländer	73	Mann
Deutsche	2	„
Engländer	22	„
Skandinavier . . .	5	„
Franzosen	2	„
Oesterreicher . . .	2	„
Holländer	1	„
Belgier	2	„
Amerikaner . . .	3	„
Italiener	1	„
	113	Mann (gegen 149 im Vorjahre).

Im Logis waren:

im Januar	22	Mann . . .	375	Logistage
„ Februar . . .	36	„ . . .	411	„
„ März	24	„ . . .	364	„
„ April	17	„ . . .	196	„
„ Mai	24	„ . . .	224	„
„ Juni	13	„ . . .	124	„
„ Juli	11	„ . . .	108	„
„ August . . .	16	„ . . .	144	„
„ September . .	22	„ . . .	152	„
„ October . . .	21	„ . . .	260	„
„ November . .	15	„ . . .	412	„
„ December . . .	16	„ . . .	350	„
	237	Mann	3120	Logistage

(gegen 232 resp. 2914 im Vorjahre).

Invalide Seeleute wurden für Rechnung des Hauses verpflegt:

Capitäne	5	Mann
Lootsen	1	„
Matrosen	9	„
	15	Mann (gegen 12 im Vorjahre).

Durch einen früheren Generalversammlungsbeschluss war die Zahl der im Seemannshause zu verpflegenden Schiffer und Steuerleute auf 12 festgesetzt worden. Im Jahre 1896 hatte nun die Delegation für die Verwaltung des Seemannshauses, gelegentlich einer grösseren Remonte, einen bisher unbenutzten Raum zu einem bewohnbaren Zimmer umbauen lassen, in dem noch 2—3 Pensionäre untergebracht werden konnten. Da die Zahl der Bewerber um Freistellen im Seemannshause eine sehr grosse ist und unter diesen viele der Wohlthat wohl würdig erschienen, erbat der Börsen-Comité bei der Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft am 21. Februar 1897 die Genehmigung zur Erweiterung der Zahl der Freistellen um 2—3, wobei jedoch eine Bewilligung besonderer Mittel zum Unterhalte dieser Pensionäre nicht beantragt, sondern beabsichtigt wurde, zu deren Unterhalt den Rest des Betriebscapitals des Seemannshauses, das z. Z. 4542 Rbl. 33 Kop. betrug, zu verwenden.

Einen schmerzlichen Verlust erlitt das Seemannshaus durch den Tod seines langjährigen, durch peinliches Pflichtgefühl, Sachkenntniss und hingebenden Eifer ausgezeichneten Hausvaters, des Capitäns E. Brehm. Dem zu seinem Nachfolger ausersehenen Capitän Ehlert sollte es nicht beschieden sein, endgiltig das Amt eines Hausvaters zu übernehmen; nur wenige Monate nach seiner interimistischen Uebernahme dieses Amts wurde auch er durch den Tod abgerufen. Nunmehr wurde zu Beginn des Jahres 1898 der vom Stadtamte als Watershout und Schiffsvolksverheurer bestätigte Capitän Bernhard Mora vom Börsen-Comité als Hausvater des Seemannshauses angestellt.

b. Wladimir-Maria-Stiftung.

Aus dem Capital der Wladimir-Maria-Stiftung sind im verflossenen Jahre 5 Schiffer fortlaufend unterstützt worden. Verausgabt wurden im Ganzen 325 Rbl. Das Capital betrug ultimo December 1897 11,280 Rbl. 40 Kop.

16. Verpflegung kranker Seeleute.

a. Aufnahme von Syphilitikern in's Stadt-Krankenhaus.

Im Februar 1897 berichtete der Herr Hafenbau-Ingenieur dem Börsen-Comité, dass ein erkrankter Baggerarbeiter des Börsen-Comités von der Aufnahme in das Stadt-Krankenhaus zurückgewiesen worden sei, weil derselbe sich als an Syphilis erkrankt erwiesen habe und die Behandlung derartiger Kranker in der neu eröffneten Abtheilung für

Syphilitiker theurer zu stehen komme, als die mit dem Börsen-Comité vereinbarte Taxe betrage. Da jedoch der Börsen-Comité für durchaus wünschenswerth hielt, dass auch Schiffsleute, die mit dieser Krankheit behaftet wären, in das Stadt-Krankenhaus aufgenommen würden, so bat er die Verwaltung desselben, durch Schreiben vom 28. Februar sub Nr. 216, die bestehende Vereinbarung auch auf mit Syphilis behaftete Kranke ausdehnen und den Preis aufgeben zu wollen, der in diesem Falle der Vereinbarung zu Grunde zu legen wäre.

Die Verwaltung des Stadtkrankenhauses antwortete hierauf am 6. März sub Nr. 5, dass die seit dem 1. März 1886 bestehende Vereinbarung sich auf sämmtliche Krankheiten beziehe, die überhaupt im Stadt-Krankenhause behandelt würden; folglich würden, nachdem gegenwärtig eine syphilitische Abtheilung eröffnet worden, auch Syphilitiker, auf Cheks des Börsen-Comités, in die allgemeine Abtheilung zum Preise von 1 Rbl. täglich aufgenommen. Was den syphilitischen Baggerarbeiter anbeträfe, dessen der Börsen-Comité in seinem Schreiben erwähne, so sei die Aufnahme desselben nur um 2 Tage verzögert worden, weil der Director des Stadt-Krankenhauses sich genöthigt gesehen, im Stadt-Armenamte zuerst darnach sich zu erkundigen, warum für Baggerarbeiter, wie der Ingenieur des Börsen-Comités behauptet, ein geringerer Satz zu zahlen wäre, als für Seeleute, und ob der Börsen-Comité willens wäre, auch für syphilitische Baggerarbeiter den vom Stadtamte für die syphilitische Abtheilung festgesetzten niedrigsten Preis von 1 Rbl. täglich zu zahlen.

Der niedrigere Satz für Baggerarbeiter 75 Kop. täglich lässt sich dadurch erklären, dass dieses der Satz der allgemeinen Abtheilung im Krankenhause ist; für Seeleute wird ein höherer Satz von 1 Rbl. bezahlt, weil für diese in der allgemeinen Abtheilung, anstatt des dort üblichen Strohsacks, ein ordentliches Bett beansprucht wird. Mit der höheren Zahlung für syphilitische Baggerarbeiter erklärte sich der Börsen-Comité einverstanden.

b. Erneuerung der Vereinbarung mit dem Stadt-Krankenhause.

Seit dem 1. März 1886 besteht die zwischen dem Rigaer Börsen-Comité und dem ehemaligen Rigaschen Armenkuratorium geschlossene Vereinbarung wegen Verpflegung und ärztlicher Behandlung von Seeleuten im hiesigen Stadt-Krankenhause und in der Irren-Anstalt Rothenberg für Rechnung des Börsen-Comités. Nach Aufhebung des Armenkuratoriums gingen mit dem 1. Januar 1887 beide Heilanstalten auf das neu errichtete Stadt-Armenamt über, welches durch Schreiben vom 12. Februar

1887 sub Nr. 113 dem Börsen-Comité mittheilte, dass es einwillige, die seit dem 1. März 1886 bestehende und im Juni 1886 ergänzte und stellenweise abgeänderte Vereinbarung fortzusetzen.

Da das Armenamt nun genöthigt war, mit dem Stadtamte wegen der städtischen Krankenhäuser in Verhandlung zu treten und dabei auch diese Vereinbarung erörtert werden musste, bat dasselbe den Börsen-Comité durch Schreiben vom 3. März 1897 sub Nr. 119 um eine Mittheilung darüber, ob er alle Einzelheiten dieser Vereinbarung auch gegenwärtig noch als zweckmässig erachte oder irgend welche Abänderungen derselben wünsche. Hiebei wies das Armenamt noch auf den Umstand hin, dass auf Kaution von Handelshäusern 1. Gilde erkrankte Seeleute überhaupt noch niemals oder wenigstens in den letzten Jahren nicht eingeliefert worden seien und dass, um mögliche Missverständnisse zu vermeiden, es sich vielleicht als zweckmässig erweisen dürfte, in Zukunft Seeleute nur noch auf Cheks des Börsen-Comités in die Krankenhäuser abzufertigen.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 18. März sub Nr. 300, dass, seiner Ansicht nach, die seit dem 1. März 1886 bestehende Vereinbarung zur beiderseitigen vollkommenen Zufriedenheit bestanden habe und demnach auch weiterhin inhaltlich unverändert in Gültigkeit zu belassen wäre. In rein formeller Beziehung erlaube sich der Börsen-Comité vorzuschlagen: a. dass zur besseren Uebersichtlichkeit in den Text der Vereinbarung, als besonderer Punkt, noch die ergänzende Vereinbarung aufgenommen würde, welche, laut Schreiben der Verwaltung des Stadt-Krankenhauses vom 4. September 1892 sub Nr. 37, darüber getroffen wurde, dass die Maschinisten, Baggermeister und Steuerleute des Börsen-Comités gegen eine Zahlung von 1 Rbl. 25. Kop. täglich in besonderen, für je 2 Kranke eingerichteten Zimmern untergebracht werden und die Beköstigung 1. Klasse erhalten, sowie b. in der Vereinbarung die Bestimmung gestrichen werde, die sich auf die Aufnahme von Seeleuten auf Kautionen von Handelshäusern 1. Gilde beziehe, da diese völlig zwecklos erscheinen.

Beim Schreiben vom 21. März sub Nr. 164 übersandte nun das Rigasche Armenamt den, die obigen Bemerkungen des Börsen-Comités berücksichtigenden Entwurf einer neuen Vereinbarung, machte sodann aber darauf aufmerksam, dass die Stadtverordnetenversammlung bereits am 21. Januar 1893 die Erhöhung der niedrigsten Zahlung für Kranke 1. Klasse in Extrazimmern von 1 Rbl. 25 Kop. auf 1 Rbl. 50 Kop. beschlossen hätte und demgemäss auch in der Vereinbarung die Zahlung für die beim Börsen-Comité angestellten Maschinisten, Baggermeister und Steuerleute mit 1 Rbl. 50 Kop. täglich normirt worden sei.

Diese vom Börsen-Comité angenommene und unterschriebene Vereinbarung lautet folgendermassen:

1) „Die Aufnahme von erkrankten Seeleuten für Rechnung des Börsen-Comités in die dem Armenamte unterstellten Krankenhäuser d. h. in das Stadt-Krankenhaus und in die Irren-Heilanstalt „Rothenberg“ erfolgt auf Cheks des Börsen-Comités.

2) Seeleute werden für Rechnung des Börsen-Comités in die Krankenhäuser, je nach dem vorhandenen freien Raum, aufgenommen.

3) In allen Fällen, wenn auf den Cheks keine besondere Bemerkung über die dem Seemann zu gewährende Klasse gemacht ist, werden dieselben in die allgemeine Abtheilung gegen eine Zahlung von 1 Rbl. täglich, in der Anstalt „Rothenberg“ aber in die 2. Klasse gegen eine Zahlung von 135 Rbl. für jedes abgelaufene Vierteljahr aufgenommen.

Anmerkung. Im Dienste des Börsen-Comités befindliche Maschinisten, Baggermeister und Steuerleute werden im Stadt-Krankenhause nach der ersten Kategorie, d. h. in für 2 Kranke bestimmten Zimmern mit Beköstigung 1. Klasse für die für die 1. Kategorie festgesetzte Mindestzahlung von 1 Rbl. 50 Kop. täglich verpflegt.

4) Nach dem Tode oder der Entlassung eines Seemanns aus dem Krankenhause (in der Anstalt Rothenberg nach Ablauf von 3 Monaten Aufenthalts in der Anstalt) übersenden die Verwaltungen der Krankenhäuser dem Börsen-Comité die betreffende Krankenrechnung zur Bezahlung und schliessen der Rechnung den Chek an, der dem Krankenhause bei der Einlieferung des Kranken vorgestellt wurde.

5) Falls ein im Krankenhause verpflegter Seemann stirbt und dessen Beerdigung nicht von den Verwandten desselben oder überhaupt anderen Personen ausgeführt wird, so übernimmt die Administration des Krankenhauses, in dem der Kranke verstorben, die Beerdigung desselben auf Kosten des Börsen-Comités für eine je nach den Umständen zu bemessende mässige Zahlung.

6) Die Administrationen der Krankenhäuser haben allmonatlich dem Börsen-Comité einen Verschlag über in das Krankenhaus aufgenommene Seeleute zu übersenden. Diese Verschläge müssen folgende Auskünfte enthalten:

a. den vollen Namen des Kranken mit Bezeichnung des Schiffs, auf welchem er gedient;
b. wann der Kranke aufgenommen und wann derselbe aus dem Krankenhause entlassen worden;
c. auf wessen Antrag die Aufnahme erfolgte;
d. Berechnung der dem Krankenhause zustehenden Curkosten;

7) Die dem Krankenhause zustehenden Curkosten sind vom Börsen-Comité direct bei demselben einzuzahlen.

8) Diese Vereinbarung ist mit dem Rechte beiderseitiger sechsmonatlicher Kündigung geschlossen worden.“

Im weiteren Verfolg dieser Verhandlungen theilte das Rigasche Armenamt dem Börsen-Comité im Schreiben vom 17. Mai sub Nr. 288 mit, dass im Jahre 1886, als der Börsen-Comité und das Rigasche Armen-Curatorium die Vereinbarung über Behandlung und Verpflegung von Seeleuten im Stadtkrankenhause und in der Heilanstalt „Rothenberg" schlossen, in letzterer Anstalt nur 2 Classen und zwar e i n e für ausserordentliche Kranke und eine z w e i t e oder allgemeine Classe bestanden. Gegenwärtig seien in Rothenberg 3 Classen eingerichtet, von denen die dritte die allgemeine Abtheilung bilde, während die I. und II. Classe der früheren I. Classe entsprächen. In Folge dessen bitte das Armenamt, die im laufenden Jahre erneuerte Vereinbarung nicht anders zu verstehen, als in dem Sinne, dass den für Rechnung des Börsen-Comités verpflegten Seeleuten in „Rothenberg" Behandlung und Verpflegung wie bisher in der allgemeinen Abtheilung zu Theil werde.

Einer seitens der Verwaltung des Rigaschen Marien-Diakonissenhauses erfolgten Anregung folgend, genehmigte der Börsen-Comité, dass kranke Seeleute, auf ihren Wunsch, auch in's Diakonissenhaus gebracht werden könnten und der Börsen-Comité auch in diesem Falle die halben Kosten der unter gleichen Bedingungen, wie im Stadt-Krankenhause, erfolgenden Verpflegung und Behandlung tragen würde, wie solches bereits seit Jahren auch bei der Reimerschen Augenklinik geübt werde.

Im Laufe des Jahres sind für Rechnung der Seehospital-Casse 61 Seeleute mit 1796 Krankentagen (gegen 54 resp. 1074 im Vorjahre: im Stadt-Krankenhause resp. in der Reimerschen Augenheilanstalt und im Marien-Diakonissenhause verpflegt, und zwar:

Inländer	26	Mann
Engländer	17	„
Dänen	4	„
Deutsche	6	„
Scandinavier	6	„
Belgier	2	„
Zusammen . .	61	Mann.

Gezahlt wurde für dieselben 1943 Rbl. 80 Kop., wovon die Schiffs-Correspondenten und Rheder einen Theil vergüteten, so dass der Seehospital-Casse nur 932 Rbl. 87 Kop. zur Last fielen.

17. Schwimmdock.

Einen über alles Erwarten günstigen Erfolg hat der Börsen-Comité in der Frage der Erwerbung eines Schwimmdocks für den Rigaer Hafen errungen. Vom Zoll-Departement wurde ihm am 17. März sub Nr. 5838 eröffnet, dass Se. Kaiserliche Majestät der Herr und Kaiser

auf den allerunterthänigsten Vortrag des Herrn Finanzministers zu genehmigen geruht habe, für die Bedürfnisse des Rigaschen Hafens ein eisernes Schwimmdock zollfrei einzuführen.

Dem Urheber dieser ausserordentlichen Vergünstigung, dem Herrn Finanzminister Staatssecretair von Witte, liess der Börsen-Comité durch eine besondere Deputation, bestehend aus den Herren Vice-Präses H. Stieda, Viceconsul N. Fenger und Secretair M. von Reibnitz am 24. April eine besondere Dankadresse überreichen, welche folgenden Wortlaut hatte:

„Das Zoll-Departement hat dem Rigaer Börsen-Comité eröffnet, dass durch Allerhöchsten Befehl die zollfreie Einfuhr eines eisernen Schwimmdocks für die Bedürfnisse des Rigaschen Hafens Allergnädigst genehmigt worden ist. Ein derartiges Dock bildet ein dringendes Bedürfniss dieses Hafens und wird wesentlich zur Entwickelung unseres Handels und unserer Schifffahrt, sowie zu einer den gegenwärtigen Ansprüchen würdigen Ausrüstung des Hafens beitragen.

Durch diesen neuen Monarchischen Gnadenact hochbeglückt, erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hohe Excellenz ganz ergebenst zu bitten, die Versicherungen der Gefühle unveränderlicher und unbegrenzter Ergebenheit der Rigaschen Kaufmannschaft an die Stufen des Thrones Sr. Kaiserlichen Majestät bringen zu wollen.

Die Rigasche Kaufmannschaft ist sich voll bewusst, dass sie diese, alle Erwartungen übersteigende Vergünstigung dem besonderen Wohlwollen und der Fürsorge, die Ew. Hohe Excellenz bereits wiederholt der Kaufmannschaft haben angedeihen lassen, verdankt. Im Namen der Rigaschen Kaufmannschaft erlaubt sich daher der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hohe Excellenz ganz ergebenst zu bitten, die Versicherungen seiner aufrichtigsten und lebhaftesten Dankbarkeit entgegennehmen zu wollen."

Dieselbe Deputation überbrachte die Versicherungen lebhaftester Dankbarkeit auch dem Director des Zoll-Departements Geheimrath Beljustin und dem Director des Departements für Handel und Manufacturen wirkl. Staatsrath Kowalewski.

Am 27. Juni sub Nr. 12751 theilte das Zoll-Departement dem Börsen-Comité mit, dass, dessen Bitte gemäss, der Herr Finanzminister bei seinem allerunterthänigsten Vortrage am 6. Juni Sr. Kaiserlichen Majestät die Versicherungen der unentwegten und unbegrenzten treu-unterthänigsten Ergebenheit der Rigaschen Kaufmannschaft unterbreitet habe.

Um eine Concurrenz zur Lieferung des Docks ausschreiben zu können, wurde der Hafenbau-Ingenieur aufgefordert, die Bedingungen für den Bau eines zweiseitigen Schwimmdocks auszuarbeiten. Nach denselben sollte das Schwimmdock zum Heben von Schiffen bis zu

2350 tons Gewicht oder bis zu ca. 3000 reg. tons Grösse dienen und aus zwei ungleich langen Theilen bestehen. Die lichte Weite war mit $55^3/_4$ Fuss, die Länge beider Theile zusammen mit ca. 260 Fuss festgesetzt. Um das Dock in Zukunft auch für noch schwerere und für mehr als 300 Fuss lange Schiffe benutzen zu können, sollten die übrigen Verhältnisse desselben so gewählt werden, dass es durch Hinzufügen von neuen Theilen später noch verlängert werden könnte. Auch war die Bestimmung getroffen, dass das Dock aus einzelnen Pontons von nicht mehr als 50 Fuss Breite zerlegbar gebaut werden sollte, damit es durch den Eingang in den Winterhafen gebracht werden und es sich selbst docken könne.

Von den auf Grund der Baubedingungen eingegangenen Offerten wurde die der Howaldswerke in Kiel zur Annahme empfohlen, nach welcher das stählerne Dock von 2350 tons Tragkraft, vollständig ausgerüstet und betriebsfertig, für den Preis von 416,435 Reichs-Mark bis zum Sommer 1898 im Rigaer Hafen abgeliefert werden sollte.

Die Gesammtkosten des Docks mit allen dazu nöthigen Arbeiten im Winterhafen wurden mit ca. 220,000 Rbl. veranschlagt.

In der General-Versammlung der Börsen-Kaufmannschaft vom 20. Juni beantragte der Börsen-Comité die Anschaffung eines Schwimmdocks für den Rigaer Hafen zu genehmigen und, nachdem der Betrag von 50,000 Rbl. dem Reserve-Capital der $^1/_6$% Steuer vom Werthe des Ex- und Imports entnommen, den übrigen Theil der Kosten im Betrage von 170,000 Rbl. vorschussweise, unter der Bedingung der allmählichen Tilgung derselben aus den Ueberschüssen der $^1/_6$% Steuer vom Werthe des Ex- und Imports, zu bewilligen.

Nachdem dieser Antrag angenommen worden, übertrug der Börsen-Comité den Bau des Schwimmdocks den Howaldswerken und ward der äusserste Lieferungstermin auf den 22. Juni 1898 festgesetzt.

Bis zum Ende des Jahres war der Bau so weit vorgeschritten, dass mit der Zusammenstellung der Spanten begonnen werden konnte.

Obwohl seitens der Ober-Ingenieurverwaltung bereits am 16. August 1895 sub Nr. 13016 die Genehmigung erfolgt war, das Schwimmdock im Winterhafen neben der Bolderaa-Maschinenfabrik aufzustellen, sah sich der Börsen-Comité dennoch veranlasst, sich nochmals am 5. Juni sub Nr. 530 an die Ober-Ingenieurverwaltung mit der Bitte um eine endgiltige Entscheidung der im Schreiben vom 16. August sub Nr. 13016 noch offen gelassenen Frage des Baues von Werkstätten zu wenden und zwar um eine Erweiterung der Werkstätten der Bolderaaer Maschinenfabrik zu bitten.

Bald darnach jedoch zwangen die Umstände den Börsen-Comité den Gedanken, das Schwimmdock im Winterhafen selbst aufzustellen, ganz aufzugeben. Das Mitglied des Kriegsraths, General der Infanterie

Pawlow, der, wie an anderer Stelle erwähnt, in Riga zur Beprüfung der Verhältnisse im Winterhafen und dessen Stellung zur Festung eingetroffen war, hatte, bei sonstiger wohlwollender Berücksichtigung der Handelsverhältnisse, sich strikte dahin ausgesprochen, dass man ausländischen Schiffen oder, wenigstens, Schiffen mit ausländischer Mannschaft unter keinen Bedingungen den Zugang zum Winterhafen gestatten werde. Damit war jede erspriessliche Thätigkeit des Schwimmdocks verneint. Auch aus der Unterredung mit Sr. Hohen Excellenz, dem Herrn Finanzminister, auf der Hafenfahrt desselben, gewann der Börsen-Comité die Ueberzeugung, dass er von dieser Seite in dieser Frage auf keine Unterstützung rechnen könne. So entschloss er sich denn, für die Aufstellung des Schimmdocks, sodann aber auch für eine eventuelle spätere Verlegung des gesamten Winterhafens eine andere Stelle ausfindig zu machen. Gelegentlich einer Hafenfahrt wurden zwei Stellen ins Auge gefasst, eine am Kiepenholm beim Damme CDE, die andere im Bolderaahafen am Fort-Comet-Damm oberhalb der Drehbrücke des Winterhafens. Ueber die Schritte zum Erwerben des ersteren Platzes ist im Abschnitte über den Winterhafen ausführlicher die Rede. Da dieser aber erst in mehreren Jahren fertig gestellt werden könnte, für das im Sommer 1898 in Riga eintreffende Schwimmdock aber sofort ein Platz fertig gestellt werden musste, wurde zu diesem Zwecke der Platz am Fort-Comet-Damm im Bolderaahafen auserwählt. Dieser wird zwar durch die Nordwinde getroffen, doch lässt sich deren Einfluss nicht als ein grosser ansehen, da nur eine ca. 50 Faden weite Oeffnung den Wellen Durchgang bietet.

Da jedoch auch dieser Platz innerhalb des Rayons der Festung und der Seebatterien liegt, so wandte sich der Börsen-Comité am 19. Juli sub Nr. 665 an den Herrn Kommandanten der Festung Ustj-Dwinsk mit der Bitte, mit den Vertretern des Börsen-Comités zusammenzukommen, um die Frage der Aufstellung des Schwimmdocks an der bezeichneten Stelle zu erörtern.

Diese Zusammenkunft fand am 1. August statt; seitens des Börsen-Comités waren delegirt worden der Präses O. v. Sengbusch, der Vice-Präses H. Stieda, Aeltester R. Bierich, Hafenbau-Ingenieur A. Pabst und Secretär M. v. Reibnitz. Sowohl bei den Verhandlungen in der Festungs-Ingenieurverwaltung, als auch bei der Besichtigung des in Aussicht genommenen Platzes erklärten die Vertreter der Festungsverwaltung ihr volles Einverständniss mit dem Aufstellen des Schwimmdocks an dieser Stelle; hier würden der Exploitation des Schwimmdocks und der Werkstätten, so lange nicht andere, neue Kaiserliche Befehle erfolgten, keinerlei Schwierigkeiten oder Hindernisse seitens der Festungsverwaltung bereitet werden; allerdings setze letztere voraus, dass, sobald das neue Schwimmdock in Betrieb gesetzt worden,

ausländische Schiffe gar nicht mehr auf das alte Slip-Dock gehen würden. Die gegenwärtigen Esplanaderegeln behielten freilich ihre Gültigkeit auch für den neuen Platz, doch würden alle das Schwimmdock beschränkenden Bestimmungen derselben nur im Kriegsfalle zur Anwendung kommen. Ferner machten die Vertreter der Festungsverwaltung noch die Einschränkung, dass, im Falle der Beförderung von Kriegsmunition über die Schienengeleise des Fort-Comet-Damms, was höchstens 1 Mal im Monate vorkäme, die Werkstätten für eine Stunde würden ihren Betrieb einstellen müssen. Sobald der Börsen-Comité die entprechende schriftliche Eingabe mit Plänen der Oertlichkeit und der ganzen Anlage gemacht habe, werde die Festungsverwaltung in kürzester Zeit die formelle Genehmigung der Ober-Ingenieurverwaltung erwirken.

Nachdem so die, einstweilen nur mündliche Zusage des Militärressorts erfolgt war, wandte sich der Börsen-Comité auch an den Chef der Rigaschen Hafenbauten und führte in seinem Schreiben vom 7. August Nr. 710 im Wesentlichen aus, dass der Fort-Comet-Damm im Jahre 1866 vom Oberdirigirenden der Reichsdomänen, nach Relation mit den Ministern der Finanzen, des Krieges und der Wegeverbindungen, dem Börsen-Comité zur vollen Verfügung überlassen worden, der denn auch die erforderlichen Vertiefungen in dem bei diesem Damme belegenen Hafen ausgeführt hat, während der auf der anderen Seite des Hafens belegene Hafendamm von der Riga-Bolderaa-Bahn errichtet ist und gegenwärtig der Riga-Oreler Kronsbahn gehört. Da nun der Betrieb des Schwimmdocks durchaus davon abhängt, dass sich unmittelbar bei demselben Werkstätten zur Ausführung von Reparaturen an den auf das Dock gehenden Schiffen befinden, so wird beabsichtigt, zur Errichtung solcher Werkstätten, einen gewissen Flächenraum im Bolderaa-Hafen am Fort-Comet-Damm, oberhalb des Schwimmdocks aufzuschütten. Dieser Theil des Hafens ist völlig flach (bis zu 1 Fuss Tiefe) und zum Theil mit Schilf bewachsen.

Bei den vorläufig nur mündlich stattgehabten Verhandlungen hat die Festungsverwaltung erklärt, dass sie der Aufstellung des Schwimmdocks und der Errichtung von Werkstätten an der bezeichneten Stelle vollkommen zustimme.

Wenn nun auch der Börsen-Comité, seiner Ueberzeugung nach, unanfechtbaren und vollen Anspruch auf die Ausnutzung derjenigen Hälfte des Bolderaa-Hafens hat, welche an dem ihm gehörenden Fort-Comet-Damm liegt, so erachtet er es dennoch für geboten, um in der Zukunft etwa auftretende Ansprüche und Differenzen zu vermeiden, mit denjenigen Institutionen sich zu verständigen, welche ebenfalls Ansprüche auf den Bolderaa-Hafen haben.

In Folge dessen bat der Börsen-Comité den Herrn Chef der Hafenbauten, wo gehörig, die Zustimmung zur Aufstellung des

Schwimmdocks und zur Errichtung der Werkstätten im Bolderaa-Hafen möglichst bald erwirken zu wollen, da bis zu dem im Sommer 1898 zu erwartentenden Eintreffen des Docks noch umfangreiche Vorarbeiten auszuführen wären.

Eine directe Antwort hatte der Börsen-Comité bis zum Jahresabschlusse nicht erhalten, doch erfuhr er durch die Information seines St. Petersburger Vertretes, dass die Commission zum Ausbau von Handelshäfen, an welche der Chef der Rigaschen Hafenbauten das Gesuch des Börsen-Comités gebracht hatte, im Principe dem Gesuche zustimmend, durch die Verwaltung der Kronsbahnen noch das Gutachten der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn einverlangt hatte, das jedoch auch in zustimmendem Sinne erfolgt sein solle.

18. Rigaer Patent-Slip-Dock.

Das Patent-Slip-Dock wurde im Jahre 1897 von 33 Schiffen mit 3252 Lasten, darunter 15 Dampfer mit 1090 Pferdekräften, benutzt, gegen 41 Schiffe mit 4539½ Lasten im Vorjahre, darunter 15 Dampfer mit 1060 Pferdekräften.

19. Bolderaa-Maschinenfabrik.

Obgleich die Fabrik im Jahre 1897 grössere Arbeiten garnicht gehabt hatte, ist das Resultat doch noch günstig zu nennen. Die Fabrik war beschäftigt mit den Ausführungen der Reparaturen besonders der Dampfer und Bagger des Rigaer Börsen-Comité und der Dampfer der Rigaer Dampfschifffahrts-Gesellschaft, sowie mit diversen kleinen Reparaturen. Im nächsten Jahr wird es wol besser gehen durch den Bau von 6 Baggerprähmen für den Rigaer Börsen-Comité.

Die Gesellschaft der Bolderaa-Maschinenfabrik und das Slip-Dock hat für das Jahr 1897 eine Dividende ergeben: von 16 pCt. für die Maschinenfabrik und von 2 pCt. für das Slip-Dock.

20. Rettungswesen zur See.

Im Bestande des Livländischen See-Rettungswesens, das von der Börsen-Kaufmannschaft mit 2000 Rbl. jährlich subventionirt wird, ist im abgelaufenen Jahr keinerlei Veränderung eingetreten. Die Zahl der Rettungsstationen beträgt, wie früher, 16, darunter 15 Seestationen und 1 Flussstation auf der Aa zwischen Dubbeln und Majorenhof. Menschenrettungen sind auch im vorigen Jahre wiederholt und mit gutem Erfolg

ausgeführt worden, doch beschränken sich diese nur auf in Noth gerathene kleinere Küstenfahrzeuze und Fischerböte, namentlich im Bereiche der Stationen der Insel Oesel, sowie der Station Salismünde an der Livländischen Küste. Auch von Lootsen des Rigaschen Lootsenamtes ist im März 1897 die aus 3 Mann bestehende Besatzung eines mit Brettern beladenen grösseren Ruderbootes am Bullenschen Strande aus Lebensgefahr gerettet worden. Strandungen von grossen Seeschiffen sind im abgelaufenen Jahre im Rigaschen Meerbusen nicht vorgekommen.

21. Compass-Regulirungs-Station.

Im Jahre 1897 sind vom Leiter der Navigationsschule Herrn Kapitain Bruhns die Kompasse auf 2 Schiffen regulirt worden und zwar am 12. April auf den Dampfern „Düna“ und „Riga“ im Winterhafen. Der Schwingpfahl, der bei dieser Arbeit gelitten hatte, ist reparirt worden.

22. Meteorologische und Pegelbeobachtungen.

a. Meteorologische Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk.

In der bisherigen Weise sind auch in diesem Jahre die Beobachtungen auf beiden Stationen ausgeführt worden, und zwar in Ustj-Dwinsk von Kapitain Gerlach, in Riga — anfänglich vom Beobachter Freymann und als dieser zu Ostern Riga verliess, von Richard Behrsing, den die Station voraussichtlich längere Zeit haben wird, als es mit den letzten Beobachtern der Fall gewesen ist. In Ustj-Dwinsk wird seit dem Juli dieses Jahres auch das Minimum der Temperatur am Erdboden beobachtet, wie es in Riga schon seit einer Reihe von Jahren auf Wunsch des Observatoriums geschieht.

Von den auf der Station in Riga befindlichen Registrirapparaten haben der Barograph und der Thermograph ohne Unterbrechung und der Anemograph nur mit einer Unterbrechung von wenigen Tagen functionirt. Diese Unterbrechung war dadurch veranlasst, dass in Folge der Novemberstürme ein Zahnrad beschädigt war und durch ein neues ersetzt werden musste. Im Uebrigen hat der Anemograph und ebenso der Barograph zur vollsten Zufriedenheit gearbeitet, während der Thermograph gegenwärtig nicht mehr den früheren Anforderungen entspricht.

Das Directorium des Naturforscher-Vereins hatte im November Gelegenheit, einen zweiten Barographen zu erwerben, der zur Zeit hier in Riga sich befindet, aber in Zukunft in Ustj-Dwinsk aufgestellt werden soll.

b. Pegelstationen in Riga und Ustj-Dwinsk.

Die Pegelbeobachtungen in Riga und Ustj-Dwinsk ergeben als Monats- und Jahresmittel nach neuem Styl in russischen Fuss für das Jahr 1897:

Riga:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1897	3,6	4,6	4,8	7,0	4,6	4,3	
wahrsch. Mittel:	4,6	4,3	4,3	6,3	5,0	4,6	
Differenz:	—1,0	0,3	0,5	0,7	0,4	0,3	
	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
1897	4,7	4,4	5,1	4,7	4,9	4,4	4,7
wahrsch. Mittel:	4,7	4,8	4,6	4,6	4,5	4,8	4,8
Differenz:	—0,0	0,4	0,5	0,1	—0,4	—0,4	0,1

Ustj-Dwinsk:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1897	3,5	4,4	4,2	4,6	4,4	4,5	
wahrsch. Mittel:	4,4	4,2	4,0	4,0	4,1	4,4	
Differenz:	0,9	—0,2	0,2	0,6	—0,3	—0,1	
	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
1897	4,9	4,6	5,2	4,8	4,9	4,6	4,5
wahrsch. Mittel:	4,6	4,7	4,5	4,5	4,4	4,6	4,6
Differenz:	0,3	—0,1	0,7	0,3	0,5	0,0	—0,1

Die höchsten und niedrigsten Wasserstände in den einzelnen Monaten fallen bei beiden Stationen fast stets auf dieselben Tage. Wenn wir von der Zeit des Hochwassers absehen, so zeigte sich der höchste Wasserstand am 16. November und zwar 8,2′ in Riga und 7,8′ in Ustj-Dwinsk, der niedrigste am 13. Januar nämlich 2,6′ in Riga, 2,7′ in Ustj-Dwinsk. Veranlasst waren diese aussergewöhnlichen Wasserstände, wie es auch in den früheren Jahren stets der Fall gewesen, durch die herrschenden Winde: der hohe durch starke Nordwestwinde, der niedrige durch anhaltende Südostwinde.

c. Sturmwarnungen.

Die Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk erhielten 27 Sturmwarnungs-Telegramme, von denen eins eine bedingte Sturmwarnung enthielt; die übrigen vertheilen sich auf die einzelnen Monate a. St. folgendermassen:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1	3	1	0	0	3	
Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
0	3	4	1	7	3	26

Stürmische Witterung war in Riga an 33 Tagen.

Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa.

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

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

23. Vertheilung der Ladeplätze am Stadtkai.

In Folge einer Eingabe der Firma Helmsing & Grimm wandte sich der Börsen-Comité am 13. Mai sub Nr. 473 an den Herrn Rigaschen Hafenkapitän mit einem Schreiben, in welchem er ausführte, dass, während des grösseren Andrangs von Schiffen, für Exportwaaren bestimmte Dampfer am Stadtkai in zwei und drei Reihen laden, ja sogar mitten im Flusse auf das Freiwerden von Plätzen warten müssten, die nach Windau, Pernau und anderen Orten gehenden Kabotagedampfer am Stadtkai die besten Ladeplätze einnähmen und bereits am Kai placirte Exportdampfer entfernt würden, sobald Kabotagedampfer ankämen. Ohne einen Anspruch der Kabotagedampfer auf Plätze am Stadtkai

bestreiten zu wollen, sprach der Börsen-Comité doch seine Ansicht dahin aus, dass ein derartiger Anspruch mindestens in gleichem Maasse auch den Exportdampfern zuerkannt werden müsste, und bat den Herrn Hafenkapitän um die Anordnung, dass im Herbste und Frühling bei lebhafterem Schiffsverkehre den Kabotagefahrzeugen kein Vorzug eingeräumt und, vor ihrer Ankunft, für sie keine Plätze reservirt würden, sowie ferner, dass, wenn Kabotagedampfer angekommen wären, ihretwegen keine Exportdampfer vom Kai entfernt würden.

Eine directe Antwort auf dieses Schreiben hat der Börsen-Comité nicht erhalten, doch hat die Vertheilung der Ladeplätze am Stadtkai weiterhin keinen Anlass zu Beschwerden mehr gegeben.

24. Eisgangsbeobachtungen.

Die am Anfang des November 1896 eingetretene Kälte brachte am 4. November das Eis auf der Düna oberhalb der Eisenbahnbrücke zum Stehen. Mit Hülfe der Eisbrecherschiffe wurde der Rigasche Hafen aber bis zum 30. December offen gehalten, an welchem Tage die Passage bei Domesnäs durch Seeeis gesperrt wurde. Die „Agenoria", welche mit 3 anderen Dampfern am 30. December den Hafen verliess, blieb beschädigt im Eise des Rigaschen Meerbusens stecken und wurde erst am 9. Januar aus ihrer gefährlichen Lage durch den Libauer Eisbrecher „Ledokol II" befreit.

Als am 17. Februar das Eis vor der Dünamündung abzutreiben anfing, traten die Eisbrecher in Thätigkeit und öffneten vom 22.—24. Februar die Strommündung und das Seegatt. Die 4 im Hafen liegen gebliebenen Schiffe konnten denselben aber noch nicht verlassen, da das Eis in der See sich hin und her schob und der Weg bei Domesnäs gesperrt blieb. Nachdem am 6. März der bei der Stadt über das Eis gelegte Brettersteg abgenommen war, lössten die Eisbrecher die Eisdecke des Stromes in ihrer ganzen Breite bis zur Stadt hinauf. Der Nordwind, welcher am 9. März an Stärke zunahm, trieb aber das Seeeis gegen die Küste zurück und schob dasselbe im Seegatt stark zusammen, so dass sich dieses auf einer 250 Faden langen Strecke bis auf den Grund verstopft zeigte. Am 19 März wurde die Durchbrechung dieser Stauung begonnen und in 3 Tagen von den Eisbrechern durchgeführt. Am 18. März trafen die ersten Dampfer im Rigaer Hafen wieder ein.

Oberhalb der Eisenbahnbrücke bildete sich am 10. März bei Klein-Jungfernhof eine starke Eisstauung, welche das Wasser bis auf ca. 14 Fuss über Normal hob. Da diese Stauung ungewöhnliche, Gefahr drohende Verhältnisse annahm, versuchte man vom 14. März an mit dem kleinen Dampfer „Wiking" die Eisfläche im Hauptarm der Düna,

oberhalb der Eisenbahnbrücke zu brechen. Am 4. Arbeitstage war der Dampfer bis zum oberen Ende des Muischenholms gelangt, als ein Eisstoss erfolgte und ein Theil der Eisfläche unterhalb Katlekaln abtrieb. Aber erst am Nachmittag des 22. März fing die Eisstauung bei Klein-Jungfernhof an sich zu lösen. Es trat ein starker Eisgang aus der „Trockenen Düna" ein, während der Hauptarm noch 2 Tage lang gesperrt blieb. Die Hochwasserfluth erreichte am 29. März ihr maximum — bei der Stadt 4,7 Fuss über Normal — und nahm während der nächsten Wochen einen ungehinderten Verlauf. Vom 28. bis 31. März war die Pontonbrücke aufgestellt worden, welche in der Nacht vom 15./16. April durch den Salom in der Mitte durchgerissen wurde.

25. Eisbrecher.

Der von Herrn Viceconsul Fenger bereits im Jahre 1889 angeregte, dann im Jahre 1896 vom Börsen-Comité wieder aufgenommene Gedanke der Anschaffung eines grossen See-Eisbrechers (Handelsarchiv Jahrgang 1897, Seite 64—71) wurde auch im Jahre 1897 noch verfolgt, sodann aber, zum Theil in Folge der Erfahrungen dieses Jahres, einstweilen ganz aufgegeben.

Mit Genehmigung des Revaler Börsen-Comités begab sich Herr Hafenbau-Ingenieur Pabst Ende Januar nach Reval, um den für diesen Hafen neu angeschafften Eisbrecher, einen der grössten Europas, bei der Arbeit zu beobachten.

Ueber diese Fahrt stattete Herr Ingenieur Pabst folgenden Bericht ab:

„Der nach dem Telegramme des Revaler Börsen-Comités am 29. Januar von einer Fahrt zurückerwartete Eisbrecher „Stadt Reval" traf erst am 31. Januar in Reval ein, hatte aber eine sehr lehrreiche Fahrt hinter sich, bei welcher der Versuch gemacht wurde, Schiffe nicht nur auf der Strecke zwischen der Insel Nargen und dem Revaler Hafen, sondern auch weiter in den finnischen Meerbusen hinaus durch das Eis zu geleiten.

Schon am Donnerstag, den 23. Januar, war der Eisbrecher mit 3 Dampfern, „Moscau", „Elbe" und „Alice", aus dem Hafen durch ca. 7—8 Zoll starkes Eis gegangen, das er mit leichter Mühe und bei gleichmässiger Fahrt durchbrochen hatte. Als er aber auf der Rhede in stark treibendes, aus kleinen Schollen bestehendes Eis kam, das ihn nicht störte, konnten die Dampfer nicht weiter folgen, weil die Waacke sich dicht hinter dem Eisbrecher ganz schloss. Er schleppte daher die 3 Dampfer aus dem Fahrwege an eine geschützte Stelle, wo sie im Eise liegen blieben. Als das Treibeis in Folge des Frostes zum Stehen

gekommen war und der Eisbrecher am Sonnabend, den 25. Januar, eine Recognoscirungsfahrt bis zum Leuchtthurm von Surrop gemacht hatte, kehrte er zu den Dampfern zurück und brachte sie wieder in das richtige Fahrwasser, wo sie ohne Mühe dem Eisbrecher in der Waacke bis Surrop folgten. Hier liess er sie über Nacht liegen und kehrte nach Reval zurück, um die dort fertig beladenen Dampfer aufzufordern, ihm am nächsten Morgen zu folgen, da er den Auftrag erhalten, sie bis in das offene Wasser bei Dagerort — also weit über das Revalsche Revier hinaus — zu begleiten. Die Capitaine der in Reval liegenden Dampfer wollten aber eine so weite Fahrt durch das Eis nicht riskiren und blieben in Reval, um bessere Verhältnisse im Eisstande abzuwarten.

Sonntag früh lief der Eisbrecher von Reval allein aus, erreichte bald die 3 Dampfer bei Surrop und setzte mit denselben die Fahrt fort durch das zu grossen Flächen zusammengefrorene Eis. Wiederholt blieben der zweite und dritte Dampfer stecken und mussten losgebrochen werden, nur der erste Dampfer konnte ungehindert dem Eisbrecher folgen. Am Abend wurde die „Elbe“ in der Nähe des Leuchtthurms von Odinsholm leck, vorn am Bug war ein grosses Loch vom Eise eingedrückt worden, aus welchem der geladene Hafer herausfloss. Es gelang aber, den Schaden zunächst ungefährlich zu machen. Am Montag, den 27. Januar, kamen die Schiffe in sog. Eisbänder, das sind Streifen zusammengeschobenen Eises, die sich an den Rändern grosser Eisfelder bilden. Hier hatte der Eisbrecher eine schwere Arbeit, da das zusammengeschobene Eis bis tief unter das Wasser reichte. In diesem Eise wurden dem Dampfer „Moscau“ mehrere Rippen des Maschinenraumes eingedrückt. Als die Eismassen sich auch noch in Bewegung setzten, wagte es der Eisbrecher nicht mehr, die Fahrt mit den drei Dampfern fortzusetzen. Es wurde umgekehrt und der Dampfer „Moscau“ in Schlepp genommen, um ihn nach Baltisch-Port zurückzubringen. Am Abend brach sich der Dampfer „Moscau“ auch auf der anderen Seite des Maschinenraumes mehrere Rippen und gelangte am Dienstag-Nachmittag in Baltisch-Port mit dem Eisbrecher an, während die beiden anderen Dampfer auf der See langsam nachfolgten. Der Eisbrecher kehrte zu diesen 2 Schiffen zurück, da trat aber in der Nacht ein starker Schneesturm ein, bei welchem jede Fernsicht verloren ging und die Eismassen alle in starke Bewegung kamen. Von grossen Eisfeldern umschlossen, wurde der Eisbrecher mit den 2 Dampfern bis in die Mitte des Finnischen Golfes hinausgetrieben. Erst am Donnerstag, den 30. Januar, liess der Sturm soweit nach, dass der Eisbrecher seine Arbeit wieder aufnehmen konnte, um die zwei Dampfer nach Baltisch-Port zu bringen. Die Arbeit war sehr schwierig, da das Eis sich stellenweise bis 20 Fuss tief zusammengeschoben und der Schnee sich zwischen den Schollen festgesetzt hatte, so dass diese mehr Zusammenhalt hatten.

Am Abend langten die Schiffe auf der Höhe von Packerort an und trafen Freitag früh in Baltisch-Port ein, die beschädigte „Elbe“ von dem Eisbrecher geschleppt.

In mehr als einer Woche waren die 3 Dampfer unter Assistenz des kräftigen Eisbrechers doch nicht weiter als bis Baltisch-Port gekommen, wo sie zunächst liegen blieben.

Der von Süden wehende Schneesturm am 29. Januar hatte die Eismassen bei Reval etwas von der Küste abgetrieben, so dass sich längs derselben lange Strecken offenen Wassers gebildet hatten. Durch diese gelangte am 30. Januar der Dampfer „Wilhelm Oelsner“ bis ca. 4 Werst vom Hafen. Da vom Eisbrecher seit dem 28. Januar nichts zu hören war, wurden 2 Bergungsdampfer gemiethet, welche vom Hafen aus eine Waacke durch das 7 bis 10 Zoll starke Eis brachen, durch welche der Dampfer in den Hafen gelangte. Diesen Weg benutzten auch 5 dänische Dampfer am nächsten Tage, um den Hafen zu verlassen. Nachdem der Eisbrecher am 31. Januar wieder nach Reval zurückgekehrt war, schlossen sich am nächsten Tage bei dem eingetretenen Nordwinde wieder alle offenen Stellen, so weit das Auge reichte.

Der Eisbrecher „Stadt Reval“ hat bisher alles Eis bewältigen können und sich vorzüglich bewährt. Durch glattes Kerneis bis zu 10 Zoll Stärke fährt er ohne Aufenthalt hindurch. Stärkeres glattes Eis soll er bisher in der See nicht angetroffen haben. Im losen Treibeise setzt er seine Fahrt ungehindert fort, im zusammengeschobenen und zusammengefrorenen Treibeise findet er mehr Widerstand und muss mit einzelnen Anläufen arbeiten, so dass er zum Durchbrechen eines Eisbandes mehr Zeit bedarf. Die Schollen der Eisbanden sind ca. 8 Zoll stark, aber dicht zusammengeschoben gewesen. Ist das Eis mit Schneemassen gemischt, so wird die Arbeit schwerer, der Schnee kittet die Schollen gewissermassen zusammen. In solchem Eise hatte der Eisbrecher sich auf der letzten Expedition einmal so festgerannt, dass er erst nach zweistündiger Arbeit wieder loskam. Im Schlammeise zu arbeiten hat der Eisbrecher im Winter 1895/96 ein Mal Gelegenheit gehabt. Er soll die allerdings nicht sehr starke Eisschicht ohne besondere Anstrengung bewältigt haben.

Der Capitän Attemann gab an, dass sich nach seinen Erfahrungen Schiffe nur durch feststehendes Eis mit Sicherheit vom Eisbrecher führen lassen und zwar empfahl er immer nur 1 Schiff zur Zeit zu geleiten, da das zweite schon in der Waacke feststecken bleibt und leicht Schaden nehmen kann. Im treibenden Eise können die Schiffe dem Eisbrecher nicht folgen und in sich schiebenden Eismassen werden, seiner Ansicht nach, alle schwach gebauten Dampfer Gefahren ausgesetzt sein.

Der Eisbrecher „Stadt Reval“ ist vom Vulkan in Stettin nach den Plänen des Schiffsbau-Ingenieurs Bogge in Gothenburg gebaut worden.

Er hat eine grösste Länge von 148 Fuss, eine Breite in der Wasserlinie von 37 Fuss und eine Tiefe im Raum von 18 Fuss 7 Zoll. Der Tiefgang beträgt hinten beim Eistrumm 18′ 10″, vorn 9′ 6″. Dieser Tiefgang sollte sich bei voller Beladung des Schiffes mit 160 tons Steinkohlen einstellen, wird aber schon bei 130 tons erreicht, so dass das Schiff nicht das ganze vorgesehene Kohlenquantum aufnehmen kann. Die Compound-Maschinen mit Oberflächen-Condensation indiciren bei normalem Gange 1400 Pferdekräfte, bei forcirtem bis über 1600. Die zwei Kessel sind so eingerichtet, dass sie eventuell auch mit Naphta-Rückständen geheizt werden können.

Der Preis für das fertiggestellte Schiff ist mit 395,000 M. festgesetzt. Mit einigen Extraarbeiten, mit der Ueberfahrt nach Reval etc. hat es ca. 193,000 Rbl. gekostet. Hierzu kommt noch der Zoll — ca. 20,000 Rbl. — der allmählich im Laufe von 10 Jahren in gleichen, jährlichen Raten entrichtet wird.

Die Geldmittel zur Anschaffung des Eisbrechers sind auf dem Wege der Subscription beschafft worden und zwar wurde mehr als die Hälfte dem Börsen-Comité zinsfrei zur Verfügung gestellt.

Zu den Unterhaltungskosten wird aus den städtischen Mitteln eine Subvention von 10,000 Rbl. jährlich gezahlt, der grössere Theil wird durch eine freiwillige Steuer aufgebracht, welche von sämmtlichen in der Zeit vom 1. October bis zum 30. April einer jeden Winter-Navigations-Periode in den Hafen von Reval einlaufenden Schiffen, sowie von den während derselben Zeit über Reval exportirten oder importirten Waaren zur Erhebung kommt. Diese Steuer beträgt:

1) von den Schiffen: 5 Kop. pro netto reg. tons,
2) von den Waaren:
   a) von Getreide, Saaten, Oelkuchen, Hülsenfrüchten und Mehl — $^1/_{10}$ Kop. pro Pud,
   b) von Flachs, Hanf, Heede und Mineralöl — $^1/_5$ Kop. pro Pud;
   c) von Baumwolle — $^1/_5$ Kop. pro Pud;
   d) von Steinkohlen, Salz und Steinen — $^1/_{60}$ Kop. per Pud;
   e) von Holz — 10 Kop. pro Standard und von allen übrigen Export- und Importwaaren — $^1/_4$ Kop. pro Pud.“

Ueber das Verhältniss der Zahl der Dampfer, die überhaupt die Dienste des Revaler Eisbrechers in Anspruch genommen hatten, zur Zahl der Dampfer, die dabei mehr oder weniger schwere Havarien erlitten hatten, erhielt Herr Ingenieur Pabst noch folgenden Bericht aus Reval:

„Unter 81 Schiffen, denen Assistenz vom Eisbrecher geleistet worden ist, sind im Ganzen 9 Havaristen gewesen, von denen jedoch 3 — „Pallas“, „Skotland“ und „Essex“ schon früher beschädigt waren, ehe der Eisbrecher zu ihnen gelangte, und zwar war „Skotland“ bei

Jussaro an der finnländischen Küste aufgelaufen und „Essex", in Folge unklaren Wetters durch einen falschen Cours in das Eis bei Hangö gerathen. Im Ganzen sind während der Thätigkeitsdauer des Eisbrechers, also vom 22. Januar bis zum 4. April, 85 Schiffe eingelaufen und 91 ausgegangen. Der Procentsatz der havarirten Schiffe ist also ein ziemlich unbedeutender und ist es nicht anzunehmen, dass deshalb die Versicherungsprämien sich erhöhen werden. Dieselbe Ansicht sprach auch ein Vertreter der Hamburger Assecuradeure aus, als mit ihm die Rede auf dieses Thema kam.

Hiebei muss man auch berücksichtigen, dass solche Eismassen, wie in diesem Winter, sich selten zeigen. Unser Eisbrecher selbst scheint, trotz der forcirten Arbeit, keinen Schaden gelitten zu haben, bis auf einige losgesprungene Nieten. Jetzt ist er in's Dock nach Stockholm gegangen, um gründlich besichtigt zu werden. Auf die Bitte des Ausstellungs-Comités hatten wir das Modell des Eisbrechers nach St. Petersburg auf die Schifffahrts-Ausstellung geschickt und ist dem Börsen-Comité dort die höchste Auszeichnung, ein Anerkennungsdiplom I. Klasse, zuerkannt worden. Dieses ist nun schon das 2. Diplom, welches der Eisbrecher dem Börsen-Comité eingebracht hat."

In dem an anderer Stelle (Absch. II. Pkt. 4 der Baggerbetrieb) wiedergegebenen Antrage des Herrn Viceconsul Fenger wird die Anschaffung eines grossen See-Eisbrechers nochmals warm befürwortet. Unter Anderem führte Herr Viceconsul Fenger an, dass Erfahrungen über die Erfolge der Eisbrecher in anderen Häfen in diesem Jahre nicht hatten gesammelt werden können; der Eisbrecher im Kattegat sei nur an 3 Tagen in Thätigkeit gewesen. Er glaube auch nicht, dass ein Eisbrecher die Navigation den ganzen Winter hindurch werde offen erhalten können; darüber aber könne kein Zweifel sein, dass er sie um mindestens je 14 Tage vor und nach dem jetzigen Schlusse verlängern werde und damit sei schon sehr viel gewonnen. Auch darüber sei er sich klar, dass ein Eisbrecher sich nicht rentiren werde, ein grosser Theil jener Unkosten aber liesse sich doch wohl durch eine Auflage decken, welche viele Waaren, namentlich Flachs, sehr wohl vertragen könnten; diese Auflage werde nicht grösser sein, als die Kosten, welche die Waaren jetzt, nach Schluss der Navigation, für die Weiterbeförderung nach Libau tragen müssten.

Die Mehrheit der Glieder des Börsen-Comités sprach sich dem gegenüber doch in dem Sinne aus, dass, nach den bisherigen Erfahrungen, auch der grösste Eisbrecher in treibendem Eise den von ihm geleiteten Schiffen garnicht oder nur sehr wenig, auch in festem Eise auf der See immer nur einem, dem ihm zunächst folgenden Dampfer wirksam helfen könne, da sich hinter diesem die gebrochene Waake wieder schliesse; ein Eisbrecher könne aber auch sogar in gewissem Sinne schädlich

wirken, indem er mehr Schiffe zum Herkommen veranlasse und dadurch mehr Schiffe als bisher Havarien erleiden würden. Die Majorität sprach sich um so mehr für Aufgeben dieses Projects aus, als noch eine dahin lautende Aeusserung des Vereins Hamburger Assecuradeure vorlag, dass sich sämmtliche Assecuradeure gegen die Einführung eines Eisbrechers für den Hafen von Riga ausgesprochen hätten und zwar aus dem Grunde, weil ihnen, seit Anschaffung des Eisbrechers in Reval, daselbst nur noch grössere Schäden erwachsen seien; es werde immer wieder versucht, das Eis zu forciren, wobei dann gewöhnlich die schweren Beschädigungen entständen.

Was den Krons-Eisbrecher „Ledokol II" anbetrifft, so kam derselbe, abgesehen von den im Jahresberichte für 1896, Handelsarchiv Jahrgang 1897, Seite 66 und 67 angeführten Fällen, für den Rigaschen Hafen nicht weiter zur Verwendung.

Im November 1897 wandte sich der Börsen-Comité mit folgendem Schreiben an den Herrn Chef der Rigaschen Hafenbauten:

„Mittels Schreibens vom 11. März 1896 sub Nr. 118 hatten Ew. Excellenz dem Börsen-Comité mitgetheilt, dass der Herr Communicationsminister Ihnen gestattet habe, im Falle des Erfordernisses, den Eisbrecher des Libauschen Hafens für den Rigaschen Hafen zu verwenden.

Wenn nun auch im vergangenen und vorvergangenen Winter, bei der Eissperre bei Domesnäs, auf Nachsuchen des Börsen-Comités, der Eisbrecher „Ledokol II" nach Riga abbeordert wurde, so vermochte derselbe, namentlich wegen der Schwierigkeiten und Verzögerungen beim Auslaufen aus Libau, wie Ew. Excellenz bekannt, keinerlei positive Resultate zu erreichen.

Um nun derartige negative Resultate im bevorstehenden Winter zu vermeiden und andererseits, sich vom Erfolge einer Thätigkeit des Eisbrechers von dieser Seite aus gegen die Eissperrungen zu überzeugen, beehrt sich der Börsen-Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, erwirken zu wollen, dass der Eisbrecher „Ledokol II" in diesem Winter versuchsweise im Rigaschen Hafen stationirt werde".

Der Herr Chef der Hafenbauten theilte hierauf in seinem Schreiben vom 10. November sub Nr. 706 mit, dass er das Ansuchen des Börsen-Comités an die competente Stelle bringen wolle und übersandte dabei die temporären Regeln für die Thätigkeit des „Ledokol II", die in einer besonderen Beilage B zu diesem Jahresbericht abgedruckt sind.

26. Die Pontonbrücke.

Die Rigaschen Holzhändler und Sägemühlenbesitzer hatten sich im Juli 1896 und im Juli 1897 an das Stadtamt mit Gesuchen um Aufhebung der Brückenabgabe für Flösse, Prähme und Böte gewandt,

auf keins dieser Gesuche aber eine Antwort erhalten. In Folge dessen baten sie den Börsen-Comité um Unterstützung ihres Gesuchs. Der Börsen-Comité richtete hierauf am 13. October sub Nr. 883 an das Rigasche Stadtamt folgendes Schreiben:

„Der Rigaer Börsen-Comité kann sich nicht verhehlen, dass die gegenwärtig gültige Brückentaxe (bestätigt von der Livländischen Gouvernements-Verwaltung mittels Rescripte vom 14. März 1874 sub Nr. 936 und vom 10. Februar 1876 sub Nr. 301) namentlich im Abschnitt III sich als veraltet und ungerecht insofern erweist, als sie eine Gebühr von Holzflössen, Prähmen und Böten erhebt, die allerdings, zur Zeit der Bestätigung der Taxe, als noch die Flossbrücke stand, zum Passiren derselben gewisse Leistungen beanspruchten, die gegenwärtig aber, nach Aufstellen der Pontonbrücke, diese letztere passiren können, ohne dass dazu irgend welche Vorrichtungen oder Leistungen des Brückenpersonals erforderlich wären.

Nach Aeusserungen interessirter Personen sollen nun freilich in der Praxis gewisse Zugeständnisse in der Erhebung der Brückenabgabe in letzter Zeit gemacht worden sein. So verlautet, dass von Prähmen und Böten, die unter der Pontonbrücke durchgehen, keine Abgabe mehr erhoben wird, dass auch in einigen Fällen von durchgehenden Holzflössen eine Abgabe nicht verlangt worden ist, endlich, dass der stellv. Gouverneur, der Herr Vice-Gouverneur wirkl. Staatsrath Bulygin, das Weitererheben der Abgaben von Holzflössen inhibirt haben soll. Jedenfalls ist über eine Abänderung der Brückenabgaben bisher nichts publicirt worden. Nach Allem, was darüber verlautet, scheint die Anwendung der Brückentaxe gegenwärtig eine schwankende und unbestimmte zu sein.

Vorbehältlich nun bestimmter Anträge in dieser für unseren Holzhandel wichtigen Angelegenheit, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité das Rigasche Stadtamt ganz ergebenst um eine möglichst baldige Mittheilung der Sachlage bezüglich der Anwendung des Abschnitts III der Brückentaxe zu bitten.

Das Stadtamt antwortete hierauf am 18. November sub Nr. 4813, dass, gemäss Beschluss des Stadtamts vom 3. Juni 1896, die Erhebung der Gebühr von kleinen Böten für das Passiren der Pontonbrücke mit dem genannten Tage eingestellt worden sei, dass aber die Erhebung der Gebühr von Flössen fortdauere. Bald danach hätten einige Holzhändler sich geweigert, die Gebühr für das Passiren ihres Holzes durch die Pontonbrücke zu entrichten und dieses Holz sei dann unentgeltlich durchgegangen. In Folge dessen wäre das Oeconomieamt genöthigt gewesen, die unbezahlte Gebühr auf gerichtlichem Wege beizutreiben, wobei mit dem Kaufmann Nimzowitsch der Anfang gemacht worden sei. Das Rigasche Bezirksgericht hätte jedoch entschieden, dass die Erhebung der Brückengebühr, die den Charakter einer unstrittigen städtischen Forderung

habe, auf administrativem Wege zu beprüfen sei. Die Entscheidung des Bezirksgerichts vom 30. Mai 1897, betreffend die Beitreibung der Brückengebühr vom Kaufmann Nimzowitsch, sei sodann durch die Appellationsinstanz aufgehoben worden; dieser letzteren Entscheidung gemäss sei die Frage der Erhebung der Brückengebühr auf gerichtlichem Wege zu beprüfen und werde nochmals vor das Rigasche Bezirksgericht kommen.

27. Das Lootsenamt.

In Folge seiner an den Herrn Hafencapitain am 11. November 1896 sub Nr. 876 gerichteten Beschwerde über mehrfache, durch Verschulden von hiesigen Lootsen hervorgerufene Schiffsunfälle, war der Herr Hafencapitain mit dem Rigaschen Handelsamte in Relation getreten. Letzteres hatte eine Untersuchung der Sehschärfe sämmtlicher Lootsen durch den Herrn Dr. Dahlfeldt angeordnet und das betr. Protocoll dem Herrn Hafencapitain zur weiteren Anordnung übergeben. Die Hälfte der Kosten der Untersuchung hatte der Börsen-Comité auf sich genommen.

Welche Anordnungen in dieser Angelegenheit seitens des Herrn Hafencapitains weiter erfolgt sind, ist dem Börsen-Comité bis zum Jahresabschlusse nicht bekannt geworden.

Am 13. September 1897 verstarb der langjährige Lootsencommandeur W. G. Schiemann. Bezüglich der Wiederbesetzung dieses Postens wandte sich der Rigaer Börsen-Comité mit zwei gleichlautenden Schreiben vom 27. September sub NNr. 850 und 851 folgenden Inhalts an den Herrn Livländischen Gouverneur und an den Chef des Lootsenwesens und der Leuchtthürme im Baltischen Meere:

„Nach § 30 des gegenwärtig noch geltenden, Allerhöchst am 24. November 1854 bestätigten Reglements des Rigaschen Lootsenamts, hat der Rigaer Börsen-Comité, sobald eine Vacanz eintritt, auf Verlangen des Landvogteigerichts (gegenwärtig des Rigaschen Handelsamts) aus der Zahl der Lootsen oder anderer kundiger und erfahrener Seeleute 2 Candidaten zum Amte eines Lootsencommandeurs zu erwählen, von denen der örtliche Oberbefehlshaber einen, nach seinem Ermessen, bestätigt.

Der Börsen-Comité, dem seitens des Chefs des Lootsenwesens und der Leuchtthürme im Baltischen Meere eine Persönlichkeit als Candidat zum Lootsencommandeur empfohlen worden ist, trägt, aus nachfolgenden Erwägungen, Bedenken, gegenwärtig zur Wahl eines Lootsencommandeurs und damit zur Wiederbesetzung dieses Postens zu schreiten.

Da sich das gegenwärtige Lootsen-Reglement in mancherlei Beziehung als durchaus veraltet und den heutigen Ansprüchen und

Verhältnissen durchaus nicht mehr entsprechend erwiesen, hatte der Rigaer Börsen-Comité bereits seit Anfang der 80er Jahre sich mit einer Revision dieses Reglements energisch beschäftigt und auch mit der Stadtverwaltung über ein neues Reglement geeinigt, welches von letzterer dem damaligen Livländischen Gouverneur am 25. November 1888 sub Nr. 3692 zur Erwirkung der Bestätigung vorgestellt worden ist. Einen weiteren Fortgang hat diese Angelegenheit jedoch nicht erhalten, da mittlerweile die Staatsregierung selbst die Revision des vorhandenen Lootsen-Reglements in die Hand genommen hatte.

Als erstes Ergebniss dieser Thätigkeit der Staatsregierung liegt die Allerhöchst am 1. Mai 1890 bestätigte Verordnung über See-Lootsen (Beil. zum Art. 315 des Bd. XI, Thl. 2, Swod d. Ges., Handelsustaw, Ausg. v. 1893) vor, welche in ihrem Art. 8 die Bildung von Lootsenvereinen und im Art. 26 für die letzteren Specialstatuten vorsieht, die der Verordnung vom 1. Mai 1890 nicht widersprechen dürfen. Auf Grund dieser letzteren Bestimmung ist von der hydrographischen Oberverwaltung ein Entwurf eines Specialstatuts auch für einen Rigaschen Lootsen-Verein ausgearbeitet worden, der gegenwärtig noch Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Ministerien der Finanzen, des Innern und der Marine bildet, dessen Bestätigung jedoch, nach zuverlässigen Auskünften, in nicht langer Zeit zu erwarten ist, zumal das Reglement für die Petersburger und Kronstädter Lootsen-Vereine, an welches sich das Rigasche Reglement möglichst eng anlehnen soll, vom Marine-Ministerium bereits bestätigt ist.

Sowohl das allgemeine Reglement vom 1. Mai 1890, als auch das Specialreglement für die St. Petersburger und Kronstädter Lootsen-Vereine widersprechen nun aber gerade in den Bestimmungen über den Lootsencommandeur ganz ausserordentlich dem gegenwärtig in Riga noch geltenden Reglement, so namentlich hinsichtlich des Anstellungscensus, des Wahl- und Bestätigungsmodus, der Gagirungsverhältnisse des Lootsencommandeurs u. s. w. Es ist also wohl anzunehmen, dass die Giltigkeit des gegenwärtigen Reglements des Rigaschen Lootsenamts nur noch von kurzer Dauer sein wird und gerade in den Bestimmungen über den Lootsencommandeur eine völlige Umwälzung vor sich gehen wird.

Auf Grund alles Obigen beehrt sich nun der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, dahin geneigte Anordnung treffen zu wollen, dass das Amt eines Lootsencommandeurs in Riga, einstweilen, bis zum Erlasse des neuen Reglements für den Rigaschen Lootsenverein, noch unbesetzt bleibt und die Ausübung der Obliegenheiten temporär dem Aeltermann des Rigaschen Lootsenamts übertragen werden, welcher diese bereits im Laufe dieses Sommers, nach der Bestimmung des Chefs des Lootsenwesens nnd der Leuchtthürme im Baltischen Meere, mit lobenswerthem Eifer und ausgezeichneter

Sachkenntniss ausgeübt hat, wobei der Börsen-Comité bereit wäre, dem genannten Aeltermann für die temporäre Ausübung der Obliegenheiten eines Lootsencommandeurs eine gewisse Gratifikation zu zahlen. Der Börsen-Comité glaubt um so eher, dass von einer sofortigen Wiederbesetzung des Amts eines Lootsencommandeurs abgesehen werden kann, als die Fahrwasserverhältnisse im Rigaschen Hafen, Dank den Regulirungsbauten der Staatsregierung und den Baggerarbeiten des Börsen-Comités, keinerlei besondere Schwierigkeiten mehr bieten, sowie ferner die heutige Entwickelung der Verkehrsverhältnisse (Dampfer, Telegraph, Telephon u. a.) überhaupt die Bedeutung des Lootsencommandeurs für den Rigaschen Hafen wesentlich verringert haben."

Der Chef des Lootsenwesens theilte im Schreiben vom 3. October sub Nr. 4723 mit, dass er dem Vorschlage des Börsen-Comités, den Posten eines Lootsencommandeurs einstweilen nicht zu besetzen, vollkommen zustimme und, der Wahl des Börsen-Comités gemäss, die temporäre Ausübung der Obliegenheiten des Lootsencommandeurs dem Aeltermann des Lootsenamts Johann Jürgensohn, unter Belassung in seiner gegenwärtigen Stellung, übertrage.

Dem stellvertretenden Lootsencommandeur bewilligte der Börsen-Comité ein monatlich postnumerando zu zahlendes Honorar von 1000 Rbl. jährlich, unter der Bedingung, dass er gewisse, durch eine Vereinbarung zu bestimmende Obliegenheiten übernähme. Diese Vereinbarung, die nachfolgenden Wortlaut hatte, wurde vom stellv. Lootsencommandeur Jürgensohn angenommen und unterschrieben:

„Zwischen dem Rigaer Börsen-Comité einerseits, und dem mit der temporären Ausübung der Obliegenheiten eines Rigaschen Lootsencommandeurs betrauten Lootsen-Aeltermann Johann Jürgensohn andererseits ist am heutigen Tage folgende Vereinbarung getroffen worden.

Der Lootsen-Aeltermann J. Jürgensohn verpflichtet sich:

1) über jeden unter Lootsenführung einem Schiffe zugestossenen Unfall oder durch ein Schiff angerichteten Schaden dem Börsen-Comité Bericht zu erstatten; in dem Berichte ist anzugeben, was geschehen ist, um dem Schiffe Hilfe zu leisten, was den Unfall oder Schaden verursacht hat, ferner der Tiefgang des Schiffes, der Name des Lootsen, der Ort des Unfalls und die durch den Unfall etwa eingetretene Veränderung des Flussbettes;

2) über jede Veränderung des Fahrwassers, welche bei den nach § 144 des Lootsenreglements auszuführenden Peilungen vorgefunden wird, dem Börsen-Comité zu berichten. Zur Zeit des Hochwassers hat der Lootsen-Aeltermann ganz besondere Aufmerksamkeit auf die Veränderungen im Fahrwasser zu richten und nach Ablauf desselben einen ausführlichen Bericht über das ganze Fahrwasser dem Börsen-Comité einzusenden; für die Baggerarbeiten hat er auf eine Aufforderung des

Hafenbau-Ingenieurs hin die zu vertiefenden Stellen abzustecken und die ausgeführte Vertiefung durch Peilungen festzustellen;

3) bei den Lootsen-Comptoiren in Riga und Bolderaa Pegel anzubringen, welche den Wasserstand und die Wassertiefe deutlich anzeigen; damit der Pegel für den Wasserstand in Uebereinstimmung mit den übrigen Pegeln aufgestellt werde, hat der Lootsen-Aeltermann den Anordnungen des Hafenbau-Ingenieurs nachzukommen; er hat ferner darauf zu sehen, dass die Wassertiefen-Berichte nicht nur an die Börse in der bisherigen Ordnung gelangen, sondern auch an der Aussenseite der Lootsen-Comptoire in dort ausgehängten Glaskasten notirt werden;

4) über alle von ihm im Rigaer Hafen bemerkten oder ihm zur Kenntniss gebrachten Ungehörigkeiten und Verhältnisse, welche der Schifffahrt Gefahr und Schaden bringen können, dem Börsen-Comité zu berichten und letzterem alle verlangten Auskünfte zu geben;

5) der Instruction gemäss die Ausführung der Sturmwarnungs-Signale und alles, was damit zusammenhängt, zu überwachen, sowie den Sturmsignalmast in Bolderaa mit allem Zubehör, gegen eine Entschädigung von 60 Rbl. jährlich, in bestem Zustande erhalten und bedienen zu lassen.

Für die dem Börsen - Comité zu gebenden Schiffsrapporte, Witterungs- und Wassertiefen-Berichte und für kurze Berichte, betr. besondere Ereignisse, darf der Lootsen-Aeltermann Jürgensohn den Börsentelegraphen unentgeltlich benutzen, im Uebrigen hat er aber dem Börsen-Comité schriftlich zu berichten.

Für die zeitweilige Erfüllung der im Allerhöchst bestätigten Lootsen - Reglement vom Jahre 1856 dem Lootsencommandeur auferlegten Verpflichtungen, zu welchen die hier angeführten eine Ergänzung bilden, erhält der Lootsen-Aeltermann Jürgensohn vom Rigaer Börsen-Comité eine Gratification von 1000 Rbl. jährlich, welche monatlich postnumerando ausgezahlt wird, wobei jedoch der Lootsen-Aeltermann Jürgensohn verpflichtet ist, eine etwa erforderlich werdende Vertretung oder Beihilfe aus eigenen Mitteln zu honoriren."

In der Folge wurde der Punkt 5 dieser Vereinbarung dahin abgeändert, dass es heisst:

„Die Lootsen erhalten eine Entschädigung für ihre Bemühungen, welche nach der Zahl der an den Beobachter im Winterhafen gebrachten Depeschen bemessen wird. (1 Rbl. pr. Depesche.) Eine Anzeige, dass der Conus noch 2 mal 24 Stunden herabgelassen ist, haben die Lootsen dem Beobachter nicht zu machen. Die Kosten für die Reparaturen am Signalmast und dessen Zubehör werden dem Lootsen-Aeltermann auf Grund der Rechnungen ersetzt."

28. Hebung der Handelsschifffahrt in Russland.

Am 17. Februar 1897 sub Nr. 4589 theilte das Departement für Handel und Manufacturen dem Börsen-Comité mit, dass mit Allerhöchster Genehmigung beim Finanzministerium, unter dem Vorsitze des Gehilfen des Finanzministers, Geheimraths Kokowzew, eine besondere Commission zur Erörterung der Frage über Massregeln zur Förderung der Russischen Handelsschifffahrt und des Schiffbaues gebildet worden sei. Die nächste Aufgabe der Commission sei eine Revision der gegenwärtigen Zollsteuern für die Einfuhr von Schiffen, im Zusammenhange mit Massregeln zur Entwickelung unserer Schiffbau-Industrie. Hiebei wurde dem Börsen-Comité ein mit sehr ausführlichen Motiven versehener Entwurf zu Regeln für die Förderung der Schifffahrt und des Schiffbaus und sehr reiches statistisches Material zu dieser Frage übergeben, sowie gleichzeitig derselbe ersucht, auch seinerseits Vertreter in diese Commission zu entsenden.

Der Börsen-Comité erwählte zu seinen Vertretern sein Mitglied Herrn W. G. Sperling, die Firma Helmsing & Grimm (deren Vertreter: Herrn v. Hertwig) und den Inhaber der Rigaschen Schiffswerft Ingenieur J. Lange. Auf Bitte des Börsen-Comités wurde auch der Mitinhaber der Firma Helmsing & Grimm, Herr Caroe, zur Theilnahme an den Sitzungen der Commission zugelassen. Die Sitzungen begannen am 25. April.

Die Vertreter des Börsen-Comités hatten u. A. auf den Sitzungen den Antrag gestellt, dass, zur Förderung des Schiffbaues an der Baltischen Küste, die Zollsteuer für sämmtliches aus dem Auslande eingeführtes Metallzubehör, das zur Ausrüstung von Segelschiffen nothwendig sei, erlassen oder wenigstens wesentlich ermässigt würde. Zur näheren Beprüfung dieses Gesuchs verlangte das Departement für Handel und Manufacturen, durch Schreiben vom 5. August sub Nr. 21948, Auskünfte zu folgenden Fragen:

1) In welchen Ortschaften des Livländischen Gouvernements wird der Bau von Holz-Segelschiffen betrieben und welche Anzahl Schiffe (mit Angabe des Fassungsraums) ist im Laufe der letzten 10 Jahre alljährlich in diesem Gouvernement gebaut worden?

2) Wie theuer kommt ein Schiff mittlerer Grösse (von 3—400 Tons) zu stehen und, im Speciellen, wie ist der Preis der Baumaterialien, der Takelage und sämmtlichen Metallzubehörs?

3) Welche Metallgegenstände (hiebei ist ein genaues Verzeichniss derselben vorzustellen) und in welchem Quantum sind zur Ausrüstung eines Segelschiffes erforderlich, wie ist der Preis derartiger Gegenstände russischen Ursprungs in Riga und wie theuer stellt sich der Bezug derselben aus dem Auslande mit und ohne Einschluss der Zollsteuer?

4) Welches Quantum liesse sich ungefähr für den Import von Metallzubehör für den Bau von Segelschiffen im Livländischen Gouvernement annehmen unter Voraussetzung der zollfreien Einfuhr derselben?

Zur Beantwortung dieser Fragen trat der Börsen-Comité mit den hiesigen Sachverständigen Herren A. v. Hertwig, Capitain Stavenhagen und Schiffsbaumeister Ferlé in Relation und beantwortete diese Fragen, im Berichte vom 30. September sub Nr. 862 folgendermassen:

1) Der Bau von Segelschiffen im Livländischen Gouvernement wird hauptsächlich an folgenden Orten betrieben: Riga, Pernau, Gutmannsbach, Orenhof, Dreimannshof, Hainasch, Salis, Kürbis, Sussikas, Pernigel, Rutern, Adiamünde, Dubbeln.

Im letzten Decennium sind von Schiffen von mehr als 100 Tons Rauminhalt gebaut worden:

im Jahre	1887	. . .	10	Schiffe	=	2681	Tons Reg.,
„ „	1888	. . .	4	„	=	891	„ „
„ „	1889	. . .	3	„	=	624	„ „
„ „	1890	. . .	2	„	=	555	„ „
„ „	1891	. . .	7	„	=	2287	„ „
„ „	1892	. . .	11	„	=	2388	„ „
„ „	1893	. . .	7	„	=	1793	„ „
„ „	1894	. . .	8	„	=	2633	„ „
„ „	1895	. . .	6	„	=	1817	„ „
„ „	1896	. . .	1	„	=	338	„ „
„ „	1897	. . .	4	„	=	946	„ „

Gegenwärtig befinden sich 10 Schiffe von zusammen 3350 Tons Reg. im Bau.

2) Der Bau eines hölzernen Segelschiffes mittlerer Grösse (von 300—400 Tons) kommt auf ca. 60 bis 120 Rbl. per Ton zu stehen. Diese Differenz wird bedingt in erster Reihe durch Qualität und Quantität des verwendeten Materials, d. h. ob das Schiff aus Eichen- oder Fichtenholz oder, gemischt, aus Holz und Eisen gebaut wird und die Verbolzungen aus Holz, Eisen oder galvanisirtem Eisen gemacht worden sind; ferner dadurch, ob das Schiff entsprechend den Classificationsregeln oder ohne diese gebaut wird. In letzterer Zeit ist der erstere Modus üblich geworden. Hiebei erlaubt sich der Börsen-Comité in besonderer Beilage Aufstellungen für die Kosten einzelner in Riga gebauter Schiffe vorzustellen.

3) Das Eisen wird gewöhnlich in rohem Zustande gekauft und an Stelle und Ort zu Bolzen, Knieen u. s. w. und zur Beplattung des Schiffes verarbeitet; zur Verwendung kommt ausschliesslich aus dem Auslande importirtes Eisen, da die inländischen Hüttenwerke mit Bestellungen überladen sind. Sämmtliches Metallzubehör auf Deck, wie

Anker, Ketten, Ankerspille, Gangspille, Pumpen, Compasse u. s. w. werden überhaupt in Russland nicht angefertigt und müssen aus dem Auslande bezogen werden.

Zum Bau eines erstklassigen hölzernen Segelschiffs von 350 Tons Reg. werden Eisenmaterialien und Metallgegenstände ungefähr in folgendem Quantum verwandt:

		Preis in Riga per Pud	Preis im Auslande per Pud, exclusive Zoll
1750 Pud	Rund-, Quadrat- und Flacheisen	2 Rbl. 40 Kop.	
131 „	Zink zum Verzinken der Bolzen	3 „ 80 „	
800 „	Anker und Ketten	in Riga nicht zu haben	2 Rbl. — Kop.
90 „	Patentpumpen nebst Zubehör	dito.	2 „ 40 „
330 „	Ankerspille, Gangspille etc.	Die Preise schwanken ausserordentlich.	2 „ 40 „
100 „	galvanisirte Drahtthaue . .	8 Rbl. 50 Kop.	3 „ 20 „

4) Im letzten Jahrzehnt sind in Livland durchschnittlich ca. 6 Schiffe jährlich gebaut worden. Da man, falls die zollfreie Einfuhr von Eisen- und Metallgegenständen für den Schiffsbau genehmigt wird, zuversichtlich auf eine namhafte Entwickelung des Schiffsbaus rechnen kann, muss man das dann zu importirende Quantum auf mindestens ca. 20,000 Pud Eisen und ca. 15,000 Pud Metallgegenstände schätzen.

Directe Mittheilungen über die Ergebnisse der Commissionsarbeiten sind dem Börsen-Comité nicht zugegangen. Nach Berichten des St. Petersburger Vertreters des Börsen-Comités und nach Zeitungsnachrichten soll in Aussicht genommen sein, zu importirende Seeschiffe völlig vom Zoll zu befreien, für Flussschiffe jedoch den Einfuhrzoll noch zu erhöhen.

Mit dem 1. Januar 1898 wurde beim Finanzministerium eine besondere Verwaltung für Handelsschiffahrt eröffnet, zu deren Director der bekannte Marine-Schriftsteller, früherer Marineoffizier Konkewicz, zum Vice-Director der bisherige Abtheilungschef im Departement für Handel und Manufacturen, Baron Nolde, ernannt wurden.

29. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna.

Nachdem der Börsen-Comité die bei ihm aufbewahrten Acten der früheren Commission zur Herstellung einer Wasserverbindung zwischen der Treyder-Aa und der Düna der Livländischen Oeconomischen Societät übergeben hatte (vergl. Handelsarchiv, Jahrg. 1897, Seite 74), theilte diese in ihrem Schreiben vom 22. April sub Nr. 1425 dem Börsen-Comité mit, dass sich bei ihr durch tieferes Eindringen in die Acte die Ueberzeugung gefestigt habe, dass das sogenannte Bessardsche Project, welches in der That von diesem hervorragenden Ingenieur nur entamirt, von dessen Gehülfen aber, den Ingenieuren Pfeiffer und Neumann, unter ungünstigen Verhältnissen zu einem formellen Abschlusse gebracht wurde, nicht, wie das im Schreiben des Rigaer Börsen-Comités vom 30. Juni 1894 sub Nr. 386 dem Herrn von zur Mühlen gegenüber ausgesprochen wurde, völlig fertig vorliege, sondern doch noch wesentlicher Ergänzungen, Correcturen und Anpassungen an den gegenwärtigen Zeitmoment bedürftig sei. Ferner hat aus diesem Studium die von dem Herrn von zur Mühlen von Anfang an behauptete Nothwendigkeit Bekräftigung erfahren, nämlich, dass es unmöglich ist, zu brauchbaren positiven Resultaten selbst in genereller Vorprojectirung zu gelangen, wenn man sich in den Untersuchungen auf ein kurzes Stück — noch dazu das Schlussglied einer Kette gleichsam — einer langen Wasserstrasse beschränkt, dass man vielmehr erst dann erwarten darf, zu brauchbaren Ergebnissen zu gelangen, wenn man die Möglichkeit gewinnt, die ganze Strecke von dem Peipus-Becken bis zur Düna zu überblicken.

Im Hinblick darauf, dass ausser dem Pfeiffer - Neumannschen Projecte auch Arbeiten im Auftrage einiger Grossgrundbesitzer ausgeführt sind, welche die Frage der Verbindung der Aa mit dem Embach resp. die Regulirung des Embach in ein klareres Licht stellen, also sich auf den nördlichen Theil der in Frage stehenden Wasserstrasse beziehen, hat es die Oeconomische Societät für nothwendig erachtet, zunächst das auf beide Theilstrecken Aa-Düna und Embach-Aa den grössten Einfluss übende fehlende Mittelglied, den Wasserlauf der Treyder- oder Livländischen Aa, in's Auge zu fassen und ausser der gründlichen Revision des Pfeiffer-Neumannschen Projects die Erforschung der Aa sich zur Aufgabe zu stellen, und zu einem generellen Projecte der nothwendigen Correcturen resp. Kunstbauten der ganzen Wasserstrasse Embach-Mündung bis Aa-Dünacanal incl. zu gelangen.

Die nothwendigen Baarkosten der dazu erforderlichen Arbeiten sollen aus dem noch vorhandenen Rest der ritterschaftlichen Bewilligung und dem freien Capitalvermögen der Oeconomischen Societät im Betrage von 4000 bis 4500 Rbl. gedeckt werden und steht die Oeconomische Societät wegen Uebernahme dieser Arbeiten mit dem ihr von dem Herrn Rigaschen Hafenbau-Ingenieur A. Pabst bestens empfohlenen Herrn

Ingenieur G. von Malm in Unterhandlung. An den Rigaer Börsen-Comité aber beehrt sich die Oeconomische Societät die ergebene Bitte zu richten, in Anbetracht dessen, dass für diesen seiner Zeit gemeinsam mit der Oeconomischen Societät in Angriff genommenen Zweck, vom Börsen-Comité keine Geldmittel haben exportirt werden können, in anderer Weise materiell und moralisch die Sache zu stützen und zwar etwa auf folgende Weise:

1) Dem Herrn Ingenieur von Malm wird vom Rigaer Börsen-Comité gestattet, nicht nur unter den Augen des Herrn Ingenieur A. Pabst die Arbeiten auszuführen, sondern zu diesem Zwecke auch für die erforderlichen Bureauarbeiten die etwa verfügbaren Räumlichkeiten im Bureau des Herrn Rigaschen Hafenbau-Ingenieurs zu benutzen.

2) Demselben Herrn wird ferner vom Rigaer Börsen-Comité gestattet, bei diesen Arbeiten diejenigen Instrumente und Messapparate des Börsen-Comités zu benutzen, welche zeitweise von dem Herrn Hafenbau-Ingenieuren nicht benutzt werden und zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt werden können.

Im Schreiben vom 2. Mai sub Nr. 431 antwortete der Börsen-Comité, dass er zu den Vorarbeiten der Kanalverbindung Düna-Aa-Embach gerne die Benutzung sowol seiner Bureauräume, als auch seiner Instrumente und Messapparate gestatte.

Ueber den Fortgang der Arbeiten berichtete Herr Hafenbau-Ingenieur A. Pabst dem Börsen-Comité am 20. December sub Nr. 183 Folgendes:

„Nachdem Herr Ingenieur von Malm die vom Börsen-Comité erbetenen Mess-Instrumente erhalten hatte, begann er Mitte Mai die Revision des Projects einer Verbindung der Aa durch den Weissen-See und Stint-See mit der Düna, welches Abänderungen bedurfte, da die Wassermühle bei Bellenhof eingegangen und in Folge dessen der Wasserstand des Weissen-See verändert worden ist. Als die Livländische Oeconomische Societät sich nicht in der Lage sah, im Juni die noch fehlenden Mittel für die projectirten Vorarbeiten zu bewilligen, musste das Arbeitsprogramm, das im Mai mit dem Ingenieuren von Malm vereinbart worden, wesentlich eingeschränkt werden. Es wurde die Untersuchung der Sedde, Peddel und des Zirul-Moors, welche für eine Verbindung Aa-Embach ausgeführt werden sollte, gestrichen und nur die Untersuchung der ca. 250 Werst langen Aa-Strecke zwischen Ringenberg und der Chausée bei Vaucluse in Aussicht genommen, wobei in erster Reihe die Verbesserung des Flusslaufes für Holzflössung in Betracht kommen sollte. Für diese Arbeiten waren die Mittel von mehreren Grossgrundbesitzern angeboten worden.

Die Untersuchungen wurden im Spätherbst beendet und dann die Arbeiten im Bureau begonnen. Die Verhältnisse sollen im Allgemeinen

recht günstige sein; nur bei Reisen, wo sich ein starkes Gefälle auf einer etwa 2 erst langen Strecke befindet, werden grössere Schwierigkeiten bei einer Verbesserung des Ablaufes zu überwinden sein".

30. Anlage eines Hafens an der Mündung der Rohje.

Im August 1897 lenkte der Majoratsherr von Lubb-Essern in Kurland, Freiherr Paul von Hahn, in einer längeren Eingabe die Aufmerksamkeit des Börsen-Comités auf die Mündung des Rohje-Flusses und führte dabei an, dass schon zu Herzog Jacobs Zeiten, neben den Kurländischen Häfen Libau und Windau, die Häfen an den Ausflüssen der Sakke und der Rohje eine grössere Rolle gespielt hätten. Wie die alten Chroniken auswiesen, hätte Herzog Jacob sowohl an der Sakke, im gegenwärtigen Sakkenhausenschen Paulshafen, als auch an der Rohje, welche die Grenze zwischen den grossen Gütern Dondangen und Lubb-Essern bilde, Schiffe bauen lassen und den Rohjehafen für die damals bedeutende Kurländische Handelsflotte zum Ein- und Auslaufen und zum Befrachten und Löschen verschiedener Waaren benutzt. Während der Paulshafen bis in die neueste Zeit in Stand gesetzt und unterhalten worden und für denselben durch die im Sommer stattgehabte Besichtigung durch den Herrn Finanzminister sich die beste Aussicht dafür eröffne, dass seitens der Staatsregierung dem weiteren Ausbau und der Verbesserung des Paulshafens pekuniäre Unterstützung zu Theil werden dürfte, sei der Rohjehafen schon seit langer Zeit eingegangen, in Verfall und bei Land und Krone in Vergessenheit gerathen. Durch diese Vernachlässiguug wäre es dahin gekommen, dass der Ausfluss der Rohje total versandet wäre, nicht aber dazu, dass die natürlichen Anlagen dieser, zu einem Hafen sich vortrefflich eignenden Flussmündung ganz unbenutzt und unbeachtet geblieben. Es habe sich vielmehr nach und aus dieser Flussmündung in letzter Zeit ein reger Schiffsverkehr grösserer und kleinerer Küstenfahrzeuge ausgebildet, ein Verkehr, der sich mit der Zeit bedeutend beleben und erweitern würde, sobald den Schiffen der Zu- und Ausgang ermöglicht würde. Und dazu bedürfe es nur der Ausbaggerung des vorgelagerten Sandes und der Anlage einer kleinen Mole zur Vermeidung weiterer Versandungen. Schon jetzt betrage die Zahl der jährlich an der Rohje landenden Schiffe 150 bis 200, obwohl dieselben unter den schwierigsten und kostspieligsten Umständen indirekt ihre Güter vom Ufer empfangen und dahin abladen müssten. Der Reichthum der ganzen Umgegend der Rohje an Holz (Bau-, Nutz- und Brennholz), Getreide, Kartoffeln, die nahe Production von Spiritus, Stärke u. a. m., sowie der Consum nicht allein des flachen Landes, sondern auch der Städtchen Sassmacken und Talsen, welche den grössten

Theil ihrer Waaren aus Riga per Schiff zur Rohje hin bezögen, namentlich aber der Bedarf an Colonial- und Materialwaaren, Eisen, Kohlen, Maschinen, Kunstdünger, Häringen, Salz u. s. w. drängten auf eine Verbesserung und Hebung der bestehenden Schifffahrts- und Verkehrsverhältnisse hin. Die projectirte Tuckum-Windauer Eisenbahn schaffte dem Mangel an Verkehrswegen dieser Gegend in keiner Weise Abhilfe. Einerseits wäre diese Linie resp. die nächste Bahnstation zu weit vom Absatzgebiete der Rohje entfernt, andererseits dürften sich die Transportkosten auf dem Wasserwege, wenn solcher so nahe und bequem ausgebeutet werden könne, wie hier, bedeutend billiger stellen, als die per Achse und Bahn. Nicht unerwähnt könne bleiben, dass die Anlage eines Hafens an der Rohje-Mündung, neben der grossen Bedeutung für die umliegende Bevölkerung, sowie für den Handel und Verkehr Rigas mit diesem productiven Theile Kurlands, der Schifffahrt überhaupt zu grossem Vortheile gereichen würde. Alljährlich kämen gerade an diesem Theile der Küste häufige Strandungen vor, die meist verhütet worden wären, wenn die Schiffe sich in einen Hafen in der Nähe hätten flüchten können. Ferner könnte der Rohjehafen sehr wohl zur Stationirung eines Rigaschen Eisbrechers dienen. Während Domesnäs und die Dünamündung voll Eis ständen, sei gerade im Frühjahre die Umgegend des Rohjeflusses meist eisfrei, so dass der Eisbrecher von hier aus viel energischer und sicherer operiren könnte. Auch die Anlage eines von Riga leicht erreichbaren Badeortes an der Rohje dürfte lohnend erscheinen, um einen Abzug von den fast schon überfüllten Rigaschen Badeorten zu schaffen, die bereits zu Städten angewachsen wären und aufgehört hätten, die Annehmlichkeiten des Landaufenthalts am Meere zu bieten. Was die Ausführung des Projects selbst anbeträfe, so übersteige die Anlage eines Hafens, auch in primitivster Form und Ausdehnung, die Kräfte und Mittel eines einzelnen Gutsbesitzers und dessen Bauerschaft und liesse sich daher nur ermöglichen, wenn sich der Rigaer Börsen-Comité an die Spitze desselben stellen, sich mit pecuniären Opfern an der Ausführung des Projekts betheiligen und seinen Einfluss geltend machen wollte, um die Hilfe und Unterstützung der Regierung zu gewinnen. Für den Ausbau selbst lägen hier die günstigsten Bedingungen insofern vor, als z. B. Steine zur Anlage der Mole in ausgiebigstem Maasse in unmittelbarer Nähe vorhanden, Holzmaterialien aber zu den billigsten Preisen zu haben wären, die Anfuhr sämmtlicher Materialien theils gratis, theils gegen geringe Entschädigung seitens der anliegenden Höfe und Bauerschaften übernommen werden dürfte.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 25. September sub Nr. 839, dass er die obigen Ausführungen mit lebhaftestem Interesse zur Kenntniss genommen habe, auch nicht verkennen wolle, dass die Anlage eines Häfens dortselbst von namhaftem Werthe für das benachbarte Gebiet

sein müsste, dass aber andererseits die Bedeutung desselben für den Ex- und Importhandel Rigas doch eine zu untergeordnete sein dürfte, als dass sich der Börsen-Comité für berechtigt halten könnte, seine, ihm nur zu bestimmten Zwecken zur Verfügung stehenden Mittel zur Unterstützung eines den directen Rigaschen Interessen mehr oder weniger abliegenden Unternehmens zu verwenden. Sollte jedoch Freiherr von Hahn versuchen wollen, die Staatsregierung für jenes Unternehmen zu interessiren, so sei der Börsen-Comité gerne bereit, dort ein derartiges Vorgehen nach Möglichkeit zu unterstützen. Hiebei wolle der Börsen-Comité noch darauf hinweisen, dass die beim Wegebau-Ministerium bestehende Commission zum Ausbau von Handelshäfen in letzter Zeit ihr Augenmerk namentlich auf den Ausbau der kleinen Häfen an den Küsten des Baltischen und Schwarzen Meeres gerichtet habe und es vielleicht geeignet wäre, sich mit dem Projecte an diese Commission zu wenden.

III. Telegraphenwesen.

31. Der Riga-Bolderaa-Telegraph.

Es wurden telegraphirt:

I.	Unbezahlte Depeschen:	
	1) Einkommende Schiffe	1887
	2) Ausgehende Schiffe	1854
	3) Diverse Depeschen für Rechnung des Börsen-Comités	1862
		5603
II.	Bezahlte Depeschen	9381
		Total 14984

Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1896 und 1897, so ergiebt sich:

	Unbezahlte Depeschen:	Bezahlte Depeschen:	Total:
pro 1896	6,094	8,877	14,971
„ 1897	5,603	9,381	14,984
pro 1897	—491	+504	+13

32. Telegraphen-Verbindung mit Domesnäs.

Die Bemühungen des Börsen-Comités um eine directe Telegraphen-Verbindung von Riga mit Domesnäs über Merseriff (Messaragazeem), sowie um den Ausbau des alten Domesnässchen Leuchtthurms zur Telegraphen-

und Schiffsbeobachtungsstation schienen am Schlusse des vorigen Jahresberichts für 1896 die besten Aussichten auf Erfolg zu haben. Indessen sind diese beiden, für den Handel und Schifffahrt Rigas recht wichtigen Angelegenheiten kaum einen Schritt vorwärts gekommen.

Auf das im Jahresberichte für 1896 (Handelsarchiv Jahrg. 1897 Seite 75 und folgende) angeführte Schreiben des Börsen-Comités vom 9. October 1896 sub Nr. 771 antwortete der Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks am 14. Januar 1897 sub Nr. 1043, dass, laut Vorschrift der Oberverwaltung für Post und Telegraphen, das Gesuch des Börsen-Comités um Herstellung einer directen Verbindung Riga-Merseriff-Domesnäs nur in dem Falle erfüllt werden könne, wenn der Börsen-Comité den gesammten Unterschied in den Kosten der Richtungen Domesnäs-Merseriff-Tuckum und Merseriff-Talsen, im Betrage von 5100 Rbl., auf sich nehme. Hiebei habe die Oberverwaltung hinzugefügt, dass, da der Anschluss des Leuchtthurms von Merseriff an das allgemeine Telegraphennetz auf das Jahr 1898 verschoben worden sei, auch die directe Verbindung Riga-Domesnäs erst im genannten Jahre zu Stande kommen könne.

Diese Mittheilung widersprach allen früheren Verhandlungen. Hatte doch der ehemalige Chef des Rigaschen Post- und Telegraphen-Bezirks wirkl. Staatsrath Dmitrijew selbst die dem Börsen-Comité etwa zufallenden Unkosten für die Herstellung dieser Telegraphenverbindung auf höchstens 2200 Rbl. berechnet, die der Börsen-Comité herzugeben auch bereitwilligst zugesagt hatte, während gegenwärtig mehr als der doppelte Betrag verlangt wurde. Diese Steigerung in den Anforderungen an die Betheiligung des Börsen-Comités erklärte sich, nach den Erkundigungen des St. Petersburger Vertreters des Börsen-Comités, dadurch, dass die Oberverwaltung für Post und Telegraphen anfänglich die unentgeltliche Hergabe von Draht, Isolatoren und Haken in Aussicht gestellt, nun eine solche abgelehnt hatte. Für eine, von der Krone ausschliesslich zu exploitirende Telegraphenlinie allein die gesammten Kosten zu tragen, glaubte der Börsen-Comité nicht übernehmen zu können und nahm demnach von einem weiteren Verfolge dieses Projects einstweilen Abstand.

Ebenso musste der Börsen-Comité auch bei der Frage des Umbaus des alten Domesnässchen Leuchtthurms das Entgegenkommen vermissen, das er früher bei allen seinen Bestrebungen seitens der localen Telegraphen-Obrigkeit gefunden hatte. Vom Telegraphen-Ressort war der Umbau des alten Leuchthurms auf ca. 1000 Rbl. geschätzt worden, die der Börsen-Comité gerne bewilligte und dem Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks, durch Schreiben vom 7. December 1896 sub Nr. 985, zur Verfügung stellte. Im Schreiben vom 5. März 1897 sub Nr. 4437 antwortete jedoch der Bezirkschef, dass in seiner Ver-

waltung, in Folge der grossen, für den Sommer bevorstehenden Arbeiten, mehrerer Abkommandirungen und Erkrankungen, Niemand vom technischen Personal für die Ausführung des Umbaus frei wäre und dass er demnach den Börsen-Comité bitten müsse, diesen Umbau selbst zu übernehmen. Dabei übersandte der Herr Bezirkschef Zeichnungen und Kostenanschläge für den Umbau, wonach derselbe auf mehr als 4000 Rbl. zu stehen kommen sollte. Freilich gingen diese Pläne, wie der mit der Prüfung derselben beauftragte Ingenieur des Börsen-Comités, Herr O. Fleischer, feststellte, weit über den Rahmen dessen heraus, was s. Z. zwischen dem Herrn Bezirkschef und den Vertretern des Börsen-Comités vereinbart worden.

Da der Börsen-Comité auch nicht in der Lage ist, selbst den Bau auszuführen, auch keinerlei Auskünfte über den dortigen Preis von Baumaterialien, Arbeitskräften u. s. w. besitzt, ersuchte er im Schreiben vom 19. März sub Nr. 302 den Chef der Domesnäs'schen Telegraphenstation, Herrn Grünwald, um Anfertigung eines Kostenanschlags innerhalb des ursprünglich geplanten Rahmens und um eine Mittheilung darüber, ob er, als in erster Reihe am Umbau interessirt, nicht selbst denselben für die vom Börsen-Comité bewilligte Summe von 1000 Rbl. ausführen wolle.

Herr Telegraphist Grünwald antwortete am 7. Mai, dass er selbst viel zu sehr mit seinen directen Amtsobliegenheiten beschäftigt sei, um selbst den Bau ausführen zu können, auch in der Nähe von Domesnäs Niemand wisse, der ihm einen zuverlässigen Kostenanschlag machen könnte.

Während seiner Anwesenheit in Riga empfing der Chef der Oberverwaltung der Post und Telegraphen, General-Lieutenant Petrow eine aus dem Präses O. v. Sengbusch und dem Secretair M. v. Reibnitz bestehende Deputation des Börsen-Comités und versprach derselben eine den Bitten des Börsen-Comités entsprechende günstige Lösung sowohl der Frage der Telegraphenverbindung Riga-Merseriff-Domesnäs, als auch der Frage des Umbaues des alten Domesnässchen Leuchtthurms. Bis zum Schlusse dieses Jahresberichts hat jedoch der Börsen-Comité keine Nachrichten über einen Fortgang in der Entwickelung dieser beiden Angelegenheiten erhalten.

Dagegen ist eine andere vom Börsen-Comité mehrfach und energisch betriebene Angelegenheit ihrer Erledigung nahe gerückt, — die telegraphische oder telephonische Verbindung der den neuen Leuchtthurm von Domesnäs und die Rettungsstation tragenden sogenannten Blockinsel mit dem Festlande, die für das Signalisiren der passirenden Schiffe für Mittheilungen über den Eisstand und über in Noth befindliche Schiffe, von grosser Bedeutung ist. Der Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks theilte nämlich im Schreiben vom 19. August 1897 sub Nr. 16950 mit,

dass zur Herstellung dieser Verbindung im Jahre 1898 die Verlegung eines Kabels erforderlich sei, und bat den Börsen-Comité, der Telegraphenverwaltung zu den dazu nothwendigen Taucherarbeiten seinen Taucher, gegen ein zu vereinbarendes Honorar, zur Verfügung zu stellen.

Der Börsen-Comité antwortete am 22. August sub Nr. 756, dass er seinen vollständigen Taucherapparat unentgeltlich zur Verfügung stelle, einen Taucher aber in seinem Dienste nicht habe, doch, wenn erwünscht, einen solchen empfehlen könne, mit dem das Telegraphenressort dann direct in Verhandlung treten müsse.

33. Die Telegraphenstation in der Börse.

Seit langem schon hatte der Umstand unter der Kaufmannschaft grosse und berechtigte Unzufriedenheit hervorgerufen, dass für die Annahme von Depeschen in der gesammten inneren Stadt und der St. Petersburger Vorstadt nur eine einzige Annahmestelle, das Central-Telegraphencomptoir, in dessen engem Empfangszimmer an 2 Schaltern, namentlich Nachmittags, die Aufgeber von Depeschen oft lange ihre Reihenfolge erwarten und völlig nutzlos ihre Zeit verlieren müssen. Um diesem empfindlichen Uebelstande abzuhelfen, war im Börsen-Comité der Gedanke aufgetaucht, eine Ausdehnung der Thätigkeit der in der Börse befindlichen, aber nur während der Börsenzeit, von 10 bis $^1/_2$12 Uhr Vormittags thätigen Telegraphenabtheilung auf den ganzen Tag zu erstreben.

Als im Juni 1897 der Chef der Oberverwaltung der Post und Telegraphen, General-Lieutenant Petrow Riga besuchte, machten ihm der Präses des Börsen-Comités, Herr O. v. Sengbusch, und der Secretair M. v. Reibnitz ihre Aufwartung und brachten, unter Anderem, auch ein diese Angelegenheit betreffendes Anliegen vor. General-Lieutenant Petrow, welcher selbst bereits Gelegenheit gehabt hatte, sich von den Missständen und Unbequemlichkeiten bei der Annahme von Depeschen zu überzeugen, sagte bereitwilliges Entgegenkommen zu und trug dem ihn begleitenden Techniker, Herrn Ingenieur Ossatschy, auf, gemeinsam mit dem Chef des Rigaschen Telegraphencomptoirs und Vertretern des Börsen-Comités die näheren Einzelheiten festzustellen. Bei diesen mündlichen Verhandlungen wurde seitens der Vertreter des Telegraphenressorts festgestellt, dass in der Telegraphen-Abtheilung in der Börse, für welche der Börsen-Comité das erforderliche Local herrichten und, mit Beheizung und Beleuchtung, unentgeltlich anweisen wolle, der Tagesdienst nur dann durchgeführt werden könne, wenn für diesen 2 besondere Jouse-Apparate mit der nöthigen Anzahl Elemente und einem besonders geschulten Personale angeschafft würden, was eine

jährliche Mehrausgabe von 3 bis 4000 Rbl. hervorrufen würde. Diese Mehrausgaben zu bewilligen, lehnte, gemäss den Mittheilungen des Chefs des Rigaschen Telegraphencomptoirs vom 17. Juni und 8. August NNr. 956 und 1203, der Chef der Oberverwaltung ab und schlug dem Börsen-Comité dagegen einen derartigen Betrieb der im Börsenhause einzurichtenden Telegraphenabtheilung vor, dass die dort aufgegebenen Depeschen durch besondere Boten zur Centralstation getragen und erst dort auf den Draht übergeben würden; die erforderlichen 3 Telegraphenboten müsste der Börsen-Comité aus seinen Mitteln gagiren. Von einem derartigen Modus der Depeschenbeförderung vermochte sich jedoch der Börsen-Comité keinen wesentlichen und den von ihm geforderten Mitteln entsprechenden Nutzen zu versprechen und ersuchte den Chef des Telegraphencomptoirs, durch Schreiben vom 25. August Nr. 757, nochmals, bei der Oberverwaltung die Genehmigung zur Errichtung einer Telegraphen-Abtheilung im Börsenhause mit vollem Tagesbetriebe zu erwirken.

Durch Schreiben vom 30. October sub Nr. 21862 theilte der Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks dem Börsen-Comité mit, dass auch dieses neue Gesuch, in Anbetracht der grossen Unkosten, vom Chef der Oberverwaltung nicht habe berücksichtigt werden können, dass letzterer aber ihm, dem Chef der Rigaschen Bezirksverwaltung, den Auftrag ertheilt habe, mit dem Börsen-Comité in weitere Verhandlungen über das geeignetste Mittel zur Beseitigung der vorhandenen Missstände zu treten.

Für diese weiteren Verhandlungen betraute der Börsen-Comité seinen Ingenieur Herrn O. Fleischer mit seiner Vertretung. Auf Grund dieser persönlichen Verhandlungen und eigener Erforschung der Verhältnisse und der Telegraphenregeln erstattete Herr Ingenieur Fleischer dem Börsen-Comité einen ausführlichen Bericht, der diesem Veranlassung zum nachfolgenden Schreiben vom 3. December Nr. 1042 an den Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks gab:

„Nachdem der Börsen-Comité aus dem Bericht seines Bevollmächtigten, des Ingenieurs O. Fleischer, von den Vorschlägen, welche Ew. Hochgeboren zur Beseitigung der bereits früher erwähnten Missstände in der Annahme von Depeschen im Haupttelegraphenamt Kenntniss erhalten, ist er zu nachstehendem Entschluss gekommen:

Sowohl aus obigem Bericht, als auch aus der Anordnung der Oberverwaltung betreffend die weiteren Verhandlungen in dieser Angelegenheit und schliesslich nicht zum Geringsten aus den Meinungsäusserungen Ew. Hochgeboren ist zu ersehen, dass die Beseitigung der oben erwähnten Missstände von allen Seiten als ein Bedürfniss angesehen wird. Da nun ferner keinem Zweifel unterliegen kann, dass der starke Zudrang zu den Schaltern des Haupttelegraphenamts, welcher in früherer Zeit

nicht so dringend empfunden worden ist, als ein sicherer Beweis für die starke Zunahme des telegraphischen Verkehrs in der hiesigen Geschäftswelt angesehen werden darf, so glaubt der Börsen-Comité berechtigt zu sein, im Interesse der hiesigen Kaufmannschaft um eine zeitgemässe Reorganisation in der Annahme der Depeschen nachzusuchen.

Wie bekannt, haben mehrere Börsen des russischen Reiches das Privilegium, mit Uebergehung der örtlichen Telegraphenstation, nicht nur unter einander, sondern auch mit ausländischen Börsen direct telegraphisch zu verkehren. Ausserdem befinden sich, wenigstens in den grösseren Städten, Filialstationen, welche einerseits die Thätigkeit der Hauptstation entlasten, andererseits aber auch direct als Förderung des telegraphischen Verkehrs anzusehen sind, weil sie denselben erleichtern und in Folge dessen die Zahl der Telegramme vermehren.

Wenn nun auch der Börsen-Comité von der Einrichtung einer directen Verbindung mit anderen Börsen, bis auf Weiteres, Abstand nehmen will, so glaubt er doch mit Rücksicht auf die grossen Vortheile, welche anderen Börsen von der Krone gewährt worden sind, für die hiesige Börse und für die hiesige Kaufmannschaft die Erweiterung der Geschäftsstunden der in der Börse bereits bestehenden Telegraphenstation schon aus Billigkeitsgründen beanspruchen zu dürfen.

Was den seiner Zeit angeregten Vorschlag zur Beförderung der Depeschen vermittels Boten anbetrifft, so hat sich bei näherer Betrachtung desselben ergeben, dass er dem angestrebten Ziele einer zweckentsprechenden continuirlichen Beförderung von Depeschen absolut nicht genügen kann. Da es unmöglich ist, jede einzelne Depesche mit einem besonderen Boten zu expediren, so würde sich leicht ergeben, dass die Absendung einer dringenden Depesche um einer weniger wichtigen willen ungebührlich lange verzögert werden könnte.

Bezüglich der Beschaffung der Mehrkosten für die Erweiterung der Thätigkeit des in der Börse befindlichen Telegraphenamtes glaubt der Börsen-Comité, vorzüglich mit Rücksicht auf die, anderen Börsen gleichen Ranges gewährten Vergünstigungen annehmen zu dürfen, dass jene Mehrkosten in Anbetracht des schon seit Jahren gesteigerten Verkehrs und aus pricipiellen Rücksichten unbedingt von der Krone getragen werden müssen, welcher ja auch die Mehreinnahmen zufliessen werden. Dann aber muss hervorgehoben werden, dass die erweiterte Thätigkeit der oberwähnten Station nicht ausschliesslich der Kaufmannschaft als solcher, sondern in gleichem Maasse dem ganzen in jenem Stadttheil befindlichen Publicum zu Gute kommen wird und daher nicht etwa im Interesse einer einzelnen Körperschaft liegt, sondern durchaus als Sache allgemeiner Bedeutung anzusehen ist, deren Einführung und Erhaltung zu den Obliegenheiten des Staats gehört. Um diesem öffentlichen Interesse förderlich zu sein,

will der Börsen-Comité gerne die mit der längeren Benutzung des von der Telegraphenstation eingenommenen Locals verbundenen Mehrkosten in Bezug auf die Erhaltung, Bereinigung und Beheizung, sowie für den Anbau eines neuen Eingangs für das auswärtige Publicum tragen.

Schliesslich darf nicht unerwähnt bleiben, dass in der temporären Verordnung für Hilfstelegraphenstationen, in den §§ 20, 22 und 26 und anderen, wiederholt die dem Telegraphisten einer Hilfsstation von der Krone zu gewährende Remuneration erwähnt ist.

Der Börsen-Comité glaubt, bei Ew. Hochgeboren für die oben dargelegten Erwägungen volles Verständniss finden zu dürfen und erlaubt sich daher die nachstehenden Vorschläge Ew. Hochgeboren zur geneigten Begutachtung und wohlwollenden Empfehlung bei der Ober-Verwaltung des Post- und Telegraphenressorts vorzustellen:

1) Die in der Börse befindliche temporäre Station soll in eine sogenannte Hilfstelegraphenstation ausschliesslich für Annahme von Depeschen umgewandelt werden, welche für das allgemeine Publicum von 8—10 Uhr Morgens und von 1—8 Uhr Abends geöffnet sein soll.
2) Während der Börsenzeit von 10—12 Uhr ist die Station ausschliesslich für die Börsenbesucher zur Verfügung gestellt und wird für die Zeit von 10—1 Uhr dem ständigen Telegraphisten ein Hilfstelegraphist zur Seite gestellt.
3) Die Hilfsstation „Börse" soll das Recht haben, nicht nur inländische, sondern auch internationale Correspondenz zur Beförderung anzunehmen.
4) Der Verwaltende der Hilfsstation, sowie der während der Börsenzeit von 10—1 fungirende Gehilfe sollen von der Krone angestellt und von derselben honorirt werden.
5) Der Rigaer Börsen-Comité soll verpflichtet sein, für die Hilfsstation ein in der Börse befindliches Local, mit dem nöthigen Mobiliar, sowie mit Beheizung und Beleuchtung zur Verfügung zu stellen und in gutem Stande zu erhalten".

Doch auch dieser Vorschlag blieb ohne Erfolg; im Schreiben vom 30. December sub Nr. 26584 antwortete der Herr Bezirkschef, dass das Gesuch des Börsen-Comités schon aus dem Grunde nicht berücksichtigt werden könne, weil ein Typus von Telegraphenanstalten, wie sie der Börsen-Comité verlange, nicht existire. Auch halte er es nicht für möglich, vor thatsächlicher Feststellung des Umfangs der Thätigkeit der neuen Abtheilung bei der Hauptverwaltung um die Anweisung einer Ergänzungszahlung an die Telegraphisten der Abtheilung nachzusuchen, da eine derartige, durch die temporären Regeln für Hilfstelegraphenstationen gestattete Zahlung nur in den allerseltensten Fällen stattfinde und zwar

nur für Anstalten, welche von besonderer Bedeutung für die Administration seien. Solches sei hier nicht der Fall, da die wenigen Telegramme, welche in der Abtheilung, anstatt im Centralcomptoir, aufgegeben werden, die Einnahmen des Ressorts nicht erhöhen könnten; die Eröffnung einer Abtheilung könne nur für einen ganz kleinen Kreis des Publicums und auch das nur ausschliesslich der Kaufmannschaft Bedeutung haben. Um Missverständnisse zu vermeiden, halte er es für seine Pflicht, dem Comité mitzutheilen, dass nicht nur keine einzige russische Börse unmittelbare Telegraphenverbindung mit dem Auslande habe, sondern sogar, mit Ausnahme der Residenzen, keine einzige Stadt des Reichs auf der Börse irgend welche Telegraphenanstalten habe.

Der einzige, beide Theile befriedigende Ausweg sei der, dass der Börsen-Comité in der Börse eine Hilfs-Telegraphenstation auf allgemeiner Grundlage eröffne, d. h. in der Weise, dass er sämmtliche Unkosten, mit Ausnahme der des technischen Unterhalts, auf sich nähme.

Unter solchen Umständen blieb dem Börsen-Comité nichts anders übrig, als einstweilen den Gedanken an die Errichtung einer Telegraphenabtheilung in der Börse, die ebensosehr im Interesse des Telegraphenressorts, wie auch des Publicums liegen dürfte, aufzugeben. Andererseits jedoch vermochte der Börsen-Comité, wie er in seinem Schreiben vom 16. Januar 1898 sub Nr. 38 an den Herrn Bezirkschef ausführte, sich mit der gegenwärtigen Lage des Telegraphenverkehrs nicht zufrieden zu geben, bei welcher auf die gesammte innere Stadt und die St. Petersburger Vorstadt, d. h. die Orte, in denen sich fast sämmtliche grössere Handelshäuser, Banken, Regierungsinstitutionen u. s. w. concentriren, die mindestens 100—150,000 Einwohner haben, nur eine einzige Telegraphenstation mit 2 Schaltern kommt, welche überdies noch überaus unbequem für die Annahme von Depeschen eingerichtet ist, so dass selbst der Herr Chef der Oberverwaltung der Post und Telegraphen bei seinem Aufenthalte in Riga die Mängel der Einrichtung als für das Publicum überaus lästig anerkannte. Nach Ansicht des Börsen-Comités kann das Telegraphenressort die dringende Nothwendigkeit zum mindesten eines Umbaus des Empfangsraums der Depeschen in keiner Weise ablehnen.

Jedoch noch vor Inangriffnahme eines derartigen Umbaus könnten, nach Ansicht des Börsen-Comités, einstweilen mit den vorhandenen Mitteln der hiesigen Telegraphenstation wohl gewisse Bequemlichkeiten für das Publicum insofern geschaffen werden, als die zwei im Comptoir befindlichen Schalter beide für längere Zeit, als gegenwärtig, offen gehalten werden. Unter der Kaufmannschaft sind mehrfach Klagen darüber lautgeworden, dass am Nachmittage gegen Abend und an Sonn- und Feiertagen, trotz des lebhaften Depeschenverkehrs, nur ein Schalter gemeinsam für die Annahme ausländischer und inländischer Depeschen

geöffnet ist, so dass sich vor demselben zahlreiches, seine Reihenfolge abwartendes Publicum ansammelt, das dadurch völlig nutzlos Zeit verliert.

Eine durchgreifende Verbesserung der Telegraphenverhältnisse lässt sich demnach nur vom Bau eines besonderen Post- und Telegraphengebäudes erhoffen, der, wie verlautet, bereits beschlossen ist und in nächster Zeit in Angriff genommen werden soll.

IV. Eisenbahnwesen.

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

Am 2. Januar 1897 eröffnete die Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten ihre Thätigkeit.

Die Leitung derselben übernahm, wie bereits im Jahresbericht pro 1896 erwähnt, Herr Julius Friesendorff, an Personal für die Abtheilung wurden zwei Rechnungs- u. ein Canzelleibeamter, sowie ein Bote angestellt. An Abonnenten zählte die Abtheilung am Schlusse des Jahres 41, die einen Gesammtbeitrag von 2570 Rbl. — Kop. zahlten. Von Nichtabonnenten wurden vereinnahmt 538 „ 31 „

so dass die Einnahme der Abtheilung 3108 Rbl. 31 Kop. betrug. Von dem Büreau der Abtheilung wurden 1897 folgende Arbeiten geleistet.

	Für Abonnenten.	Für Nichtabonnenten.	In Summa.
1) Frachtsätze aufgegeben	4,392	1,313	5,705
2) Mittheilungen gemacht über, den Rigaer Stationen zur Rückzahlung angewiesene Frachtüberhebungen	229	22	251
3) Frachtbriefe geprüft	4,004	842	4,846
davon in Reclamation gezogen . . .	583	411	994
4) Reclamationen mit Inkasso übernommen betreffend Frachtüberhebungen . . .	10	12	22
„ Lieferfristüberschreitung . .	1	15	16
„ Entschädigungen für Manco, Beschädigung, Verlust etc. .	4	15	19
5) Auskünfte ertheilt über das Eisenbahngesetz etc.	103	39	142
6) Gesuche angefertigt betreffend Tarifermässigungen, Zulassung zur Spedition etc.	12	8	20

Ausserdem hat das Bureau zur Bearbeitung der auf den Tarifconferenzen der Vertreter der Eisenbahnverkehre zur Berathung gelangenden Fragen eine grosse Anzahl von Frachtsätzen aufzustellen gehabt.

Ueber allgemeine Vorschriften der Eisenbahnbehörden, betreffend Verkehrsfragen, Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken, Stationen und Lagerhäuser, Anordnungen der localen Bahnverwaltung etc., sowie auch betreffend die Geschäftserledigung in dem Bureau der Abtheilung hat der Geschäftsführer derselben im Laufe des Jahres den Abonnenten 81 Circulaire, enthaltend 183 Punkte, mitgetheilt.

Sodann hat der Geschäftsführer zahlreiche persönliche Verhandlungen, sowohl mit den Abonnenten, als auch im Interesse solcher und des gesammten Rigaschen Handels im Eisenbahn-Departement, dem Departement für Eisenbahnangelegenheiten und bei den localen Eisenbahnverwaltungen geführt.

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

1) An einer Conferenz vom 23. August bis 25. October 1897 im Eisenbahn-Departement unter dem Vorsitze des Departementsdirectors wirkl. Staatsrath A. N. Gortschakow zur Revision der bestehenden Regeln über die Frachtdocumente (vide Punkt 34 A);

2) An den Allgemeinen Tarifconferenzen der Vertreter der russischen Eisenbahnen in St. Petersburg und zwar an der XL XLI XLII XLIII XLIV XLV XLVI Januar, Februar, März, April, September, October und December 1897 (vide Punkt 34 B).

3) An der VIII. Generalconferenz der Vertreter des Nordisch-überseeischen-internationalen Verkehrs, die vom 5 bis 9 Juni in Riga stattfand (vide Punkt 34 C);

4) An der LXV. Allgemeinen Conventionsconferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen, die im Laufe des September und October in St. Petersburg stattfand (vide Punkt 34 D);

5) An der IV. Generalconferenz der Vertreter des Kaukasisch-Transkaspischen Verkehrs im October in St. Petersburg (Punkt 34 E), und ausserdem

6) an einer Conferenz im Departement für Eisenbahnangelegenheiten am 21. März, die, unter dem Vorsitz des Departementsdirectors wirkl. Staatsrath W. W. Maximow, die Concessionirung einer Zufuhrbahn nach Bauske behandelte (vide Art. 49) und

7) als Mitdelegirter, in Gemeinschaft mit den Herren Vice-Präses Aeltester H. Stieda und Hafenbauingenieur A. Pabst an einer Conferenz im Ingenieurconseil des Ministeriums der Wegecommunicationen am 19. April, die über die Anlage der neuen Güterstation in Riga verhandelte (vide Art. 48 a). In dieser Angelegenheit hat Herr J. Friesen-

dorff gemeinsam mit Herrn A. Pabst noch mehrfach mit den Herren Ingenieuren wirkl. Staatsrath P. v. Götte und dem Chef der Riga-Oreler Eisenbahn W. N. Kokowzew verhandelt.

Zur Besprechung sowohl derjenigen Fragen, die auf den Eisenbahnconferenzen zur Verhandlung gelangten und eine allgemeine Bedeutung für die Interessen des Handels und der Industrie hatten, als auch anderer wichtiger Fragen, betreffend den Eisenbahnverkehr, haben im Laufe des Jahres 8 Sitzungen der Delegation für Eisenbahnangelegenheiten und ausserdem noch vielfache Besprechungen des Vorsitzenden der Delegation mit dem Geschäftsführer der Abtheilung stattgefunden.

In der Geschäftsordnung der Abtheilung haben im Laufe des Jahres folgende Aenderungen stattgefunden und zwar:

1) sind die Geschäftsstunden, in denen das Büreau der Abtheilung geöffnet ist, auf die Stunden von 10 Uhr Morg. bis 4 Uhr Nachm. für die Zeit vom 15. Mai bis 15. August, und auf die Stunden von 10 Uhr Morg. bis 5 Uhr Nachm. für die übrige Zeit des Jahres bestimmt worden, und

2) ist es vom Börsen-Comité gestattet worden, denjenigen Abonnenten Auskünfte per Telephon zu ertheilen, die darum schriftlich nachsuchen, und dann ausdrücklich die alleinige Verantwortung für etwaige Missverständnisse etc. übernehmen.

Sollte ein Vergleich der Leistungen des jetzt bei der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten des Börsen-Comités stehenden Auskunftsbureaus mit dem früheren privaten, vom Comité subventionirten Tarifbureaus zu der Annahme führen, als wäre die Nachfrage nach Frachtsätzen erheblich gesunken, so ist ein solches Sinken wohl nur ein scheinbares. Zur Zeit werden die Frachtsätze den Clienten, nach jemaliger Feststellung von 2 Beamten, schriftlich ertheilt; auch in den Fällen, wo unter gewissen Bedingungen Auskünfte per Telephon ertheilt werden, müssen diese in jedem Falle, noch an demselben Tage, schriftlich bestätigt werden. Diese schriftlichen Aufgaben verbleiben im Besitze des Fragestellers, so dass wiederholte Anfragen betreffend ein und denselben Frachtsatz, an ein und demselben Tage, die früher sehr häufig stattgefunden haben, gegenwärtig fortfallen und die Anzahl der Anfragen somit auch eine bedeutend geringere als früher sein muss, wo die Frachtsätze nicht schriftlich aufgegeben wurden.

Die nicht sehr grosse, wenn auch immer nicht unbedeutende Anzahl von geprüften Frachtbriefen ist darauf zurückzuführen, dass sich einmal in Riga noch verschiedene Privatpersonen mit Nachrechnung von Frachtbriefen beschäftigen und zwar zum Theil unter für die Clienten vortheilhafteren Bedingungen, wonach nur von dem thatsächlich festgestellten Entschädigungsanspruch ein Procentsatz als Entgelt für die Arbeit berechnet wird, während, falls kein Forderungsanspruch des Inhabers der Frachtbriefe an die Eisenbahn gefunden wurde, die Arbeit der

Prüfung umsonst geschehen ist, wogegen von der Abtheilung die Taxengebühr, wie nicht anders möglich, für die Arbeit, unabhängig vom Resultat der Prüfung, erhoben wird.

Andererseits befassen sich auch noch viele der grossen Firmen damit, die Frachtbriefe von ihrem Geschäftspersonal selbst nachrechnen zu lassen, ein Umstand, der vielleicht durch Einführung des besonderen Abonnements für Prüfung von Frachtbriefen und Sendungen nach Riga, von dem weiter unten berichtet wird, geändert werden dürfte.

Die Ertheilung von Auskünften, betreffend die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und seine Anwendung im Verkehr des Publicums mit den Eisenbahnverwaltungen, ist der Handelswelt anscheinend noch nicht genug bekannt, nimmt aber allmälig immer mehr zu, so dass man hoffen kann, dass auch dieser Theil der Arbeit der Abtheilung stets nutzbringender werden wird.

Wenn die monatlichen Einnahmen der Abtheilung von Nichtabonnenten sich im Jahre 1897 auch noch in sehr bescheidenen Grenzen bewegt haben, so zeigt die Inanspruchnahme der Arbeiten des Bureaus der Abtheilung durch Fremde doch entschieden eine fortlaufende Steigerung, da sich die Monatseinnahme, die im Januar nur 32 Rbl. 20 Kop. betrug, im December auf 95 Rbl. 27 Kop. bezifferte, also auf fast das Dreifache gestiegen ist.

Ebenso muss die Inanspruchnahme der Abtheilung für Uebertragung von Reclamationen an dieselbe mit Incasso als im Zunehmen begriffen bezeichnet werden; die Abtheilung hat im Laufe des Jahres für ihr übertragene Reclamationen einkassirt 10,055 Rbl. 58 Kop. und stehen noch Forderungen in Höhe von 2,037 Rbl. 46 Kop. aus, auf welch letztere Summe der Anspruch bei den Eisenbahnen schon geltend gemacht worden ist.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die vielleicht quantitativ geringere Thätigkeit des Bureaus der Abtheilung, der früherer Jahre gegenüber theilweise wohl auch darauf zurückzuführen ist, dass die häufigen geschäftlichen Besprechungen des Geschäftsführers der Abtheilung mit den leitenden Persönlichkeiten, sowohl in der Commerzabtheilung des Eisenbahn-Departements, als auch in der Betriebs- und Commerz-Abtheilung der hiesigen Eisenbahnverwaltungen, so manche Regelung streitiger Fälle herbeigeführt haben, wodurch Anträge und Klagen vermieden wurden, sodass das zur Zeit wohl unleugbar bessere Verhältniss zwischen Handels-Publicum und Eisenbahn zum nicht geringen Theile der Errichtung der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten beim Rigaer Börsencomité und der Thätigkeit derselben zuzuschreiben ist.

Wenn mithin der Arbeitsumfang der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten schon im Jahre 1897, dem ersten ihres Bestehens, nur als ein solcher bezeichnet werden kann, der den Nutzen dieser Einrichtung

ganz ausser Frage stellt, so erscheint doch eine grössere Betheiligung des Handels und namentlich auch der Industrie erwünscht, und verhandelte die Delegation für Eisenbahnangelegenheiten des Börsen-Comités in ihrer 7. Sitzung, am 7. November, darüber, welche Schritte zu geschehen hätten, um Kaufleute und Industrielle zu einer lebhafteren Inanspruchnahme der Thätigkeit der Abtheilung zu veranlassen. Die Delegation beschloss in dieser Sitzung, die Anträge des Geschäftsführenden der Abtheilung im Allgemeinen annehmend, den Börsen-Comité zu bitten, die demselben in nachstehender Vorstellung gemachten Vorschläge zu genehmigen und das der Vorstellung der Delegation im Entwurf beigefügte Circulair zu versenden.

Nach Genehmigung dieses Antrages durch den Börsen-Comité in seiner Sitzung vom 13. November wurde das Circulair an die grösseren Rigaer Handels- und Fabrikfirmen versandt.

Die erwähnte Vorstellung der Delegation lautete:

„Da die Einnahmen der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten in diesem Jahre gegen den Voranschlag zurückbleiben werden, verhandelte die Delegation in ihrer Sitzung vom 7. d. M. über die Massnahmen, die zu ergreifen wären, um die Einnahmen in Zukunft zu erhöhen und fand, dass es sich empfehlen dürfte:

1) die augenblicklich sehr niedrige Taxe für Nichtabonnenten auf das Doppelte zu erhöhen,
2) für die derzeitigen Abonnenten der Abtheilung das Abonnement pro 1898 in der Höhe des für 1897 gezahlten zu normiren und für neuhinzutretende Abonnenten die hier sub A beigefügte Abonnementstaxe zu bestimmen, nach welcher auch ein besonderes Abonnement für Prüfung von Frachtbriefen für in Riga eingetroffene Sendungen auf richtige Frachtberechnung und rechtzeitige Lieferung hin eröffnet wird.

Bei ihrer Berathung konnte die Delegation nicht umhin, ihre besondere Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass zur Zeit die Fabrikanten und Industriellen der, wie in der Delegationssitzung einstimmig anerkannt wurde, für den Handel und die Industrie nützlichen, ja durchaus nothwendigen Einrichtung der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten beim Börsen-Comité, nur in sehr geringem Masse Interesse durch Betheiligung als Abonnenten derselben entgegenbringen, zumal es gerade in erster Reihe die Interessen der Fabrikanten und Industriellen sind, die durch die beständige Delegirung eines Vertreters auf die Tarifconferenzen der Eisenbahnen wahrgenommen werden.

Auch der St. Petersburger Börsen-Comité beabsichtigt, die Nützlichkeit einer Einrichtung, wie der beim hiesigen und dem Moskauer Börsen-Comité bestehenden Abtheilungen für Eisenbahnangelegenheiten einsehend, in kürzester Zeit ebenfalls eine solche einzurichten, deren

Hauptaufgabe gerade auch eine sachgemässe Vertretung der localen Handels- und Industrieverhältnisse auf den Eisenbahnconferenzen sein soll.

Die Delegation ist der Meinung, dass seitens des Comités energisch zu versuchen wäre, die Fabrikanten und Industriellen zur Unterstützung der gemeinnützlichen Einrichtung, die der Comité durch seine Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten geschaffen hat, zu veranlassen.

Bei Annahme der Vorschläge der Delegation hofft dieselbe, dass es möglich sein wird, den Comité zu keinem grösseren Beitrag zur Unterhaltung der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten, als er sie bisher durchschnittlich geleistet hat, zu veranlassen, und dann auch zu ermöglichen, dass diejenigen Beamten der Abtheilung, denen bei ihrem Engagement ein Antheil an einem etwaigen Reingewinn der Abtheilung zugesichert worden, der sich, bei einem Zuschusse von 6000 Rbl. seitens des Comités, gegen die Ausgaben ergeben würde, solche Tantième auch beziehen können.

Die Delegation erlaubt sich daher die ganz ergebene Bitte, der Comité wolle ihre Anträge genehmigen und solchen Falles dem im Entwurf, beigefügten Circulaire bald eine möglichst weitgehende Verbreitung geben."

Das darauf vom Börsen-Comité versandte Circulair lautete:

„Als der Börsen-Comité am 1. Januar c. eine besondere Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten eröffnete, wie solche bereits beim Moskauer und Libauer Börsen-Comité besteht, und in nächster Zeit auch beim St. Petersburger Börsen-Comité eingerichtet werden soll, beabsichtigte er, nicht nur ein Bureau zur Ertheilung von Auskünften über Frachtsätze, das Eisenbahngesetz etc. und zur Prüfung von Frachtbriefen zu errichten, sondern wollte durch eine derartige Einrichtung namentlich auch den Interessen des Rigaschen Handels und der Industrie insofern entgegenkommen, als dadurch Kaufleuten und Industriellen die Möglichkeit geboten werden sollte, gegen Entrichtung einer Abonnementszahlung, sowohl auf den Eisenbahn-Conferenzen, als auch bei den Eisenbahnbehörden und Eisenbahnverwaltungen ihre Interessen durch eine fachmännische Vertretung wahrgenommen zu sehen.

Diese Einrichtung, die in erster Reihe den Interessen der Industriellen zu dienen bestimmt war, da gerade die Wahrnehmung dieser durch die beständige Delegirung eines Vertreters auf die Tarifconferenzen stattfindet, möchte der Comité noch dahin erweitern, dass dem einzelnen Fabrikanten seitens der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten von denjenigen Fragen, die auf den bezeichneten Conferenzen zur Berathung gelangen sollen und für ihn von Interesse sein können, rechtzeitig Mittheilung gemacht und, falls die Frage ein allgemeineres Interesse hat, eine

gemeinsame Besprechung der Fabrikanten mit dem Vertreter des Comités für Eisenbahnangelegenheiten veranlasst wird.

Solche gemeinsame Besprechungen sind für die im nächsten Jahre in Aussicht stehende Umarbeitung des allgemeinen Tarifs der russischen Eisenbahnen sehr wünschenswerth und vom Comité auch bereits in's Auge gefasst.

Der Unterhalt einer Abtheilung mit derartig ausgedehntem Wirkungskreis erfordert jedoch grössere Mittel, als der Comité der Börsen-Kaufmannschaft allein zu tragen zumuthen kann, weshalb er eine Betheiligung der Fabrikanten und Industriellen dadurch, dass sie Abonnenten der Abtheilung werden, für erforderlich hält und auf solche auch, in Anbetracht des gemeinnützlichen Unternehmens, das er durch Begründung der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten geschaffen hat, glaubt rechnen zu dürfen.

Der Börsen-Comité bittet hiebei zu berücksichtigen, dass der zu zahlende Abonnementsbetrag durchaus nicht nur eine Zahlung für die Rechnungsarbeiten des bei der Abtheilung befindlichen Tarifbureaus repräsentiren soll, sondern auch als Antheil an den Ausgaben zu betrachten ist, die dem Börsen-Comité dadurch erwachsen, dass er einerseits die Möglichkeit einer detaillirten Bearbeitung der auf den Conferenzen zu berathenden Fragen, der Unterstützung hiesiger Anträge, sowie der Zurückweisung von Anträgen, die für Rigas Localinteressen unvortheilhaft sind, bietet und dass er andrerseits durch seinen Vertreter, der einen grossen Theil des Jahres geschäftlich in St. Petersburg anwesend ist, dort mit den höheren Eisenbahnbehörden und hier mit der localen Bahnverwaltung fortlaufende Beziehungen zum Nutzen des Rigaschen Handels und der Industrie unterhält.

Der Börsen-Comité erlaubt sich Ihnen in der Anlage die pro 1898 festgesetzte Abonnementstaxe zu übersenden und hierbei hinzuzufügen, dass er beschlossen hat, für diejenigen Firmen, die schon zur Zeit Abonnenten der Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten sind, die für 1897 gezahlten Abonnementsnormen auch für das Jahr 1898 unverändert zu belassen, sowie dass Abonnementsanmeldungen und Einzahlungen in dem Bureau der Abtheilung, Börsenhaus, Haupteingang, parterre, rechts, an Wochentagen, in den Stunden von 11 bis 4 Uhr, entgegengenommen werden".

I. Taxe für die Leistungen der Abtheilung für Nichtabonnenten.

A. Auskünfte.

1) Aufstellung eines Frachtsatzes im internen, ausschliesslich Eisenbahnverkehr:

für den Verkehr mit Riga	— Rbl. 30 Kop.
für andere Stationen	— „ 50 „

Im internen, gemischten Eisenbahn- und Schiffsverkehr, sowie in den internationalen Verkehren:			
für den Verkehr mit Riga	—	Rbl. 50	Kop.
für andere Stationen	—	„ 80	„
2) Aufgabe der Kosten für Passagierbillets und der für den Passagierverkehr zugelassenen Routen von den Stationen Rigas	—	„ 30	„
3) Aufgabe über stattgehabte Ablehnung der Verantwortlichkeit für rechtzeitige Lieferung auf den verschiedenen Bahnen	—	„ 50	„
4) Aufgabe betr. die Waarennomenclatur. Umbenennung von Stationen etc.	—	„ 20	„
5) Auskünfte betr. das Eisenbahngesetz	1	„ —	„
6) Benachrichtigung der Interessenten über Frachtüberhebungen, die der Station Riga zur Auszahlung ohne geschehene Reclamation angewiesen sind, pro Frachtbrief	—	„ 20	„
7) Aufstellung ganzer Tarife, je nach Anzahl der Stationen und Artikel von 100 bis 300 Rbl und mehr.			
8) Anfertigung von Gesuchen, betr. Frachtermässigungen, sowie Eingaben und persönliche Verhandlungen bei den Eisenbahnbehörden und der localen Bahnverwaltung etc. von 6 bis 50 Rbl. und mehr.			

B. Reclamationen und gerichtliche Forderungen.

1) Prüfung von Frachtbriefen auf richtige Frachtberechnnng, pro Frachtbrief	—	Rbl. 20	Kop.
2) Prüfung von Frachtbriefen auf rechtzeitige Lieferung und Einhalten der очередей, resp. Vorschriften für solche, pro Frachtbrief und Fall	—	„ 50	„
3) Anfertigung von Reclamationsanträgen, betr. Frachtüberhebungen, pro Reclamationsantrag und 1 Frachtbrief	1	„ —	„
jür jeden 2., 3 u. s. w. Frachtbrief Zuschlag	—	„ 20	„
4) Anfertigung von Reclamationsanträgen, betr. Lieferfristüberschreitung und Nichteinhalten der очередей, pro Reclamationsantrag und 1 Frachtbrief . . .	1	„ —	„
für jeden 2., 3. u. s. w. Frachtbrief Zuschlag	—	„ 50	„

5) Anfertigung von Reclamationen, betr. Mancos und anderweitiges Ausserachtlassen des Eisenbahngesetzes, pro Frachtbrief von 1 Rbl. bis 6 Rbl.

Anmerkung ad 3, 4 und 5.

Bei Uebernahme der Reclamation mit Incasso sind ausser der Taxengebühr zu Gunsten der Abtheilung von den zurückerstatteten Beträgen noch zu entrichten:

bis zu 100 Rbl. pro Frachtbrief . . 3%;

über 100 Rbl. pro Frachtbrief . . 1%, jedoch nicht unter 3 Rbl. pro Frachtbrief.

6) Anfertigung von gerichtlichen Forderungen:

für das Schreiben	6 Rbl. — Kop.
für jeden Frachtbrief	— „ 50 „

II. Abonnementsbedingungen.

1) Volles Abonnement pro Kalenderjahr für alle Leistungen der Abtheilung:

a. für Kaufleute.

Commissions- und Speditionsfirmen	100 Rbl.
Engros- und Agenturgeschäfte	50 „
offene Verkaufsgeschäfte	25 „

Die Einschätzung der Kaufleute in diese 3 Kategorien geschieht, auf Antrag, durch den Börsen-Comité;

b. für Fabrikgeschäfte mit einer Production

von über	1,000,000	Rbl.					300 Rbl.
„ „	750,000	„	bis	1,000,000	Rbl.	. .	250 „
„ „	500,000	„	„	750,000	„	. .	200 „
„ „	250,000	„	„	500,000	„	. .	150 „
„ „	100,000	„	„	250,000	„	. .	100 „
„ „	50,000	„	„	100,000	„	. .	50 „
bis	50,000	Rbl.					25 „

Die Einschätzung der Fabrikgeschäfte in vorstehende 7 Kategorien geschieht auf Grund des im Jahre 1897 vom Departement für Handel und Manufacturen herausgegebenen Verzeichnisses der Fabriken und ihrer Production.

Anmerkung. Die an dem vollen Abonnement Betheiligten haben das Recht, die Leistungen der Abtheilung um das Dreifache des Taxwerthes für Nichtabonnenten in Anspruch zu nehmen, diejenigen Leistungen, die über diese Grenze hinausgehen, hat der Abonnent mit 1/3 des Taxwerthes zu bezahlen.

2) Abonnement pro laufendes Jahr für Prüfung von Frachtbriefen aus Sendungen **nach Riga** auf richtige Frachtberechnung und rechtzeitige Lieferung.

Für die Prüfung

| | | |

Auslieferung der Waare an den Empfänger bei auf den Vorzeiger lautenden Frachtbrief-Duplicaten. Das Ministerium hatte diese Frage in den Jahren 1894 und 1895 den allgemeinen Conventionsconferenzen zur Berathung übergeben und dann zwei verschiedene Projecte ausgearbeitet, welche der nun einberufenen Conferenz vorgelegt wurden.

Der Beschluss der obengenannten Conventionsconferenzen, an denen als Vertreter des Börsen-Comités Herr C. Lange theilgenommen hatte, lautete dahin, bei den bestehenden Regeln über die Ausreichung von Frachtdocumenten auf den Namen und auf den Vorzeiger des Frachtbrief-Duplicates und Auslieferung der Sendungen, in jedem Falle nur gegen Vorweis des Frachtbrief-Duplicates, zu verbleiben; das Ministerium machte dagegen zwei Vorschläge, einmal den, die Frachtdocumente, wie es im westlichen Europa der Fall ist, nur auf den Namen des Empfängers auszustellen und dem Duplicate nur die Bedeutung einer Quittung zu geben und dann, unter Berücksichtigung dessen, dass sich alle massgebenden Corporationen dahin ausgesprochen hatten, dass in Russland den Frachtdocumenten auch durchaus der Charakter eines Warrantdocumentes zu geben ist, den zweiten Vorschlag, die Ausstellung der Frachtdocumente, wie zur Zeit, entweder auf den Namen oder auf den Vorzeiger des Duplicates, die Auslieferung der Waare jedoch in ersterem Falle geschehen zu lassen, ohne den Vorweis des Frachtbrief-Duplicates zu fordern.

Die Stellungnahme der Delegation zu dieser Frage kam in folgender Eingabe an den Börsen-Comité zum Ausdrucke:

„In Erledigung des Protocollextractes Nr. 731 erlaubt sich die Delegation für Eisenbahnangelegenheiten hiermit ergebenst mitzutheilen, dass sie die projectirte Abänderung der Artikel des allgemeinen Eisenbahnstatuts 54, 55^4, 62, 78, 79, 80, 86 und 90 berathen und den Delegirten auf der bevorstehenden Conferenz im Eisenbahndepartement, Herrn Friesendorff, ersucht hat, namens des Comités der Ansicht desselben dahin Ausdruck zu geben, dass eine Aenderung des zur Zeit bestehenden Verfahrens, nach welchem die Eisenbahn alle Sendungen, gleichviel ob solche auf den Namen oder auf den Vorzeiger des Frachtbrief-Duplicates lauten, nur gegen Vorweis des Duplicates ausliefert, durch nichts hervorgerufen erscheint, dass das zur Zeit bestehende Verfahren den Handelsinteressen vollständig genüge, und nicht nur genüge, sondern sie gewissermassen auch schütze, weil, bei etwaiger Annahme des Vorschlages, Sendungen, die auf den Namen adressirt sind, dem Adressaten ohne Vorweis des Duplicates auszuliefern und das Duplicat in den Händen des Absenders zu belassen, und zwar um ihm die Möglichkeit zu bieten, bis zum letzten Augenblicke vor Auslieferung der Waare, noch über diese zu disponiren, die Gefahr nahe liegt, dass, bei Preissteigerungen namentlich, der Versender über

eine, an einen bestimmten Empfänger und oft noch auf Termin verkaufte Waare anderweitig disponirt und der Adressat, der auf die Waare vielleicht schon einen Vorschuss gegeben hat, ohne solche bleibt, wodurch ihm Verluste und Schwierigkeiten entstehen können.

Ausser dieser principiellen Ansicht, hält die Delegation noch folgende, theils Ergänzungen, theils Abänderungen einiger der vorbezeichneten Artikel für wünschenswerth und zwar:

ad Art. 78. Das Dispositionsrecht des Waareneigenthümers auch auf eine Weiterbeförderung der Waare, über die ursprüngliche Empfangstation hinaus, auszudehnen, und die Einreichung aller Dispositionen nicht nur an die Versandstation, sondern an eine jede auf der Beförderungsroute liegende Station, einschliesslich der Empfangsstation, zu gestatten.

ad Art. 80. Die vorgeschlagene Abänderung dieses Artikels anzunehmen und denselben noch durch die Bestimmung zu ergänzen, dass es Handelsfirmen gestattet wird, der Empfangsstation, ein für alle Mal, die Adresse aufzugeben, an welche die Anzeigen für auf den Namen der Firma eintreffende Sendungen zu richten sind, auch in solchen Fällen, wenn in den Frachtbriefen nur die Firma, nicht aber ihre Adresse angegeben ist, und

ad Art. 90. Den jetzt für die Benachrichtigung von nicht abgenommenen Sendungen bestehenden Termin von 30 Tagen allgemein auf 10 Tage nach Eingang der Sendung zu normiren und die Benachrichtigung an den Versender auf telegraphischem Wege, auf Kosten des Werthes der Waare, geschehen zu lassen."

In seiner Sitzung vom 22. August bestätigte der Börsen-Comité die Anträge der Delegation. In Folge dessen hat auf den Sitzungen der in Rede stehenden Conferenz, Herr J. Friesendorff auf das Energischste der Meinung des Rigaer Börsen-Comité Ausdruck gegeben, blieb aber mit seiner Ansicht unter den auf der Conferenz anwesenden Vertretern der anderen Börsen-Comités (des Moskauer, St. Petersburger, Libauer und Revaler) allein, und wurde nur von einem der Vertreter des Eisenbahn-Departements und den Vertretern zweier Eisenbahnen unterstützt, die sich aber schliesslich doch der Majorität anschlossen, jedenfalls nicht strikt ihre erst verlautbarte Meinung aufrecht hielten.

Nachdem die Conferenz mit Stimmenmehrheit beschlossen hatte, das Doppelsystem der Frachtdocumente resp. der Bedeutung derselben anzunehmen und somit also, dem auf den Vorzeiger lautenden Frachtbriefs-Duplicate die Bedeutung eines Warrantdocumentes belassend, Waaren, die mit solchen Documenten befördert werden, nur gegen Vorweis des Duplicates auszuliefern, dagegen aber Waaren, die mit Frachtbriefen, auf den Namen des Adressaten ausgestellt, gesandt

werden, dem bezeichneten Adressaten ohne Vorweis des Duplicates auszufolgen, wurde im Laufe vieler Sitzungen, die mit Unterbrechungen erst am 25. October ihren Abschluss fanden, noch über die näheren Details der im Principe beschlossenen Abänderungen der bezüglichen Artikel des Eisenbahngesetzes, wie über die Benachrichtigung der Adressaten vom Eintreffen der Sendungen, über die Formalitäten beim Ausliefern der Waaren etc. etc. verhandelt. Unter Anderem wurde der Antrag des Herrn Friesendorff, die Auslieferung namentlicher Sendungen, bei einfachem Vorweis der Benachrichtigung (повѣстка) geschehen zu lassen, angenommen.

Bis zur Zeit ist weder das stenographirte Conferenzprotocoll, noch auch die schliessliche Redaction der bezüglichen Gesetzesartikel dem Börsen-Comité zugegangen und wird wohl bis zur endgültigen Entscheidung dieser Fragen, die auf gesetzgeberischem Wege erfolgen muss, noch eine geraume Zeit vergehen.

B.

Allgemeine Tarifconferenzen.

Auf den im Jahre 1897 abgehaltenen 6 Allgemeinen Tarifconferenzen (XL—XLVI) der Vertreter der russischen Eisenbahnen, an denen allen als Vertreter des Börsen-Comités Herr J. Friesendorff Theil genommen, gelangten 231 Fragen zur Berathung, die hauptsächlich die Declarirung der Tarifirung von Waaren, die Ermässigung von Tarifsätzen und Nebengebühren, Erläuterungen bestehender Tarifregeln etc. betrafen.

Von besonderem Interesse ist von den auf diesen verhandelten Fragen:

1) Die Frage betreffend die Ermässigung der Provisionsgebühr für Nachnahmen.

Diese Frage gelangte zuerst auf der XL. Allgemeinen Tarifconferenz (Frage 12 des Protocolls) im Januar 1897 zur Verhandlung, wurde dort bis zur XLII. Allgemeinen Conferenz (Frage 1 des Prot.) im März vertagt und dann wiederum, um noch detaillirtere Daten über den Umfang der Nachnahmeoperationen auf den Eisenbahnen zu erhalten, nochmals bis zur XLVI. Allgemeinen Conferenz (Frage 1 des Protocolls) December 1897, verschoben.

Die Frage ist angeregt durch ein Gesuch Polotzker Kaufleute an den Minister der Wegecommunicationen, in welchem sie darum bitten, dass die Nachnahmeprovision, die zur Zeit für Sendungen des directen Verkehrs 1 pCt., für Sendungen der Localverkehre $^1/_2$ pCt. der Nachnahmesummen beträgt, bis auf $^1/_4$ pCt. ermässigt werde. Dieser Antrag ist auf den Conferenzen von den Vertretern des Libauer, Moskauer, St. Petersburger, Revaler und Rigaer Börsen-Comités dringend unter-

stützt worden; bei der Berathung wurde jedoch kein einstimmiger Beschluss gefasst, so dass, wenn auch eine Ermässigung der Nachnahmeprovision wohl mit Bestimmtheit zu erwarten ist, dieselbe doch erst vom Tarif-Comité zu bestimmen ist; die Entscheidung dieser wichtigen Frage steht daher noch aus.

2) Die Frage über Erstellung von Navigationstarifen für Getreidesendungen nach Riga über die im Art. 37 Punkt II, berichtet ist und

3) die Frage über Erstellung von Specialtarifen für Flachs, Hanf und Heede von den Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn nach Riga.

Diese Frage, die auf der XLVI. Allgemeinen Tarif-Conferenz verhandelt wurde, ist durch eine Eingabe von Rigaer Speditionsfirmen an die Direction der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn veranlasst worden, in welcher um die Erstellung von Specialtarifen für Flachs pp. nach Riga, mit denselben Einheitsätzen, die in den für Reval bestehenden Specialtarifen gelten, nachgesucht wird, da Riga durch die Eröffnung der Theilstrecke Bologoje-Pskow den betreffenden Stationen bedeutend näher gerückt wird. Der Börsen-Comité, von den bezüglichen Firmen um Befürwortung ihres Gesuches angegangen, richtete sub Nr. 986 am 11. November folgende Eingabe an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten:

„Einige Rigasche Firmen, welche Flachs in's Ausland exportiren, haben den Comité — bei Vorstellung einer Copie ihres an die Direction der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn gerichteten Gesuches, in welchem sie darauf hinweisen, dass nach Eröffnung der Bologoje-Pskower Theilstrecke die Entfernungen von den Stationen der Rybinsk-Bologojer Linie nach Riga, gegen die nach Reval vollständig und zwar zu Gunsten Rigas geändert werden und dass dadurch der für Flachssendungen von den Stationen der Bologojer Linie nach Reval erstellte Ausnahmetarif Nr. 4 des Tarifes Nr. 6257 dem letztgenannten Hafen einen durch nichts begründeten Vorzug gewähren würde — ersucht, ihre Bitte um Erstellung eines analogen Flachstarifes von den Stationen der Rybinsk-Bologojer Strecke auch nach Riga unterstützen zu wollen.

Nach Beprüfung dieser Bitte ist der Comité zu der Ueberzeugung gelangt, dass dieselbe vollständig gerechtfertigt und aus Interesse für Erhaltung des Rigaschen Flachshandels hervorgerufen ist, da nach Eröffnung der Bologoje-Pskower Strecke von folgenden Stationen der Rybinsk-Bologojer Linie, die näher nach Riga belegen sind, als nach Reval und zwar von den Stationen Staraja Russa, Pereterka, Wereschtschino und Schimsk, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs № 4 des Tarifs № 6257 sich, trotz der von 9 bis 98 Werst nach Reval weiteren Entfernung, doch für diesen Hafenplatz um 17 Rbl. 87 Kop. bis 33 Rbl. 61 Kop. pro Waggon billiger stellen, als die nach dem allgemeinen Tarif für die

Beförderung von Flachs für Riga berechneten Frachtsätze, während von den Stationen Beshetsk, Sawelino, Rodionowo, Charino, Wolga, Borok, Nowgorod, Podbereshje, Mjasnoi-Bor, Spasskaja Polist und Tregubowo, von denen die Entfernungen nach Riga nur 33 bis 183 mehr betragen, als nach Reval, sich die Frachtsätze für Riga doch um 13 Rbl. 36 Kop. bis 41 Rbl. 42 Kop. pro Waggon, also unverhältnissmässig höher, stellen würden.

Indem sich der Comité erlaubt, eine vergleichende Tabelle der von den Stationen der Rybinsk-Bologojer Bahn nach Reval bestimmten Frachtsätze des Ausnahmetarifs № 4 und der sich für Riga nach dem allgemeinen Tarif ergebenden Frachtsätze, sowie der bezüglichen Werstentfernungen beizufügen, beehrt er sich, das Departement ganz ergebenst zu bitten, auch für den Verkehr von den Stationen der Rybinsk-Bologojer Strecke einen Ausnahmetarif mit denselben Pudwerstsätzen nach Riga gewähren zu wollen, die von jeder Station nach Reval bestimmt worden sind.

Indem der Comité sich der Hoffnung hingiebt, dass diese, im Interesse des Rigaschen Handels ausgesprochene Bitte Gewährung finden wird, bittet er das Departement um eine geneigte Benachrichtigung seiner Entscheidung."

Auf diese Vorstellung theilte das Departement sub № 8265/1811 am 19. November mit, dass die Frage über Regulirung der Getreidetarife nach Reval und Riga von den Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn auf der bevorstehenden Allgemeinen Tarifconferenz verhandelt werden, und das Departement über die Entscheidung des Ministeriums der Finanzen dem Comité Mittheilung machen werde.

Nachdem der Delegirte des Börsen-Comités auf der betreffenden (XLVI) Allgemeinen Tarifconferenz, Herr Friesendorff, dem Comité über das Resultat der Berathung dieser Frage berichtet hatte und zwar, dass sich die Vertreter der Eisenbahnen zur Erstellung von Specialtarifen für Flachs, Hanf und Heede nach Reval und Riga bei Einhaltung derjenigen Differenzen, die sich nach den allgemeinen Flachstarifen ergeben, im Princip einverstanden erklärt hätten, dabei aber einige für Reval nothwendige Tariferhöhungen, in Anbetracht der nach dort stattgehabten Verkäufe, aber erst vom 1. April 1898 einführen wollen, richtete der Comité, um eine Beschleunigung der Einführung der Tarife nach Riga herbeizuführen, am 20. December sub Nr. 1078 noch folgendes Schreiben an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten:

„Mit Bezugnahme auf das Rescript des Departements vom 19. November c. Nr. 8265/1811 und auf die diesseitige Vorstellung vom 11. November Nr. 986 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu bitten, gestatten zu wollen, dass die von demselben für Riga genehmigten Tarife für Flachs und Hanf von den Stationen der

Moskau-Windau-Rybinsker Bahn möglichst bald eingeführt werden und damit dem Rigaer Handel die Möglichkeit geboten wird, noch in der gegenwärtigen Campagne Flachs im Rayon der genannten Bahn einkaufen zu können."

Die Entscheidung dieser Frage steht noch aus.

C.

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

In der Zeit vom 5.—9. Juni fand in Riga die VIII. General-Conferenz des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs statt, auf welcher über je 14 Tarif- und Conventionsfragen verhandelt wurde.

Bezüglich der Tariffragen ist zu bemerken, dass sich der Vertreter des Börsen-Comités auf dieser Conferenz, Herr J. Friesendorff, im Auftrage des Comités zur Sicherung der Rigaer Handels- und Industrieinteressen gegen jede weitere Ermässigung der Tarifsätze des Nordisch-überseeischen internationalen Import-Verkehrs gegenüber denen des internen Verkehrs aussprach, und dass eine gleiche Erklärung auch vom Vertreter des Moskauer Börsen-Comités im Interesse der von ihm vertretenen Industrie abgegeben wurde; letzterer Vertreter protestirte auch noch gegen die Erstellung ermässigter directer Exportsätze.

Gleiche Proteste wurden seitens des Rigaer und Moskauer Börsen-Comités auch auf der, im Anschluss an die VIII. General-Conferenz, vom 12.—14. November 1897 in St. Petersburg stattgehabten Commissionssitzung des Nordisch-überseeischen Verkehrs verlautbart.

Ausserdem ist zu erwähnen, dass auf Beschluss der genannten Generalconferenz die Commissionsgebühren für die Beobachtung der Transitzollformalitäten bei Sendungen via Reval, Riga und Libau, in gleicher Höhe, wie sie von den Eisenbahn-Zoll-Agenturen berechnet werden, fortan auch von den Privatspediteuren erhoben werden sollen, eine Bestimmung, die noch keine obrigkeitliche Bestätigung erhalten hat und auf Antrag des Libauer Börsen-Comités auf der nächsten General-Conferenz des Nordisch-überseeisch-internationalen Verkehrs, nochmals berathen werden wird.

Aus der Reihe der 14 Conventionsfragen der VIII. Nordisch-überseeischen internationalen General-Conferenz ist die Frage über die Zulassung von Privatspediteuren im directen überseeischen Verkehr hervorzuheben. Ueber die in dieser Frage erfolgte Bestimmung des Eisenbahndepartements ist im Abschnitt V berichtet.

D.

Allgemeine Conventionsconferenzen.

An den Sitzungen der Allgemeinen Conventionsconferenzen, deren im Jahre 1897 5 (LXI—LXVI) abgehalten wurden, hat sich der Börsen-Comité durch Delegirung seines Vertreters nur, auf besondere Aufforderung des Geschäftsführers der Angelegenheiten der Conferenzen, an der LXV., die im September und October 1897 in St. Petersburg stattfand, betheiligt, sich ausserdem aber durch schriftliche Eingaben zu folgenden 2 Fragen von allgemeinem Interesse geäussert und zwar:

1) Zu einem Antrage des Revaler Börsen-Comités, betreffend die Ausreichung eines besonderen zeitweiligen Documentes an Stelle des Frachtbrief-Duplicates für Getreidesendungen, die mit Lagerung auf der Versandstation zur Beförderung angenommen worden, durch folgendes Schreiben sub Nr. 381 vom 4. April 1897 an den Geschäftsführer des Allgemeinen Congresses der Vertreter russischer Eisenbahnen:

„Der Rigaer Börsen-Comité erlaubt sich Ew. Excellenz ergebenst zu bitten, bei Beprüfung der vom Revaler Börsen-Comité, bei dessen Eingabe vom 10. März sub Nr. 75 angeregten Frage, folgende Erklärung geneigtest in Berücksichtigung ziehen zu wollen und zwar: 1) Dass bei Annahme des Antrages des Revaler Börsen-Comités, dem Versender bei Auslieferung von Getreidewaaren an Stelle des Duplicates eine Interimsquittung auszureichen, welche erst nach Verladung der Sendung und deren Abfertigung vom Versender gegen das Duplicat auszutauschen ist, eine fortwährende Anwesenheit des Versenders auf der Versandstation vorausgesetzt zu sein scheint. Solche Voraussetzung ist jedoch nicht richtig, da die Absender auf den Hauptgetreidestationen nicht ansässig sind, sondern ihre Geschäfte meist commissionsweise betreiben. Bei Annahme des vorliegenden Antrages scheint dem Comité die Gefahr nahe zu liegen, dass die Sache nicht gefördert, sondern vielleicht noch sogar gehemmt wird, da im Falle der Abwesenheit des Versenders zur Zeit der Verladung, die Stationen leicht die Sendung von der Reihenfolge absetzen könnten, wodurch noch weitere Verzögerungen und auch noch Unkosten durch Erhebung von Lagergeld entstehen müssen. Die Anwesenheit des Versenders bei der Ausfertigung des Frachtdocuments ist jedoch erforderlich, da dieselben nach Artikel 57[13] des Allgemeinen Eisenbahnstatuts vom Absender unterzeichnet werden müssen und er durch seine Unterschrift für alle Daten des Frachtbriefes die Haftbarkeit übernimmt. Eine fortlaufende Anwesenheit des Versenders auf den Versandstationen ist aber nach der Natur und Art des Getreidehandels, wir wiederholen es, undenkbar; und 2) dass die Verpfändung der Interimsquittungen deshalb nicht

möglich ist, weil ja der Versender gegen solche Interimsquittung das Frachtbrief-Duplicat einzutauschen hat; hat er nun die Interimsquittung in einer Bank verpfändet, so muss er sie wiederum auslösen, um in den Besitz des Duplicates gelangen zu können; ausserdem könnte die Interimsquittung schon durchaus nicht, wie es jetzt der Fall ist, als Verkaufsobject dienen, denn sie muss ja eben auf die Versandstation zurück und dort von dem Versender gegen Erhalt des Duplicates der Station ausgehändigt werden.

Aus vorerwähnten Gründen muss sich der Comité, so sehr er auf jede Massregel, die eine schnellere Abfertigung der Getreidesendungen ermöglichen würde, nur befürworten kann, doch durchaus gegen den Antrag des Revaler Börsen-Comités aussprechen und bittet, dem Gesuch desselben nicht Folge zu geben".

Bei Berathung des Antrages des Revaler Börsen-Comités auf der LXIII. Allgemeinen Conventionsconferenz (Frage 4) wurde derselbe, indem die Conferenz die Bedenken des Rigaer Börsen-Comités vollständig theilte, abgelehnt.

2) Zu der Frage der Ausarbeitung von Regeln für die Nachnahmemanipulationen auf den russischen Eisenbahnen, die gleichfalls auf der LXIII. Allgemeinen Conferenz berathen werden sollte, theilte der Börsen-Comité seine Stellungnahme dem Geschäftsführer der Allgemeinen Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen im Schreiben vom 23. Mai 1897 sub Nr. 494, wie folgt, mit:

„Mit Bezugnahme auf das Circulairschreiben vom 5. Mai c. sub Nr. 164/667 und den demselben beigefügten Entwurf der Regeln über die Nachnahmemanipulationen auf den Eisenbahnen, beehrt sich der Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst zu ersuchen, der Conferenz die Bitte des Comités zu unterbreiten, als Regel feststellen zu wollen, dass die Nachnahmen allgemein den Vorweisern der Nachnahmebescheinigungen gezahlt werden, dass es jedoch dem Absender durchaus freigestellt bleibt, auf Wunsch, die Nachnahmebescheinigung derartig ausstellen zu lassen, dass die Nachnahme nur ihm oder einer von ihm bezeichneten Person ausgezahlt wird.

Eine derartige Bestimmung würde, nach Ansicht des Comités, vollständig analog der Bestimmung über das Ausstellen der Frachtbriefe und Frachtbrief-Duplicate sein, bezüglich welcher das Allgemeine Eisenbahnstatut in seinem Artikel 54 dem Absender auch freistellt, die Waare entweder an eine bestimmte Person oder an den Vorzeiger des Duplicates zu adressiren.

Wenn der Comité ferner gegen den projectirten Termin von 6 Monaten zur Auszahlung solcher Nachnahmen, bezüglich derer die Anzeige über den Verlust der Bescheinigung erfolgt ist, keine Einwendung erhebt, wenn gleich eine möglichste Verkürzung dieses

Termines wohl wünschenswerth erscheint, so muss er jedoch Ew. Excellenz dringend bitten, bei Berathung dieser Frage, der Conferenz auch die Bitte vorzulegen, dass die Eisenbahnen Massregeln treffen möchten, damit die Auszahlung der Nachnahmen an die Versender überhaupt schneller geschieht und nicht, wie zur Zeit, sehr verzögert wird, wodurch der ganze Handel leidet und die Absender genöthigt werden, überall da, wo solches möglich ist, von der Auflegung von Nachnahmen abzusehen und die Vermittelung der Banken in Anspruch zu nehmen."

Die Frage über die Nachnahmemanipulationen gelangte jedoch nicht auf der LXIII., sondern erst auf der LXV. Allgemeinen Conferenz, auf welcher, wie vorerwähnt, der Rigaer Börsen-Comité durch Herrn J. Friesendorff vertreten war, zur Verhandlung.

Da bei der Berathung dieser Frage eine Einstimmigkeit nicht erzielt wurde, hat sie auch noch keine definitive Erledigung gefunden.

Es ist aber mit ziemlicher Gewissheit anzunehmen, dass die nunmehr von den Eisenbahnbehörden endgiltig festzustellenden Regeln über die Nachnahmemanipulationen auf den russischen Eisenbahnen, die Auflegung von Nachnahmen auf Gütersendungen bei Auszahlung derselben an den Vorzeiger der Bescheinigung, oder an die in dieser bezeichnete Person gestatten werden, und dass im Falle des Verlustes der Bescheinigung der Nachnahmebetrag ohne solche, sofort bei Meldung des Verlustes, gezahlt werden wird, sofern die Bescheinigung auf eine bestimmte Person lautet, und nach einem bestimmten Termine, wahrscheinlich 3 Monaten, sofern die Bescheinigung auf den Vorzeiger ausgestellt war.

Auch zur Beschleunigung der Auszahlung der Nachnahmen, im Falle die Anzeige über den Empfang derselben nicht rechtzeitig eingeht, sollen Massregeln von den Eisenbahnverwaltungen ergriffen werden.

Ausser der vorstehenden Frage über die Nachnahmemanipulationen auf den Eisenbahnen gelangten auf der LXV. allgemeinen Conventionsconferenz noch 2 Fragen von grossem Interesse für den Handel zur Berathung: erstens die Durchsicht der bestehenden Regeln über die Auslieferung von Waaren, im Falle das Frachtbrief-Duplicat verloren ist.

Diese Frage war durch die Beschlüsse der Conferenz im Eisenbahndepartement, über die vorstehend im Pkt. A dieses Abschnittes berichtet ist, hervorgerufen und war die Mehrzahl der Vertreter auf der Conferenz dafür, die für den Fall des Verlustes des Duplicates bestehenden Regeln nur dahin abzuändern, dass aus denselben das sich auf namentliche Frachtbriefe Beziehende gestrichen wird, da Sendungen die mit solchen befördert werden, in Zukunft ja überhaupt, ohne dass der Vorweis des Duplicates gefordert wird, ausgeliefert werden sollen. Einzelne Vertreter und namentlich auch die Vertreter des Moskauer

und Revaler Börsen-Comités beantragten jedoch das bestehende Verfahren dahin zu ändern, dass beim Verlust von Duplicaten mit den Sendungen, wie mit nicht abgenommenen, verfahren werden solle, d. h. dieselben erst nach 4 Monaten nach ihrem Eintreffen derjenigen Person, die den Verlust gemeldet hat, resp. dem Versender, ausgeliefert oder aber gar verkauft werden. Gegen eine derartige Aenderung sprachen sich die Vertreter des Libauer, St. Petersburger und Rigaer Börsen-Comités auf das Bestimmteste aus, namentlich die beiden Letzteren. Da in dieser Frage keine Stimmeneinheit erzielt wurde, so fällt die Entscheidung nunmehr den oberen Eisenbahnbehörden zu, ist jedoch noch nicht erfolgt.

Ebensowenig wurde die zweite Frage betreffend die Erweiterung des Dispositionsrechtes (Art. 78 des Eisenbahngesetzes) des Waareneigenthümers einstimmig entschieden. Im Allgemeinen darf als gesichert betrachtet werden, dass das Dispositionsrecht, das sich zur Zeit darauf beschränkt, dass der Waareninhaber bei Vorweis des betreffenden Frachtbrief - Duplicates durch die Versandstation entweder die Sendung unterwegs anhalten und auf einer anderen Station ausliefern lassen kann, oder aber sie auf der erstbenannten Bestimmungsstation einem anderen als dem, im Frachtbriefe vorgesehenen Adressaten ausliefern lässt, oder schliesslich die Sendung auf die Versandstation zurückbeordert, dahin erweitert werden wird, dass, nach Ankunft der Sendung auf der ursprünglichen Bestimmungsstation, der berechtigte Disponent die bahnseitige Weiterdirigirung der Sendung wird fordern können. In solchem Falle sollen dann allerdings die Frachtkosten für den weiteren Transport wie eine neue Sendung berechnet werden. Dem Handel würde aber auch diese Erweiterung des Dispositionsrechtes zum Vortheil gereichen, da jetzt die Erfüllung von Anträgen auf Weitersendung von Waaren, als vom Gesetze nicht vorgesehen, ganz im Ermessen der Bahn liegt. Auch gegen die Annahme der Dispositionsgesuche auf allen, auf der Route liegenden Stationen fand die Conferenz nichts Wesentliches einzuwenden. Anders verhielten sich die Vertreter der Eisenbahnen gegen den, von allen Vertretern der fünf, auf der Conferenz vertretenen, Börsen-Comités (Libauer, Moskauer, St. Petersburger, Revaler und Rigaer) gestellten Antrag, dem berechtigten Disponenten zu gestatten, solange seine Sendung sich noch unterwegs befindet, durch eine der Uebergabestationen eine Umdirigirung der Sendung entweder über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder aber von der ersten Route ablenkend, fordern zu dürfen und solchen Falls die Frachtkosten nach den Tarifsätzen, die für die Entfernung zwischen der Versandstation und der neubezeichneten Bestimmungsstation gelten, durchzurechnen. Dieser Antrag wurde von den Eisenbahnen nicht angenommen und es ist wohl auch keine Aussicht vorhanden, dass die Eisenbahnbehörden ihn

genehmigen. Jedenfalls lässt sich die Entscheidung auch dieser Frage, gleich wie die der beiden vorhergehenden, erst im Laufe des Jahres 1898 erwarten.

E.

IV. Tarif- und Conventionsconferenz in Angelegenheiten des directen Kaukasisch-Transkaspischen Verkehrs.

Der Börsen-Comité war zur Theilnahme an dieser Conferenz bezüglich der Frage ihres Programmes über die Erstellung eines Verkehres und Tarifes nach den Hafenplätzen des fernen Ostens eingeladen worden und hatte Herrn J. Friesendorff auf die Sitzungen delegirt.

Zu der Frage hatte sich der Comité principiell, auf eine bezügliche Anfrage des Geschäftsführenden des Kaukasisch - Transkaspischen Verkehrs, durch Schreiben vom 7. April sub 390 wie folgt geäussert.

„Auf Ihr Schreiben vom 22. März 1897 sub Nr. 236 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst mitzutheilen, dass der Verkehr Rigas mit den Hafenplätzen des fernen Ostens zur Zeit per See, durch Vermittelung Odessa's stattfindet, weshalb die Erstellung von ermässigten Frachtsätzen auf den Eisenbahnen im Verkehr zwischen Riga und Odessa für die Weiterbeförderung nach und von dem fernen Osten den Interessen der Eisenbahnen vollständig entsprechen, und auch den Interessen des Rigaschen Handels dienen dürfte, da der rascheren Beförderung wegen dem Landwege nach Odessa wol der Vorzug gegeben werden würde.

Der Rigaer Börsen-Comité erlaubt sich daher die Bitte, in den neuen Tarif für den Verkehr mit dem fernen Osten die Station Riga aufzunehmen und Frachtsätze für nachstehend benannte Waaren zu stellen:

1) Colonialwaaren;
2) Kosmetische Waaren;
3) Papier;
4) Stricke und Taue;
5) Weine;
6) Eisen, Stahl und Gusseisenwaaren;
7) Landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe;
8) Instrumente und Apparate;
9) Ledertuche und Wachstuch;
10) Leder- und Sattlerwaaren;
11) Manufacturwaaren und gewebte Waaren;
12) Oele, Saamen- und Baumoel;

13) Maschinen und Maschinentheile;
14) Droguen-- und Apothekerwaaren;
15) Bier und Porter;
16) Garne und Bindfaden;
17) Gummi, Gummielastik, Guttapercha, Kautschuk, roh und bearbeitet;
18) Tabak und Tabaksfabrikate;
19) Fayence-, Porzellan- und Majolicawaaren;
20) Baumwolle.

Auf der vom 2.—8. October 1897 stattfindenden Conferenz wurde principiell beschlossen nach den Hafenplätzen des fernen Ostens:

1) einen directen Tarif von allen russischen Eisenbahnstationen zu erstellen;

2) den Tarif auf Grundlage des Tarifes der Bahnen I. und II. Gruppe mit einer bestimmten Ermässigung der Normal- und Differenzialklassen desselben zu erstellen, wobei für einzelne Waaren ausnahmsweise auch noch weitergehende Ermässigungen gewährt werden können;

3) den Tarif sowohl für die Beförderung von Waaren, die aus Russland exportirt, als auch für solche, die nach Russland importirt werden, zu erstellen;

4) den Tarif nur für Sendungen, die mit directen Frachtdocumenten zwischen der bezüglichen Versandstation und einem Hafenplatze oder Punkte des fernen Ostens befördert werden, zu erstellen;

5) die Waarenclassification der Seefrachten für die Beförderung auf den Dampfern der Freiwilligen Flotte in mehrere, bezw. 3 Kategorien zu theilen, abhängig vom Werth, der Inanspruchnahme des Raumes und anderen Besonderheiten der einzelnen Waaren;

6) die Transportbedingungen für diesen Verkehr den im Kaukasisch-Transkaspischen Verkehr geltenden anzupassen und nur solche Hafenplätze in den directen Verkehr einzubeziehen, für den Verkehr von und nach welchen die Freiwillige Flotte Frachtsätze erstellen wird, und

7) solchen directen Verkehr vorläufig nur via Odessa stattfinden zu lassen.

Die Ausarbeitung der Details dieser principiellen Bestimmungen wurde einer besonderen Commission übergeben und unterliegt die Bestätigung des Resultates derselben den Ministerien der Finanzen und Wegecommunication, und darf solche und die Einführung des geplanten Verkehrs erst im Laufe des Jahres 1898 erwartet werden.

36. Eisenbahntarife im Jahre 1897.

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

Im Jahre 1897 sind verschiedene neue, umgearbeitete Tarife auf den russischen Eisenbahnen zur Einführung gelangt.

Das Wesentliche der Abänderungen der neuen Tarifausgaben ist im weiteren Theile dieses Berichtes, unter der Bezeichnung des Tarifes angegeben, eben dort sind auch die Eingaben an die Eisenbahnbehörden, die der Comité betreffend des bezüglichen Tarifes im Laufe des Jahres gemacht hat und die Entscheidung der Behörden mitgetheilt.

Hier sei nur allgemein erwähnt, dass 1897 erschienen sind:

1) eine neue abgeänderte Ausgabe des Tarifes der Eisenbahnen der I. und II. Gruppe, die am 1. Januar 1897 zur Einführung gelangte.
2) ein neuer Getreidetarif für den Verkehr innerhalb Russlands, der am 1. November 1897 in Kraft trat;
3) ein neuer Tarif für Naphthawaaren, rohe, mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897, und
4) ein neuer Tarif für Eisen, Stahl, Gusseisen und Erze und einzelne Waaren aus denselben, eingeführt vom 1. September 1897.

Erweitert ist der Tarif des directen Deutsch-Russischen Verkehrs durch Einbeziehung der Stationen des Warschauer Rayons in denselben.

Hinsichtlich der Personentarife und ebenso der Frachttarife für Beförderung von Waaren in Personen- und gemischten Zügen und Zügen mit grösserer Geschwindigkeit (Eilzügen) haben keine nennenswerthen Aenderungen stattgefunden.

Zu erwähnen ist an dieser Stelle noch, dass für das Jahr 1898 im Departement für Eisenbahnangelegenheiten eine radicale Umarbeitung des Tarifes der Eisenbahnen der I. und II. Gruppe in Aussicht genommen ist, und zu den betreffenden Berathungen auch Vertreter des Handels, der Industrie und der Börsen-Comités hinzugezogen werden sollen. Auch dem Rigaer Börsen-Comité ging am 27. September c. vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten, mit Schreiben sub Nr. 6977/645 vom 24. September c. die Aufforderung zu, zu den Sitzungen betreffend die Durchsicht des Tarifs der Eisenbahnen I. und II. Gruppe seinerseits Vertreter zu ernennen, wobei es dem Comité freigestellt wurde, seine Vertreter nicht auf alle Sitzungen, sondern nach seinem Ermessen, nur auf einige derselben zu delegiren und dann auch, falls wünschenswerth, zu den einzelnen Fragen noch besondere Specialisten zu designiren.

Nach Berathung dieser Frage seitens der Delegation für Eisenbahnangelegenheiten, beschloss der Börsen-Comité auf Antrag derselben, Herrn J. Friesendorff als Vertreter für sämmtliche Sitzungen anzumelden und ausserdem eventuell zu den Berathungen über die Tarife für einzelne Waarengruppen noch besondere Vertreter von Handel und Industrie zu ernennen.

Durch Schreiben vom 14. October c. sub Nr. 885 wurde dem Departement hierüber Mittheilung gemacht und erfolgte durch die Zuschrift vom 18. October c. sub Nr. 7464/700 die Zustimmung des Herrn Directors des Departements für Eisenbahnangelegenheiten.

Zu der in Rede stehenden Conferenz werden, sowohl im Bureau der Allg. Tarifconferenzen, als auch in der statistischen Abtheilung des Departements, umfassende Zusammenstellungen über Transportquanten, Preise etc. der einzelnen Waaren vorbereitet, die den zu der Conferenz Gemeldeten zugefertigt werden sollen.

Bis hierzu sind diese Arbeiten dem angemeldeten Vertreter des Comités nicht zugegangen, so dass derselbe die in Aussicht genommenen Besprechungen mit den an den Tarifen für die einzelnen Waarengruppen interessirten Industriellen und Kaufleuten noch nicht hat beginnen lassen können.

37. Der Tarif für die Beförderung von Getreide.

I. Durch eine in der Nr. 814 des Sbornik der Tarife, sub Nr. 4055 erlassene Vorschrift, nach welcher für Getreidesendungen, die in der Zeit, in der die Navigation in Reval geschlossen ist, von dort nach Baltischport umdirigirt werden, eine Ermässigung der Fracht und Nebengebühren bewilligt werden, sah sich der Börsen-Comité veranlasst, unter Nr. 140 am 5. Februar 1897 folgende Eingabe an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten zu machen:

„Die in der Nr. 814 des Sbornik der Tarife sub Nr. 4055 publicirte Vergünstigung, welche vom Departement für nach Schluss der Navigation in Reval für von Reval nach Baltischport weiterzubefördernde Getreidesendungen gewährt worden ist, giebt dem Rigaer Börsen-Comité zu der ergebensten Bitte Anlass, dieselbe Vergünstigung auch in Bezug auf Getreidesendungen, welche nach Schluss der Navigation des Rigaschen Hafens von Riga nach Libau weiterbefördert werden, zu gewähren.

Hierzu erlaubt sich der Comité zu bemerken, dass, nach Schluss der Navigation im Rigaschen Hafen, Libau für Riga, welchem kein anderer Hafen näher liegt, dieselbe Bedeutung hat, wie Baltischport für Reval, und ist der Comité der Ueberzeugung, dass bei Gewährung einer Vergünstigung für von Riga nach Libau weiterzubefördernde Getreide-

sendungen die Rigaschen Getreidehändler es sehr häufig vorziehen werden, ihre Waaren nach Libau weiterzubefördern, als die Eröffnung der Navigation in Riga abzuwarten.

In Berücksichtigung dieses Umstandes beehrt sich der Comité das Departement ganz ergebenst zu ersuchen, dasselbe wolle bestimmen, dass nach Schluss der Navigation im Rigaschen Hafen:

1) die Frachtberechnung für Getreidesendungen aller 4 Kategorien, welche auf Wunsch der Waareneigenthümer, der auf der Station Riga vor Ankunft, resp. Ausladen der Sendungen zu verlautbaren ist, nach Libau weiterbefördert werden, nach der allgemeinen Formel für die ganze Strecke von der Versandstation nach Libau, ohne Erhebung besonderer Nebengebühren in Riga zu geschehen habe, und
2) die Gebühr für das Auf- und Abladen bei der Beförderung von Getreide von Riga nach Libau von Seiten der Eisenbahn nicht zur Erhebung gelange und das Aufladen in Riga und Ausladen in Libau den Waareneigenthümern überlassen bleibt.

Der Comité erlaubt sich hinzuzufügen, dass, seiner Meinung nach, bei Gewährung der bezeichneten Vergünstigungen der Krone nur eine Mehreinnahme zufliessen kann, da die Eisenbahnen neue Transporte erhalten würden, welche sie jetzt verlieren, weil die Waareneigenthümer, in Folge der hohen Fracht für die Beförderung von Getreide von Riga nach Libau, es jetzt vorziehen, ihre Waaren bis zur Eröffnung der Navigation in Privatspeicher zu lagern."

Diese Bitte des Comités fand leider keine Gewährung. Am 13. November 1897 sub Nr. 8090 erhielt der Comité vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten folgende Zuschrift:

„In Folge des Schreibens vom 5. Februar c. Nr. 140 über die Genehmigung, bei Getreidesendungen, welche von Riga nach Libau umkartirt werden, die directen Tarife für die Gesammtstrecke des Transports anzuwenden, wie auch über die Befreiung derartiger Güter von der nochmaligen Zahlung der Nebengebühren, beehrt sich das Departement hierbei einen Auszug aus dem Journal des Tarifcomités vom 19. September 1897 zu übersenden, welches, nach Beprüfung dieses Gesuches, nicht für möglich befunden hat, die Einführung der erbetenen Tarifermässigung zu gewähren."

Auszug aus dem Protocoll des Tarifcomités vom 19. September 1897.

Vorgetragen: VI. Das Gesuch des Rigaer Börsen-Comités um Bewilligung von Vergünstigungen bei Erhebung von Nebengebühren für Getreide, welches von Riga nach Libau umkartirt wird.

In diesem Gesuche beruft sich der Börsen-Comité auf die Vergünstigungen, welche beim Transport von Getreide von Reval nach Baltischport bewilligt worden und bittet: 1) dass bei Umkartirungen

von Getreidesendungen von Riga nach Libau, wenn der Waareneigenthümer den Wunsch vor Ankunft oder vor Ausladen der Waare in Riga verlautbart, die Frachtzahlung nach der allgemeinen Formel für die ganze Strecke von der Versandstation bis Libau ohne Erhebung besonderer Ergänzungsgebühren auf der Station Riga berechnet werde, und 2) dass beim Transport von Getreide von Riga nach Libau keine Gebühren für das Auf- und Abladen erhoben werden und den Waareneigenthümern gestattet wird, das Aufladen in Riga und das Ausladen in Libau mit eigenen Mitteln zu bewerkstelligen.

Nach Beprüfung obigen Gesuches fand das Tarif-Comité, dass die commercielle Rolle Libaus hinsichtlich Rigas eine völlig andere sei, als Baltischports hinsichtlich Revals, und dass auch der verhältnissmässig sehr kurze Bahntransport des Getreides von Reval nach Baltischport sich sehr wesentlich vom Transport des Getreides von Riga nach Libau unterscheide.

In Folge dessen beschloss das Tarif-Comité: das obige Gesuch des Rigaer Börsen-Comités abzulehnen.

II. Nach dem Programm der XLI. Allgemeinen Tarif-Conferenz gelangte auf derselben die Frage über die Erneuerung der pro 1896 bestandenen Navigations-Getreidetarife auch für das Jahr 1897 zur Berathung.

In solchem Anlass richtete der Börsen-Comité am 11. Februar 1897 sub Nr. 151 folgendes Gesuch an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten:

„Im Hinblick auf die auf der XLI. Allgemeinen Tarif-Conferenz bevorstehende Berathung der Frage über die Erneuerung der im Jahre 1896 bestandenen Navigations-Getreidetarife auch für das Jahr 1897 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité um Bewilligung für Riga ausser den pro 1896 bestandenen Navigationstarifen für das Jahr 1897 noch um folgende zu bitten:

1) um Navigationstarife für alle Getreidewaaren von den Stationen Mohilew, Rybniza und Warnizskaja-Pristanj der Süd-Westbahnen, falls solche für Königsberg und Danzig Giltigkeit behalten;

2) um einen Navigationstarif für Oelkuchen von der Station Saratow.

Um Bewilligung der Navigationstarife von den 3 Stationen der Süd-Westbahnen hat der Börsen-Comité bereits im Jahre 1895 durch seine Vorstellung vom 24. März sub Nr. 81 nachgesucht, worauf das Departement jedoch in seiner Antwort vom 13. April Nr. 2499/221 dieses Gesuch mit dem Hinweis darauf abgelehnt hatte, dass auch die Tarife von diesen Stationen nach Königsberg und Danzig für das Jahr 1896 nicht bewilligt werden würden.

Dem entgegen wurden die Tarife von den Stationen Mohilew, Rybniza und Warnizskaja Pristanj doch bewilligt und falls das Departement

diese auch für das Jahr 1897 zu bewilligen beabsichtigt, so bittet der Comité ganz ergebenst, Navigationstarife von diesen Stationen auch nach Riga zu bewilligen.

Bezüglich der Bewilligung eines Navigationstarifes für Oelkuchen von Saratow nach Riga gründet der Börsen-Comité sein Gesuch auf die Thatsache, dass Riga im Jahre 1895 aus Saratow ein ziemlich bedeutendes Quantum Oelkuchen — 116,340 Pud — erhalten hat, in der Zeit vom April bis September jedoch kein einziges Pud empfing, und hierdurch bestätigt wird, dass durch die Erstellung eines Navigationstarifes nur für St. Petersburg die Oelkuchen-Transporte von Riga abgelenkt werden.

Die Differenz zwischen den Tarifen für Oelkuchen nach St. Petersburg und Riga beträgt 2,38 Kop. pro Pud zu Gunsten Petersburgs, während der Wirksamkeit des Navigationstarifes erhöht sich diese Differenz um 4,43 Kop. pro Pud und beträgt somit im Ganzen 6,81 Kop. zu Gunsten St. Petersburgs.

Bei einer solchen Differenz lässt sich freilich nicht erwarten, dass Oelkuchen von Saratow nach Riga gehen können. In Folge dessen bittet der Comité ganz ergebenst, im laufenden Jahre den Navigationstarif nicht nur für St. Petersburg, sondern auch für Riga zu bewilligen und für diese Tarife dieselbe Differenz, wie zwischen den Wintertarifen, d. h. 2,38 Kop., festsetzen zu wollen.

Eine Copie dieses Gesuches übersandte der Comité sub Nr. 152 gleichfalls am 11. Februar dem Geschäftsführer der Allgemeinen Tarifconferenzen bei der Bitte, dasselbe bei der Berathung der Frage auf der XLI. Allgemeinen Tarifconferenz gleichfalls zu beprüfen.

Auf dieser Conferenz wurden die Anträge des Comités von dem Vertreter des Libauer Comités unterstützt, der allerdings die Erstellung analoger Navigationstarife für Libau beantragte, für den Fall, dass sie für Riga bewilligt werden sollten. Die Vertreter der Eisenbahnen verhielten sich, bis auf denjenigen der Rjasan-Uralsker Eisenbahn, die an der Erstellung eines Navigationstarifes selbst grosses Interesse hat, durchaus ablehnend. Selbstverständlich sprach sich auch der Vertreter des St. Petersburger Börsen-Comité gegen jegliche Erstellung von Navigationstarifen in den Verkehren aus, die nicht, wie St. Petersburg, die Concurrenz eines directen Wasserweges zu bekämpfen hätten.

Auf sein Gesuch erhielt der Börsen-Comité am 1. Mai folgende Zuschrift des Departements für Eisenbahnangelegenheiten.

„Auf das Schreiben vom 11. Februar c. sub Nr. 151 wegen Erstellung für die Navigationsperiode des laufenden Jahres ermässigter Specialtarife für alle Getreidewaaren von den am Dnjepr belegenen Ladestellen nach Riga, sowie für den Transport von Oelkuchen aus Saratow, beehrt sich das Departement für Eisenbahnangelegenheiten dem Börsen-Comité mitzutheilen, dass das Tarif-Comité in Hinblick auf

die allgemeine Regel, nach welcher Navigationstarife nur für Transporte zwischen solchen Punkten zulässig sind, zwischen denen der Verkehr nicht allein durch eine Eisenbahn, sondern auch durch einen Wasserweg vermittelt wird, nicht für möglich befunden hat, dem obigen Gesuch zu willfahren."

Der einzige Erfolg, den das Gesuch des Börsen-Comités vom 11. Februar hatte, ist der, dass Navigationstarife von den Stationen Mohilew, Rybniza und Warnizskaja-Pristanj nach Königsberg für 1897 nicht zugestanden sind und das Departement sich bei Bewilligung von Navigationstarifen überhaupt streng an die von ihm mitgetheilten Regeln gehalten hat.

III. Am 29. October c. ging dem Comité eine Zuschrift des Departements für Eisenbahnangelegenheiten sub Nr. 7569 vom 25. October c. folgenden Inhaltes zu:

„In Folge des Schreibens vom 19. October 1896 Nr. 801 (conf. Handelsarchiv Jahrg. 1897, pag. 92—94) beehrt sich das Departement für Eisenbahnangelegenheiten hierbei einen Auszug aus dem Journal des Tarif-Comités zu übersenden, welches auf seiner Sitzung vom 19. September 1897, zusammen mit allen anderen Gesuchen, Eingaben und Memorialen über eine allgemeine Revision der Getreidetarife, auch die in jenem Schreiben und im Memorial des Vertreters des Börsen-Comités Gruzewsky enthaltenen Gesuche um Abänderung der Getreidetarife beprüft hat.

Hierbei fügt das Departement hinzu, dass die neuen, auf Grund der Journale des Tarif-Comités aufgestellten Tarife in Nr. 886 des „Sbornik der Tarife" zur Einführung vom 1. November d. J. ab publicirt worden sind."

„Auszug aus dem Journal des Tarif-Comités vom 19. September:

VII. Vorgetragen: Verschiedene Gesuche, Eingaben und Memoriale um Revision der Getreidetarife und zwar:

25) Memorial des Vertreters des Rigaschen Börsen-Comités H. R. Gruzewsky vom 26. September 1896:

a) um Einführung folgender Formel für den Transport von Getreide nach den Baltischen Häfen: von 1—180 Werst 25 Kop. pro Waggon und Werst, von 181—609 Werst ein Zuschlag von 9 Kop. pro Waggon und Werst, von 601—980 Werst ein Zuschlag von je 5 Kop., über 980 Werst ein Zuschlag von je 3 Kop.;
b) um Gleichstellung der Tarife für Getreide mit denen für Oelsaamen;
c) um Erstellung von Navigationstarifen von Saratow, Mohilew und Rybniza nach Riga;

d) um Aufhebung der besonderen Gebühren für Transporte von Riga zum Elevator und Erhebung der Frachtzahlung zum Elevator in gleichem Betrage wie zur Station Riga I.;

e) um Einführung der vollen Entschädigung für Gewichtsmanco bei Getreidesendungen (ohne Abzug von 1/2 pCt.), wie im Verkehr über die Trockengrenze nach Königsberg und Danzig.

26) Schreiben des Rigaer Börsen-Comités vom 19. October 1896 Nr. 801 um Ermässigung der Tarife für Oelsaamen nach Riga und Leinöl von Riga nach den inneren Märkten.

Nach Vortrag dieser Gesuche zog das Tarif-Comité in Erwägung, dass sämmtliche in diesen Gesuchen aufgeworfenen Fragen bereits berücksichtigt und bei der gegenwärtigen allgemeinen Revision des Getreidetarifes allseitig beprüft worden waren. Hierbei sind alle Abänderungen in den gegenwärtigen Getreidetarifen, welche zur Befriedigung der berechtigten allgemeinen und localen Interessen und Bedürfnisse von Handel und Industrie als statthaft befunden wurden, durch die Beschlüsse des Tarif-Comités auf dessen Sitzungen von 9., 11., 19. und 21. December 1896, 20. Februar, 2. und 4. Juli und 20. August genehmigt worden. Indem das Tarif-Comité es darnach nicht für möglich befindet, noch weitere Abweichungen von den festgesetzten allgemeinen Grundlagen und Regeln zur Ausarbeitung der neuen Getreidetarife zu gestatten, hat derselbe verfügt: alle obigen Gesuche in den Theilen abzulehnen, welche durch die erwähnten Beschlüsse nicht bereits genehmigt sind."

Nach dem neuen Tarife ist leider keiner der Anträge, die durch das Memorial des derzeitigen Vertreters des Börsen-Comités, Herrn H. v. Gruzewsky, namens desselben, gestellt waren, genehmigt worden. Ad Antrag a, ist eine andere, als die erbetene Formel und zwar die im Punkt IV dieses Abschnittes für den Exportverkehr angeführte, bestimmt worden; ad Antrag b, hat eine Gleichstellung der Tarife für Getreide mit denen für Oelsamen bezüglich des Exportverkehrs nicht für alle Entfernungen stattgefunden, sondern sind die letzteren schon bei 181 Werst theuerer; ad Antrag c, sind die Navigationstarife abgelehnt (vide Punkt II dieses Abschnittes) und ad Antrag d, ist für die Beförderuog zum Elevator der bisherige Zuschlag von 0,25 Kop. pro Pud bestimmt worden. Bezüglich des Antrages ad e, steht eine Entscheidung in sofern noch aus, als dieselbe mit der Frage über die Einführung von vereidigten Wägern in Riga im Zusammenhang steht, letztere aber noch nicht entschieden ist.

Auch der durch die Vorstellung des Börsen-Comités sub Nr. 801 vom 19. October 1896 gestellte Antrag auf Ermässigung des Tarifes für Oelsaamen nach Riga hat seitens der Regierung keine Erfüllung

gefunden: die Tarife für Oelsaamen nach den Hafenplätzen sind auch im neuen Tarife höher als solche im internen Verkehr.

Es dürfte hier am Platze sein, einen Auszug aus dem Protocoll der besonderen Conferenz zur allgemeinen Durchsicht der Getreidetarife im Jahre 1896, betreffend die Frage der Erstellung von Tarifen für Oelsaamen, wiederzugeben.

In diesem Protocoll heisst es auf Seite 64:

„Darauf ging die Conferenz zur Frage, betreffend die Tarife für die Beförderung von Oelsaamen, über. Hierzu erklärte der Vorsitzende (Departementsdirector W. W. Maximow), dass nach dem bestehenden Tarife die Fracht für die Beförderung von Oelsaamen im internen Verkehre nicht von der Fracht für Getreide abweiche, im Exportverkehr jedoch, für Entfernungen von 1 bis 180 Werst die Fracht zwar auch gleich sei, für weitere Entfernungen jedoch sich gegen die Fracht für Getreidewaaren erhöhe und, bei einer Entfernung von 255 Werst, die Fracht für Getreide um 12 Rbl. pro Waggon übersteige, welche Differenz auch für alle weiteren Entfernungen bestehen bliebe. Solche Tariferstellung findet ihre Erklärung darin, dass bei der Berathung der Getreidetarife im Jahre 1893 seitens der Landwirthe der Ansicht Ausdruck gegeben worden war, dass es nothwendig sei, durch einen bezüglichen Tarif den Transport von Oelsaamen nach Riga und Libau, wo grosse Oelfabriken entstanden seien, zu erschweren, und dieser Art dazu beizutragen, dass die Saamen zur Verarbeitung an ihrem Productionsplatze blieben, da solche einerseits ein so vorzügliches Futtermittel, wie die Abfälle der Oelschlägerei, zurücklassen würde und andererseits für die Landbevölkerung einen sehr einträglichen Industriezweig bieten würde.

Fürst N. F. Kasatkin-Rostowski (Vertreter der Landwirthschaft des Kursker Gouv.) hält die bestimmte Erhöhung von 12 Rbl. pro Waggon nicht für richtig. Erstens sei der Preis für Oelsaamen auf solche Weise gefallen, dass sie einen erhöhten Tarif nicht aushalten könnten: die Bearbeitung einer Dessätine stellt sich auf 28 Rbl., während bei einer Mittelernte, z. B. für das Kursker Gouvernement von 50 Pud und bei einem Preise von 56 Kop. pro Pud, kaum die Selbstkosten gedeckt würden. Zweitens, habe die jetzige Feststellung der Tarife einer übermässigen Ausdehnung der Flachsproduction in den östlichen Gouvernements und im nördlichen Kaukasus Vorschub geleistet und von dort würde das Oel überallhin auf die inneren Märkte vertrieben, drücke dort die Preise und ertödte der Art die ländliche Oelproduction.

Bezüglich dieser Erklärung bemerkte der Vorsitzende, dass das von Fürst Kasatkin Gesagte am Besten als Beweis dessen dienen könne, eine wie übertrieben grosse Bedeutung dem Tarife vom Jahre 1893,

bezüglich seines Einflusses auf die Landwirthschaft beigemessen werde. So sei bei Berathung der Tarife für Getreidewaaren darauf hingewiesen worden dass die Getreidepreise in den mittleren Gouvernements durch die Erstellung eines ermässigten Tarifes für die entfernteren Gouvernements gedrückt würden, jetzt werde bezüglich der Oelsaamen gesagt, dass die Landwirthschaft derselben Gouvernements durch die Erhöhung des Tarifes auf weiten Entfernungen leide. Ein derartiger Widerspruch zeige, wie nothwendig es sei, vorsichtig zu sein bei den Erklärungen der constatirten, fraglos ungünstigen Lage der Landwirthschaft. A. J. Markewitsch (Vertreter des Odessaer Börsen-Comités) bemerkt, dass in den Gouvernements Cherson, Podolien, und Wolhynien Raps und Rübsaamen gesät würden, die ebenfalls den Oelsaamen zuzuzählen wären, während doch die Preise für solche bedeutend niedriger seien, als für andere Oelsaamen. Baron Rausch von Traubenberg (Vertr. der Landw. des Woronesher Gouv.) fügt hinzu, dass die Production von Sonnenblumensaamen von Jahr zu Jahr einen grösseren Verlust bringt, so dass der Preis für solchen auf 50 Kop. pro Pud gefallen sei. Baron Medem (Vertr. der Landw. des Gouv. St. Petersburg) wendet die Aufmerksamkeit auf den Umstand, dass der Boden im südlichen Theile des Charkower Gouvernements aufgehört habe, Weizen zu erzeugen, gezwungener Massen müsste man auf den Flachsbau übergehen, wobei hier die einzige Einnahme von demselben der Verkauf von Saamen sei, da die Faser zu kurz wäre und zu Garn nicht tauge, langfaseriger Lein, der eine zur Bearbeitung taugliche Faser biete, werde im Süden nicht gesät; der Preis auf Leinsaat sei aber auf 6 Rbl pro Tschetwert gefallen, d. h. übersteige nicht den Preis beispw. für Weizen — Kubanka. Deshalb meinte Baron Medem, müsse die Erhöhung des Tarifes für Oelsaamen nicht mit der 181. Werst beginnen, sondern nur für eine grosse Entfernung bestimmt werden.

In Bezug auf die Erklärung über das Fallen des Preises für Flachs erklärte Baron Girard de Soucanton, dass diese Erscheinung eine zufällige sei und dadurch erklärt werde, dass im Jahre 1895 im Orenburgschen Gouvernement eine ungewöhnlich reiche Flachsernte stattgefunden hätte, die bis zu 100 Pud pro Dessätine ergeben, in Folge dessen habe sich eine Ueberproduction ergeben und der Preis an Ort und Stelle, der 1895 90 bis 95 Kop. betrug, im Jahre 1896 auf 63—68 Kop. gefallen sei.

Andererseits wurde von einigen der Anwesenden die Aufmerksamkeit darauf gelenkt, dass diejenigen Erwägungen, welche die Conferenz im Jahre 1893 anerkannt hatte, ihre Geltung auch zur Zeit nicht verloren haben, und dass, wenn der Tarif für Oelsaamen ermässigt würde, die bäuerliche Oelproduction hierdurch in sehr hohem Grade leiden müsste.

Daher fand es die Conferenz für nothwendig, die bestehende Grundlage der Tarife für Oelsamen fortbestehen zu lassen, bei der endgiltigen Ausarbeitung der Tarife aber die Erklärung der südlichen Landwirthe darüber, dass ein gleicher Tarif für Oelsaamen und Getreide nicht bis zu 180 Werst, sondern auf eine etwas grössere Entfernung beizubehalten sei, zu berücksichtigen.

Nach solchem Beschluss der Conferenz hat das Tarif-Comité die Frage über die Tariferstellung für Oelsaamen nicht weiter als über die ziffermässige Feststellung der Formel berathen.

IV. Im „Sbornik der Tarife" Nr. 808 wurde unter Nr. 6200 der VII. Nachtrag zu dem im Jahre 1893 in Kraft getretenen Getreidetarif publicirt, welcher die Bestimmungen über die Anwendung des Wagenladungssatzes für Getreidesendungen enthält.

Nach diesen Bestimmungen wird der Wagenladungstarif für alle im Getreidetarif benannten Waaren fortan für das factisch in einen Wagen verladene Quantum, jedoch für nicht weniger als für 750 Pud berechnet, mit Ausnahme jedoch von Kleie, Malz, Hanfsaat, Mohnsamen, Sonnenblumensamen, Baumwollensamen und Mohn- und Sonnenblumenköpfen; für diese Artikel wird der Wagenladungssatz schon bei einem Minimalquantum von 610 Pud pro Waggon berechnet.

Für Getreidesendungen ins Ausland und nach russischen Grenzstationen werden als Wagenladungsnorm 610 Pud angenommen, jedoch wird für Sendungen nach Königsberg und Danzig der Wagenladungssatz für ein Minimalquantum von 750 Pud erhoben.

Laut Publication im „Sbornik der Tarife" Nr. 824 gelangen die für die Navigationsperiode 1896 erstellten Frachtsätze für die Beförderung von Getreide in vollen Wagenladungen nach Riga von den Stationen Mitau, Friedrichshof und Behnen der Riga-Oreler Bahn, auch in der Zeit vom 15. Mai bis zum 15. November 1897 zur Erhebung; die im Jahre 1896 für Riga von der Station Tscherkassy der Fastower Eisenbahn bestandenen Navigationstarife sind jedoch für das Jahr 1897 nicht weiter genehmigt worden.

Die Verhandlungen über die Revision des im Jahre 1893 erstellten Getreidetarifs, welche im Herbst 1896 ihren Anfang nahmen (cf. Rigaer Handels-Archiv 1897, pag. 91), fanden, nachdem auch der Tarif-Comité in dieser Angelegenheit seine Sitzungen abgehalten, im Sommer 1897 ihren Abschluss, worauf im „Sbornik Tarifow" sub Nr. 886, mit einer Giltigkeit vom 1. November der neue Getreidetarif publicirt wurde. In diesem sind:

1) Aus dem Verzeichniss der Waaren, die bis zum genannten Datum der Berechnung nach dem Getreidetarif unterlagen, künstlicher Sago, Sesam- und Baumwollensaat, sowie Wolfsbohnen ausgeschlossen;

2) Die Frachtsätze für die Beförderung von Getreide in vollen Wagenladungen nach folgender Formel berechnet, nach der erhoben wird für einen Waggon von 750 Pud:

für Getreide in Körnern, Mehl, Grütze, Malz, Kleie und Oelkuchen im Exportverkehr:

Von 1 bis 180 Werst 30 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 181 „ 320 „ zur Zahlung für 180 Werst ein Zuschlag von 12 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 321 „ 800 „ zur Zahlung für 320 Werst ein Zuschlag von 11 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 801 „ 1120 „ zur Zahlung für 800 Werst ein Zuschlag von 9 Kop. pro Wagen und Werst,
über 1120 Werst zur Zahlung für 1120 Werst ein Zuschlag von $6^1/_2$ Kop pro Wagen und Werst:

für Oelsamen im Exportverkehr:

Von 1 bis 260 Werst 30 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 261 „ 320 „ zur Zahlung für 260 Werst ein Zuschlag von 12 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 321 „ 800 „ zur Zahlung für 320 Werst ein Zuschlag von 11 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 801 „ 1120 „ zur Zahlung für 800 Werst ein Zuschlag von 9 Kop. pro Wagen und Werst,
über 1120 Werst zur Zahlung für 1120 Werst ein Zuschlag von $6^1/_2$ Kop. pro Wagen und Werst;

für Getreide in Körnern, Mehl, Grütze, Malz und Oelsamen im internen Verkehr:

Von 1 bis 200 Werst 22 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 201 „ 540 „ zur Zahlung für 200 Werst ein Zuschlag von 15 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 541 „ 800 „ zur Zahlung für 540 Werst ein Zuschlag von 11 Kop. pro Wagen und Werst,
„ 801 „ 1120 „ zur Zahlung für 800 Werst ein Zuschlag von 9 Kop. pro Wagen und Werst,
über 1120 Werst zur Zahlung für 1120 Werst ein Zuschlag von $6^1/_2$ Kop. pro Wagen und Werst;

für Kleie und Oelkuchen im internen Verkehr:

Von 1 bis 1056 Werst $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst, über 1056 Werst nach dem Schema für Getreide im internen Verkehr, jedoch mit einem Abschlag von 10%. Für die Beförderung von Getreide in pudweisen Sendungen bleibt die bisherige Formel bestehen.

In seinen übrigen Theilen hat der neue Getreidetarif keine wesentlichen Veränderungen erfahren, nur wäre zu bemerken, dass die im früheren Getreidetarif enthaltene Regel, nach der die Formel für

den Exportverkehr nicht allein für Sendungen nach den Ausfuhrorten, sondern auch nach im Tarif angeführten, in der Nähe solcher Orte liegenden Stationen angewandt wurde, fortan nur bezüglich der Stationen derjenigen Bahnen beibehalten wird, die als ihren Endpunkt die Häfen des Schwarzen und Asow'schen Meeres und die Oesterreichische und Rumänische Trockengrenze haben.

Zur Wahrung der Interessen der inneren landwrithschaftlichen Rayons gegenüber der Concurrenz des sibirischen Getreides, ist auch ferner der frühere Berechnungsmodus für den Getreidetransport von den sibirischen Bahnen in Kraft belassen, nach welchem die Fracht gebrochen für die Entfernung von der Abgangsstation bis Tscheljabinsk und sodann von Tscheljabinsk bis zur Bestimmungsstation berechnet wird.

Die ausser der Frachtzahlung zur Erhebung gelangenden Nebengebühren haben insofern eine Aenderung erfahren, als nunmehr für das Verwiegen 0,20 Kop. pro Pud, gegen früher 0,25 Kop., und an Stationskosten 0,50 Kop. pro Pud, gegen früher 0,70 Kop. berechnet werden.

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

Im „Sbornik der Tarife" Nr. 792 erschien sub Nr. 6150, mit einer Giltigkeit vom 1. Januar 1897, ein neuer Tarif der Eisenbahnen der I. und II. Gruppe, der gegen den früheren Tarif dieser Bahnen nicht unwesentliche Abänderungen aufweist. Eine der wichtigsten besteht in der geänderten Bedingung, unter der nach dem neuen Tarif der für volle Wagenladungen bestimmte Frachtsatz zur Berechnung gelangt.

Die neuen Regeln lauten:

I. Der Wagenladungs-Tarif findet Anwendung bei der Abfertigung in einem Wagen und mit einem Frachtbrief:

a) von Waaren gleicher Benennung und

b) von Waaren verschiedener Benennung:

1) über welche in der Classification oder den einzelnen Tarifen ein Vermerk des Inhalts gemacht ist, dass der gleiche Wagenladungstarif auch bei der Abfertigung von verschiedenartigen Waaren in Anwendung kommt, und

2) mit Berechnung der Zahlung auf Grund der im Punkt II angegebenen Bestimmungen für jede Benennung besonders, wobei alle oder einige der in dem Wagen verladenen Güter nach den betreffenden Pudtarifen für das wirkliche Gewicht berechnet werden können, sofern sich solche Berechnung für den Versender günstiger stellt.

II. Der Wagenladungstarif findet Anwendung mit Berechnung der Fracht für das wirkliche Gewicht des in einen Wagen verladenen Guts, jedoch nicht weniger:

a) als für 750 Pud bei der Beförderung folgender Güter in Wagenladungen:

1) Alabaster, Gyps, Kalk und Kreide, sowie Cement in Säcken (aus Gruppe 1);
2) Asphalt, unbearbeiteter, Asphalt-Mastik, Asphaltsteine und gemahlener Asphalt (aus Gruppe 3);
3) Scherben von Thon-, Glas-, Porcellan-, Fayence- und Töpferwaaren (Gruppe 9);
4) Papier und Carton (aus Gruppe 12);
5) Oelkuchen (aus Gruppe 21);
6) Ofenkacheln, ausgenommenen aus Majolica, Chamottesteine, Ziegeln jeder Art, als: hydraulische, Gshelsker, gewöhnliche Bau-, gebrannte, rohe und an der Luft getrocknete, feuerfeste, Chamotte- und geschliffene, Pyrogranit (eine Art feuerfester Ziegel), Thonplieten, Dachpfannen (aus Gruppe 25);
7) Holz jeder Art, mit Ausnahme von Korkholzrinde und Korken (Gruppe 28 mit den bezeichneten Ausnahmen);
8) Eisen, Eisenblech, Stahl und Gusseisen, unbearbeitet (Gruppe 32);
9) Erde und Thon, ausgenommen Farbe- und japanische Erde (Gruppe 38);
10) Steine und Minerale, nicht besonders benannte, unbearbeitet und bearbeitet (Gruppe 41);
11) Grütze jeder Art (Gruppe 52);
12) Bauholz (Gruppe 55);
13) Mehl: Weizen-, Roggen-, Erbsen-, Mais-, Linsen-, Hafer-, Gersten , Bohnen-, Buchweizen- und Hirsemehl (Gruppe 68);
14) Bohnen, russische und Pferdebohnen, auch türkische Bohnen, Linsen und Kartoffeln (aus Gruppe 77);
15) Schlackenziegel und Schlacken jeder Art, ausgenommen Thomasschlacke (aus Gruppe 78);
16) Erze (Gruppe 92);
17) Raffinadezucker und Sandzucker in Säcken (aus Gruppe 95);
18) Stein- und Kochsalz (Gruppe 101);
19) Samen: Wolfsbohnen (Lupinen) Wicken, (Kranicherbsen), Tschina (Platterbsen), Oelsamen: Lein-, Raps-, Rübsen-, Kohlrüben-, Senf-, chinesischer Rettig-, Dotter-, Sesam- und Lallemicasamen (aus Gruppe 106);

20) Anthracit, Steinkohlenbriquets (gepresste Steinkohlen), Braunkohlen (einschliesslich Lignit), Steinkohlen und Steinkohlen-Abfälle und -Schutt (aus Gruppe 112);

21) Getreide in Körnern, Getreidefegsel (Taritza) und Radensamen (Gruppe 117);

b) als für dasjenige Quantum, welches in der Classification oder in den einzelnen Tarifen besonders angegeben ist und

c) als für 610 Pud bei der Beförderung aller übrigen Güter in Wagenladungen.

Anmerkung 1. Die in den vorhergehenden Punkten a und c der Regeln über die Berechnung der Fracht für das wirkliche Gewicht, jedoch nicht weniger als für 750 resp. 610 Pud, enthaltenen Bestimmungen finden auch auf alle Sendungen von Waaren, welche ohne Verpackung zur Abfertigung gelangen, Anwendung, wobei für dergleichen Waarentransporte ohne Verpackung sowohl beim Vorhandensein eines Wagenladungstarifs, als auch, wenn ein solcher nicht existirt, die Fracht für das wirkliche Gewicht berechnet wird, jedoch nicht weniger, als für 750 Pud beim Transport der sub Punkt a) bezeichneten Waaren ohne Verpackung, — und nicht weniger als für 610 Pud beim Transport von allen übrigen Waaren ohne Verpackung.

Anmerkung 2. Bei der Beförderung in Wagenladungen-Verpackung: von Erde und Thon (Gruppe 38), Erzen (Gruppe 111), Kohlen, Torf und Kisjak (Gruppe 112), wird für das über die Tragfähigkeit des Wagens in denselben verladene Mehrgewicht, sofern dasselbe das zulässige Maas nicht überschreitet, keine Zahlung erhoben.

III. Eine Abweichung von der im vorstehenden Punkte II a der Regeln über die Berechnung der Fracht für das in einen Wagen verladene wirkliche Gewicht, jedoch für nicht weniger als für 750 Pud, ist nur in folgenden Fällen gestattet:

a. Bei der Beförderung in Wagenladungen ohne Verpackung: von Holz und Bauholz (Gruppe 28 und 55), Steinen und Mineralien, unbearbeitet und bearbeitet (Gruppe 41), Erzen (Gruppe 92), Stein- und Kochsalz (Gruppe 101), Anthracit, Briquets von Steinkohlen (gepresste Steinkohlen), Braunkohlen (einschliesslich Lignit), Steinkohlen, Steinkohlen-Abfall und -Schutt (Gruppe 112) wird die Fracht, wenn die Versand-Bahn Wagen von geringerer Tragkraft als 750 Pud zur Verladung dieser Güter gestellt hat, für das wirkliche Gewicht berechnet, jedoch nicht weniger als für die Tragkraft des zur Verladung des Gutes gestellten Wagens und überhaupt im directen Verkehr nicht weniger als für 610 Pud, wobei

in Bezug auf den Transport von Erzen, Salzen und den Gegenständen der Gruppe 112, die in der Anmerkung 2 zum Punkt II der Regeln über die unentgeltliche Beförderung des in einem Wagen über dessen Tragfähigkeit hinaus verladene Mehrgewicht enthaltenen Bestimmungen zur Richtschnur zu nehmen sind.

b. Bei der Beförderung in Wagenladungen sämmtlicher unter Punkt IIa aufgezählten Waaren im directen internationalen Verkehr über die westliche Trockengrenze und im directen Verkehr zwischen der Warschau-Wiener und Lodzer Eisenbahn wird die Zahlung für das wirkliche und in einem Wagen verladene Gewicht, jedoch nicht weniger als für 610 Pud und unter Beobachtung der in der Anmerkung 2 zum Punkt II aufgeführten Regeln, erhoben, wobei jedoch bei den unter Punkt IIIc aufgeführten Getreidearten nach Danzig und Königsberg via Wirballen, Grajewo und Mlawa die Zahlung für das wirkliche Gewicht, jedoch nicht weniger als für 750 Pud, auf allgemeiner Grundlage erhoben wird, und

c. bei der Beförderung in vollen Wagenladungen von Oelkuchen, Grütze jeder Art, Weizen-, Roggen-, Erbsen-, Mais-, Linsen-, Hafer-, Gersten-, Bohnen-, Buchweizen- und Hirsemehl, russischen Bohnen und Pferdebohnen, türkischen Bohnen, Linsen, Kartoffeln, Wolfsbohnen, Wicken, Lein-, Raps-, Rübsen-, Kohlrüben-, Senf-, chinesischer Rettig-, Dotter-, Sesam- und Lallomicasamen, Getreide in Körnern, Getreidekehricht und Radensamen nach den Grenzstationen Wirballen der St. Petersburg-Warschauer Bahn, Mlawa der Weichselbahn, Alexandrowo, Ssosnowizy und Graniza der Warschau-Wiener, Ssosnowizy und Graniza der Iwangorod-Dombrower Eisenbahn und Grajewo, Radsiwillow, Wolotschisk, Nowosselitzy und Ungeny der Süd-Westbahnen wird die Fracht für das wirkliche Gewicht, jedoch nicht weniger als für 610 Pud, erhoben.

IV. Wenn beim Vorhandensein eines Wagenladungs-Tarifs die im Punkt IIa und c bezeichneten Güter in Wagenladungen, aber in einem grösseren Quantum als 750, resp. 610 Pud aufgeliefert werden, so ist, falls die Verladung in einem Wagen von höherer Tragfähigkeit als 750, bezw. 610 Pud, stattgefunden hat, die Fracht für alle diese Güter, mit Ausnahme jedoch der ohne Verpackung zur Verladung gelangenden, nach dem Wagenladungstarif für das wirkliche Gewicht der Waare zu berechnen. Bei der Beförderung dieser Waaren ohne Verpackung sind dagegen die im Punkt IIa und IIc enthaltenen Bestimmungen zu beobachten, d. h. die Fracht darf nicht weniger als für 750, resp. 610 Pud berechnet werden, wobei jedoch, im Falle der Aufgabe der im Punkt IIa genannten Güter ohne Verpackung in einer Quantität von nicht mehr als 765 Pud und der im Punkt IIc aufgeführten Waaren in einer Quantität von nicht mehr als 620 Pud, die Frachtzahlung stets

für das volle Gewicht und nicht weniger als für 750, bezw. 610 Pud, bei Beobachtung der in der Anmerkung 2 zum Punkt II vorgesehenen Fälle, zu berechnen ist, wenn auch die betreffende Sendung in einem Wagen von grösserer Tragkraft als 750, bezw. 610 Pud verladen wurde. Ist jedoch eine der im Punkt IIa und c aufgeführten Waaren ohne Verpackung in einem Quantum von mehr als 765, resp. 620 Pud in einen Wagen von höherer Tragkraft verladen, so wird die Fracht für die volle Tragkraft des benutzten Wagens berechnet, wobei jedoch die in der Anmerkung 2 zum Punkt II aufgeführten Regeln eingehalten werden müssen (Redaction, wie in Nachtrag I zum Tarif der Bahnen der I und II Gruppe publicirt).

V. Die Frachtzahlung nach dem Wagenladungstarif mit Berechnung für nicht weniger als für die im Punkt II angegebenen Quantitäten gelangt bei allen Gütersendungen mit Ausnahme derjenigen Waaren, welche ohne Verpackung befördert werden, nur dann zur Erhebung, wenn solche Zahlung sich niedriger stellt als bei Berechnung der Fracht nach dem Pudtarif für das wirkliche Gewicht der Waare. Für Waaren, welche ohne Verpackung befördert werden, ist die Fracht stets für nicht weniger als für 750 oder 610 Pud (Punkt IIa und c) zu berechnen.

Obige Regeln fanden dann in der Folge in allen Tarifen, welche für einzelne Waaren und für verschiedene Verkehre erstellt sind, Aufnahme.

Der Tarif der Bahnen der I und II Gruppe erfuhr durch den im „Sbornik der Tarife“ Nr. 844 publicirten I. Nachtrag in sofern eine Erweiterung, bezw. Abänderung, als verschiedene in demselben nicht aufgeführte Waaren neu aufgenommen wurden, sodann aber auch für mehrere, bereits im Tarif enthaltene Waaren billigere Tarifsätze erstellt wurden.

Es wurden neu aufgenommen die Artikel:

Anhydrit (wasserfreie Schwefelsäure), Strohbesen, Herkules (amerikanische Hafergrütze), Lessive-Phönix, Flocken von Flachs- und Hanffasern, Palm- und Tachinöl, Fleischhackmaschinen, anatolische und Karassundtsche Nüsse, unglasirte Cement-Beton-Geländerpfeiler, Karniese, Säulen, Kronsteine, Einfassungen von Thüren und Fenstern, Piedestale, Bänke und Theile von Geländern und Kugeln.

Es sind in eine andere Tarifclasse versetzt worden die Artikel:

Gypsbretter, hölzerne Reifen, Parquet und Parquetfabricate, Beton, Eisenvitriol, auseinandergenommene Eisenbahnwaggons, Personenwagen ohne Räder, gedeckte und offene Güterwagen ohne Räder, Wagenrümpfe, Locomotiven, Locomotivwagen und -Tender in auseinandergenommenem Zustande und ohne Räder für normal- und schmalspurige Eisenbahnen,

auseinandergenommene Eisenbahn-Plattformen, Draisinen, Glasballons als zurückgehende Tara und gläserne Lampenreservoire.

39. Der Nordisch-überseeische internationale Verkehr.

a) Der Import-Verkehr.

Der Tarif für die Beförderung von Gütern in den Nordisch-überseeisch-internationalen Verkehren hat durch den im „Sbornik der Tarife“ Nr. 816 publicirten VIII. Nachtrag diverse Aenderungen erfahren, von denen die wichtigeren die folgenden sind:

In der Nomenclatur der Waaren wird der Artikel Asphalt, unbearbeitet, durch die Bezeichnung Asphalt-Goudron, der Artikel Kessel, excl. Dampfkessel, durch die Benennung Kessel, offene, und der Artikel Dampfkessel durch die Benennung Dampfkessel und andere feste Kessel ersetzt.

Der Frachtantheil der Eisenbahnen wird für die Beförderung von Roman-Cement in Säcken und von flüssigem Leim in Fässern abgeändert.

Für folgende Waaren sind neben den bestehenden Pudsätzen, Wagenladungssätze für den Antheil der Eisenbahnen erstellt worden und zwar für:

Gypsplatten;
Palmen-, Ahorn- und Teakholz;
Cement-Beton-Stufen, -Mörser und -Plieten, unglasirte;
Marmor in Blöcken, Marmor-Abfall und Feldspath;
Rohr- und Schilfarbeiten, nicht besonders benannte, Teppiche und Dielenläufer aus Cocosbast, Rohr, Stroh und Gras, Körbchen und Körbe, geflochtene und überhaupt jeder Art, ausgenommen aus Draht;
Dachpfannen;
Rohr, unbearbeitet;
Infusorienerde und Formsand;
Basalt, Dolomit, Feuersteine und Trass;
Cement-Beton-Röhren, unglasirte;
Chamottesteine, Ziegelsteine, feuerfeste Chamotteziegel, Ziegel, geschliffene, Pyrogranit, Drainröhren und Thonröhren jeder Art;
Marmor-Säulen, unverpackte;
Plieten und Tafeln aus Thon;
Thon, nicht besonders benannter, feuerfester, und Chamotte-Thon, Thon, plastischer, Tuchwalk-Thon, Porcellan-Thon (Kaolin Gluchowskischer und Cornwallscher), Fayence-Thon, Marmor-

sand (gemahlener Marmor) und Crystallsand, Puzzolanerde, (italienischer vulkanischer Sand);

Bogen aus Eisen und Gusseisen, genietete und ungenietete, Träger, genietete und ungenietete, Caissons, eiserne, auseinandergenommene und nicht auseinandergenommene, genietete und ungenietete, Säulen, genietete und ungenietete, Drehscheiben für Eisenbahnen, genietete und ungenietete, Brückentheile (Strebepfeiler, Stützen, Unterlagen und Rollen) genietete und ungenietete, Pfähle, gusseiserne und eiserne, genietete und ungenietete, Ständer, genietete und ungenietete, Säulen (Colonnen) genietete und ungenietete, Dachsparren, genietete und ungenietete Brückentheile nebst Zubehör, genietete und ungenietete;

Thonerde, schwefelsaure (concentrirter Alaun in weissen Stücken und pulverisirt), Gerbeholz in Scheiten und Klötzen, Farbeholz, nicht besonders benanntes, in Scheiten und Klötzen, Campecheholz oder blauer Sandel in Scheiten und Klötzen, Alaun, einfacher (weisser), Quercitron (Farberinde), pulverisirt, Sandelholz in Scheiten und Klötzen und Pernambukholz;

Häute (ohne Haare), unbearbeitete, getrocknete und gedörrte, Häute, unbearbeitete, getrocknete und nassgesalzene, Felle (mit Haaren) von Stieren, Kameelen, Ochsen, Pferden, Kühen, Wallrossen, Kälbern und Seehunden, getrocknete und gedörrte, desgleichen obengenannte Felle in rohem und nassgesalzenem Zustande;

Bleichkalk (Chlorkalk, Bleichpulver);

Terpentin, ungereinigter;

Töpfe, gläserne, Ballons, gläserne, Flaschen, Glasgefässe für Tisch und Küche, Glassgefässe für Laboratorien, Apotheken und nicht besonders benannte Glassgefässe, Retorten, Lampengläser, Flaschenglas, grünes, und Arzeneigläschen;

Tabaksfabrikate jeder Art (Cigarren, Papyros und dergleichen) sowie Tabak (ausgenommen Bakun, Machorka und Tabak aus amerikanischen Saamen), geschnitten und gerieben;

Porcellan-, Fayence- und Majolica-Gefässe und -Waaren bei der Beförderung ohne Verpackung;

Neu aufgenommen werden folgende bis dato im Tarif nicht enthaltene Artikel und zwar:

Brettchen für musikalische Instrumente, Handwerks-Instrumente, nicht besonders benannte, Kesseltheile jeder Art, Federn, eiserne und aus Draht, Krampen (Klammern), Schmiedebälge, Gestelle für Sägen, Turbinen (Kreiselpumpen), Maschinen-Heizräume (für Locomotiven), kupferne, Wau (gelbe Farbe), Natron, doppelschwefelsaures, Ocker in trockenem Zustande und verrieben in Oel und metallisirt, Ocker, unzubereitet, in Stücken und Klumpen,

Strontianit (kohlensaurer Strontian), Cölestin (schwefelsaurer Strontian), Exsiccator (eine Composition zur Desinfection und zum Schutze gegen Feuchtigkeit), Glätte, Goldglätte, Silberglätte, Reservoire zu Lampen, gläserne, ohne Metall, Coriander, Anissamen und Watte aus Wolle.

Frachtsätze bei der Beförderung in vollen Wagenladungen haben endlich erhalten: Korkholzrinde, Schiefer, Bitumen, Kümmel und Sternanis.

Durch Publication im Sbornik der Tarife Nr. 877 erfuhren die Transportbestimmungen folgende Veränderungen:

1) Als Transportvermittler im Nordisch-überseeischen Verkehr werden aufgenommen:

a. die Dampfschifffahrtsgesellschaft William Miller,
b. „ „ „ Neptun,
c. „ „ „ Argo,

wobei erstere regelmässige Touren von Leith nach Reval, die zweite von Hamburg nach Riga und die dritte Gesellschaft endlich von Bremen nach Nowy Port und Reval einzuhalten haben.

Ferner dehnen die dem Verkehr bereits angehörende Dampfschifffahrts-Gesellschaft Stott, Coker & Co. und die Vereinigte Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Kopenhagen ihre Touren aus, und zwar hält erstere, ausser den bereits eingehaltenen Touren, fortan noch die Tour von Liverpool und Manchester nach Libau, letztere von Copenhagen nach Reval ein.

2) Der § 2 der Transportbedingungen erhält folgende Redaction:

Das Recht, über die Waare zu verfügen, hat, solange er sich im Besitz des Original-Connoissements befindet, der Versender, der den Frachtcontract mit der Dampfschifffahrtsgesellschaft abgeschlossen hat. Das Verfügungsrecht über die Erfüllung der Zollformalitäten, sowie über die Auslieferung der Waare an eine andere, als im Connoissement vorgesehene Person steht dem Versender zu, solange das Connoissement sich in seinen Händen befindet und kann durch Vorweisung desselben bei der Dampfschifffahrtsgesellschaft ausgeübt werden, jedoch nur vor erfolgter Zollbereinigung der Waare. Nach Uebergabe des Connoissements an den Empfänger führen dagegen die Dampfschifffahrtsgesellschaften nur die Anordnungen des Empfängers aus, der das Original-Connoissement vorzuweisen hat.

Das Verfügungsrecht über Waaren, die auf Ordre lauten, steht dem Inhaber des vom Versender indossirten Connoissements zu.

Die Zollformalitäten bei Transitgütern werden von den localen Eisenbahnagenturen ausgeführt, wobei jedoch in Reval, Riga und Libau, falls im Connoissement ein diesbezüglicher Vermerk vorhanden oder nachträglich vom Connoissementinhaber specielle Anordnung erfolgt, die Erledigung der Zollformalitäten bei Transitgütern auch Privat-Spediteuren überlassen werden kann, jedoch nur solchen, denen

von der Verwaltung der Hafenbahn das Recht zuerkannt worden, derartige Operationen auszuführen.

Die Zollbereinigung für nach St. Petersburg, Moskau und Charkow bestimmte Waaren kann sowohl am Bestimmungsort, als auch im Transithafen erfolgen; für nach Kiew adressirte Güter jedoch nur im Transithafen. Die Zollbereinigung wird entweder durch die locale Eisenbahn-Zollagentur besorgt oder von einem Privat-Spediteur ausgeführt, der von der Bahnverwaltung specielle Bewilligung besitzt, sich mit der Zollbereinigung von Transitgütern zu beschäftigen.

In letzterem Falle ist es erforderlich, dass diesbezügliche Vermerke im Connoissement und Manifest vorhanden sind oder dass, unter Vorstellung des Original-Conoissements, eine schriftliche Eingabe von derjenigen Person erfolgt, der das Verfügungsrecht über die Waare zusteht.

Im Falle solche Angaben fehlen, werden die Zollformalitäten und die Zollbereinigung durch die Eisenbahn-Zollagentur besorgt.

Anmerkung. Werden in Reval die Zollformalitäten durch einen Privat-Spediteur ausgeführt, so ist dem Revaler Zollamt das Original-Connoissement vorzulegen, wobei für Sendungen, die auf einen bestimmten Empfänger lauten, das Connoissement die beglaubigte Aufschrift des Empfängers aufweisen muss, dass die Erledigung der Zollformalitäten von ihm einer anderen Person übertragen wird. Für durch die Zollagentur vermittelte Güter ist eine Vorstellung des Original-Connoissements nicht erforderlich.

3) Der § 3 lautet fortan: Falls die Versender oder Empfänger von Waaren, die nach St. Petersburg, Moskau oder Charkow adressirt sind, die Zollbereinigung oder die Erfüllung der Zollformalitäten im russischen Transithafen selbst vornehmen wollen, so haben sie davon der localen Eisenbahn-Zollagentur bis zur Ankunft des Dampfers Anzeige zu machen.

Bezüglich der Zulassung Rigascher Speditionsfirmen vergl. Abschnitt V. 51.

b) Der Export-Verkehr.

Im „Sbornik der Tarife“ Nr. 811 wurde, mit einer Giltigkeitsdauer vom 1. Februar bis auf Weiteres, ein Tarif für die Exporte aus Russland von Sandzucker, Butter und Käse, Mehl jeder Art und Oelkuchen publicirt.

Der obige Tarif findet bei der Beförderung der genannten Waaren in nachstehenden directen überseeischen Verkehren Anwendung und zwar:

1) für Sandzucker bei der Beförderung von diversen Stationen der Moskau-Kiew-Woronesher, Polessjer, Charkow-Nikolajewer und

Süd-West-Bahnen via Riga und Libau nach Hull, London, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kopenhagen und Lübeck;

2) für Butter und Käse bei der Beförderung von diversen Stationen der Libau-Romnyer, Moskau-Brester, Moskau-Nishny-Nowgoroder, Moskau-Jaroslaw-Archangelsker, Nikolai, Riga-Oreler, Rybinsker und St. Petersburg-Warschauer Bahn via Nowy-Port, Reval, Riga und Libau nach Hull, London, Newcastle, Liverpool, Manchester, Leith, Grangemouth, Dundee, Bordeaux, Havre, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Copenhagen Lübeck und Stettin;

3) für Mehl jeder Art bei der Beförderung von allen Stationen der russischen Eisenbahnen via Nowy-Port, Reval, Riga und Libau nach Hull, London, Newcastle, Liverpool, Manchester, Leith, Dundee, Bordeaux, Havre, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Copenhagen, Lübeck, Stettin und Stockholm;

4) für Oelkuchen bei der Beförderung von allen Stationen der russischen Eisenbahnen via Nowy-Port, Reval, Riga und Libau nach Hull, London, Newcastle, Liverpool, Manchester, Leith, Dundee, Bordeaux, Havre, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Copenhagen, Lübeck und Stettin.

Von den Transportbestimmungen und Regeln über die Anwendung des Tarifs sind die folgenden von grösserer Bedeutung und zwar:

Die Weiterbeförderung der zum Export bestimmten Sendungen geschieht durch mit den Hafenbahnen in Contract stehende Dampfschifffahrts-Gesellschaften. Von Riga vermitteln die Weiterbeförderung:

1) nach London, Hull und Newcastle die Dampfschifffahrts-Gesellschaft Th. Wilson, Sons & Co. in Hull;

2) nach Leith die Rhederei James Cormack in Leith;

3) nach Antwerpen, Bordeaux, Havre, Copenhagen und Hamburg die Vereinigte Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Copenhagen;

4) nach Stettin die Stettin-Rigaer (Rud. Christ. Gribel) und die Ostsee-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Stettin;

5) nach Lübeck die Riga-Lübecker Dampfschifffahrts-Gesellschaft;

6) nach Liverpool und Manchester die Dampfschifffahrts-Gesellschaft Th. Wilson, Sons & Co. in Hull, sowie Stott, Coker & Co. in Liverpool.

Die genannten Dampfschifffahrts-Gesellschaften verpflichten sich, die in Riga mit der Bestimmung zum directen Export ins Ausland eintreffenden Zuckersendungen innerhalb 14 Tagen, gerechnet vom Tage der Ankunft der Waaren daselbst, von der Eisenbahn abzunehmen.

Eine Ausnahme findet statt, wenn die in Riga eingetroffenen und zum Export nach einem und demselben ausländischen Hafen bestimmten Zuckersendungen ein grösseres Quantum als 31,000 Pud (500 Tons)

repräsentiren. In diesem Falle haben die genannten Gesellschaften das Recht, das die vorstehende Pudanzahl übersteigende Quantum Zucker erst in der dritten Woche nach dem Eintreffen desselben in Riga von der Eisenbahn abzunehmen.

Hinsichtlich der Transporte von Butter, Käse, Mehl und Oelkuchen verpflichten sich die betheiligten Dampfschifffahrts-Gesellschaften, solche Transporte nicht später als innerhalb folgender Zeit, gerechnet vom Tage der Ankunft der Waare im Exporthafen, von der Eisenbahn abzunehmen und weiter zu befördern und zwar:

a) Waaren mit der Bestimmung nach den nichtrussischen Baltischen Häfen nicht später als innerhalb 14 Tagen:

b) Waaren mit der Bestimmung nach den Nordsee- und anderen Häfen nicht später als innerhalb eines Monats.

Unabhängig von vorstehender Bestimmung erklären sich jedoch diverse im Tarif aufgeführte Gesellschaften bereit, auch in kürzeren Terminen den Weitertransport von Butter und Käse vom russischen Ueberladehafen auszuführen.

Für den gegenwärtigen Exportverkehr sind im Tarif directe Durchfrachtensätze vorgesehen, welche von der Versandstation bis zum ausländischen Bestimmungshafen lauten. Dieselben setzen sich zusammen aus:

a) der Eisenbahnfracht von der Versandstation bis zum Exporthafen;

b) den Stationskosten, der Gebühr für das Aufladen in die Eisenbahnwaggons und das Abladen von denselben, sowie der Gebühr für die Organisation des directen Verkehrs;

c) den Platzkosten und zwar: den Kosten für die Ueberführung der Waare vom Bahnhof bis zum Schiffe, den Kosten für die Verladung in's Schiff, den Stadtabgaben, den Kosten für die Beobachtung der Zollformalitäten und der Provision des Spediteurs;

d) der Seefracht vom russischen Ueberladehafen bis zum ausländischen Bestimmungshafen.

Besonders kommen zur Berechnung:

a) die Kosten für Reparatur der Emballage der Waare;

b) die Kosten für die Land- und Seeversicherung;

c) etwaige Extrakosten, welche durch nachträgliche anderweitige Disposition des Versenders über die Waare entstehen.

In der Folge wurde laut Publication im „Sbornik der Tarife“ Nr. 877 mit einer Giltigkeit vom 1. October ein directer Tarif für die Beförderung von Sand- und Raffinade-Zucker von diversen Stationen der Moskau-Kiew-Woronesher, Polessjer, Charkow-Nikolajewer und der Süd-West-Bahnen via Riga und Libau nach den finnländischen Häfen

Abo, Helsingfors und Hangö erstellt, auch wurde bestimmt, dass der Exporttarif für Butter und Käse ebenfalls Anwendung zu finden hat, wenn diese Artikel als Eilgut befördert werden.

40. Neueingeführte, abgeänderte Tarife.

a. Tarif für die Beförderung von Rohnaphta, Naphtarückständen und dergl.

Im „Sbornik der Tarife" wurde unter Nr. 6222, mit einer Giltigkeit vom 1. Mai ab, ein neuer Tarif für die Beförderung von Rohnaphta, Naphtarückständen und dergl. publicirt.

Während nun die generellen Bestimmungen über den Transport genannter Waaren keine Abweichung gegen die bis dato geltenden erfuhren, erlitt der Modus der Frachtberechnung durchgreifende Veränderungen. Die von den Städten Zarizyn, Kamyschin, Saratow, Nishny-Nowgorod und Jaroslaw nach Riga bestehenden Specialtarife werden aufgehoben und wird fortan die Fracht nach einer im neuen Tarif enthaltenen Frachtberechnungstabelle für die wirkliche Entfernung erhoben. Jedoch ermässigt sich die Frachtzahlung für Naphta von solchen Stationen, von denen Specialtarife nach Riga bestanden, nur unbedeutend, z. B. von Zarizyn um 4 Rbl. 79 Kop. pro Wagen von 610 Pud, von Saratow sogar nur um 2 Rbl. 63 Kop. pro Wagen.

b. Der Tarif für die Beförderung von Eisen, Blech, Stahl, Gusseisen, Schienen, Erzen und einigen anderen Waaren.

Nachdem auf der am 18. Juni 1897 stattgehabten Sitzung der Tarif-Comité die projectirten Tarifänderungen für die Artikel der Eisenindustrie geprüft hatte, wurde durch Publication im „Sbornik der Tarife" Nr. 860, mit einer Giltigkeit vom 1. September, ein neuer Tarif für die Beförderung genannter Waaren veröffentlicht. Die der Frachtberechnung nach diesem Tarif unterliegenden Waaren sind in 4 Kategorien eingetheilt; die Berechnung findet nach im Tarif enthaltenen Tabellen statt. Es sind folgende Schemata angenommen und zwar für die Waaren der

I. Kategorie, als: Blech, weisses und schwarzes, unbearbeitetes, alle Artikel der II. Kategorie, falls sie verzinnt oder verzinkt sind, sowie alle Waaren der II. und III. Kategorie, falls sie in festen Kisten oder Tonnen zur Beförderung gelangen:

Von 1—180 Werst zu $^1/_{15}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 181—450 „ zur Zahlung für 180 Werst ein Zuschlag von $^1/_{18}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 451—900 „ zur Zahlung für 450 Werst ein Zuschlag von $^1/_{40}$ Kop. pro Pud und Werst,
über 900 Werst zur Zahlung für 900 Werst ein Zuschlag von $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst.

II. Kategorie, als: Eisen und Stahl, unbearbeitetes, in Blechen, Stangen und Stäben, Kessel- und Rundeisen, Walzdraht über 4 mm. im Durchmesser, sowie jeder Art Façoneisen, Kreuzstücke, Weichen, Kreuzungen, eiserne Rahmen mit angeschraubten und angenieteten Schienen und Schwellen für verlegbare Eisenbahnen und Schwellen aus Eisen, Stahl oder Gusseisen; sämmtliche Artikel, falls unverzinnt oder unverzinkt und nicht in festen Kisten oder Fässern verpackt:

Von 1—168 Werst zu $^1/_{24}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 169—213 „ zur Zahlung für 168 Werst ein Zuschlag von $^1/_{30}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 214—757 „ zur Zahlung für 213 Werst ein Zuschlag von $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 758—1375 „ zur Zahlung für 758 Werst ein Zuschlag von $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst,
über 1375 Werst zur Zahlung für 1375 Werst ein Zuschlag von $^1/_{150}$ Kop. pro Pud und Werst.

III. Katagorie, als: Bruch, Schnitzel und Spähne von Eisen, Blech, Stahl und Gusseisen, Schwarzeisen in Blöcken und Pudlingstücken, Milbars, gegossenes Eisen in Blöcken und Gusseisen jeder Art, Schienen, neue und alte, aller Typen, sämmtliche Artikel in Wagenladungen und nicht in festen Kisten oder Fässern verpackt; endlich Schienenbefestigungsgegenstände in jeder Verpackung und alte Räder-Achsen und -Bandagen in Wagenladungen:

Von 1— 45 Werst zu $^1/_{45}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 46—334 „ zur Zahlung für 45 Werst ein Zuschlag von $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 335—800 „ zur Zahlung für 334 Werst ein Zuschlag von $^1/_{75}$ Kop. pro Pud und Werst,
über 800 Werst zur Zahlung für 800 Werst ein Zuschlag von $^1/_{150}$ Kop. pro Pud und Werst.

Das Schema für den pudweisen Transport der Artikel der III. Kategorie ergiebt höhere Frachtsätze, die ungefähr in der Mitte der Sätze der II. und III. Kategorie stehen.

IV. Kategorie, als: Eisenschlacke, Rückstände der Fabrication von Schwefelsäure, Eisen-, Mangan-, Chrom-, Blei- und Zinkerze und Briquets von Erzen in Wagenladungen:

Von 1— 65 Werst zu $^1/_{65}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 66—145 „ zur Zahlung für 65 Werst ein Zuschlag von $^1/_{80}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 146—1000 „ zur Zahlung für 145 Werst ein Zuschlag von $^1/_{125}$ Kop. pro Pud und Werst,
über 1000 Werst zur Zahlung für 1000 Werst ein Zuschlag von $^1/_{150}$ Kop. pro Pud und Werst.

Ausser der Frachtzahlung gelangen an Stationskosten für die Waaren der I. und II. Kategorie 0,7 Kop. pro Pud, der III. und IV. Kategorie 0,4 Kop. pro Pud zur Erhebung. Alle anderen Nebengebühren werden auf allgemeiner Grundlage erhoben.

41. Tarife, die in neuen Auflagen erschienen sind.

In neuen Auflagen sind im Jahre 1897 folgende Tarife erschienen:

1) Am 1. Januar der Tarif für die Beförderung von Raffinade- und Sandzucker, sowie Zuckersyrup.

2) Am 1. Mai der Tarif für die Beförderung von Stein- und Kochsalz.

3) Am 1. Juni der Tarif für den Transport von Flachs und Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede.

4) Am 1. September der Tarif für die Beförderung von Gütern im directen kaukasisch-transkaspischen Verkehr.

5) Am 1. November der Tarif für den Transport von Petroleum und anderen Naphta-Destillaten.

In obigen Tarifen sind alle bis zum Datum der Einführung erfolgten Abänderungen und Ergänzungen enthalten.

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

a. Ueber die Erhebung der Gebühr für die Lagerung von Waaren auf der Versandstation.

Im Sbornik der Tarife Nr. 809 ist unter Nr. 4036 publicirt worden, dass die Lagermiethe, die eventuell für abzusendende Waaren zu zahlen ist, vom 15. Januar ab, nach folgender Bestimmung erhoben wird.

Falls eine Waare, die mit Lagerung bis zum Versenden (pct. 49 des allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen) aufgeliefert wird, im Laufe von 15 Tagen, gerechnet von Mitternacht nach der Auslieferung auf der Versandstation, nicht zum Versand gelangt ist und der Absender nach Ablauf dieser Frist, jedoch vor Verladung der Waare in den Wagen, die für ihn eintretende Reihenfolge ablehnt und fordert, dass seine Waare an eine andere Adresse gesandt wird, so wird die Lagermiethe für die Zeit von der Auslieferung der Waare bis zur Angabe der neuen Adresse nicht erhoben, ungeachtet dessen, dass bei solcher Adressenänderung die Waare eventuell auf eine neue Reihenfolge der Absendung gestellt wird.

Eine zweite und jede weitere Abänderung der Adresse mit Umschreibung der Waare auf eine neue Reihenfolge wird ohne Zahlung von Lagermiethe unter den gleichen Bedingungen zugelassen, d. h. also nur in dem Falle, wenn die Absendung der Waare an die zuletzt angegebene Adresse nicht innerhalb 15 Tagen geschehen ist und der Absender nach Ablauf dieses Termins, unter Beobachtung der vorstehend angegebenen Bedingungen, die Adresse zu ändern wünscht.

Falls jedoch die zweite Aenderung der Adresse früher als 15 Tage nach der ersten Aenderung stattfindet und der Versender bei Angabe dieser zweiten Aenderung wünscht, dass die Waare an die ursprünglich angegebene Adresse befördert wird, so wird die Lagermiethe auf der Versandstation, nicht für die Zeit von der ersten Aenderung der Adresse, sondern für die ganze Zeit von der ersten Auslieferung der Waare bis zur zweiten Aenderung der Adresse erhoben.

b. Ausser den erwähnten Regeln sind noch folgende wichtigere Bestimmungen im Jahre 1897 getroffen worden.

1) Vom 7. März ab dürfen lt. Circulärvorschrift des Eisenbahn-Departements Depositat-Quittungen als Zahlung von den Eisenbahncassen nicht mehr angenommen werden.

2) Vom 15. März ab ist es gestattet, beim Transport von Zwiebeln, Grüngemüse, Gemüse, Pilzen, Früchten und gesalzenen Beeren die Fracht und die Nebengebühren auf den Empfänger zu überweisen.

3) Durch Verfügung des Departements für Eisenbahnangelegenheiten wird bestimmt, dass vom 22. März ab für Getreidesendungen, die unterwegs in Speichern, Ambaren, Magazinen und Elevatoren lagern, welche zu Lagerhäusern ernannt sind, keine Stationskosten für die Abfertigung unterwegs erhoben werden.

4) Am 22. Mai gelangten auf der Riga-Oreler und Baltischen und Pskow-Rigaer Eisenbahn Regeln zur Einführung, nach welchen den Waarenabsendern und -Empfängern durch die bezüglichen Stationen Contocurrents eröffnet werden können. Die Eröffnung solcher Contocurrents hängt von der Genehmigung des Chefs der betreffenden Bahn ab.

5) Vom 31. Mai ab wird die Fracht für dle Beförderung von Reifen zu Sieben für die volle Tragfähigkeit des benutzten Wagens berechnet.

6) Von demselben Datum ab sind die Eisenbahnen berechtigt, gepresste Lumpen mit Deckplänen bedeckt, Reifen zu Sieben und Glaswaaren in Kisten, Fässern, Kullen oder in gemischter Verpackung auf offenen Plattformen zu befördern.

7) Am 1. Juni wird die Waarennomenclatur durch die Artikel „Flocken von Flachs und Hanf" ergänzt.

8) Am 1. October wird auf der Moskau-Brester Eisenbahn die Erhebung der Gebühr von $^1/_5$ Cop. pro Pud zur Erweiterung der Lagerräume eingeführt.

9) Am 1. November wird die Erhebung dieser Gebühr auf der Lodzer Bahn aufgehoben.

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

Im Jahre 1897 wurden folgende Eisenbahnstrecken dem Verkehr übergeben, wobei theilweise auf denselben ein temporärer Verkehr eröffnet wurde.

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

1) vom Ob via Krassnojarsk und Kausk nach Klutschi mit einer Entfernung von 1,133 Werst und einem temporären Verkehr;

2) von Wladiwostok via Iman nach Chabarowka, Länge 718 Werst, mit einem temporären Verkehr;

3) von Ostrolenko via Tluschtsch nach Piljava auf der Warschau-Terespoler Eisenbahn — 124 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 10. September;

4) von Krotowki via Timaschewo nach Sergiewsk auf der Samara-Slatouster Eisenbahn — 80 Werst, mit einem temporären Verkehr vom 10. October;

5) von Karlowka bis Konstantinograd auf der Charkow-Nicolajewer Bahn — 32 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 15. October;

6) von Hainowka nach Bjelowjesch auf den Südwestbahnen — 21 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 1. December;

7) von der Station Serpuchow und von der Station Sergiewo bis Penkowa auf der Moskau-Kursker Eisenbahn — 20 Werst, wobei erstere Strecke den 14. Juli dem regelrechten Verkehr übergeben wurde, letztere jedoch nur temporär benutzt wird.

Die Gesammtlänge vorstehender, von der Krone verwalteten Bahnen beträgt 2257 Werst.

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

Von der Moskau-Jaroslaw-Archangelschen Gesellschaft die Strecken:

von Wologda nach Archangel — 595 Werst, mit einem temporären Verkehr vom 15. November;

von Bjelkowo via Kellerowo nach Jurjew-Polsky — 67 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 1. Januar.

2) von der Wladikawkaser Gesellschaft die Strecken:

von Tichorezkaja nach Wolshskaja — 505 Werst, wobei jedoch die Strecke von Welikokujuscheskaja bis Wolshskaja nur dem temporären Verkekr offen steht;

von Kawkasskaja nach Stawropol — 143 Werst, mit einem regelrechten Verkehr;

3) von der Gesellschaft der Süd-Ostbahnen die Strecken:

von Jeletz nach Walniky — 310 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 1. October;

von Grafskaja nach Anna — 83 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 20. Juli;

von der Station Korotojak nach der Stadt Korotojak — 7 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 21. Juli;

von Ssoljanaja Pristan nach Wolshskaja — 6 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 10. August.

4) von der Moskau-Windau-Rybinsker Gesellschaft die Strecken:

von Pskow nach Bologoje — 333 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 11. November;

von Sawelino nach Kaschin — 52 Werst, mit einem regelrechten Verkehr von demselben Datum;

5) von der Moskau-Kiew-Woronesher Gesellschaft die Strecken:

von Lgow nach Bjansk — 195 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 1. August;

von Pirjatin nach Krassnoje — 91 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 1. August:

von Liwny nach Marmyschi — 60 Werst, mit einem temporären Verkehr vom 15. December;

6) von der Rjasan-Uralsker Gesellschaft die Strecken:

von Ranenburg bis Paweletz mit einer Abzweigung nach Astapowo — 108 Werst, mit einem temporären Verkehr.

Im Ganzen sind also von Privat-Gesellschaften 2555 Werst erbaut und eröffnet worden.

c. Zufuhrbahnen sind eröffnet:

1) von Walk nach Pernau — 117 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 22. März;

2) von Rudnitzy nach Chotzewato mit einer Abzweigung nach der Berschazky Fabrik — 92 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 5. November;

3) von Postawa nach Bereswetscha — 53 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 1. Juli;

4) von Fellin nach Moiseküll — 42 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 31. Juli;

5) von Rjasan nach dem Dorfe Tumi — 82 Werst, mit einem temporären Verkehr vom 20. December;

6) von Orjechowo nach Iljinsk — 37 Werst, mit einem temporären Verkehr;

7) von Unetscha nach Starodub — 33 Werst, mit einem regelrechten Verkehr vom 13. August.

Zusammen 456 Werst.

Nach Eröffnung aller dieser Bahnlinien betrug die Gesammtausdehnung des Eisenbahnnetzes in Russland am Schlusse des Jahres 1897 über 42,000 Werst, die finnländischen Bahnen nicht eingerechnet.

Im Bau verbleiben noch ausser einigen kürzeren Linien privater Gesellschaften, in Mittel-Sibirien ca. 800 Werst, im Transbaikalgebiet ca. 1050 Werst, die Perm-Kotlas Bahn und im transkaspischen Gebiet ca. 650 Werst.

Concessionirt wurde von der Regierung im Jahre 1897 privaten Eisenbahngesellschaften der Bau folgender Linien:

I) der Rybinsker Gesellschaft, bei Umbenennung derselben in Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn, der Linien von Moskau nach Stockmannshof, von Tuckum nach Windau, von der Station Dno zum

Dorfe Sokolniki und von der Station Sawelino bis zur Stadt Krassny-Cholm mit einer Gesammtentfernung von 1,065 Werst.

2) der Rjasan-Uralsker Gesellschaft der Linien von Paweletz via Michailowo und Kaschira nach Moskau, von Dankow nach Smolensk und von Krassnoslobodsk nach Inschawino, im Ganzen gegen 850 Werst;

3) der Moskau-Jaroslaw-Archangelschen Gesellschaft der Linien von Moskau via Dmitrow bis zum Dorfe Sawelino (an der Wolga) und von der Station Taikowo bis zur Stadt Jurjew-Polsky mit einer Entfernung von gegen 200 Werst;

4) der Gesellschaft der Süd-Ostbahnen der Linien von Lugansk bis zur Station Moscherowo und von Pojasnaja bis Nikitowka mit einer Entfernung von 150 Werst und

5) der Wladikawkaser Gesellschaft der Linie Derbent bis Baku.

Wenn man zu diesen Strecken noch einige Zufuhrbahnen hinzurechnet, deren Bau genehmigt ist, so sind im Jahre 1897 nicht weniger als 2,500 Werst Eisenbahnlinien zum Bau bestimmt worden.

In den Besitz der Krone ging im Jahre 1897 die Weichselbahn und die Obojaner Bahn über. Die Fastower Eisenbahn wurde mit den Süd-Westbahnen vereinigt, die Strecke Konstantinowka-Jassinowataja und Nikitowka-Gosudarew-Baivak der Jekaterinenbahn wurden der Kursk-Charkow-Sewastopoler Bahn zugetheilt, die schmalspurige Bahn des Grafen Schermetjew vom Dorfe Ugolniki bis zum Dorfe Baskatschi der Moskau-Jaroslaw-Archangelschen Bahn übergeben. Die Zweigbahn in Kursk zur Stadt ging in die Verwaltung der Moskau-Kiew-Woronescher Bahn über; schliesslich wurde die Uralsker Bahn in die Perm-Tjumensche umbenannt.

44. Eröffnung von Stationen.

1) Am 1. Februar wurde die Station Lunino der Moskau-Kasaner Eisenbahn für den directen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

2) Am 5. März eröffnete die Kursk-Charkow-Sewastopoler Eisenbahn die Station Alexandrowsk-Pristan wiederum für die Annahme und Auslieferung von Waaren.

3) Am 15. Mai wurde die Station Rjasan-Oka der Moskau-Kasaner Eisenbahn für den Güterverkehr eröffnet.

4) Am 1. August wurde auf der Warschau-Terespoler Eisenbahn zwischen den Stationen Ugrusk und Cholm eine Haltestelle Ruda-Opalin für den Eilgut- und Güterverkehr eröffnet.

5) Am 1. September wurde auf der West-Sibirischen Eisenbahn die Station Jurgamysch eröffnet.

6) Am 15. December wurde die zwischen den Stationen Widibor und Wisozk der Polessjer Bahnen belegene Halbstation Goryn für den Güterverkehr eröffnet.

Ausser den obengenannten Stationen wurde am 1. Juni auf dem Ausstellungsplatze der landwirthschaftlichen Ausstellung in Kiew eine Abtheilung der Kiewer Stadtstation etablirt; in der Folge errichtete die Moskau-Kiew-Woronescher Bahn in Krasnoje, einem Hafen des Dnepr-flusses, eine Stadtstation.

Eisenbahn-Transportcomptoire wurden im Jahre 1897 auf den Stationen Tscheremoschniki, Bogotol und Kansk der Mittel-Sibirischen Eisenbahn, in Mariupol und Archangel eröffnet.

45. Schliessung von Stationen.

1) Am 22. Januar wurde die Stadtstation der Wladikawkaser Eisenbahn in Rostow am Don geschlossen.

2) Am 3. März stellte die Stadtstation in Jelissawetpol ihre Thätigkeit zeitweilig ein, dieselbe wurde am 14. März wiederum dem Verkehr geöffnet.

3) Am 15. Juli wurde die Güterstation Charkow der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn geschlossen, weshalb vom genannten Datum ab alle für Charkow bestimmten Waaren nach Charkow der Kursk-Charkow-Sewastopoler Eisenbahn zu adressiren sind.

46. Umbenennung von Stationen.

Folgende Stationen wurden im Jahre 1897 umbenannt und zwar:

1) die Station Radsiwillow der Warschau-Wiener Bahn in Staro-Radsiwillow;

2) die Station Iwanowka der Jekaterinen-Bahn in Illarionowo;

3) die Station Kamyschenko der West-Sibirischen Bahn in Kotschenowo;

4) die Station Nowo-Kolomna der Moskau-Kasaner Bahn in Kolomna;

5) die Station Kolomna der Moskau-Kasaner Bahn in Gólutwin;

6) die Station Karlowka der Moskau-Kasaner Bahn in Nasarowka;

7) die Station Uljanowka der Moskau-Kasaner Bahn in Galzowka;

8) die Station Gorki der Rybinsker Bahn in Podobino;

9) die Station Birutschja der Rjasan-Uralsker Bahn in Friedenfeld;

10) die Station Jelan der Samara-Slatouster Bahn in Filippowka;

11) die Station Alexejewka der Ssysran-Wjäsmaer Bahn in Jagodnoje;

12) die Station Bodeschty der Süd-West-Bahnen in Rogoscheny.

47. Eröffnung von Elevatoren und Lagerhäusern zur allgemeinen Benutzung.

a. Im Jahre 1897 sind nachstehend benannte Elevatore eröffnet worden:

1) am 5. März bei der Station Rtischtschewo der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn ein Elevator von 100,000 Pud Rauminhalt;
2) am 9. März bei den Stationen Kantemirowka, Tokarewka und Borissoglebsk der Süd-Ost-Bahnen;
3) am 8. October bei der Station Balaschew der Süd-Ost-Bahnen ein Elevator von 300,000 Pud Rauminhalt.

b. Zu Lagerhäusern sind im Jahre 1897 bestimmt worden:

1) die bei der Station Werda der Ssysran-Wjäsmaer Eisenbahn gelegenen Speicher des Grafen P. P. Schuwalow;
2) der Elevator bei der Station Kolyschley der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn;
3) der bei der Station Kirsanow der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn gelegene Speicher des N. J. Tschajew;
4) der Elevator bei der Station Rtischtschewo der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn;
5) die Elevatore bei den Stationen Tokarewka und Borissoglebsk der Süd-Ost-Bahnen;
6) der bei der Station Tri-Ostrowa der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn befindliche Speicher des J. J. Kirejew;
7) der bei der Station Obolenskaja der Ssysran-Wjäsmaer Eisenbahn belegene Speicher der Firma A. W. und T. Alferowow;
8) Die bei der Station Sergiewo II der Moskau-Kursker Eisenbahn befindlichen Speicher des S. E. Solomin;
9) der bei der Station Sergiewo II der Moskau-Kursker Eisenbahn belegene, der Okunewa gehörende Speicher;
10) die in der Nähe der Station Woronesh helegenen, der Gesellschaft Klutscharew, Michailow & Co. gehörigen und von der Gesellschaft E. A. Klotschkowsky gemietheten Speicher;
11) der bei der Station Saraisk der Moskau-Kasaner Eisenbahn befindliche und dem W. N. Nowikow gehörige Speicher;
12) der bei der Haltestelle Lamky der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn belegene, dem A. M. Lewin gehörige Speicher;
13) der bei der Station Sergiewo I der Moskau-Kursker Eisenbahn belegene, dem J. N. Ljanin gehörige Speicher;

14) der bei der Station Alexandrowskaja der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn belegene, dem M. S. Schepelkow gehörige Speicher, der in den Besitz des W. A. Ulanow übergegangen ist;
15) der auf der Station Woeikowo der Ssysran-Wjäsmaer Eisenbahn befindliche Elevator.

c. Aus der Zahl der Lagerhäuser gestrichen sind:

1) der bei der Station Klekosky der Ssysran-Wjäsmaer Eisenbahn befindliche, dem S. W. Schabin gehörige Speicher;
2) die bei den Stationen Kirsanow und Alexandro-Newskaja der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn belegenen, dem J. S. Turbinow gehörigen Speicher.

48. Die Riga-Oreler Eisenbahn.

a. Umbau der Güter- und Passagierstationen Riga.

Hatte die weitere Entwickelnng der Verhandlungen über die Anlage einer Central-Güterstation in Riga im Laufe des Jahres 1896, namentlich durch die Beschlüsse der Kommissionssitzung vom 12. November 1896 (siehe Handelsarchiv Jahrg. 1897 Seite 123 u. ff.), eine die Interessen der Kaufmannschaft im Allgemeinen befriedigende Richtung eingeschlagen, so nahm diese Frage im Jahre 1897 eine recht ungünstige Wendung; erst im weiteren Verlaufe der Verhandlungen trat wieder die Hoffnung auf eine alle Theile befriedigende Lösung in den Vordergrund, wenn auch im wesentlichen das Jahr 1897 für die Förderung der Angelegenheit als fast verloren angesehen werden muss.

Um zu den Beschlüssen dieser Kommissionssitzung Stellung zu nehmen, berief das Rigasche Stadtamt zum 17. Februar 1897 eine Stadtverordneten-Versammlung ein. Eine die Güterstationsfrage ausführlich behandelnde Vorlage ging gedruckt bereits mehrere Tage vorher den Stadtverordneten zu und wurde auch von den Tagesblättern wiedergegeben. Die, die Beschlüsse jener Kommissionssitzung vom 12. November 1896 durchaus ablehnende Vorlage rief in weiten Kreisen der Kaufmannschaft eine gewisse Erregung hervor, welcher das Organ des Börsen-Comités, das „Rigaer Börsenblatt“, in nachfolgendem Leitartikel Ausdruck gab:

„Mit lebhaftem Bedauern wird wohl jeder für eine zeitgemässe Entwickelung der Handels- nnd Verkehrsverhältnisse unserer Stadt sich Interessirende, die in den Tagesblättern soeben veröffentlichte Vorlage des Rigaschen Stadtamts an die Stadtverordneten-Versammlung über die

Betheiligung der Stadtverwaltung an der Anlage einer Central-Güterstation gelesen haben. Alle die Hoffnungen, dass mit der auf der Sitzung vom 12. November 1896 erfolgten einstimmigen Annahme des von der Staatsregierung vorgelegten Entwurfs alle Schwierigkeiten, die der Verwirklichung desselben entgegenstanden, beseitigt waren, dass mit der freilich verklausulirten, aber doch immer erfolgten Zustimmung des Vertreters der Stadtverwaltung der Widerspruch der letzteren endgiltig aufgegeben wäre, dass mit dem Project der Anlage der Güterstation auf der Stadtweide endgiltig gebrochen worden, — alle diese Hoffnungen sind zu nichte geworden. Unsere Stadtverwaltung hat sich wieder auf ihren alten ablehnenden Standpunkt gestellt und damit die Gefahr wiederum heraufbeschworen, dass eine Angelegenheit, die für Riga und Rigas Handel geradezu eine Lebensfrage ist, in's Ungewisse hinausgeschoben, ja vielleicht sogar ganz vereitelt wird. Die Eröffnung der Bologoje-Pleskauer Bahn, die allein Riga, nach den Berechnungen des Bauanschlages mindestens 12 Millionen Pud Waaren jährlich zuführen soll, steht für den Herbst d. J. bevor, an allen Ecken und Enden schwirrt es von neuen Eisenbahnprojecten, zu deren Mittel- oder wenigstens Vermittelungspunkt Riga ausersehen ist, ein Ausblick auf ungeahnten Aufschwung unseres Handels eröffnet sich — doch alles das genügt nicht, um nun auch mit aller Macht und Energie daran zu gehen, Riga für die neu herantretenden Aufgaben gerüstet zu machen. Die Entscheidung der vorliegenden Angelegenheit steht vor der Thüre; unsere am Montag, den 17. Februar zusammentretende Stadtverordneten-Versammlung wird sich darüber auszusprechen haben, ob sie die von der Staatsregierung gebotene Hilfe annehmen oder, durch Kritik von reinen Detailfragen, Gefahr laufen will, dieser verlustig zu gehen. Da halten wir es für unsere Pflicht, nochmals in aller Kürze die schon öfters in den Tagesblättern erörterte und angefochtene Begründung der Einwände des Stadtamts zu beprüfen. Das verunglückte Experiment mit Mühlgraben, das s. Z. zum Mittelpunkt unseres gesammten Handels ausersehen war, sollte doch eine genügende Warnung vor der Wiederholung ähnlicher Experimente sein. Der Handel lässt sich nun einmal nicht in bestimmte Bahnen zwängen, er geht seine eigenen natürlichen Wege allen Hemmnissen zum Trotz! Bei uns ist es eine Lebensbedingungung für den Handel, auf die kürzeste, billigste und bequemste Weise an das Wasser zu kommen und diesen Weg dem Handel zu bieten; das ist die Aufgabe derjenigen Institutionen, die für das Gedeihen der Stadt und ihrer Existenzmittel, in erster Reihe des Handels, zu wachen haben. Diese Ansicht hat ja die Stadtverwaltung stets gehabt und ihr noch im vergangenen Jahre Ausdruck gegeben, indem sie, bei den Verhandlungen über den Ausbau des Andreasholms beschloss, den Export- und Importhandel auf ihn zu

concentriren. Es lässt sich doch nicht bestreiten, dass dieser Beschluss in vollem Widerspruche steht zu dem jetzt hervortretenden Bestreben, die Leitungsstelle von dem Orte der Hauptarbeit ihrer Organe, d. h. die Station von den die Waaren auf und abladenden Wagen auf mehrere Werst hin zu entfernen und damit die Arbeit der Eisenbahn zu erschweren und zu vertheuern. Sicherlich, auch zu vertheuern, denn die Kosten des Zustellens der Wagen von der Güterstation zu dem mehrere Werst entfernten Ufer und zu den dort belegenen Speichern dürfte doch wohl dem Betrage nahe kommen, den man jetzt für die Beförderung der Wagen zum Elevator — 1 Rbl. 53 Kop. pro Wagen — zu zahlen hat, wieder eine unproductive Mehrbelastung unserer, ohnehin schon, im Vergleiche zu den Concurrenzhäfen, schwer belasteten Waaren. Nicht unwesentlich dürfte doch auch die grössere Entfernung des Platzes auf der Stadtweide vom Centrum der Stadt, wo sich der eigentliche Handel abwickelt, in's Gewicht fallen. Gerade das Beispiel Mühlgrabens hat gezeigt, dass der Ausgangspunkt des Handels sich vom Abwickelungspunkte desselben nicht trennen lässt, dass beide so nahe wie möglich bei einander sein müssen. Jede, selbst die kleinste, zu vermeidende Entfernung fällt schwer in's Gewicht.

Was die Einwände des Stadtamts gegen die Verschüttung des Andreashafens, gegen die Verlegung des Collectors und gegen die Beschneidung des Kaiserlichen Gartens anbetrifft, so sind diese geplanten, durch die Anlage der Güterstation und der dazu gehörigen Geleise bedingten Veränderungen der vorhandenen Anlagen, im Ganzen doch so unwesentlicher Natur, dass es nicht recht begreiflich erscheint, diese zum Anlass einer ablehnenden Haltung gegen das so ausserordentlich weitgehende Entgegenkommen der Staatsregierung zu nehmen. Der Andreashafen! Welch' andere Bedeutung hat dieser heute noch, als nur die eines Hafens für Böte mit Brennholz und Cabotagefahrzeuge? Hinsichtlich dieses haben Organe der Stadtverwaltung selbst bei den obenerwähnten Verhandlungen über den Ausbau des Andreasholms ausgesprochen, dass ein Verschütten dieses, den Andreasdamm und Andreasholm trennenden Hafens nützlich wäre und dass die Löschplätze für Brennholz ohne Schwierigkeiten an eine andere Stelle des Dünaufers verlegt werden könnten. Welch' ausserordentliche Vortheile für den Handel und für den Bahnverkehr aber würden erlangt werden, wenn man eine ununterbrochene Uferlinie von der Eisenbahnbrücke bis zum Ende des Andreasholms gewönne. Unser Zollrayon genügt heute schon durch seine Raumverhältnisse so wenig den Anforderungen, dass unser Importhandel auf's Schwerste geschädigt wird. Wie soll das erst werden, wenn durch die Eröffnung neuer Bahnen eine sehr namhafte Steigerung des Imports eintritt?! Mit Verschüttung des Andreashafens hätte man die Möglichkeit, den Zollrayon fast in's Unbegrenzte zu verlängern und neue Lagerplätze

für den Importhandel zu schaffen. Die Anlage des Collectors ist, nach dem Urtheile mancher Fachleute, von Anfang an eine nicht ganz geeignete gewesen; es fragt sich doch noch sehr, ob nicht etwa, gerade durch die Verlegung desselben, die ursprünglichen Mängel der Anlage beseitigt würden. Und, falls das nicht zutrifft, ist die etwa 20,000 Rbl. kostende Verlegung, die die Krone eventuell noch aus ihren Mitteln bestreiten will, es wirklich werth, dass dadurch möglicher Weise das ganze grosse Project der Central-Güterstation zum Scheitern gebracht wird? Und endlich der Kaiserliche Garten? Lohnt es sich wirklich wegen der paar Faden, die an der Düna-Seite desselben abgeschnitten werden sollen, solch' Aufhebens zu machen? Der Kaiserliche Garten ist an seiner schmalsten Stelle ca. 150 Faden breit, davon sollen ca. 10 Faden abgeschnitten werden in einem Falle, wo es die äussersten Interessen des Handels gilt. Caveant consules! Dieser Ruf erscholl schon einmal in derselben Angelegenheit aus den Spalten eines unserer Tagesblätter! Seitdem ist fast ein Jahr vergangen und wir stehen fast in derselben Situation, wie damals, wiederum vor einer Krise. Caveant consules! Mit noch mehr Berechtigung als damals mag auch heute der Ruf erschallen, denn, dessen müssen wir eingedenk sein, Gefahr liegt im höchsten Masse im Verzug, sei es, dass durch mangelndes Entgegenkommen unserer Stadtverwaltung das so hoch bedeutsame Project in einer Weise zur Ausführung kommt, die den Bedürfnissen und Interessen des Handels nicht entspricht, sei es, dass das ganze Project scheitert und damit die ganze Zukunft Rigas in Frage gestellt wird, das dann aus jeglichem Mitbewerb mit seinen Concurrenzhäfen ausscheiden muss."

In gleichem Sinne, auf die technischen Seiten der Frage mehr eingehend, äusserte sich die „Düna-Zeitung" in ihrer Nr. 36 vom 13. Februar 1897.

Ueber den Verlauf und die Beschlüsse dieser Verhandlung der Stadtverordneten ist den Tagesblättern Folgendes zu entnehmen:

„Den in der Stadtamtsvorlage eingenommenen Standpunkt, nach welchem den geeignetsten Anlageort für den Centralwaarenbahnhof die Stadtweide abgiebt und nur unter gewissen Bedingungeu hinsichtlich der Erhaltung des Collectors und des Kaiserlichen Gartens, sowie in Bezug auf den Andreashafen und Andreasdamm auch die erforderlichen Grundstücke Katharinendamm unentgeltlich der Krone überlassen werden sollen, vertreten besonders die Stadtverordneten Pander, v. Klot und Moritz. Von denselben werden hauptsächlich folgende Momente betont: Die Theilung der Gesammtanlage in eine Uferstation mit Schienensystem und Speichern am Fluss einerseits und eine Waarenstation auf der Stadtweide andererseits, von welchen erstere für Exportfrachten, letztere hauptsächlich für Localgüter bestimmt sein würde, bringe schwerwiegende

Vortheile. Erstlich ergäben sich, im Falle der Anlage des Hauptbahnhofs selbst auf der Stadtweide, weit zahlreichere und bequemere Communicationsstrassen vom Bahnhof zur Stadt und zu den Vorstädten, als bei Placirung der Centralstation unmittelbar am Düna-Ufer; sodann würde diese Theilung auch für die Verwaltung von Vortheil begleitet sein und die bei einer einzigen, zu grossen Bahnhofsanlage unvermeidliche Verwirrung vermieden werden; gerade bei solcher Trennung würde der Verwaltungsapparat besser functioniren können; ferner könnten auf der Weide gerade Geleise angelegt werden, während dieselben am Flussufer krummlinig ausfallen müssten, was nicht nur Unbequemlichkeiten, sondern auch Gefahren beim Betriebe nach sich zöge.

Nicht ausser Acht zu lassen sei auch der Umstand, dass wohl auf der Stadtweide, nicht aber am Flussufer, sich jederzeit die Möglichkeit zweckentsprechender Erweiterung der Bahnhofsanlage darböte. Ausserdem wird auf die Wichtigkeit einer ungeschädigten Erhaltung des Collectors, sowie auf die Bedeutung richtiger Gestaltung des Andreashafens hingewiesen.

Beide letztgenannten Bedingungen bildeten übrigens durchaus kein unüberwindliches Hinderniss für Herstellung der Uferanlagen und geben denselben einen vollkommen ausreichenden Spielraum. Es wird sodann beleuchtet, dass neben dem Exporthandel auch den Bedürfnissen des Importhandels Rechnung getragen werden müsse, und hiezu eine Erweiterung des Zollrayons unerlässlich sei, für welche man den erforderlichen Uferraum disponibel halten müsse. Neben dem Handel sei ferner auch die immer mehr anwachsende Industrie zu berücksichtigen, deren Interessen durch den Standpunkt des Stadtamts besser bewahrt würden. Endlich wird auch der Eventualität, dass der Handel seinen Weg, statt über Riga, in Zukunft vielleicht über Windau nehmen könnte, gedacht und dabei hervorgehoben, dass Solches erstlich nur privatim, nirgends aber officiell ausgesprochen worden und in der That nur eine ganz unbegründete Drohung sei; alle Staaten der Welt strebten darnach, ihren Producten, zur Concurrenzerleichterung, den Transport zu verbilligen; es sei also ganz und gar nicht zu befürchten, dass unsere Regierung weitere Absatzgebiete des Reiches auf den entfernteren Hafenplatz, statt auf den nähergelegenen, weisen würde. Das Stadtamt sei mit weiser Vorsicht zu Werke gegangen und habe mit den von ihm proponirten Bedingungen vollkommen Recht. Man habe allen Grund, in einer so ernsten und folgenschweren Sache behutsam und mit Abwägung aller Umstände vorzugehen. Endlich sei noch besonders zu berücksichtigen, dass es sich ja zunächst nur um Commissionsvorschläge, nicht aber um ein direct von der Regierung aufgestelltes Project handle. Habe die Commission, gleichsam als Agentin der Regierung, ihre

Anträge gemacht, so sei es völlig in der Ordnung, wenn nun auch die Stadt ihrerseits ihre Ansichten und Vorschläge verlautbare.

Gegen den Stadtamtsantrag sprechen und plaidiren für eine bedingungslose Abtretung des erforderlichen Uferterrains, behufs Anlage der gesammten Central-Güterstation am Flussufer, die Stadtverordneten von Schubert und Mündel. Von dieser Seite werden besonders nachstehende Momente geltend gemacht: Die Vereinigung der Gesammtanlage am Flussufer böte grosse Vortheile für die Administration, die nur in solchem Falle der nöthigen Centralisation sich erfreuen würde. Die mit der Waarenankunft aus den verschiedensten Richtungen und dem Waarenabgang nach den verschiedensten Richtungen verbundenen Manipulationen müssten concentrirt sein. Zumal jetzt, wo die wichtigsten Handelsanlagen sich auf dem Andreasholm zusammenfänden, müsste auch der gesammte Centralbahnhof in dieselbe Gegend verlegt werden. Auch bleibe dann das werthvolle Weidenterrain der Stadt zu anderweitiger Ausnutzung (Vergebung für den Häuserbau) disponibel. Es läge garnicht einmal im Interesse der Stadt, an beiden Stellen Ländereien abzutreten. Abgesehen hiervon, sei es für die Exporteure sehr wesentlich, dass die ganze Anlage centralisirt zu Stande komme, und zwar dort, wo der Exporthandel naturgemäss hingehöre, nämlich unmittelbar am Stromufer. Wie wenig auf diesem Gebiete eine Trennung fruchte, habe das Beispiel der unbrauchbar gewordenen Mühlgrabener Speicher gelehrt. Die Vortheile, welche der Handel aus der Concentration am Flussufer ziehen würde, werden noch an anderen Beispielen illustrirt, auch wird als Beleg die Befürwortung des Commissionsprojects seitens des Börsen-Comités als Vertreters der Kaufmannschaft angeführt. Es wird ferner geltend gemacht, dass bei Entscheidung für die Anlage am Dünaufer die Katharinendammgegend ihren bisherigen antisanitairen Character verlieren würde, dass die Verlegung der Collectormündung weiter nach unten gleichfalls in sanitairer Beziehung nur günstig sein könne, dass die Verschüttung des Andreasbassins auch durchaus acceptabel sei und den Zugang zum Zollamt erleichtern würde. Den Collecter anlangend, so wird darauf hingewiesen, dass die Krone, falls sie ihn zu schädigen genöthigt sei, auch zu entsprechender Wiederherstellung verpflichtet sei; freilich würde er bei weiterer Verlegung, an Gefälle verlieren, krumlinig sei er aber schon so wie so. Ebenso wenig sei von einer Verschüttung des Andreashafens zu befürchten: die Kabotageschifffahrt würde sich auch anders einrichten können. Hingegen würden durch die vom Stadtamt gestellten Bedingungen den Technikern bei Ausarbeitung des Projects die Hände gebunden. Was endlich die Eventualität der Bevorzugung Windaus betreffe, so sei es gewiss nicht richtig, von einer „Drohung“ in beabsichtigtem Sinne zu sprechen, wohl aber läge eine solche Drohung in den natürlichen Verhältnissen selbst; denn ein

schlimmer Feind für Rigas Hafen sei Domesnäs, und wenn Riga diesen Nachtheil nicht durch um so grössere, dem Handel in anderer Beziehung gewährte Erleichterungen wett mache, könnte es wohl dazu kommen, dass die Waaren ihren Weg mehr und mehr nach Windau nehmen, was übrigens auch durch das neue Bahnproject Moskau-Stockmannshof befördert werden könnte.

Nach dieser lebhaften Debatte, aus welcher im Vorstehenden nur die Hauptmomente hervorgehoben werden konnten, wird zur Abstimmung geschritten. Dieselbe ergiebt Folgendes:

Der Antrag des Stadtamts, „sich in dem Sinne auszusprechen, dass es, nach Ansicht der Stadtverwaltung, den Interessen aller an dieser Sache interessirten Seiten am meisten entsprechen würde, den Central-waaren-Bahnhof auf der Stadtweide anzulegen, was auch billiger sein würde, als die Anlage am Katharinendamm", wird mit 33 gegen 28 Stimmen angenommen, und zwar, auf Antrag des Stadthaupts, versehen mit dem Zusatz, dass gleichzeitig — wie von Anfang an in's Auge gefasst worden war, — für die Uferanlagen (Schienengeleise und Speicher) die erforderlichen Strecken am Dünaquai in Aussicht genommen werden. Angenommen wird dann ebenfalls der weitere Stadtamtsantrag, dass nämlich, „falls es von der Staatsregierung für durchaus nothwendig befunden werden sollte, den Bahnhof am Katharinendamm anzulegen, die Stadtverwaltung auch in diesem Falle bereit sei, der Krone die für den Bahnhof und die Erweiterung der Elevatorzweigbahn erforderlichen städtischen Grundstücke, deren Werth, mit Ausschluss der mit ihrer Abtretung für die Stadt verbundenen Ausgaben (Zufuhrstrassen, Verlegung der Baumschulen u. A.), ungefähr 650,000 Rbl. beträgt, unentgeltlich zu überlassen." Was hingegen die Bedingungen der Abtretung anlangt, so werden die vom Stadtamt proponirten Bedingungen in der Fassung:

1) „Dass der Hafen, dessen Anlage in Aussicht genommen, blos bis an den Collector reiche, im Interesse der Erhaltung dieses letzteren, gleichwie des Kaiserlichen Gartens, und

2) dass behufs Anlage von Schienengeleisen blos ein Theil des jetzigen Andreashafens zugeschüttet werde, in welchem Falle auch der Andreasdamm in seiner gegenwärtigen Gestalt erhalten bliebe,"

abgelehnt, und zwar die erstere mit 31 gegen 30 Stimmen, die letztere mit den übrigen gegen 29 Stimmen.

Statt dessen werden mit sichtlicher Majorität folgende Bedingungen acceptirt:

1) dass der Collector, im Falle seiner Alterirung, auf Kosten der Krone wieder neu in den Stand gesetzt werde, und zwar im Einklang mit allen sanitairen Anforderungen, sowie nach dem Plane und unter der Aufsicht der städtischen Techniker, — und

2) dass vom Kaiserlichen Garten nicht mehr, als ein 10 Faden breiter Streifen abgeschnitten wird (gegen letzteren Punkt ergab sich nur eine Contrastimme).

Angenommen wird weiter folgender Passus des Stadtamtsantrages:

„Was die Anlage eines Rangirbahnhofs beim Alexanderthor und einer Verbindungslinie zwischen der Riga-Dwinsker Bahnstrecke und der Mühlgrabener Zweigbahn anlangt, so ist die Stadtverwaltung, da die betr. Pläne noch fehlen, nicht im Stande, sich hierüber des Näheren auszusprechen; im Prinzip stösst sie indessen auf keine Hindernisse, auch die für diese Anlagen erforderlichen städtischen Grundstücke unentgeltlich abzutreten, im Austausch gegen das durch die aufzuhebende Rangirstation beim 7. und 8. Bahnwärterhäuschen der Riga-Dwinsker Linie eingenommene Terrain."

Nach weiteren Debatten wird sodann der zweite Hauptpunkt des Stadtamtsantrages ebenfalls, und zwar mit 36 gegen die übrigen Stimmen, angenommen und somit Folgendes beschlossen:

„Ausser der unentgeltlichen Abtretung der oben genannten städtischen Territorien erachtet es die Stadtverwaltung nicht für möglich, sich auch an den Kosten des Erwerbs privater Immobilien (auf den Gütern Hermelingshof und Möllershof) für die Krone, behufs Anlage des Central-waarenbahnhofs, zu betheiligen."

Ohne Discussion wird endlich der III. Hauptpunkt des Stadtamts-antrages einstimmig angenommen, derselbe lautet:

„Die Stadtverwaltung nimmt, wie ehedem, so auch gegenwärtig in Aussicht, den Andreasholm zu exploitiren, sei es nun im Wege der Errichtung städtischer Speicher, oder aber vermittelst der Vergebung von Plätzen zum Bau privater Speicher."

Mittlerweile hatte die Commission für den Ausbau des Eisenbahn-Knotenpunkts Riga ihre, auf Grund der Beschlüsse vom 12 November 1896 angefertigten Projecte durch die Verwaltung der Krons-Eisenbahnen dem Herrn Minister der Wegebauten vorgestellt, welcher dieselben dem Ingenieurconseil zur Berathung und Beschlussfassung übergab. Dieser forderte durch das Schreiben vom 16. Februar 1897 Nr. 382 den Börsen-Comité zur Delegirung von Vertretern auf. In Anbetracht der ausserordentlichen Wichtigkeit der hier bevorstehenden Berathungen richtete der Börsen-Comité am 20. März 1897 sub Nr. 303 nachfolgende Vorstellung an den Präses des Ingenieurconseils, Geheimrath Ingenieur Ssalow:

„Es ist zur Kenntniss des Rigaer Börsen-Comité gelangt, dass auf den im Conseil des Communicationsministeriums stattfindenden Vorberathungen über die Anlage der Central-Güterstation in Riga mannigfache Aeusserungen zu Gunsten des von der Rigaschen Stadtverwaltung vertretenen Projects der Anlage der Central-Güterstation auf der

Stadtweide, in einer Entfernung von 2 bis 3 Werst vom Dünaufer, lautgeworden sind.

Wiewohl dem Börsen-Comité durch das liebenswürdige Entgegenkommen Ew. Excellenz die Möglichkeit gegeben worden, durch seine Vertreter an der Hauptconferenz im Conseil in dieser Frage Theil zu nehmen und dort sowohl in technischer, als auch in commercieller Beziehung diejenigen Erwägungen darzulegen, die ihn veranlassen, sich auf's entschiedenste für das Project der Rigaschen Commission für den Ausbau des Eisenbahn-Knotenpunkts Riga auszusprechen, — so hält er es doch für seine Pflicht, auch gegenwärtig schon, bevor die Frage zur endgültigen Erörterung kommt, die hauptsächlichsten Momente seiner Stellungnahme zu dieser Frage in rein commerzieller Beziehung in Kürze der geneigten Beachtung Ew. Excellenz zu unterbreiten.

Die Menge des alljährlich nach Riga kommenden, zum Exporte in's Ausland bestimmten Getreides beträgt durchschnittlich ca. 20,000 Wagen. Mindestens die Hälfte dieses Quantums kommt in unverkauftem Zustande mit auf den Vorweiser lautenden Frachtbriefen nach Riga und wird in Folge dessen, falls die Central-Güterstation sich auf der Stadtweide befindet, hier in die Eisenbahnschuppen ausgeladen und auf Fuhren zum Dünaufer zu den Speichern und Schiffen befördert werden müssen, was eine Ausgabe von ca. 3 Rbl. pro Wagen, folglich für 10,000 Wagen eine Ausgabe von 30,000 Rbl. ausmachen würde. Dieses Quantum Getreide, und damit auch die Abfuhrkosten werden sich aber mindestens verdoppeln, sobald, nach Fertigstellung der Bologoje-Pskower Bahn, das Getreide von Rybinsk nach Riga kommt. Ferner lässt sich doch wohl mit ziemlicher Sicherheit annehmen, dass, falls die Central-Güterstation auf der Stadtweide errichtet wird, der Andreasholm, auf welchem sich hauptsächlich der Export abwickeln muss, nicht, wie im Commissionsproject vorgesehen, einen integrirenden Theil des Eisenbahnrayons bilden wird und dass demnach für die Zustellung der Wagen von der Station bis auf den Andreasholm eine Gebühr von ca. 1 Rbl. pro Wagen erhoben werden wird, was wiederum eine Erhöhung der Unkosten im Betrage von 10 bis 20,000 Rbl. ausmachen dürfte, wobei Flachs, Hanf, Oelkuchen, Eier und andere Exportwaaren, für welche die gleichen Verhältnisse gelten, noch garnicht im Betracht gezogen sind. Nicht minder würde unter diesen Verhältnissen der Importhandel leiden, um vom Dünaufer auf die Bahnstation zu gelangen. Alle diese grossen Unkosten bilden eine schwere und dabei völlig unproductive, leicht zu vermeidende Belastung des Handels, von dem sie naturgemäss zum Theil wieder auf den Producenten abgewälzt werden. Im Getreidehandel setzt sich das Geschäft nicht nur aus Kopeken zusammen, sondern $^1/_4$ und $^1/_8$ Kopeken spielen hier schon eine sehr bedeutende Rolle.

Ueberall in der Welt, wo neue Hafenanlagen gemacht werden, wie namentlich bei den grossen Freihafenanlagen des Auslandes, zeigt sich das Bestreben, die Stationsanlagen, ja sogar die einzelnen Speicher so nahe wie möglich an das Wasser zu bringen und so die organische Verbindung zwischen dem Wasser- und dem Schienenwege herzustellen; auch bei den geplanten oder bereits ausgeführten Anlagen in St. Petersburg, Libau, Noworossiisk und Windau tritt dieses Bestreben zu Tage. Der Börsen-Comité vermag wirklich keinen triftigen Grund zu finden, um in Riga dieses Princip zu verlassen, zumal in einer Zeit, wo bereits vorhandene und drohende Concurrenz unabweisbar zwingt, die örtlichen Unkosten bis aufs äusserste Maass herabzusetzen."

Die Sitzung des Ingenieurconseils, an der als Vertreter des Börsen-Comités der Vice-Präses desselben Herr H. Stieda, sowie der Hafenbau-Ingenieur A. Pabst und der Geschäftsführer der Eisenbahnabtheilung J. Friesendorff, als Vertreter der Stadtverwaltung das Stadthaupt Herr L. Kerkovius und der Rechtsanwalt E. Moritz theilnamen, fand am 19. April statt. Ueber den Verlauf der Sitzung berichteten die Vertreter des Börsen-Comités Folgendes:

„Auf Aufforderung des Präses, Geheimraths Ssalow, verlas der Geschäftsführer des Ingenieurconseils, Kusnitzky das von N. J. Adadurow ausgearbeitete Referat über die vorliegende Frage, in welchem der Referent, ziemlich detaillirt, die bisherigen Verhandlungen darlegt, und zwar sowohl auf Grund der Protocolle der Commissionssitzungen in Riga, als auch nach dem stattgehabten Schriftwechsel, darunter auch dem Schreiben des Comités an den Geheimrath Ssalow vom 20. März sub Nr. 303.

Seine eigene Meinung giebt der Referent Adadurow, der durch Krankheit am Erscheinen verhindert war, dahin ab, dass die Station auf der Stadtweide anzulegen sei, der er aus technischen Gründen den Vorzug geben müsse, wobei noch betont wird, dass die Fuhrkosten zu den Schiffen der Entfernung wegen wohl ziemlich dieselben sein dürften, gleichviel, ob die Station neben dem Kaiserlichen Garten oder auf der Weide zu liegen käme.

Der Präses bildete, auf Grund des Referats, 3 Fragen, die er der Versammlung vorlegte und zwar:

1) Umbau des jetzigen Bahnhofs Riga I in einen Personenbahnhof, im Niveau der Eisenbahnbrücke,

2) Anlage des Rangirbahnhofs und

3) Anlage des Güterbahnhofs.

Ad Frage 1. (Personenbahnhof.)

Der Chef der Riga-Oreler Bahn, Kokowzew, legt dar, dass der Raum, den die gegenwärtige Station Riga I einnimmt, nur eben für die Ansprüche des Personenbahnhofes ausreiche.

Das Mitglied des Conseils Kerbeds widerspricht dem und erklärt, seiner Meinung nach, müsse auf dem Personenbahnhofe, zur Bequemlichkeit für den Handel, durchaus eine, wenn auch ganz kleine Güterstation angelegt werden, und weist auf Beispiele im Auslande, namentlich London hin, wo Eisenbahn-Expeditionsräume in vierstöckigen Häusern etablirt seien etc.

Der Präses sieht nicht recht ein, welcher Theil der Handeltreibenden bei Benutzung einer kleinen Güterstation auf dem Personenbahnhofe, die eben als kleine nicht den ganzen Handel bedienen könne, bevorzugt werden solle und fordert schliesslich den Börsen-Comité und die Stadtverwaltung auf, sich zu dieser Frage zu äussern.

Namens des Börsen-Comités erklärt Herr J. Friesendorff, dass der Comité in der ersten Commissionssitzung in Riga bereits darauf hingewiesen habe, wie wünschenswerth es sei, dort, wo die jetzige Güterstation sei, auch für die Zukunft eine, wenn auch kleine Güterstation zu behalten, dass der Comité aber in der Folge, auf Grund der Darlegung des Herrn Ingenieurs Kokowzew, sich davon habe überzeugen müsssen, dass die Raumverhältnisse die Verlegung der gesammten Güterstation verlangten; schon jetzt sei bei verstärktem Verkehr, trotz aller Bemühungen, die Bahnverwaltung nicht im Stande, die Güter so schnell auszuliefern, wie es im Interesse des Handels liege. Da nun der Haupthandel Rigas nicht der Locohandel, sondern der Export und Import wäre, für welche genügend grosse Bahnanlagen in nächster Nähe des Ufers zu schaffen wären, und der Comité, nach Einsicht in das von Herrn Ingenieur Kokowzew vorgestellte Project der Bahnanlage am Ufer überzeugt sei, dass durch dieses den Ansprüchen des Handels vollständig genügt würde, habe er, um die Sache nicht zu compliciren, nicht weiter auf seinen früher geäusserten Wunsch bestanden. Für den Handel sei es ja gewiss erwünscht, möglichst viele Güterstationen in der Stadt zu haben und habe ja auch die Hauptverwaltung der Kronseisenbahnen schon jetzt die Anlage einer Stadtstation in Anregung gebracht, wodurch dann die Anforderungen des Handels auch nach dieser Seite hin gewahrt erschienen.

Herr Stadthaupt Kerkovius glaubt auch nicht auf dem Verbleiben einer Güterstation an jetziger Stelle bestehen zu müssen und meint auf diesbezügliche Anfrage, dass die rothen Speicher wohl auch andere, für die Besitzer vortheilhafte Verwendung finden würden.

Zur Frage 1 wird beschlossen: falls möglich, bei der Personenstation auch eine kleine Güterstation zu etabliren, jedenfalls aber dem Verlangen des Militärressorts, von der Personenstation aus, falls nöthig, auch Güterzüge für dasselbe verkehren zu lassen, nachzukommen.

Ad Frage 2 (Rangirbahnhof) wird ohne weitere Debatte beschlossen, denselben, dem Projecte gemäss in der Nähe des Alexander-

thors anzulegen und das der Stadt gehörige Land gegen das vom jetzigen, beim Wasserthurm belegenen Rangirbahnhof eingenommene Land einzutauschen.

Frage 3 (Anlage der Güterstation) — theilt der Vorsitzende in zwei Unterabtheilungen, und zwar:

a. Anlage des Hafens, und

b. Anlage der Station.

Zum Pkt. a. — Anlage des Hafens — erklärt das Stadthaupt, Herr Kerkovius, die Stadt wünsche den Andreas-Hafen, weil er der Cabotageschifffahrt unentbehrlich sei und weil auch viele Fahrzeuge in demselben überwintern, durchaus zu erhalten. Er bitte sodann auch darum, dass die Anlage der Fingerhäfen der Art geschehe, dass das erste Bassin den Andreasholm nicht gleich unterhalb vom Collector durchschneide, sondern ca. 140 Faden weiter, stromab, angelegt werde.

Auf die Frage des Vorsitzenden nach der Ansicht des Börsen-Comités, erklärte Herr J. Friesendorff, Namens desselben, dass der Comité gegen die Verlegung des ersten Bassins an das Ende des Andreasholms, falls solches durchaus der Wunsch der Regierung sei, nichts einwenden würde, dass er aber die Anlage nach dem Projecte des Herrn Ingenieurs Kokowzew durchaus vorziehe und unbedingt die Zuschüttung des Andreashafens für nothwendig halte, um der Bahn genügenden Raum für ihre Anlagen zu geben und namentlich auch in Anbetracht der schon jetzt ungenügenden Raumverhältnisse für den Importverkehr.

Die Vertreter des Departements der Wasserwege treten sehr entschieden für den Antrag der Stadt ein, ja wollen sogar eine Hafenanlage mit ununterbrochener Uferlinie bis zur Vogelinsel dem Projecte mit den Hafenbassins vorziehen.

Schliesslich schlägt der Vorsitzende drei Varianten der Hafenanlagen vor, die dem Minister der Wegebauten zur Auswahl und Bestätigung vorgestellt werden sollen, und zwar:

1) Anlage der 3 Hafenbassins nach dem Projecte des Ingenieurs Kokowzew mit Verschüttung des Andreashafens;

2) Anlage der Hafenbassins ebenso, jedoch nur theilweise Verschüttung des Andreashafens und

3) Project der Hafenanlage, nach dem Vorschlage der Stadt, d. h. Verschiebung des ersten Hafenbassins an das Ende des Andreasholms und theilweise Erhaltung des Andreashafens.

Diese 3 Projecte werden zur Abstimmung gebracht. Die Delegirten des Börsen-Comités stimmen unbedingt für das erste Project, als den Interessen des Handels am meisten entsprechend. Für solches Project stimmen noch ca. 3—4 Mitglieder der Conferenz, die Mehrzahl jedoch für das 3. Project.

Zum 2. Punkte der Frage 3, Anlage des Güterbahnhofs weist Herr Friesendorff Namens des Comités darauf hin, dass im Referat des Geheimraths Adadurow nicht erwähnt worden sei, man aber bei Anlage der Station auf der Weide, nach analogen Fällen, annehmen müsse, dass eine Vertheuerung des Transports aller Exportwaaren eintreten werde, dadurch, dass der Schienenweg von der Weide bis zum Ufer wohl als Zweigbahn betrachtet werden würde, für welche zu den Frachtkosten bis zur Weide ein fester Zuschlag erhoben werden dürfte. Da nun durch die Neuanlage des Güterbahnhofs Riga schon so wie so eine weitere Entfernung erhalte, und da der Rigasche Handel, um mit den anderen Häfen und mit dem in Kürze eine Bahnverbindung erhaltenden Windauer Hafen, auf dessen Concurrenzfähigkeit ja auch das Adadurowsche Referat hinweise, concurriren zu können, jede Kostenvergrösserung vermeiden müsse, könne sich der Comité nur für die Anlage des gesammten Bahnhofes am Ufer aussprechen, welche Anlage dann eine Durchrechnung der Frachten von den Versandstationen bis direct ans Ufer ermöglichen und so die schnellste und billigste Verbindung zwischen Wagen und Schiff herstellen würde.

Herr Ingenieur Kerbeds unterstützt lebhaft das Verlangen des Comités, dass durch die Anlage des Bahnhofes keinerlei Vertheuerung der Frachtkosten zum Ufer hin eintrete, glaubt jedoch, dass solches leicht zu ermöglichen sei auch bei Anlage des Bahnhofes auf der Stadtweide.

Der Vertreter der Stadt, gefragt, weshalb er die Weide dem Ufer vorziehe, erklärt, dass dort die Anlage billiger sei, spricht sich aber auch dafür aus, dass er eine Vertheuerung der Frachtkosten zum Ufer nicht im Interesse der Stadt halte.

Von technischen Erwägungen ausgehend, spricht sich die Mehrzahl der Konseilmitglieder für die Anlage auf der Weide mit einer kleinen Station am Ufer aus.

Herr Friesendorff macht noch darauf aufmerksam, dass bei getrennter Bahnanlage, ausser den befürchteten finanziellen Erschwerungen auch noch hinsichtlich der Exploitation, d. h. Verwaltung der Station, Schwierigkeiten eintreten würden.

Bei der Abstimmung wird von der Mehrheit beschlossen, den Güterbahnhof auf der Stadtweide anzulegen, jedoch unter der Bedingung, dass die Transportkosten für an's Ufer zu stellende Exportwaaren dadurch nicht höher werden als von den Versandstationen, nach der wirklichen Entfernung, zum Ufer durchgerechnet."

Das officielle Protocoll der Sitzung des Ingenieurconseils ging dem Börsen-Comité am 10. Juli sub Nr. 1213 zu.

Während Se. Erlaucht der Herr Minister der Wegebauten Fürst Chilkow am 30. April bei der, auf einer Hafenfahrt, ausgeführten Besich-

tigung des Elevators im Allgemeinen das Project des Chefs der Riga-Oreler Bahn, Ingenieurs Kokowzew, welches auch der Börsen-Comité vollständig angenommen hatte, einer zum Theil abfälligen Kritik unterzog, hatte der Börsen-Comité andererseits die Genugthuung, aus dem Munde Sr. Hohen Excellenz des Herrn Finanzministers Staatssecretärs von Witte eine wesentliche Unterstützung seiner Anschauungen und Bestrebungen zu erfahren. Auf der, auch an anderer Stelle erwähnten, Hafenfahrt auf dem Dampfer „Simson" besichtigte Se. Hohe Excellenz den Elevator und liess sich auf dem Dache des Elevators, der einen vorzüglichen Ueberblick über das gesammte, für die Güterstation in Betracht kommende Terrain bietet, vom Herrn Ingenieur Kokowzew eingehend die gesammte Sachlage darlegen. Hiebei äusserte Se. Hohe Excellenz im Wesentlichen, dass, wenn die wichtigsten Punkte der neuen Centralstation — die Rangirstation und die Exportstation am Dünaufer — gehörig ausgebaut wären, auf der Stadtweide nur eine kleine Güterstation angelegt zu werden brauchte, da eine solche den Interessen des Rigaschen Localhandels völlig genügen dürfte. Auf dem Andreasholm wären möglichst viele Speicher mit mechanischen Vorrichtungen zu erbauen, aus denen die Exportwaaren möglichst schnell und billig in die Schiffe verladen werden könnten. Die Anlage solcher auf dem Andreasholm hätte durch die Stadtverwaltung, eventuell in Gemeinschaft mit der Kaufmannschaft, zu erfolgen; nur unter dieser Voraussetzung könne er sich für das Verlegen des 1. Bassins an das untere Ende des Andreasholms, nach dem Projecte der Stadtverwaltung, aussprechen, obwohl er dem ersten, vom Chef der Riga-Oreler-Bahn ausgearbeiteten Projecte, nach dem der Holm durchschnitten werden sollte, unbedingt den Vorzug geben müsse. Die Krone sei bereit, für den Ausbau der Rigaer Stationen grosse Summen herzugeben, habe schon jetzt $2^1/_2$ Millionen Rubel bewilligt; er sei auch nicht dagegen, noch weitere Summen zu geben, sobald er sähe, dass auch Stadt und Kaufmannschaft für das Aufblühen des Rigaschen Handels so weit Interesse an den Tag legten und Opfer zu bringen bereit seien, um Speicher mit mechanischen Vorrichtungen in genügender Anzahl und mit der erforderlichen Eile zu bauen. Die Eröffnung der Bahnstrecke Bologoje-Pskow stehe in naher Zeit bevor, der Bau der Strecke Dankowo-Smolensk sei bereits in Angriff genommen, die Bahn Moskau-Stockmannshof werde baldigst gebaut werden — alle diese Bahnen würden eine grosse Menge neuer Exportgüter nach Riga bringen, welche sie nicht werde bewältigen können, wenn nicht schleunigst zum Bau der Güterstation, namentlich aber der erwähnten Speicher geschritten werde. Könne Riga alle die zum Export bestimmten Güter nicht aufnehmen und verfrachten, so würden diese sich eben anderen Häfen zuwenden, namentlich Windau, wohin die Bahnverbindung bis zum Herbste 1898 fertiggestellt sein werde. Nach seiner Ansicht könne, falls

die Arbeiten sofort in Angriff genommen würden, die Güterstation erst im Jahre 1900, der Umbau der Personenstation erst im Jahre 1902 beendet sein; deshalb empfehle er dem Chef der Riga-Oreler-Bahn, wohl zu beachten, dass ein Theil der ihm gewordenen Aufgaben darin bestehe, mit den betreffenden Korporationen wegen des Baus von Speichern mit mechanischen Vorrichtungen zu verhandeln und diese dazu willig zu machen. Eine günstige Lösung der Tariffrage stellte hiebei Se. Hohe Excellenz wiederholt als sicher in Aussicht.

Als über weitere Fortschritte in den Vorarbeiten zur Anlage der Güterstation nichts verlautete, wandte sich der Börsen-Comité am 22. August sub Nr. 755 mit einer diesbezüglichen Anfrage an den Chef der Riga-Oreler Bahn, unter Hinweis darauf, dass er, der Börsen-Comité, bereits die nöthigen Baggerarbeiten am Dünaufer in Angriff genommen habe. Die Bahnverwaltung antwortete hierauf am 2. September sub Nr. 10903, dass sie bis hiezu der Möglichkeit beraubt gewesen sei, die Arbeiten zu beginnen, da die Frage wegen Abtretung und Einweisung der städtischen Ländereien noch nicht von der Stadtverordneten-Versammlung erledigt worden sei.

Im Börsen-Comité gab diese Sachlage auf mehreren Sitzungen Anlass zu lebhaften Debatten. Die Erörterungen auf der einen dieser Sitzungen am 8. September sind von so grossem Interesse, wenn auch nicht für das weitere Schicksal der Güterstationsfrage, so doch für die Stellungnahme des Börsen-Comités zu derselben, dass hier ein Referat über dieselbe folgen mag:

„Der Präses der Commission zum Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Riga, wirkl. Staatsrath Ingenieur v. Götte erschien in der auf seinen Wunsch einberufenen Versammlung und legte derselben den auf der letzten Stadtverordneten - Versammlung vorgelegten, nach den Beschlüssen des Ingenieurconseils vom Stadtingenieur Agthe angefertigten Plan der Hafenanlagen für die Central-Güterstation vor. An demselben demonstrirte Herr v. Götte die grosse Bedeutung dessen, dass man an der Düna 3 grosse Hafenbassins erhalte. In Folge Eintretens von Stadthaupt und Stadtverordneten Moritz habe der Ingenieurconseil in eine Verlegung des I. Bassins um 140 Faden stromabwärts gewilligt. Wenn auch auf dem vorliegenden Agtheschen Plan ein 3. Bassin vorgesehen sei, so könne doch, in Folge dieser Verlegung, dasselbe nur so klein herauskommen, dass eine vortheilbringende Anlage desselben unter keinen Umständen denkbar sei, wenn man andererseits nicht den Zugang zur „Rothen Düna", auf den doch die örtliche Industrie nicht verzichten könne, verbauen wolle. Durch die Eröffnung der Pskow-Bologoje-Bahn sei, neben anderen Waaren, ein grosser Zustrom von Naphta von der Wolga zu erwarten; für dieses, wie überhaupt für Oele, Fette und ähnliche feuergefährliche Waaren müsse unbedingt ein

isolirter Hafen geschaffen werden, während für die anderen Waaren schon 2 Bassins knapp wären und auch für diese jedenfalls die Möglichkeit weiterer Anlage von Bassins offen gehalten werden müsste. Diese Möglichkeit werde aber durch das vorliegende Project endgültig und unumstösslich abgeschnitten. Diese Frage sei eine so ausserordentlich wichtige, dass er dem Börsen-Comité nur auf's dringendste anrathen könne, mit der Stadtverwaltung in directe Verhandlungen zu treten, um die letztere zu einer Rücknahme ihres Verlangens zu bewegen. Wenn es gelänge, das 1. Bassin auch nur um 100 Faden weiter stromabwärts zurückzuverlegen, so sei schon viel gewonnen.

Sodann kommt Herr v. Götte auf die Frage der Unterstützung des Ausbaus der Hafenanlagen der Central-Güterstation durch den Börsen-Comité zu sprechen. Seiner Zeit habe der Börsen-Comité, allerdings nur mündlich, auf eine Betheiligung mit einem Kostenaufwande bis zum Betrage von 1 Million Rbl. hingewiesen, er könne nur annehmen, dass in den Arbeiten, die der Börsen-Comité leisten wolle, auch die Anlage der Uferkais, der Erdschüttungen u. a. enthalten seien; denn die Baggerarbeiten allein machten, nach seinen Berechnungen, den Cubik-Faden mit 3 Rbl. angenommen, nur circa 360,000 Rbl. aus. Auch in dieser Beziehung könne der Börsen-Comité die Stadtverwaltung beeinflussen; letztere müsse die auf dem Andreasholm belegene Seite des 1. Bassins ausbauen; wollte der Börsen-Comité diese, ca. 100,000 Rbl. betragende Arbeit übernehmen, so würde sicherlich die Stadt eher geneigt sein, von ihrem Verlangen der Verlegung des 1. Bassins abzustehen.

Herr v. Sengbusch protestirt nachdrücklich gegen obige Annahme des Herrn v. Götte; der Börsen-Comité habe im Gegentheil stets und ausdrücklich hervorgehoben, dass er nur Baggerarbeiten und die Vertiefung des Fahrwassers übernehmen wolle, von Hafenbauten und Kaianlagen sei nie die Rede gewesen.

Herr Drishaus giebt zu, dass allerdings auf der Sitzung, auf welcher Excellenz von Götte dem Börsen-Comité den ersten, diesem so durchaus sympathischen Plan vorgelegt habe, der Börsen-Comité eine Betheiligung bis zum Betrage von 1 Million zugesagt hätte. Nun hätten sich die Verhältnisse aber von Grund aus geändert; anstatt des so sympathischen, vielversprechenden Plans läge ein ganz anderer vor, der den Wünschen und Ansichten der Kaufmannschaft vollkommen widerspreche, von dem die Kaufmannschaft garnichts, nicht einmal eine Besserung der gegenwärtigen Verhältnisse erwarten könne. Heute könnten doch die früheren, für einen bestimmten Plan gemachten Zusagen nicht mehr gelten. Herr v. Götte sage selbst, nach dem neuen Plane habe allein die Stadt alle Vortheile errungen. Nun wisse man aber noch garnichts davon, was denn die Stadt eigentlich für diese neuen Vortheile geben und thun

wolle; man wisse garnichts von dem für die Kaufmannschaft so ausserordentlich wichtigen Bebauungsplan des Andreasholms. In der Tariffrage, der Hauptfrage der ganzen Anlage der Central-Güterstation, seien von zwei Ministern Zusicherungen gemacht worden, doch sei noch garnichts entschieden — kurz wir wüssten noch in keiner Hinsicht, was wir bekommen sollten; da könne, seiner Ansicht nach, auch noch von keinerlei Zusicherungen von unserer Seite die Rede sein.

Herr Vice-Präses Stieda meint, man könne sich doch wohl nicht ganz so ablehnend verhalten, wie Herr Drishaus meine; von der Ausführung der Baggerarbeiten könnten und dürften wir uns wohl nicht mehr lossagen; eine weitergehende Betheiligung irgend welcher Art könnten wir allerdings nicht eher erörtern, als bevor man die betreffenden definitiven Pläne kenne. Heute seien wir völlig unvorbereitet. Herr v. Götte solle nur schriftlich mittheilen, was man uns bieten könne und was man von uns verlange, dann könne der Börsen-Comitè an die Erörterung der Frage herantreten.

Herr Hafenbau-Ingenieur Pabst bemerkt zur Frage der Veranschlagung der Baggerkosten, dass hier ein Missverständniss vorliege. Er habe s. Z. bei der Berechnung der Baggerkosten auch die Kosten für das Ausbaggern der Zugänge zu den Bassins mit eingeschlossen, während Herr v. Götte nur das Ausbaggern von 2 Bassins berechne. Das jetzige Fahrwasser liege auf der anderen Seite des Flusses, müsse also, nach Anlage des Bassins, auf dieser Seite völlig neu hergestellt werden; diese Arbeit lasse sich von der Herstellung der Bassins garnicht trennen und werde einzig und allein nur durch diese bedingt; ferner habe er seinen Berechnungen, und mit Recht, die Anschaffung neuer Baggerapparate zu Grunde gelegt, während Herr v. Götte nur die Abnutzung der vorhandenen Baggerapparate calculirt habe. Die vorhandenen Baggerapparate genügten kaum für die laufenden Arbeiten, könnten also bei den Bassinarbeiten nicht zur Verwendung kommen, endlich habe er seine Berechnung für 3 Bassins gemacht und halte ein drittes Bassin als durchaus nothwendig für die Zukunft. Bei der gegenwärtigen Sachlage, wo man auf die erstrebte Anlage der Central-Güterstation am Ufer wohl endgültig verzichten müsse, seien die wichtigen Fragen, welche dringend baldigste Lösung erheischen, die: wie der Andreasholm ausgebaut werden solle, ob der Ausbau den Wünschen der Kaufmannschaft entspreche, wie der Ausbau der Molen und Kais erfolgen werde, ob die Speicher dort an's Ufer oder weiter davon abkommen sollten u. a. m. Es sei die höchste Zeit, dass nun endlich uns genaue Pläne vorgelegt würden. Seiner Ansicht nach, müsse die Regierung auf die Stadtverwaltung einen Druck dahin ausüben, dass diese den Bebauungsplan ausarbeite. Bei seiner hiesigen Anwesenheit habe doch der Finanzminister Herrn Ingenieur Kokowzew direct den Auftrag

ertheilt, darauf zu achten und dahin zu wirken, dass die Pläne ausgearbeitet würden.

Herr v. Götte glaubt noch darauf hinweisen zu müssen, dass nach dem vorliegenden Plane, nach welchem der Andreashafen unverschüttet bleiben solle, für den Import garnicht gesorgt werde, der doch jetzt schon an Platzmangel schwer leide; die Bassins sollten und könnten nur für den Exporthandel ausgenutzt werden; die zur Düna belegene Seite des Andreasholms aber werde, wenn der Andreashafen nicht verschüttet werde, für den Bahnbetrieb so gut wie garnicht in Betracht kommen, da die Curve des Bahngeleises eine starke sei und schon jetzt, beim geringsten Verkehre zum Elevator, von den Locomotiven nur mit Mühe passirt werde. Er würde empfehlen, ein paar Delegirte zu ernennen, welche mit Ingenieur Kokowzew in beständiger Relation blieben.

Herr Vice-Präses Stieda meint, unsere Betheiligung an den Kosten auch davon abhängig zu machen, wieviel die Stadt uns hinsichtlich der Anlage der Bassins entgegenkomme.

Herr von Götte weist noch auf die ausserordentliche Raumverschwendung hin, die durch Anlage der Hauptstation auf der Stadtweide bedingt werde Das Verbindungsgeleis liege so hoch, dass bis zu der von der Stadt als Ort der Station gewünschten Verlängerung der Ritterstrasse die Strecke zu kurz sei, um die Züge dort anhalten zu können, es müsse daher das Terrain bis zur Canalstrasse hinzugenommen werden; wollte man das Terrain der Station bei der Ritterstrasse zur erforderlichen Höhe aufschütten, so würde das allein mehrere Millionen Rubel kosten.

Herr A. Mündel hebt hervor, dass wir allen Grund hätten, gegen die Ausführung des uns vorgelegten Projects energisch zu protestiren; was uns am Project allein interessire, sei die Station am Ufer und da habe die Stadt, die sonst der Regierung entgegengekommen wäre, Bedingungen gemacht, die die ganze Anlage werthlos machten. Er beantrage, mit aller Kraft eine Verständigung mit der Stadt zu erzielen und zwar solle der Börsen-Comité hierin die Initiative ergreifen. Herr Mündel weist hiebei nochmals auf die dringende Nothwendigkeit der Beibehaltung der ursprünglich projectirten Anlage der Bassins und der Zuschüttung des Andreashafens hin. Im schlimmsten Falle müsste sich der Börsen-Comité erbieten, ein anderes Bassin für den Holzhandel und die Cabotageschiffe herzustellen.

Herr Vice-Präses Stieda meint, dass Herr Mündel im Allgemeinen darin Recht habe, dass wir gegen den Agtheschen Plan protestiren und energisch eine Verständigung mit der Stadt erstreben müssten. Wir müssten Excellenz v. Götte ganz besonders dafür danken, dass er heute in unserer Mitte erschienen wäre und uns darauf aufmerksam gemacht habe, dass mit dem Andreasholm doch noch etwas zu machen sei."

Diese Debatte führte dahin, dass Herrn Hafenbau-Ingenieur Pabst und Herrn J. Friesendorff der Auftrag ertheilt wurde, mit dem Chef der Riga-Oreler Bahn, Ingenieur Kokowzew, in steter directer Beziehung zu bleiben, und dass noch ein Einigungsversuch beim Stadtamte gemacht wurde. In seinem Schreiben vom 16. September No. 809 führte der Börsen-Comité aus, dass, obwohl die Frage bezüglich der Anlage der Central-Güterstation nunmehr endgültig entschieden sei, doch, nach Ansicht des Börsen-Comités, manche Fragen noch, abweichend von ihrer gegenwärtigen Lage, sich in einer Weise entscheiden lassen dürften, welche Stadtverwaltung und Kaufmannschaft gleich befriedigte, dabei aber in höherem Maasse als bisher, die Wünsche und Bedürfnisse der Kaufmannschaft berücksichtigte, zumal dem Börsen-Comité von competenter Seite die Mittheilung zugegangen sei, dass, wenn Stadt und Kaufmannschaft sich über gewisse Fragen noch einigen sollten, der Ingenieurconseil einer solchen Einigung zustimmen würde. Andererseits dürfte es wohl als unzweifelhaft zu betrachten sein, dass bezüglich der Anlage der Central-Güterstation die Staatsregierung noch mit mancherlei Anforderungen an Stadtverwaltung und Kaufmannschaft kommen werde, denen gegenüber eine voraufgehende Verständigung dieser beiden Institutionen durchaus wünschenswerth und geboten wäre.

Hiebei bat der Börsen-Comité um Designirung von Vertretern zur Erörterung dieser Fragen und Anbahnung einer Verständigung.

Das Stadtamt lehnte dieses Entgegenkommen des Börsen-Comités durch nachfolgendes Schreiben vom 27. September Nr. 4001 ab:

„Auf das Schreiben vom 16. September c. sub Nr. 809 hat das Stadtamt seinen Vorsitzenden gebeten, sich darnach zu erkundigen, in welchen speciellen Fragen bezüglich des Baues der Central-Güterstation namentlich, nach Ansicht des Börsen-Comités und der im Schreiben des letzteren erwähnten competenten Persönlichkeit, ein Einvernehmen zwischen Kaufmannschaft und Stadtverwaltung erwünscht wäre. In Folge dessen hat sich der Unterzeichnete an den Chef der Riga-Oreler Bahn mit einer entsprechenden Anfrage gewandt, wobei sich ergeben, dass der Börsen-Comité hauptsächlich die Anlage der projectirten Häfen ein wenig mehr stromaufwärts wünscht, als es dem Projectplane gemäss der Fall sein soll, auf Grund dessen der Beschluss der Stadtverordneten-Versammlung vom 1. September d. J. zu Stande gekommen ist. Dieser Beschluss wiederum ist erfolgt gemäss der vom Herrn Wegebau-Minister bestätigten Ansicht derjenigen Personen, welche an den betreffenden Conferenzen des Ingenieurconseils Theil genommen haben. Als der Chef der Riga-Oreler Bahn erfuhr, dass ein derartiger Antrag, der eine Abänderung jenes Beschlusses enthalte, nochmals der Stadtverordneten-Versammlung vorgelegt werden müsse, erklärte Herr Ingenieur Kokowzew, dass er eine nochmalige Beprüfung der Angelegenheit in der Stadt-

verordneten-Versammlung nicht wünsche, denn, nachdem er den Inhalt des mehrerwähnten Beschlusses erfahren, habe er sofort telegraphisch wem gehörig mitgetheilt, dass die Frage als endgültig entschieden anzusehen sei.

In Folge dessen und in der Erwägung, dass, nach Ansicht des Stadtamts, die Frage des Baus der Central-Güterstation und der Uferstation am 1. September d. J. gerade in dem Sinne entschieden worden ist, welcher den Bedürfnissen aller an dieser Sache interessirten Parteien am meisten entspricht, beehrt sich das Stadtamt den Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu bitten, von den vorgeschlagenen neuen Berathungen in dieser Angelegenheit absehen zu wollen."

Aus dem Referate des Herrn Hafenbau-Ingenieurs Pabst über seine Unterredung mit dem Chef der Riga-Oreler Bahn, Herrn Ingenieur Kokowzew, dem er eine Abschrift von der Antwort des Stadtamts überreichte, ergiebt sich, dass Herr Ingenieur Kokowzew sein Bedauern über die Anschauung des Stadtamts aussprach, als ob das vom Minister der Wegebauten bestätigte Project des Ausbaus der Häfen allen Interessenten genüge, da das Rigasche Stadthaupt doch sehr wohl wisse, dass nicht nur die Eisenbahnverwaltung in Riga und der Börsen-Comité, sondern auch die Mehrzahl im Ingenieur-Conseil sich für das dem letzteren vorgestellte Project ausgesprochen habe und dasselbe nur auf den vom Stadthaupt ausgesprochenen Wunsch hin abgeändert worden sei. Herr Ingenieur Kokowzew bedauerte ferner, dass die Stadtverwaltung die Angelegenheit verzögere, er habe schon zum zweiten Male an dasselbe die Aufforderung gerichtet, ihm das ihr gehörige für die Central-Güterstation bestimmte Land anzuweisen, damit er mit den Erdarbeiten beginnen könne, ohne aber bisher eine Antwort erhalten zu haben. Auf die Frage, ob man nicht den der Stadt gehörigen Andreasholm zunächst ganz bei Seite lassen und an den Ausbau der Molen gehen könne, und ob auf demselben nicht auch Privatpersonen oder Actien-Gesellschaften Plätze zur Anlage von Speichern angewiesen werden könnten, wies Herr Ingenieur Kokowzew darauf hin, dass der Andreasholm schon im nächsten Jahr ausnutzbar zu machen sei, während die Arbeiten für den Ausbau der Molen mehr Zeit in Anspruch nehmen dürften. Es müsste die Stadtverwaltung jetzt von Seiten der Regierung aufgefordert werden, nicht nur den Plan für den Ausbau und die Bebauung des Andreasholms vorzustellen, sondern auch anzugeben, wann sie die Arbeiten beginnen werde. Er, von sich aus, könne aber diese Schritte nicht thun, dieselben müssten durch den Chef der Commission, Herrn v. Götte, erfolgen, den er bereits aufgefordert habe, nach Riga zu kommen. Was die Speicheranlage auf den Molen anlange, so sei bisher nur die Rede davon gewesen, dass Plätze für die Eisenbahn dort vorhanden sein müssten; doch scheine es ihm nicht unmöglich, dass ein Theil derselben einer

Actiengesellschaft zur Bebauung abgetreten werde. Schwerer scheine es ihm, diesen Theil einzelnen Privatpersonen zu überlassen, da dieselben dann leicht in eine Hand kommen und ein Monopol bilden könnten. Auch diese Frage könne nur der Chef der Commission zur Erörterung bringen.

Der Bevollmächtigte der Verwaltung der Kronseisenbahnen und Vorsitzende der Bahnhofs-Commission, Ingenieur wirkl. Staatsrath v. Götte richtete nun an den Börsen-Comité am 23. October sub Nr. 11842 folgendes Schreiben:

„Da zur Ausarbeitung der Detailpläne für die zum Bestande der Ufer-Güterstation Riga gehörenden Anlagen geschritten wird und um die Verhältnisse der Ausführung der entsprechenden Arbeiten klarzulegen, hat die Verwaltung der Krons-Eisenbahnen mir aufgetragen, mit dem Börsen-Comité über den Umfang und die Fristen zur Ausführung dieser Arbeiten zu einem Einvernehmen zu gelangen, wobei dieses Einvernehmen den gleichmässigen Fortgang der Arbeiten zum Bau der Güterstation sowohl auf dem Andreasholme, als auch am Strome entlang vorsehen müsse.

Da der Börsen-Comité, zwecks schneller Realisirung der örtlichen Exportstation mehrfach seine Bereitwilligkeit ausgesprochen hat, der Regierung durch Uebernahme eines Theils der Kosten der erforderlichen Arbeiten bis zum Betrage von 1 Million Rubel entgegenzukommen, und da andererseits die Frage der Erstellung gleicher Tarifentfernungen bis zur Exportstation Riga und bis zur allgemeinen Güterstation (auf der Stadtweide) als endgiltig und zwar in bejahendem Sinne entschieden angesehen werden kann, so dürfte es wohl als geeignet erscheinen, gleichzeitig die genaue Ziffer derjenigen Ausgaben anzugeben, welche der Börsen-Comité auf sich nehmen wird.

In Folge dessen beehrt sich der Unterzeichnete, als Bevollmächtigter der Verwaltung der Krons-Eisenbahnen, den Börsen-Comité ganz ergebenst um folgende Mittheilungen zu bitten:

1) Wann beabsichtigt der Börsen-Comité zu den Baggerarbeiten zu schreiten und dieselben zu beendigen, um ungehindert Seeschiffe in die beim Katharinendamm projectirten Bassins zu führen?

2) Welche Tarife hält der Börsen-Comité für das Fahrwasser der Düna und für die Bassins für nothwendig, um den allseitigen Anforderungen des Export-, wie des Importhandels zu genügen?

3) Da die Ausführung der Baggerarbeiten zur Herstellung der Uferbassins (Fingerhäfen) Hand in Hand gehen muss mit der Errichtung von Uferkais, findet der Börsen-Comité es für möglich, nicht nur die Ausführung der Baggerarbeiten für die beiden ersten, benachbarten Bassins, sondern auch die Herstellung der Kais in solchem Umfange zu übernehmen, dass die Kosten der letzteren Arbeit, zusammen mit den Kosten

der erwähnten Erdarbeiten, auf Grund der vorher mit der Bauverwaltung vereinbarten Einheitspreise, einen annähernden Betrag von 1 Million Rubel ausmachten.

4) Erachtet der Börsen-Comité nicht für zweckmässig, einen oder zwei Bevollmächtigte zu designiren, welche gemeinsam mit den Vertretern der Stadtverwaltung und der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn verschiedene, die Ausführung dieser Arbeiten betreffende Fragen und die zur Sicherung des schnellmöglichsten Ausbaus des Rigaschen Eisenbahnknotens nothwendigen Massregeln berathen könnten?

Zum Schlusse halte ich es für meine Pflicht hinzuzufügen, dass, wiewohl die Frage hinsichtlich der Bedingungen der Herstellung von Lade- und Löschvorrichtungen, darunter auch der von Uferspeichern, sowie die Frage der Ausnutzung dieser letzteren durch die Waarenversender und die Krone noch nicht entschieden ist, ich dennoch nicht daran zweifele, dass die Regierung keine Schwierigkeiten machen wird, dem Börsen-Comité die Berechtigung zum Bau eigener Speicher einzuräumen, falls solche der allgemeinen Benutzung unter Bedingungen, die zwischen Regierung und Börsen-Comité vereinbart werden, dienen sollen."

Bei der ganzen Sachlage und dem, die erwarteten besseren Aussichten nicht bietenden, sondern nur neue Forderungen stellenden Schreiben des Herrn wirkl. Staatsraths v. Götte, war auch der Börsen-Comité nicht in der Lage, weiteres Entgegenkommen, als bisher, zu äussern und sah sich zu folgender Antwort vom 31. October sub Nr. 943 veranlasst:

„In Folge des Schreibens Ew. Excellenz vom 23. October c. sub Nr. 11842 sieht sich der Rigaer Börsen-Comité gezwungen, nochmals zu betonen, dass er weder bei den schriftlichen, noch bei den mündlichen Verhandlungen bestimmte Angaben über eine gewisse Summe, mit der er sich an den Arbeiten zur Anlage der Central-Güterstation betheiligen wolle, gemacht hat. Als Ew. Excellenz dem Börsen-Comité das erste Project der Anlage einer Central-Güterstation vorlegten, das dessen volle Sympathie hatte, erklärte sich der Börsen-Comité bereit, die nöthigen Baggerarbeiten mit seinen Mitteln auszuführen und hat diese Bereitwilligkeit auch bei den späteren Verhandlungen bestätigt. Mehr oder irgend welche andere Arbeiten sind damals seitens Ew. Excellenz auch nicht beansprucht worden. Die Kosten der nach diesem Projecte erforderlichen Baggerarbeiten sind vom Hafenbau-Ingenieur des Börsen-Comités Herrn Pabst allerdings auf ca. 1 Million Rubel geschätzt worden. Nachdem dieses erste Project wesentlich abgeändert worden, sind neue Berechnungen über die Höhe der Kosten der Baggerarbeiten nicht gemacht worden, können auch gegenwärtig noch nicht gemacht werden, da dem Börsen-Comité endgültige Pläne über die Details der

projectirten Hafenbassins nicht vorliegen. Die seitdem an dem ersten Projecte vorgenommenen Aenderungen haben die ganze Anlage zu einer für die Interessen des Handels viel ungünstigeren gemacht. Der Börsen-Comité muss hier ausdrücklich hervorheben, dass bei allen stattgehabten Verhandlungen bisher noch kein einziger Wunsch oder Antrag des Börsen-Comités, als Vertreters der Interessen des Handels, Berücksichtigung gefunden hat. Die Anträge und Wünsche der Stadtverwaltung dagegen sind fast sämmtlich berücksichtigt worden, mehrfach sogar entgegen den Vorschlägen und Ansichten der Fachleute. Der einzigen Vergünstigung, die ihm bisher in Aussicht gestellt worden ist, — die Gleichstellung der Eisenbahntarife nach der Central-Güterstation auf der Stadtweide und nach der Exportstation am Dünaufer, — fehlt noch die officielle Bestätigung. Für eine Berücksichtigung der Bestrebungen des Börsen-Comités, der Kaufmannschaft Grundplätze auf den Uferkais zur Anlage von Speichern, unabhängig von der Eisenbahn und der Stadtverwaltung, zu sichern, fehlt einstweilen noch jede positive Grundlage.

Unter solchen Umständen kann der Börsen-Comité nicht umhin, jede Betheiligung an irgend welchen anderen Arbeiten oder an irgend welchen Kosten abzulehnen.

Was die von Ew. Excellenz gestellten Fragen anbetrifft, so beehrt der Börsen-Comité sich Folgendes zu bemerken:

Frage 1. Um diese Frage ganz beantworten zu können, muss ein vollständiges Project vorliegen, nach welchem das auszubaggernde Quantum genau berechnet werden kann. Jetzt steht aber noch nicht einmal fest, ob sich ein drittes Bassin wird herstellen lassen oder nicht.

Als der Börsen-Comité im vergangenen Jahre seine Bereitwilligkeit aussprach, die Baggerarbeiten auszuführen, wurde eine annähernde Berechnung gemacht, welchen Umfang diese Arbeiten haben könnten. Es ergab sich, dass zur Ausführung derselben — selbst im Falle, dass der Baggerapparat bedeutend vergrössert würde — eine Reihe von Jahren erforderlich sei. Um diese Frist möglichst zu verkürzen, liess der Börsen-Comité bereits im August 1896 die Beseitigung der Sandbänke beginnen, welche zwischen dem Fahrwasser der Düna und dem zukünftigen rechten Ufer beim und unterhalb vom Andreasholm liegen. Diese Arbeit für die Zugänge zu den projectirten Hafenbassins konnte in diesem Herbste fortgesetzt werden, so dass jetzt, nach Entfernung von ca. 18,600 Cubikfaden Boden, die Möglichkeit vorhanden ist, im nächsten Jahre die Ausbaggerung des ersten Bassins zu beginnen. Dieser Arbeit müssen aber vorausgehen: 1) die Entfernung der quer durch das projectirte Bassin gehenden Uferbefestigung, 2) die Abgrabung der in demselben über Wasser liegenden Bodenmassen und 3) die Ausführung der neuen Uferbefestigung im Bassin und vor dem unteren Ende des Andreasholms,

soweit dieselbe unter Wasser liegt, da anderenfalls in Folge der Baggerungen die Ufer einstürzen würden. Um die Baggerarbeiten im nächsten Jahre in verstärktem Masse ausführen zu können, hat der Börsen-Comité es für nothwendig befunden, eine grosse Baggermaschine mit 9 eisernen Prähmen und einem Schleppdampfer für den Gesammtpreis von ca. 300,000 Rbl. zu bestellen, welche in der Mitte des nächsten Sommers in Betrieb gesetzt werden sollen. Somit hat der Börsen-Comité seinerseits Alles gethan, um die von ihm übernommenen Arbeiten mit möglichster Beschleunigung zu beenden. Ein Termin für die Beendigung dieser Arbeiten lässt sich jedoch nicht festsetzen, da derselbe nicht nur von dem noch unbekannten Umfange der Baggerungen, sondern auch, wie oben erwähnt, von anderen Arbeiten abhängt, welche nicht vom Börsen-Comité ausgeführt werden.

Frage 2. Die in diesem Jahre bis zur Stadt hergestellte Fahrwassertiefe von 22 Fuss dürfte für die erste Zeit auch in den Hafenbassins genügen; für die Zukunft sind 24 Fuss anzustreben. Es dürfte sich aber empfehlen, für die Berechnung der Kaifundirungen eine spätere Wassertiefe von 26 Fuss anzunehmen, da die Concurrenzhäfen Rigas alle auf diese Tiefe gebracht werden sollen.

Frage 3. Wie oben bereits erwähnt, hat der Börsen-Comité seine Bereitwilligkeit ausgesprochen, sich bei der Ausführung der neuen Hafenanlagen an den umfangreichen Baggerarbeiten zu betheiligen. In dieser Weise hat er sich auch früher am Bau der Hafenanlagen in Mühlgraben betheiligt, als die Stadtverwaltung den Bau der Bollwerke, die Eisenbahn die Anschüttungen und Geleisanlagen und Privatpersonen oder Gesellschaften die Speicherbauten ausführten.

Frage 4. Wie Ew. Excellenz aus dem Ihnen abschriftlich übergebenen Schreiben des Rigaschen Stadtamtes vom 27. September d. J. sub Nr. 4001 ersehen haben, hat das Stadtamt weitere Verhandlungen mit dem Börsen-Comité abgelehnt. Sollte es Ew. Excellenz gelingen, das Stadtamt trotzdem doch noch zu weiteren Verhandlungen zu bewegen, so wird der Börsen-Comité alsdann gerne bereit sein, auch seinerseits 2 Vertreter zu designiren."

Bis zum Schlusse des Jahres ruhte nun die ganze Angelegenheit der Anlage einer Central-Güterstation, wenigstens soweit es zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangt ist, vollständig, erst die Uebernahme der Bahnverwaltung und damit auch der direkten Leitung der Arbeiten an der Anlage der Central-Güterstation durch den wirkl. Staatsrath Ingenieur J. F. Daragan brachte sie wieder in Gang und zwar in einer Weise, die eine baldige und erspriessliche Entwicklung derselben erhoffen lässt.

b. Umbau der Haltestelle Alexandershöhe.

Auf die vom Börsen-Comité im Schreiben vom 2. Juli 1896 sub Nr. 525 (vergl. Handelsarchiv, Jahrgang 1897, Seite 133) ausgesprochene Bitte, die Projecte zum Umbau der Haltestelle Alexandershöhe so weit zu vereinfachen, dass die von den Industriellen aufgebrachte Beisteuer von 6000 Rbl. zur Ausführung des Projects hinreiche, antwortete die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn am 27. Februar 1897 sub Nr. 1906/2373, dass, um genannte Haltestelle zur Annahme und Auslieferung von Waaren fähig zu machen, selbst wenn man sich für's erste auf die nothwendigsten Arbeiten beschränken wollte, 20,000 Rbl. erforderlich wären. Da das Ministerium aber für diesen Zweck nur 10,000 Rbl. bewilligt hätte, die interessirten Industriellen nur 6000 Rbl. aufgebracht hätten, so fehlten immer noch 4000 Rbl.; bevor aber der volle Betrag von 10,000 Rbl. nicht eingezahlt, könnte zu den Arbeiten nicht geschritten werden.

Die hiervon benachrichtigten Industriellen erhöhten nun ihre Zeichnungen so weit, dass der Betrag von 8700 Rbl. zusammen kam; von diesem Betrage entfielen auf die Firmen: „Prowodnik", Brauerei „Waldschlösschen" und M. A. Greiner je 1000 Rbl., Schaie Berlin 500 Rbl., die Baltische Glasfabrik (E. Höflinger) 1500 Rbl., G. Ruhtenberg 3700 Rbl. Den Rest von 1300 Rbl. übernahm der Börsen-Comité, so dass beim Schreiben vom 17. October sub Nr. 908 der Betrag von 10,000 Rbl. der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn übergeben werden konnte.

Zu Beginn des Jahres 1898 war der Umbau der Haltestelle in eine Station vollendet und stand nur noch die Genehmigung des Ministeriums zur Eröffnung des Betriebs auf derselben aus.

49. Eisenbahn Riga-Bauske-Kowno.

Das in früheren Jahren bereits mehrfach aufgetauchte Project einer Bahnverbindung Rigas mit Bauske wurde im Jahre 1896 von einem Consortium Kurländischer Gutsbesitzer wieder aufgenommen und energisch betrieben. Gleichzeitig aber griff auch die I. Gesellschaft russischer Zufuhrbahnen den Plan auf, Bauske und die nach dieser Stadt gravitirenden Kreise des Kownoschen Gouvernements dem allgemeinen russischen Eisenbahnnetze anzuschliessen und zwar durch eine schmalspurige Bahn, die von Swenziany, einer Station der Petersburg-Warschauer Bahn, über Bauske auf Mitau ausmünden sollte. — Zur Beprüfung dieser Bahn wurde im Januar 1897 beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten eine besondere Conferenz einberufen, auf

welcher das Project einer breitspurigen Vollbahn Bauske-Riga verworfen und das der Schmalspurbahn Swenziany-Bauske-Mitau angenommen wurde. Dem Börsen-Comité erschien dieser Beschluss nicht nur im Interesse des Rigaschen Handels, sondern auch in dem der Bewohner jener durch die projectirte Bahn durchschnittenen Landstrecken so schädlich, dass er sich am 11. Februar 1897 sub Nr. 153 mit einem Gesuche an den Herrn Finanzminister wandte, in welchem er, im Wesentlichen, ausführte, dass es freilich am wünschenswerthesten wäre, wenn schon von Swenziany ab eine normalspurige Bahn über Bauske nach Riga geführt würde; sollte Solches aber nicht zu erreichen sein, so würde auch schon die Anlage der Bahn wenigstens von Bauske ab mit normalspurigem Geleise und mit der Ausmündung auf Riga wesentliche Vortheile vor dem von der Conferenz angenommenen Projecte bieten, da dann für alle Producte der nach Bauske und nach den Stationen zwischen Bauske und Riga gravitirenden Orte die Zeit raubenden und kostspieligen Umladeoperationen fortfielen und die aus diesen Orten kommenden Waaren direct zum Elevator oder auf die projectirte Central-Güterstation Riga an der Düna übergeben werden könnten; aber selbst wenn die Bahn von Bauske ab nur schmalspurig angelegt werden sollte, böte noch immer die Ausmündung derselben auf Riga einen namhaften Vortheil vor der auf Mitau, da in diesem Falle der Empfänger immer noch die Möglichkeit hätte, die Waaren direct von der Endstation in Thorensberg abzunehmen, ohne sie hier umladen und per Bahn zur Stadt führen zu lassen. Flachs, der gerade aus den von der projectirten Bahn durchschnittenen Ortschaften in grossen Partien kommen würde, würde fast ausnahmslos in Thorensberg von der Bahn abgenommen und auf Fuhren zum Speicher oder zum Schiff gebracht werden. Ferner dürfte es wol kaum einem Zweifel unterliegen, dass in kurzer Zeit an die Endstation Thorensberg ein kurzes Zweiggeleise zu den auf demselben Dünaufer belegenen Schiffsanlegeplätzen errichtet werden würde. Noch wichtiger als für den Exporthandel, wäre die Ausmündung der Bahn auf Thorensberg für den Importhandel und die hiesige Industrie, da für diese beiden die Umladeoperationen völlig fortfielen und die landschen Consumenten diese Producte wesentlich billiger und schneller erhielten, als auf dem Umwege und mit den Umladeoperationen in Mitau. Nicht zu übersehen sei endlich, dass auch der landsche Producent von Lebensmitteln nur in Riga mit seinen mehr als 250,000 Einwohnern einen lohnenden Absatz finden könnte.

Auf Grund aller dieser Momente bat der Börsen-Comité Seine Hohe Excellenz, in erster Reihe das seitens der Kurländischen Gutsbesitzer eingebrachte Project einer normalspurigen Bahn Bauske-Riga berücksichtigen zu wollen, wenn dieses aber nicht für möglich befunden

werden sollte, eine schmalspurige Bahn von Bauske nur mit der Ausmündung in Riga zu genehmigen.

Zur weiteren Wahrnehmung seiner Interessen ermächtigte der Börsen-Comité seinen St. Petersburger Vertreter, den Herrn C. von Hübbenet, noch besonders durch das Schreiben vom 14. März sub Nr. 268 an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten. In Folge eines Telegramms des letzteren delegirte der Börsen-Comité zu der am 21. März stattfindenden neuen Conferenz in dieser Angelegenheit noch den Geschäftsführer seiner Eisenbahnabtheilung, Herrn Friesendorff, als Vertreter ab. Ueber die Verhandlungen dieser Conferenz berichtete Herr Friesendorff, dass, nachdem das Stadthaupt von Riga, Herr L. Kerkovius, und der Vertreter des Bauskeschen Kreises, Graf Pahlen, sich für den Bau der Bahn nach Riga ausgesprochen hätten, er, Friesendorff, sich den Ausführungen dieser beiden anschliessend, nochmals die Nothwendigkeit einer breitspurigen Bahn nach Thorensberg hervorgehoben hätte. Der Vertreter des Kurländischen Gouvernements, Graf Kayserlingk und das Stadthaupt von Mitau, von Engelmann, hätten energisch für die Führung der Bahn nach Mitau plädirt und wären hierin von den Vertretern des Ministeriums der Wegebauten und der Reichscontrole unterstützt worden. Auf Vorschlag des Vorsitzenden wurde sodann die I. Gesellschaft russischer Zufuhrbahnen aufgefordert, schmalspurige Bahnen von Bauske sowol nach Riga, als auch nach Mitau zu bauen, wozu deren Vertreter sich nach einigem Sträuben auch bereit erklärten. Eine Einigung unter den Vertretern der Regierungsinstitutionen wurde jedoch nicht erreicht, zumal die Vertreter des Kriegsministeriums überhaupt gegen die Anlage einer schmalspurigen Bahn protestirten und energisch darauf bestanden, dass eine normalspurige Bahn von Riga über Bauske und Poniewesch nach Kowno gebaut würde.

Diese Hinweise der Vertreter des Kriegsministeriums veranlassten Herrn Friesendorff zu einer Eingabe an den Börsen-Comité über die Vortheile einer Bahn Riga-Kowno, welche im „Rigaer Börsenblatt" veröffentlicht wurde und folgenden Inhalts war:

„Es lässt sich nicht leugnen, dass eine Bahnlinie Swenziany-Bauske-Riga neue Gütermengen nach Riga schaffen würde. Doch dürften das wohl mehr Güter aus dem Rayon der Linie Swenziany-Riga selbst sein, während die Zufuhr von grösseren Gütermassen aus irgend einem Hinterlande dieser Bahn mindestens fraglich sein dürfte. Riga ist schon zur Zeit mit Swenziany durch eine Eisenbahn via Dwinsk verbunden und beträgt die Entfernung zwischen Swenziany und Riga in solcher Richtung 297 Werst. Die Entfernung einer Bahn Swenziany via Bauske-Riga würde ungefähr 247 Werst betragen, mithin den Weg nach Riga um 50 Werst abkürzen. Ein Vortheil

erwächst dem Rigaschen Handel bei solcher Werstverminderung ja wohl unbedingt, doch wird er nur stark verkürzt dadurch, dass die projectirte Bahn Swenziany-Riga schmalspurig sein soll, wodurch die Localgüter dieser Bahn eine Umladung in Thorensberg, für Transitgüter, die im Verkehr mit der St. Petersburg-Warschauer Bahn oder von deren Hinterbahnen die Strecke Swenziany-Thorensberg durchlaufen sollen, noch eine zweite Umladung in Swenziany geschehen muss.

Der Vortheil, den die Ersparniss von 50 Werst an ersparter Fracht ergiebt, beträgt beispielsweise für Getreide (297 Werst = 9,10 K., 247 Werst = 8,27 K.) 0,73 Kop. pro Pud, die Zahlung für die Düna-Eisenbahnbrücke jedoch 0,33 Kop., die Kosten der Umladung mindestens 0,13 Kop. pro Umladung, so dass von der Frachtersparniss von 0,73 K. in Abzug zu bringen sind 0,46 resp. 0,59 Kop. pro Pud, mithin die Ersparniss nur betragen würde 0,27 resp. 0,14 Kop. pro Pud. Würde diese Ersparniss nun nicht vielleicht noch ganz aufgewogen werden durch die technische, den Waaren nicht dienliche, Seite des Umladens? — Wo bleibt also der Vorzug, welcher der Strecke Swenziany-Bauske-Riga für Transitwaaren gegen die Richtung Swenziany-Dwinsk-Riga gegeben werden soll? — Und dabei ist bei vorstehender Berechnung noch angenommen worden, dass die Swenziany-Bausker Bahn die allgemeinen Tarife berechnen wird; bei anderer Berechnung ist jede Aussicht, dass genannte Bahn für den Transitwaarentransport nach Riga eine Ermässigung schaffen wird, wohl illusorisch.

Ganz anders würde sich der Vortheil, den Riga von einer neuen Bahnanlage erhalten könnte, stellen, wenn einmal allgemein jede neue Bahn normalspurig gebaut würde, um jede Umladung mit ihren pecuniären und technischen Uebelständen zu beseitigen und wenn, speciell das Bausker Bahnproject betreffend, von Riga eine breitspurige Eisenbahn nach Bauske und von dort via Ponewesch und Wilkomir nach Kowno gebaut würde.

Eine derartige Bahnlinie, die den fruchtbaren Bausker Kreis des Kurländischen Gouvernements, die noch fruchtbareren Kreise Ponewesch, Wilkomir und Kowno des Kownoschen Gouvernements durchschneiden würde, würde ausser Bauske und Ponewesch auch noch die Städte Wilkomir (17,000 Einwohner), Kowno (60,000 Einwohner) und Wilna (130,000 Einwohner) berühren und diese Städte Riga bedeutend näher bringen, als sie es gegenwärtig sind, und zwar Kowno um circa 120 Werst, Wilna um ca. 100 Werst.

Aber nicht diese Städte allein würden Riga näher gerückt, sondern das ganze Hinterland, das durch die Stationen Kowno und Wilna mit Riga im Verkehr steht, das ganze Ausland via Eydtkuhnen rückt Riga um ca. 120 Werst, das ganze Gebiet des südwestlichen und westlichen

Russlands, sowie das Ausland via Sosnowice und Graniza um circa 120 Werst näher.

Diese Gebiete aber gerade sind diejenigen, die, an alten Handelsbeziehungen hängend, ihre Gütermassen, und hier darf man wohl von Massen sprechen, gerne an den ausländischen Concurrenzhafen Königsberg abgeben.

Betrachten wir beispielsweise einige Punkte dieses Rayons und deren Entfernungen nach Riga und Königsberg.

Die Stationen der Südwestbahnen Mohilew, Rybniza und Warnitzkaja Pristan, die neben ihren hauptsächlichsten Getreidetransporten nach Odessa, doch noch ganz bedeutende Quanten Getreide nach Königsberg senden, liegen jetzt auf folgende Entfernungen: Mohilew von Königsberg 1060 Werst, von Riga 1279 Werst; Rybniza von Königsberg 1160 Werst, von Riga 1379 Werst; Warnitzkaja Pristan von Königsberg 1305 Werst, von Riga 1524 Werst.

Diese augenblicklich bestehende Werstdifferenz von je 219 Werst zu Ungunsten Rigas würde sich beim Bau einer Bahn Wilna-Bauske-Riga um je 100 Werst verringern, mithin nur noch 119 Werst betragen und Riga fraglos viel concurrenzfähiger Königsberg gegenüber machen.

Doch auch die Massen, die Riga aus den Gebieten einer eventuellen Bahnlinie Riga-Bauske-Kowno resp. Wilna selbst erwarten könnte, wären wohl jedenfalls grösser als diejenigen, die aus dem Gebiete Bauske-Swenziany erwartet werden können.

Das Kownoer Gouvernement namentlich, das eine Linie Bauske-Kowno durchqueren und auf einer Gesammtentfernung von circa 210 Werst berühren würde, ist reich an Getreide, Flachs und Holz. Ausserdem befinden sich in den 3 von der Bahn zu durchfahrenden Kreisen, dem Poneweschschen, Wilkomirschen und Kownoschen, viele Mühlen, Branntweinbrennereien, Ziegeleien, Gerbereien etc. etc.

Die vorbezeichnete Bahnlinie, die von Riga via Bauske-Wilkomir nach Kowno ca. 255 Werst, nach Wilna ca. 260 Werst, in Summa ca. 320 Werst lang sein würde, würde auch noch die jetzt bestehenden Entfernungsverhältnisse von Wilna und Kowno nach Libau und Riga, die augenblicklich für Riga eine Mehrentfernung von 11 resp. 41 Werst ergeben, der Art ändern, dass Riga von Wilna und seinem Hinterlande um ca. 88 Werst näher, und von Kowno und seinem Hinterlande circa 80 Werst näher gelegen wäre als Libau.

Würden die angeführten, dem Rigaschen Handel wohl äusserst günstigen Verhältnisse nicht dazu veranlassen, dass sich aus dem am Handel und seiner Vergrösserung interessirten Kreise Unternehmer finden, die sich um die Concession zum Bau einer breitspurigen Zufuhrbahn Riga-Bauske-Ponewesch-Wilkomir-Kowno und Wilkomir-Wilna bemühen wollten, und zwar baldigst, ehe noch das Project der schmalspurigen

Bahn Swenziany-Bauske-Riga seine Bestätigung erhält? Die Bestätigung wird, unseren Informationen nach, nur noch verzögert in Folge eines Einwandes des Kriegsministeriums, da dieses den Bau einer breitspurigen Bahn von Riga nach Kowno via Bauske und Ponewesch, als kürzeste Route, durchaus wünscht, so dass sich annehmen lässt, dass bei einem neuen Projecte des Baues einer breitspurigen Bahn, die in ihrer Richtung den Wünschen des Kriegsministeriums entgegenkommt, solches Project wohl die nöthige Beachtung finden würde.

Die Vorarbeiten für eine Gesammtstrecke von ca. 320 Werst, von denen solche Arbeiten für die Strecke Bauske-Riga schon gemacht sind, dürften wohl nicht mehr als rund 25,000 Rbl. betragen und würden jedenfalls zu der Ueberzeugung führen, welch' grossen Nutzen der Bau einer breitspurigen Bahn Riga-Bauske-Ponewesch-Wilkomir-Kowno und Wilna der Stadt Riga und dem Handel derselben bringen könnte."

Diese Anregung fand nicht nur im Börsen-Comité, sondern auch in Kreisen ausserhalb der Kaufmannschaft volle Sympathie und es bildete sich bald ein Consortium unter dem Vorsitze des Herrn Ingenieurs B. v. Schubert-Sparenhof, das sich um die Concession zum Bau dieser Bahn zu bewerben beschloss und auch mit dem Börsen-Comité, durch dessen hiezu erwählte Vertreter, die Herren Generalconsul Helmsing und Ch. Drishaus, in Beziehungen trat. Als der Börsen-Comité durch seine Vertreter erfuhr, dass die Aussichten auf Realisirung des Projects einer gewissen Begründung nicht entbehrten, hielt er es für seine Pflicht, dem Vertreter jenes Consortiums, Herrn B. v. Schubert, im Schreiben vom 24. April 1897 sub Nr. 419, seine volle Sympathie mit diesem Projecte und seine Bereitwilligkeit auszusprechen, das weitere Verfolgen des Projects in jeder möglichen Weise zu unterstützen. Um seinen Sympathien mit diesem Unternehmen aber auch durch die That Ausdruck zu geben, erklärte der Börsen-Comité sich bereit, bei der Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft eine gewisse Betheiligung an den Kosten der Vorarbeiten zu beantragen.

Hierauf bewilligte die Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft am 20. Juni c., auf Antrag des Börsen-Comités, einen Beitrag von 15,000 Rbl. zu den auf 35,000 Rbl. geschätzten Vorarbeiten unter der Bedingung, dass die projectirte Bahn eine normalspurige mit Vollbetrieb werde und dass, falls der Bau zu Stande käme, dem Börsen-Comité der zu den Vorarbeiten gegebene Beitrag zurückerstattet würde.

Am 5. December 1897 ist durch einen Allerhöchsten Befehl den Herren v. Schubert, v. Wahl und v. Keussler gestattet worden, im Laufe eines Jahres, gerechnet vom Tage der erfolgten Genehmigung, die Linien der Bahnen 1) Riga-Bauske-Ponewesch-Kowno, 2) Ponewesch-Wilkomir-Kowno und 3) Wilkomir-Wilna abstecken zu lassen.

V. Zollwesen.

50. Erweiterung des Zollrayons.

Die nun schon seit Jahren betriebene Frage der Erweiterung des Zollrayons hat auch im Jahre 1897 ihre Lösung nicht gefunden. Dem bereits im Jahresbericht für 1896 erwähnten Projecte des Stadtamts, welches dieses beim Schreiben vom 10. Januar 1897 dem Herrn Gouverneur mit der Bitte um dessen Unterstützung bei den Verhandlungen mit dem Militairressort vorgestellt hatte, hatte auch der Börsen-Comité zugestimmt. Seitens des Militairressorts wurden jedoch für die Abtretung des zur Erweiterung des Zollrayons erforderlichen Terrains Forderungen gestellt, auf die das Stadtamt nicht eingehen konnte. Als nun der Herbst und damit die Zeit des verstärkten Imports heranrückte, die Frage der Erweiterung des Zollrayons aber nicht um einen Schritt vorwärts gerückt war, fasste das Stadtamt den Beschluss, um dem dringendsten Raummangel zu begegnen, den Zollrayon wenigstens zeitweilig durch Einschluss eines Theils der Länge der an ihn grenzenden Strasse zu erweitern. Als der Börsen-Comité von diesem, ihm überaus sympathischen Gedanken erfuhr, wandte er sich an den Herrn Livländischen Gouverneur am 20. September sub Nr. 818 mit nachfolgender Vorstellung:

„In den letzten Jahren hat sich der Importhandel Rigas in dem Masse entwickelt und ist derart gewachsen, dass die Plätze zum Löschen der Waaren im Zollrayon völlig ungenügend sind und im Herbst und Frühling, bei grösserem Andrange von Waaren, die Schiffe, wegen völliger Versperrung des Zollrayons, nicht selten längere Zeit warten müssen, bis sie anlegen und ihre Güter löschen können. Begreiflicher Weise wachsen durch derartige Missstände die die Waaren belastenden örtlichen Unkosten sehr bedeutend und völlig unproductiv und schädigen den Rigaschen Hafen in seinem guten Ruf und in seiner Concurrenzfähigkeit mit anderen Häfen. Diese Missstände sind jetzt geradezu unerträglich geworden nnd Stadt und Kaufmannschaft sind in Folge dessen mit einander wegen Verbreiterung des Zollrayons in Relation getreten und haben auch bereits Ew. Excellenz um Ihre wohlgeneigte Unterstützung der Frage der Verbreiterung des Zollrayons gebeten, zu welcher, unter Anderem, auch Land, das dem Militairressort gehört, hinzugenommen werden muss.

Die Verhandlungen mit dem Militairressort sind noch im Gange, während der Herbst und damit die Zeit des erhöhten Zustroms von Waaren naht und die Aufnahmefähigkeit des Zollrayons sich in Nichts gebessert hat. Die Lage lässt sich für die Importeure geradezu als eine kritische bezeichnen.

Um nun diese Schwierigkeiten des Platzmangels für diesen Herbst nach Möglichkeit zu beseitigen, haben Stadt und Börsen-Comité sich entschlossen, als temporäre Massregel, bis zur Entscheidung der Frage der definitiven Verbreiterung des Zollrayons, die zwischen dem Zollrayon und dem Zollhause hindurchgehende Strasse temporär zu sperren und in den Zollrayon einzuschliessen. Diese Strasse hat gegenwärtig keine besondere Bedeutung und kann leicht durch die Peter-Paulstrasse und die Jacobstrasse ersetzt werden.

Da nun zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangt ist, dass das Stadtamt sich in dieser Angelegenheit bereits an Ew. Excellenz gewandt hat, hält er es für seine Pflicht, auch seinerseits Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, baldmöglichst eine befriedigende Lösung dieser für die Interessen des Rigaschen Handels überaus wichtigen Frage unterstützen und fördern zu wollen."

Als dem Börsen-Comité auf obige Vorstellung am 11. October sub Nr. 590 aus der Gouvernements-Session für städtische Angelegenheiten der Bescheid wurde, dass das Gesuch um Sperrung der beim Zollrayon vorbeiführenden Strasse seinen gesetzlichen Fortgang nur in dem Falle finden könne, wenn der Börsen-Comité sich mit demselben an die Stadtverordneten-Versammlung wendete und letztere einen entsprechenden Beschluss fasse, bat der Börsen-Comité am 16. October sub Nr. 896 das Stadtamt, einer baldmöglichst einzuberufenden Stadtverordneten-Versammlung das Ansuchen des Börsen-Comités zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der von der Stadtverordneten-Versammlung am 17. November gefasste Beschluss, zeitweilig, bis zur Entscheidung der Frage der Erweiterung des Zollrayons, die dem Zollrayon entlang gehende Strasse vom Zollamte bis zur Michaelstrasse für den Wagen- und Fussgängerverkehr zu schliessen und diesen Theil der Strasse in den Zollrayon einzuschliessen, wurde jedoch, wie das Stadtamt am 20. Januar 1898 sua Nr. 254 mittheilte, von der Gouvernements-Session nicht bestätigt. In Folge dessen hat sich das Stadtamt an den Dirigirenden des Zollamts mit der Bitte um dessen Unterstützung der Erweiterungsfrage des Zollrayons gewandt, während der Börsen-Comité seinem St. Petersburger Vertreter die Förderung dieser Angelegenheit anempfohlen hat.

51. Beseitigung der Privatspediteure.

Der im Jahre 1896 gefasste, dann aber vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten wieder fallen gelassene Plan der Beseitigung der Privatspediteure von der Ausführung der Zollformalitäten bei Transitsendungen, wurde im Jahre 1897 von der VIII. Conferenz der Vertreter des nordisch-überseeischen Verkehrs wieder aufgenommen und durch-

geführt, indem diese eine Abänderung des § 2 der Transportbedingungen des genannten Verkehrs in dem Sinne beschloss, dass die Ausführung der Transitoperationen nur solchen Privatspediteuren übertragen werden könne, welche hiezu die specielle Genehmigung der Verwaltung der Hafenbahn erhalten hätten. Diese Abänderung wurde als IV. Ergänzung der Transportbedingungen in der Nr. 889 der Tarifsammlung publicirt, um mit dem 1. December 1897 in Kraft zu treten.

In Folge einer Aufforderung des Revaler Börsen-Comités, sich einer Bekämpfung dieser Maassregel anzuschliessen, richtete der Rigaer Börsen-Comité am 20. November sub Nr. 1005 eine Vorstellung an das Departement für Handel und Manufacturen, in welcher er das letztere bat, sich für die fernere unbeschränkte Zulassung der Privatspediteure verwenden zu wollen, und u. A. Folgendes anführte:

„Bereits im vergangenen Jahre war geplant worden, die Privat-Spediteure des Rechts zu berauben, bei den Zollämtern die Transitformalitäten auszuführen, doch auf eine diesbezügliche Vorstellung war dem Börsen-Comité am 11. April 1896 sub Nr. 2954 vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten eröffnet worden, dass der Herr Finanzminister für gerecht befunden habe, zeitweilig in den Häfen, neben den Eisenbahn-Agenturen, auch die private Vermittelung zu gestatten, wobei dem Versender das Recht zustehe, frei zwischen Eisenbahn-Agentur und Privatspediteur zu wählen.

Die gegenwärtig im § 2 der IV. Ergänzung ausgesprochene Abhängigkeit der Thätigkeit eines Privatspediteurs von der Genehmigung der Bahnverwaltung kommt fast einer Beseitigung der Fortexistenz der Privatspediteure gleich, um so mehr, als in der erwähnten Ergänzung keinerlei Regeln oder Erwägungen angedeutet sind, die sich die Bahnverwaltung bei Ablehnung oder Zulassung eines Privatspediteurs zur Richtschnur zu nehmen hätte. Wenn aber Ablehnung oder Zulassung eines Privatspediteurs völlig vom Ermessen oder, gerade heraus, von der Willkür der Bahnverwaltung abhängen sollte und jeder Privatspediteur Gefahr liefe, in einem Jahre zugelassen, im anderen Jahre zurückgewiesen zu werden, so dürfte sich wohl kaum Jemand finden, der bereit wäre, dieses Risico zu übernehmen. Und das Risico ist kein geringes, denn die Thätigkeit eines Spediteurs ist mit grossen Ausgaben verbunden. Er muss ein Comptoir mit Dienstpersonal unterhalten; er muss Gilden- und andere Handelsabgaben bezahlen; die nothwendigen Kenntnisse und Erfahrungen im Zoll-, Schifffahrts-, Transport-, Havariewesen u. a. müssen durch langjährige Praxis und nicht geringe Opfer und Verluste erworben werden. Auch der Umstand darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass ein Spediteur, der sich lange in seiner Branche beschäftigt hat und dann plötzlich durch Anordnung der Bahnverwaltung des Rechts verlustig geht, am Zollamte seine Thätigkeit

fortzusetzen, sehr schwer auf andere Beschäftigungen übergehen oder überhaupt solche finden kann.

Jedoch auch im Interesse der Waarenempfänger oder Waarenversender liegt keineswegs eine Beseitigung oder Beschränkung der Privatspediteure und eine dadurch mehr oder weniger bedingte Monopolisirung des Speditionswesens. Unter dem Drucke der Concurrenz sind die Privatspediteure der Möglichkeit beraubt, willkürliche oder übermässige Commissionsgebühren zu erheben, sondern sind gezwungen, sich mit möglichst niedrigen Sätzen zu begnügen und ihre Aufträge sorgfältig und gewissenhaft auszuführen. Waarenempfänger und Waarenversender ihrerseits sind bereits gewohnt, vom Privatspediteur alle nur denkbaren Dienstleistungen nnd Auskünfte zu verlangen, ja sogar denselben als eine Art Bankier zu betrachten; gerade diese financielle Seite des Speditionsgeschäfts verdient besondere Beachtung, zumal sie mit einem recht grossen Risico verbunden ist. Eine durch bestimmte Paragraphen und Gesetzesbestimmungen gebundene staatliche oder Eisenbahn-Zollagentur könnte niemals so sehr den Bedürfnissen und Ansprüchen der Waarenempfänger entgegenkommen, wie ein der Concurrenz ausgesetzter Privatspediteur."

Indem der Börsen-Comité auch den St. Petersburger Börsen-Comité zu einem Vorgehen in dieser Angelegenheit aufforderte, ertheilte er gleichzeitig seinem St. Petersburger Vertreter, Herrn C. v. Hübbenet, den Auftrag, diese Sache im Departement zu fördern. Dieser berichtete bald darnach, dass das Departement für Handel und Manufacturen, im Sinne der Eingabe des Börsen-Comités, mit dem Departement für Eisenbahnangelegenheiten in Relation getreten sei, dass aber die ganze Angelegenheit nicht von so grosser Tragweite sei, wie es, nach der Publication in der Tarifsammlung vielleicht scheine; die Zulassung der Privatspediteure durch die Verwaltung der Hafenbahn habe nur den Zweck, eine gewisse Controle einzuführen, welche vollständig den Börsen-Comités anheimgestellt werden würde; — denn die Chefs der Hafenbahnen hätten die Weisung erhalten, sich in dieser Frage mit den Börsen-Comités zu verständigen und, auf deren Gutachten hin, die sich meldenden Spediteure unbeanstandet zuzulassen.

Diesen Erklärungen entsprechend bat die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn den Börsen-Comité am 2. December sub Nr. 1169 um eine Aeusserung über die Speditionsfirmen, die sich bei ihr zur Zulassung gemeldet hatten. Nachdem der Börsen-Comité die unbedingte Solidität und den guten Ruf dieser Firmen bestätigt hatte, wurden sämmtliche zur Ausübung der Clarirungsoperationen bei Gütern des nordisch-überseeischen Verkehrs zugelassen.

Eine Resolution seitens des Departements für Handel und Manufacturen war bis zum Jahresschlusse noch nicht erfolgt.

52. Erleichterungen beim Ausclariren von Bugsirern.

In Folge einer vom Zollamte getroffenen Anordnung, dass Bugsirdampfer, welche vom livländischen Strande, namentlich von Zarnikau her, Holzparthieen über die See nach Riga schleppen, jedes Mal beim Ein- und Auslaufen clarirt werden müssten, wandte sich eine Anzahl Rigascher Holzhändler an den Börsen-Comité mit einem Gesuche um Unterstützung und führte dabei an, dass das Schleppen von Holz grösstentheils nur in der Nacht ausgeführt werden könne, das Zollamt aber von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens geschlossen sei.

Der Börsen-Comité richtete eine Bitte in diesem Sinne telegraphisch am 3. Mai an den Director des Zoll-Departaments und erhielt darauf vom Dirigirenden des Rigaschen Zollamts am 9. Mai sub Nr. 53 die Mittheilung, dass der Herr Director des Zoll-Departements dem Zollamte befohlen habe, unverzüglich Massregeln zur Beseitigung der Schwierigkeiten zu ergreifen und zeitweilig Nachtdejouren zum Clariren von Bugsirern einzuführen.

53. Erhöhung der Niederlagssteuer für im Zollrayon lagernde Waaren.

Auf seine, im Schreiben vom 4. December 1896 sub Nr. 969 (vergl. Handelsarchiv Jahrg. 1897, Seite 145) erhobenen Einwände gegen die von der Stadtverwaltung geplante Erhöhung der Niederlagssteuer hatte der Börsen-Comité keine direkte Antwort erhalten, erfuhr aber aus an ihn gelangenden Beschwerden, dass das Rigasche Zollamt, auf Antrag des Stadtamts, die Anordnung getroffen habe, dass hinfort keinerlei Waaren mehr länger als 3 Monate im Zollrayon bleiben dürften und dann sofort, ohne Ausnahme, in die Packhäuser zu bringen wären.

Der Börsen-Comité wandte sich nun mittels Schreiben vom 15. Februar sub Nr. 168 an das Rigasche Stadtamt und führte darin aus, dass er im Principe gewiss der Ansicht sei, dass das Lagern von Waaren im Zollrayon nach Möglichkeit beschränkt werden müsse und die Waareneigenthümer zu veranlassen wären, ihre Waaren baldmöglichst vom Rayon zu entfernen, dass aber andrerseits sich nicht verkennen lasse, dass in gewissen Fällen, bei den beschränkten Raumverhältnissen im Zollrayon, die absolute Unmöglichkeit vorliege, die Waaren in einem Zeitraum von 3 Monaten aus dem Zollrayon zu entfernen. Eine Ueberführung derartiger Waaren in das Packhaus würde aber diese durch die damit verbundenen Unkosten so sehr belasten, dass ihre Einfuhr über Riga ganz in Frage gestellt werden könnte. Sodann kam der Börsen-Comité auf seine bereits im Schreiben vom 4. December 1896 sub Nr. 969 erhobenen Einwände zurück und bat das Stadtamt um

Rücknahme seines, das völlige Verbot des Lagerns von Waaren über eine dreimonatliche Frist betreffenden Antrags.

Das Stadtamt antwortete in seinem Schreiben vom 18. März sub Nr. 1024, dass in seinem Schreiben vom 4. December 1896 Nr. 969 der Börsen-Comité selbst anerkannt habe, dass die gegenwärtig geltende Frist von 3 Monaten für das Lagern von Waaren im Zollrayon übermässig lang sei, wie sie kaum in einem anderen Hafen bestehe, und sich für eine Verkürzung der Frist bis auf 2 Monate ausgesprochen habe. Nach näherer Erörterung der Frage wegen Ergreifung von Massregeln zur Entfernung der für längere Zeit auf dem Zollkai belassenen Waaren, habe das Stadtamt, auf Grund des § 2 des Allerhöchsten Befehls vom 27. Juni 1878 über die Uebergabe des Rigaschen Zollkais an die Rigasche Stadtverwaltung, dem gemäss länger als 3 Monate lagernde Waaren (gerechnet vom Tage des Ablaufs der zweiwöchentlichen freien Lagerfrist) in die Packhäuser übergeführt werden und der gesetzlichen Krons-Lagersteuer unterliegen, das Zollamt um die Anordnung gebeten, dass der Kai von sämmtlichen, länger als 3 Monaten und 2 Wochen lagernden Waaren gesäubert würde und dass in Zukunft Waaren auf dem Zollkai nicht über die im § 2 des Allerhöchsten Befehls festgesetzte Frist hinaus verblieben. Hiedurch habe das Stadtamt geglaubt, die mehrfachen Klagen der Importeure über Platzmangel auf dem Zollkai zu befriedigen. Durch die Praxis sei auch die Nützlichkeit dieser Anordnung bestätigt worden, da alle Waaren, mit nur sehr geringen Ausnahmen, ohne jegliche Schwierigkeiten hätten entfernt werden können. Wenn diese Massregel auch vielleicht dem einen oder anderen Waarenbesitzer geringe Verluste bereite, so könnte dieser Umstand doch dem Stadtamte keine Veranlassung geben, seinen Beschluss aufzuheben und die allgemeinen Interessen des Importhandels den Interessen einzelner Personen zum Opfer zu bringen.

Der Börsen-Comité konnte nicht umhin, sich diesen Erwägungen zu fügen, suchte aber auf dem Wege privater Verhandlungen zu erwirken, dass auch fernerhin die bisherige Praxis beibehalten werde, dass Waaren, deren gesetzliche Lagerfrist nach dem Schluss der Navigation ablaufe, bis zum Wiederbeginne derselben gegen eine Lagermiethe von $^1/_2$ Kop. per Pud und Monat auf dem Zollkai belassen werden könnten, sofort nach Wiederöffnung der Navigation aber allerdings in die Packhäuser abgeführt werden müssten.

54. Löschen von verpackten und unverpackten Waaren aus Tourdampfern.

Die Dampferexpeditionen von P. Bornholdt & Co. und H. Larum wandten sich am 8. October an den Börsen-Comité mit einem Gesuche, in welchem sie anführten, dass das Zollamt den nach Riga kommenden

Tourdampfern nicht mehr, wie bisher, gestatte, Uferwaaren in Verpackung unmittelbar nach Ankunft des Schiffes zu löschen, sondern erst nach Anfertigung der Löschlisten, womit gewöhnlich ein ganzer Tag verloren gehe.

Der Börsen-Comité fand keine Veranlassung mehr, in dieser Angelegenheit vorzugehen, da auf diesbezügliche Erkundigungen sich ergab, dass der Dirigirende des Zollamts sofort, nachdem er von einer derartigen Anordnung des Hafenmeisters erfahren, diese wieder aufgehoben hatte.

VI. Bankangelegenheiten.

Weder die im Laufe des Jahres 1897 erfolgten Allerhöchsten Befehle und ministeriellen Reskripte zur weiteren Entwicklung der Valutaregulirung, welche übrigens eingehender in dem Anfang April jeden Jahres erscheinenden Handelsberichte der handelsstatistischen Sektion des Börsen-Comités behandelt werden, noch auch die Angelegenheiten der Rigaer Börsenbank haben im abgelaufenen Jahre dem Rigaer Börsen-Comité Anlass zu Verhandlungen geboten.

VII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

55. Der Börsen-Speicher.

Den Börsenspeicher, den die Firma A. Sellmer im Jahre 1897 gemiethet hatte, hat dieselbe auch für das Jahr 1898 zum Miethpreise von 2000 Rbl. jährlich behalten,

56. Die Central-Waaren-Dépôts-Speicher.

Die Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts besitzt 7 steinerne Speicher im städtischen Ambarenviertel und 5 steinerne in Mühlgraben. Während die ersteren zum grössten Theile beständig vermiethet waren, sind von den 5 Mühlgrabener Speichern im Jahre 1897 ein Speicher für 2 Monate, einer für 3 Monate, einer für 12 Monate vermiethet gewesen.

An dem Actiencapital von 264,000 Rbl. ist der Börsen-Comité mit 60,000 Rbl., die Börsenbank mit 105,000 Rbl. betheiligt.

Das durch den Tod des Herrn Commerzienrath C. Zander erledigte Amt eines geschäftsführenden Directors übernahm zeitweilig, bis zur statutenmässigen Generalversammlung der Actionäre im Februar 1898, Herr dim. Rathsherr C. G. Westberg.

57. Der Rigaer Elevator.

Eine endgiltige Abrechnung über den auf gemeinschaftliche Kosten von Stadtverwaltung und Börsenkaufmannschaft erbauten Elevator auf dem Andreasholm ist bis zum Jahresabschluss noch immer nicht erfolgt.

Am 18. September 1896 sub Nr. 719 richtete der Börsen-Comité an das Rigasche Stadtamt folgendes Schreiben:

„Aus den Angaben, welche in dem Schreiben des Stadtamts vom 5. August 1895 sub Nr. 2425 über die für den Elevatorbahnbau nachträglich erworbenen Grundstücke gemacht waren, hat der Börsen-Comité ersehen, dass nur ein Theil der letzteren für die Elevatorbahn zur Verwendung gekommen ist, während von den Grundstücken

des Balting	58	□Faden
„ Dietrich	705	„
„ Ad. Olle	7	„
„ Seliwanow	86	„
„ Kwiatkowsky . . .	158	„
„ Bracksche	110	„
Zusammen	1124	□Faden

zur gemeinsamen Disposition des Börsen-Comités und der Stadtverwaltung verbleiben und ausserdem von den Grundstücken

des Ad. Olle	93	□Faden
„ Seliwanow	230	„
Zusammen	323	□Faden

dem Grunde der Anstalt Rothenberg, und von den Grundstücken

des Kwiatkowsky . . .	136	□Faden
„ Bracksche	122	„
Zusammen	258	□Faden

dem Grunde des Rigaschen Arbeitshauses zugeschlagen worden sind.

Diese Angaben stimmen mit den früheren, im Schreiben des Stadtamts vom 28. Juni 1895 sub Nr. 2096 gemachten nicht überein. Nach letzterem ist von dem Ad. Olle ein Grundstück von 245 □Faden erworben, von welchem für die Bahnzwecke 100 □Faden — nach dem Schreiben vom 1. August aber 145 □Faden — verwandt worden sind. Nach dem einen Schreiben blieben also 145, nach dem anderen nur 100 □Faden zu anderer Verwendung disponibel.

Ferner ist in dem Schreiben vom 28. Juni 1895 ausgesprochen, dass von den mitgekauften, nicht zum Bahnbau benutzten Theilen der Grundstücke eine Anzahl von □Faden dem Rigaschen Arbeitshause, als Ersatz für von ihm der Elevatorbahn abgetretenes Land, zugewiesen worden ist, der Rest aber zur gemeinsamen Disposition von Börsen-Comité und Stadtverwaltung verbleibt. Nach dem Schreiben des Stadt-

amts vom 1. August 1895 sind von diesem Rest aber weitere 323 □Faden dem Grundstück der Anstalt Rothenberg zugeschlagen worden.

Der Rigaer Börsen-Comité ersucht das Stadtamt um eine gefällige Aufklärung über die verschiedenen, das Grundstück des Ad. Olle betreffenden Angaben und kann nicht umhin zu erklären, dass er seine Ansprüche nicht nur auf die oben angeführten, noch ohne Verwendung gebliebenen 1124 □Faden, sondern auch auf die von der Stadtverwaltung dem Rigaschen Arbeitshause und der Anstalt Rothenberg zugewiesenen 581 □Faden geltend machen muss, da der Umstand, dass das Grundstück des Arbeitshauses der Stadt Riga noch nicht aufgetragen worden, wohl kaum einen Anlass bieten kann, dasselbe nicht als Eigenthum der Stadt anzusehen, nachdem die Stadtverwaltung selbst in ihrem jährlichen Rechenschaftsbericht angegeben, dass nach dem im Jahre 1867 bestätigten Statut das Arbeitshaus Eigenthum der Stadt ist."

Trotz mehrfacher Iterate antwortete das Stadtamt erst am 10. September 1897 sub Nr. 3778:

„In Folge der Schreiben vom 18. September 1896 sub Nr. 719 und vom 1. September 1897 sub Nr. 764 beehrt sich das Rigasche Stadtamt dem Börsen-Comité die allgemeine Abrechnung über den Bau des Elevators und des Bahngeleises zu demselben mitzutheilen.

A. Bezüglich der für das Elevatorgeleise erworbenen Immobilien ist Folgendes zu bemerken:

Für gemeinschaftliche Rechnung von Börsen-Comité und Stadt wurden folgende Immobilien erworben:

Ad. Olle	Gr.	17	Nr.	73	245	□Faden	Preis	1797	Rbl. 75	Kop.
Kwiatkowski	„	17	Nr.	75	629	„	„	3759	„ 57	„
Seliwanow	„	17	Nr.	74	732	„	„	4807	„ 57	„
Balting	„	17	Nr.	69	66	„	„	1061	„ 30	„
Bracksche	„	17	Nr.	76	491	„	„	1688	„ 30	„
Dietrich	„	14	Nr.	15/16	1808	„	„	5689	„ 31	„
			im	Ganzen	3971	□Fad. z. Preise	v.	18803	Rbl. 80	Kop.

Von diesen wurde nur ein Theil, der grössere, zum Elevatorgeleise in Anspruch genommen, während der kleinere Theil zum Besten von Börsen-Comité und Stadt übrig blieb.

Zum Elevatorgeleise wurden verwandt:

vom Grundstücke	Olle	145	□Fad.	z.	Preise	von	1063	R. 97	K.
„ „	Kwiatkowski	335	„	„	„	„	2002	„ 31	„
„ „	Seliwanow	416	„	„	„	„	2732	„ 17	„
„ „	Balting	8	„	„	„	„	128	„ 64	„
„ „	Braksche	259	„	„	„	„	890	„ 57	„
„ „	Dietrich	1103	„	„	„	„	3470	„ 86	„
	im Ganzen	2266	□Fad.	z.	Preise	v.	10288	R. 52	K.

Zum Besten des Börsen-Comités und der Stadt Riga verblieben darnach — 1705 □Faden zum Preise von 8515 Rbl. 28 Kop.

Im Schreiben des Stadtamts vom 28. Juni 1895 sub Nr. 2096 ist das zum Elevatorgeleise verwandte Quantum Land vom Grundstücke Olle, aus Versehen, mit 100 □Faden anstatt mit 145 □Faden angegeben.

B. Die Gesammtausgaben zum Bau des Elevators und des Bahngeleises setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

I.	Beisteuer an die Bahnverwaltung				79,800	Rbl.	— Kop.
II.	Expropriationskosten:						
	a. Kaufpreis für einzelne Grundstücke:						
	1) Olle Gr. 17 Nr. 73	1797	R.	75 K.			
	2) Kwiatkowski Gr. 17 Nr. 75	3759	„	57 „			
	3) Seliwanow Gr. 17 Nr. 74	4807	„	57 „			
	4) Schultz Gr. 17 Nr 71	2500	„	— „			
	5) E. Grade Gr. 11 Nr. 4	150000	„	— „			
	6) Lucht Gr. 12 Nr. 13, 39 und 106 . . .	40000	„	— „			
	7) Balting Gr. 17 Nr. 69	1061	„	30 „			
	8) Dietrich Gr. 14 Nr. 15 und 16 . .	5689	„	31 „			
	9) Rückwardt Gr. 12 Nr. 3 . : . . .	252	„	— „			
	10) Nevermann . . .	200	„	— „			
	11) Wilcks	2000	„	— „			
	12) Bracksche . . .	1688	„	30 „			
	13) Tewgall	40	„	— „			
	14) Ch. Zietemann . .	704	„	— „			
	15) J. C. Muchin Gr. 12 Nr. 12	11080	„	— „			
	b. Unkosten	7606	„	25 „			
	c. Renten an Muchin .	1280	„	35 „	234,466	„	40 „
III.	Baukosten des Elevators				350,664	„	27 „
IV.	Unkosten für den Wiederaufbau einiger abgerissener Gebäude des Rigaschen Arbeitshauses				4,119	„	85 „
	somit Gesammtunkosten				669,050	Rbl.	52 Kop.

Zur Feststellung des auf den Börsen-Comité entfallenden Antheils an den Kosten des Elevatorbaues und des Bahngeleises zu demselben sind von den Gesammtkosten abzuziehen:

1) Zahlung der Riga-Oreler Bahn an die Stadt (Rest der Beisteuer)	9,508	Rbl.	— Kop.
2) für die in das Eigenthum der Stadt übergegangenen Immobilien von Grade und Lucht . . .	80,000	„	— „
3) für die zur Disposition der Stadt verbliebenen Theile anderer Immobilien (1705 □Faden)	8,515	„	28 „
4) von der Stadt im Jahre 1896 bezogene Einkünfte vom Grundstück Dietrich	20	„	— „
	98,043	Rbl.	28 Kop.

darnach beträgt die, der Vereinbarung nach, zu gleichen Theilen auf Stadt und Börsen-Comité zu vertheilende Summe der Unkosten	571,007	Rbl.	24 Kop.
und die von jedem der beiden Contrahenten zu entrichtende Summe	285,503	„	62 „
da der Börsen-Comité zu verschiedenen Zeiten bereits bezahlt hat	288,919	Rbl.	56 Kop.
ergeben sich zu seinen Gunsten	3,415	Rbl.	94 Kop.

In die Abrechnung sind nicht eingeschlossen die Expropriationskosten des Immobils Mandelberg, weil auf den von diesem gegen die Taxation erhobenen Protest bis hiezu noch keine Entscheidung der höheren Instanz erfolgt ist und der Betrag der für die Expropriation dieses Grundstücks zu zahlenden Entschädigung noch nicht feststeht."

Hierauf erwiderte der Börsen-Comité am 17. October sub Nr. 899:

„Nach eingehender Beprüfung der im Schreiben vom 10. September c. sub Nr. 3778 enthaltenen allgemeinen Abrechnung über den Bau des Elevators hat der Börsen-Comité über einige Punkte derselben noch nicht zur gewünschten Klarheit kommen können und sieht sich daher, vor Regelung dieser Punkte, nicht in der Lage, der Abrechnung zuzustimmen.

Vor Allem erlaubt sich der Börsen-Comité, zur näheren Beprüfung der betreffenden Ausgaben, ganz ergebenst um eine Specification der sub II^{b} angeführten Unkosten im Betrage von 7606 Rbl. 25 Kop. und der sub III. angeführten Kosten des Baus des Elevators im Betrage von 350,664 Rbl. 27 Kop., sowie um eine Erläuterung des sub II^{b} angeführten Postens „Zinsen an J. K. Muchin 1280 Rbl. 35 Kop." zu bitten. Ueber die Einzelheiten der Unkosten im Betrage von 7606 Rbl. 25 Kop. ist dem Börsen-Comité gar nichts bekannt geworden, während die ihm bisher zugestellte Abrechnung über den Bau des Elevators sich

nur auf die Errichtung der Gebäude für die Summe von 177,089 Rbl. 90 Kop. bezog.

Ferner sind in der Abrechnung des Stadtamts die von dem Muchinschen und dem Mandelbergschen Grundstücke vermuthlich übriggebliebenen Landparcellen nicht aufgeführt und verrechnet. Der Börsen-Comité bittet daher ganz ergebenst um eine Mittheilung, ob diese Grundstücke in ihrem ganzen Umfange zum Bau des Elevatorgeleises verwandt worden sind, oder wieviel von denselben zur Verfügung der Stadtverwaltung übrig geblieben ist.

Um zu einem Endresultat zu gelangen, erlaubt sich ferner der Börsen-Comité das Rigasche Stadtamt um Einschluss der Expropriationssumme für das Mandelbergsche Grundstück in die allgemeine Abrechnung zu bitten, wenn auch das Appellationsverfahren in dieser Expropriationssache noch obschwebt. Die nach erfolgter Entscheidung etwa sich ergebende Differenz könnte ja nachträglich vom Börsen-Comité reklamirt, eventuell zwischen Stadtamt und Börsen-Comité repartirt werden.

Was endlich den sub IV. aufgeführten Posten von 4119 Rbl. 85 Kop. für die Herstellung von Gebäuden an Stelle abgerissener Baulichkeiten des Rigaschen Arbeitshauses anbetrifft, so kann der Börsen-Comité nicht umhin, hier bei seiner früher schon ausgesprochenen Ansicht zu verbleiben, dass das Arbeitshaus Eigenthum der Stadt ist und als solches in seinen sämmtlichen Rechenschaftsberichten aufgeführt steht und dass mithin, da, laut Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, die der Stadt gehörigen Grundstücke zum Bau des Elevators und des Elevatorgeleises unentgeltlich abgetreten werden sollen, die Stadtverwaltung keinen Ersatz für die Gebäude, die auf diesen Grundstücken standen, oder für deren Wiederaufbau an anderer Stelle beanspruchen könnte. —

Diese letztere Frage liesse sich, nach Ansicht des Börsen-Comités, am geeignetsten durch ein Schiedsgericht entscheiden, das von beiden Kontrahenten einzusetzen wäre."

Eine Antwort hierauf stand beim Jahresabschluss noch aus.

58. Rauminhalt sämmtlicher Speicher Rigas.

Eine Anfrage der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn-Gesellschaft, die den Bau der Linien Dankow-Smolensk und Pawelez-Moskau übernommen hatte und dazu genauer Auskünfte über die Aufnahmefähigkeit Rigas für Getreide etc. bedurfte, bot dem Börsen-Comité erwünschte Veranlassung zu einer genauen Enquête, um auf diese Weise endlich einmal Klarheit in dieser wichtigen, wie viel umstrittenen Frage zu schaffen. Als geeignetste Persönlichkeit zur Anstellung der nöthigen Erhebungen wurde

Herr Nicolai Taube in Aussicht genommen, welcher der an ihn ergangenen Aufforderung in liebenswürdigster Weise nachkam und eine mit grosser Sachkenntniss und Zuverlässigkeit angefertigte Aufstellung dem Börsen-Comité einreichte. — Nach dieser Aufstellung waren in Riga insgesammt Speicher vorhanden:

A. zum Lagern von Getreide und Saat, Flachs und Hanf.

1) In der Moskauer Vorstadt:					
steinerne im Ambarenviertel	42	mit	Fassungsraum	von	11,522 Wagen,
„ an anderen Stellen	31	„	„	„	7,604 „
hölzerne	14	„	„	„	2,215 „
2) in der St. Petersburger Vorstadt:					
steinerne	3	mit	Fassungsraum	„	280 „
hölzerne	3	„	„	„	110 „
3) auf Klüversholm:					
hölzerne	2	„	„	„	300 „
4) in der inneren Stadt	23	„	„	„	2,150 „
5) in Mühlgraben:					
steinerne	7	„	„	„	1,320 „
hölzerne	5	„	„	„	660 „
Zusammen	130	mit	Fassungsraum	von	26,161 Wagen.

B. Speciell für Getreide:

der Elevator auf dem Andreasholm mit Fassungsraum von 1,000 Wagen

VIII. Das Exportgeschäft.

59. Das Holzgeschäft.

a. Die Holzflössung auf der Düna.

Am Anfang Februar wandten sich die Rigaschen Holzhändler und Sägemühlenbesitzer mit einem Collectivgesuch an den Börsen-Comité, in welchem sie darauf hinwiesen, dass alle bis jetzt ergriffenen Massregeln keinerlei Erfolg gehabt und die Holzstauungen in der Düna (Salome) zu beseitigen vermocht hätten, die der mit Holz handelnden

Kaufmannschaft grosse Verluste bereitet hätten. Hiebei baten die Holzhändler um Berücksichtigung folgender Wünsche:

1) Alle gehauenen Hölzer, als: Sleeper, Brussen und Mauerlatten, auch wenn gemischt mit Balken, ferner Espen-, Birken- und Ellernbalken müssten unbedingt unterhalb der Pontonbrücke an den Holmen und der Rothen Düna, im Stintsee u. s. w. angelegt werden;

2) müsste eine Frist festgesetzt werden, wie lange ein Holzhändler seine unverkauften Waaren oberhalb der Holme zu lagern berechtigt sei;

3) müssten unbedingt die, laut Flossbillet, an die Sägemühlen unterhalb der beiden Brücken verkauften Balken auch direct zu den Mühlen dirigirt werden;

4) müsste gestattet werden, so viele Durchlässe der Pontonbrücke zu benutzen, als beim Andrang der Flösse erforderlich sein sollte, damit bei der Pontonbrücke selbst keinerlei Störung des Verkehrs oder Verzögerung der Flössung entstehe.

Dieses Gesuch übergab der Börsen-Comité am 25. Februar sub Nr. 214 dem Stadtamte zu weiterem Ermessen und möglichster Berücksichtigung, indem er dabei hervorhob, dass, seiner Ansicht nach, die Forderung des Punkt 1 insoweit eingeschränkt werden müsste, dass sie auf gemischte Flösse nur dann zur Anwendung käme, wenn gehauene Hölzer darin überwiegten, dass aber die im Punkt 4 enthaltene Forderung, dass sämmtliche Bogendurchlässe der Pontonbrücke jeder Zeit dem freien Flossverkehr offen ständen, unbedingt zu erfüllen wäre.

Das Stadtamt anwortete am 15. März sub Nr. 992 theils ausweichend, theils ablehnend, indem es zu den einzelnen Punkten des obigen Gesuchs Folgendes mittheilte:

1) Was die erste der in der erwähnten Eingabe verlautbarten Bitten anbelangt, dass nämlich alle gehauenen Hölzer unbedingt zur Rothen Düna und zu den unterhalb der Pontonbrücke belegenen Inseln dirigirt werden, so wird diese Ordnung der Holzflössung, soweit sie als möglich erscheint, schon gegenwärtig eingehalten.

2) Die Gewährung der zweiten Bitte, dass eine äusserste Frist festgesetzt werde, bis zu welcher der Kaufmann seine unverkauften Hölzer oberhalb der Holme stehen lassen kann, hängt nicht von der Stadtverwaltung ab, da die Statuirung solcher Regeln nicht in ihren Competenzkreis fällt; ausserdem dürfte dieses, nach Ansicht des Stadtamtes, überhaupt nicht ausführbar sein.

3) Was dagegen die 3. Bitte anbelangt, dass die laut Flossbilleten verkauften Balken direct zu den unterhalb der Brücken belegenen Sägemühlen dirigirt werden, so geschieht dieses, nach Angabe des Ankerneeken-Artels, schon jetzt, soweit es nach Massgabe des vorhandenen freien Raumes möglich ist.

4) Endlich bitten die Unterzeichner der Eingabe um eine Anordnung darüber, dass die Hölzer durch möglichst viele Bögen der Pontonbrücke, entsprechend dem Andrange der Flösse, durchgelassen werden mögen, damit die Holzflössung bei der Pontonbrücke ohne jegliche Störung und Verzögerung von Statten gehe.

Nach Angabe des Aeltermanns A. Strauch hat der Durchlass der Flösse unter der Pontonbrücke bis hiezu noch niemals wegen ungenügender Zahl der Durchlassbogen eine Verzögerung erfahren. Von den Brückenbogen sind 5 zum Durchlasse von Flössen bestimmt und zwar 3 näher zum rechten Ufer der Düna hin und 2 in der Nähe des linken Ufers. Das Stadtamt ist bereit, noch einen Brückenbogen zum rechten Ufer hin für den Durchlass von Flössen zur Verfügung zu stellen; eine weitere Vermehrung der Zahl der Durchlassöffnungen für Holzflösse wäre aber nicht wünschenswerth, da solches (von der rechten Seite der Flussachse) der Bewegung der Schiffe hinderlich sein könnte. Ausserdem muss man berücksichtigen, dass unter einem Theil der Brückenbogen die Holzflössung an und für sich, wegen der Nähe des Hasenholmes und der Badeanstalt, nicht stattfinden könnte.

Schliesslich fügt das Stadtamt hinzu, dass von dem Zeitpunkte ab, wo man begonnen habe, alljährlich 2 Pfahlreihen zur Verhinderung von Holzstauungen einzurammen, thatsächlich innerhalb des städtischen d. h. der Stadtverwaltung unterstellten Wassergebiets keine Holzstauungen mehr vorgekommen seien, solche vielmehr nur oberhalb Jungfernhofs sich ereignet hätten. Das Ergreifen von Massregeln gegen Holzstauungen ausserhalb des Thätigkeitsgebiets der Stadtverwaltung erscheine der letzteren nicht möglich: überhaupt dürften Holzstauungen im oberen Flusslaufe unvermeidlich sein, so lange nicht auch dort die Holzflössung geregelt werde.

Nunmehr berief der Börsen-Comité zum 26. März eine Generalversammlung der an der Börse mit Holz handelnden Kaufmannschaft ein, auf welcher einstimmig beschlossen wurde, um versuchsweise Einführung der in den Punkten 1 und 3 des obigen Gesuchs aufgestellten Forderungen, wenigstens für das laufende Jahr, bei der Hafenpolizei nachzusuchen. Diesen Beschluss übermittelte, energisch befürwortend der Börsen-Comité am 27. März sub Nr. 343 an den Herrn Rigaschen Hafenkapitain.

Der Herr Rigasche Hafencapitain brachte diesen Antrag des Börsen-Comités an die besondere Session für Hafenangelegenheiten, welche auf ihrer Sitzung vom 9. April, in Anbetracht der Erklärungen des Hafencapitains und der hinzugebetenen Sägemühlenbesitzer und Holzhändler, verfügte: das Gesuch des Börsen-Comités um Erlass eines Ortsstatuts abzulehnen, dabei aber, zur Sicherung einer möglichst grossen Anzahl freier Plätze im Hafen, den Hafencapitain zu ersuchen, mit

Unterstützung des Börsen-Comités und der Stadtverwaltung, alle möglichen Massregeln zur Vermeidung von Holzstauungen zu ergreifen und in Zukunft die im § 14 des Ortsstatuts vom 8. Februar 1895 enthaltene Regel anzuwenden

Wenige Tage darauf, am 15. April, entstand ein Salom (Holzstauung), der, durch seinen Umfang und seine Folgen, alle vorhergegangenen bei Weitem übertraf. Um ca. 2 Uhr Morgens stauten sich die mit elementarer Gewalt herabkommenden, durcheinandergeworfenen Holzmassen theilweise an der Eisenbahnbrücke, so dass die Pontonbrücke ihnen beim ersten Anprall noch Stand halten konnte. Beim zweiten Anprall jedoch, der um 4 Uhr Morgens erfolgte, wurden vier in der Mitte liegende Elemente der Pontonbrücke mit ihren Befestigungen losgerissen. Die nun keinem Hindernisse mehr begegnenden Holzmassen nahmen mit grosser Schnelligkeit ihren Weg stromabwärts der Mündung zu. Ein Theil der Holzmassen, von dem stehen gebliebenen Theile der Pontonbrücke aufgehalten, lag in wirrem Durcheinander am diesseitigen Ufer der Düna und bedrängte die dort liegenden Dampfer „Wicander", „Norge", „Sophie" und „Hungarian", die erst am 22. April aus der Blockade befreit werden konnten. Bei dieser Katastrophe, welche viele Menschenleben in Gefahr brachte, sollen trotz aller Anstrengungen der von dem stellv. Polizeimeister von Villebois heranbeorderten fliegenden Colonne und einiger Brandcommandos, doch einige Personen verunglückt sein. Von der Eisenbahnbrücke aus wurden ca. 10 Menschen gerettet. Wenige Tage darauf entstand beim Hasenholm ein neuer Salom, der jedoch keine so grossen Dimensionen annahm und durch eingerammte Pfähle dort zum Stehen gebracht werden konnte.

Nun wandte sich der Börsen-Comité am 19. April sub Nr. 408 mit folgender Beschwerde an den Herrn Livländischen Gouverneur:

„Die näheren Umstände des am 15. April d. J. stattgehabten Saloms haben den Rigaer Börsen-Comité zur festen und wohlbegründeten Ueberzeugung gebracht, dass die hauptsächlichste, vielleicht sogar die einzige Ursache dieses Saloms dieselbe Fahrlässigkeit ist, die wohl mehr oder weniger die Ursache auch der früheren Salome gewesen ist. So sind laut Bericht der mit Holz handelnden Kaufleute, obwohl schon seit Wochen allgemein bekannt war, dass in diesem Jahre eine ganz ausserordentliche Anzahl Flösse zu erwarten war, nicht nur keine ausserordentlichen, sondern nicht einmal die allergewöhnlichsten Vorsichtsmassregeln getroffen worden. Nach der Ueberzeugung des Börsen-Comités würden auch die Regulirung der „Trockenen Düna" und jegliche Regeln und Gesetzesbestimmungen keine endgültige Abhilfe gegen die für den Rigaschen Handel verderblichen Salome schaffen, so lange nicht endlich ermittelt und festgestellt wird, wessen Sorglosigkeit und Fahrlässigkeit namentlich an diesen Salomen Schuld sind.

Durch die von Jahr zu Jahr sich wiederholenden Salome werden nicht nur der Stadtverwaltung und den örtlichen Holzhändern enorme Verluste verursacht, sondern es wird überhaupt der Rigasche Holzhandel untergraben. In Folge dessen erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst Ew. Excellenz zu bitten, in möglichst kurzer Zeit eine strenge Untersuchung über diesen Salom, unter Hinzuziehung von Vertretern des Holzhandels und der Ingenieure der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités, anordnen zu wollen."

Im Schreiben vom 22. April sub Nr. 3668 theilte der Herr Gouverneur mit, dass er eine besondere Untersuchungscommission unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Livländischen Vice-Gouverneurs Bulygin niedergesetzt und derselben insbesondere 2 Aufgaben gestellt habe:

1) Unverzüglich Massregeln zu ermitteln und zu ergreifen, um neue Salome zu verhüten und den vorhandenen zu beseitigen, sowie

2) die Ursachen des stattgehabten Saloms und die Personen, die bei demselben ein Verschulden trifft, zu ermitteln.

Diese Commission, an der auch der Präses des Börsen-Comités, Herr O. v. Sengbusch, und der Hafenbau-Ingenieur Herr A. Pabst Theil nahmen, hielt eine Reihe von Sitzungen ab, verlief jedoch ziemlich resultatlos.

Diese Salome hatten jedoch weit über Riga hinaus Aufsehen erregt und zwei Minister, den Herrn Wegekommunicationsminister Fürsten Chilkow am 30. April und den Herrn Finanzmister Staatssecretär v. Witte am 8. Juli veranlasst, sich die Salomstellen in der Düna persönlich anzusehen und sich über den Stand der Angelegenheit eingehendst zu informiren.

Zu Beginn des neuen Jahres nahm sich der Herr Livländische Gouverneur persönlich der Salomfrage energisch an und berief eine neue Commission zusammen, welche am 4. Februar ihre erste Sitzung abhielt und u. A. beschloss, den im April 1897 abgelehnten Antrag des Börsen-Comités wieder aufzunehmen und ein neues Ortsstatut für die Holzflössung, mit wesentlich erweiterten Rechten und Befugnissen der Hafenbau-Verwaltung, zu erlassen. Der weitere Verlauf dieser Angelegenheit wird im folgenden Jahresberichte zu behandeln sein.

b. Bestimmung des Gewichts verschiedener Holzwaaren.

Im Schreiben vom 6. Juni sub Nr. 10181 theilte das Rigasche Zollamt mit, dass in den dem Zollamte vorzustellenden Exportlisten und Connoissementen das Quantum der exportirten Holzwaaren nur in den im Handel gebräuchlichen Maasseinheiten, wie laufende Fuss, Cubikfuss,

Standarts u. s. w. angegeben werde. Da jedoch für die statistischen Auskünfte und zur genaueren Bestimmung des Gesammtgewichts der Ladung eines jeden in's Ausland gehenden Schiffes Auskünfte über das Gewicht einer jeden einzelnen Holzwaare erforderlich seien, bat das Zollamt um Zusammenstellung dieser Auskünfte für ca. 53 verschiedene Sorten.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 27. Juni sub Nr. 588, auf Grund des Gutachtens seiner Holzdelegation, dass an der Rigaer Börse Holz nach Gewicht gar nicht gehandelt werde und der Börsen-Comité keinerlei Daten besitze, auf Grund deren er die gewünschten Auskünfte geben könne. Abgesehen davon sei das Gewicht von Holz so verschieden, je nach dem geringeren oder höheren Grade von Feuchtigkeit, dass solche Auskünfte, selbst wenn sie sich beschaffen liessen, nur sehr unzuverlässig sein könnten. Nach den Erfahrungen im Eisenbahntransporte lasse sich das Gewicht eines Cubikfuss Eichenholz mit 60—70 Pfund, Fichtenholz mit 40—50 Pfund und Grähnenholz mit 35—45 Pfund annehmen; auf einen Waggon von 750 Pud würden ca. 100 Stück Sleeper verladen; auf einen Waggon von gleicher Tragfähigkeit würden $4^1/_2$ Standart Fichtenplanken oder -bretter = 742 Cubikfuss oder 5 Standart Grähnenplanken oder -bretter = 825 Cubikfuss verladen. Die Schiffsmakler calculiren 4 Tons = 252 Pud für 150 Cubikfuss Espen, 3 Tons = 189 Pud für 150 Cubikfuss Fichten, 3 Tons = 189 Pud für 120 Cubikfuss Ellern.

c. Erhöhung der Ufergebühren für das Anlegen und Lagern von Flössen.

Beim Schreiben vom 20. August 1897 sub Nr. 2918 übersandte das Rigasche Handelsamt dem Börsen-Comité zur Begutachtung ein Gesuch von A. Strauch, M. Kruhming, D. Mihlit und anderer Besitzer von Holmen, in welchem dieselben um eine Erhöhung der durch § 21 des Ortsstatuts vom 5. April 1893 festgesetzten Gebühr für das Befestigen und Lagern von Balken, Mauerlatten und Brussen von $1^1/_4$ auf $1^3/_4$ Kop. und für Sleeper von $^1/_2$ auf $^3/_4$ Kop. pro Stück baten. Die Bittsteller wiesen hiebei darauf hin, dass seit den 80er Jahren, d. h. seit Errichtung der Stromregulirungsdämme und in Folge der dadurch hervorgerufenen stärkeren Strömung die den Pächtern und Besitzern der Dünaufer und Holme obliegenden Rammarbeiten bedeutend schwieriger und kostspieliger geworden seien und die noch aus den 70er Jahren stammenden Gebühren zu diesen Unkosten in gar keinem Verhältnisse ständen.

Auf Grund des Gutachtens seiner Holzdelegation äusserte sich der Börsen-Comité in seinem Schreiben vom 1. September sub Nr. 776

dahin, dass das Gesuch der Holmbesitzer und -pächter als völlig unbegründet anzusehen und dessen Ahlehnung im Interesse des, ohnehin schwer belasteten Holzhandels dringend geboten sei. Die Angabe, dass durch die in Folge der Regulirungsbauten veränderten Stromverhältnisse grössere Kosten und Schwierigkeiten bei den Rammarbeiten erwüchsen, sei nicht zutreffend, da seit dem Erlasse des Ortsstatuts keine neuen Dammbauten ausgeführt worden seien und die Stromverhältnisse sich seit jener Zeit nicht verändert haben könnten. Die Klagen über grosse Kosten und Schwierigkeiten dürften, nach Ansicht des Börsen-Comités, hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, dass in neuerer Zeit von Seiten der Organe der Flusspolizei eine schärfere Controle über die zur Befestigung der Flösse vorzunehmenden Arbeiten ausgeübt werde, als früher. Im Uebrigen sei der Börsen-Comité der Ansicht, dass die Lage der Holmbesitzer und -pächter seit dem Jahre 1893 eher eine günstigere geworden sei, da seitdem nicht allein die Zahl der von oberhalb ankommenden Flösser sehr bedeutend zugenommen habe, sondern auch die Stärke der Balken wesentlich geringer geworden sei.

60. Getreide-, Saat- und Oelkuchengeschäft.

a. Stockungen im Getreideversand auf den Eisenbahnen.

Die grossen Verzögerungen in der Zustellung des Getreides auf den Eisenbahnen nach Riga, welche im Jahre 1896 unseren Getreidehändlern so grosse Verluste zugefügt und Anlass zu energischem Einschreiten des Börsen-Comités gegeben hatten, machten sich auch noch im Jahre 1897 fühlbar, wenn auch nicht annähernd mehr in demselben Umfange, wie im Vorjahre.

In Folge einer Beschwerde der Rigaschen Getreidehändler über Ansammlung von Getreidesendungen auf der Samara-Slatouster Bahn bereits seit dem November 1896, richtete der Börsen-Comité am 14. März sub Nr. 263 ein Gesuch an den Herrn Minister der Wegecommunicationen, in welchem er um Unterstützung der Interessen des Rigaschen Handels durch Anordnung schneller Abfertigung der Getreidesendungen von den Stationen dieser Bahn bat. Hiebei fügte der Börsen-Comité hinzu, dass im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung der Navigation, die hiesigen Exporteure, welche sofort nach Navigationseröffnung Getreide in's Ausland zu liefern sich verpflichtet hätten, Gefahr liefen, grosse Verluste zu erleiden und dass eine unpünktliche Lieferung von Getreide an die ausländischen Käufer leicht unseren gesammten Gedreidehandel discreditiren könnte.

Am 26. März sub Nr. 5425 antwortete das Eisenbahn-Departement, dass zur Verstärkung des Waarentransports auf der Samara-Slatouster Bahn, diese zu ihrem eigenen Complecte noch 68 Locomotiven und 950 Güterwagen erhalten habe und auf Befehl des Herrn Ministers der Wegecommunicationen beauftragt worden sei, den Versand von Gütern mit der Bestimmung nach Riga und Reval, nach Möglichkeit, zu verstärken.

Um einer Wiederholung der für den Handel so schädlichen Stockungen im Getreideversande vorzubeugen, bat der Börsen-Comité das Eisenbahn-Departement am 27. October sub Nr. 927 um die Anordnung, dass den Getreidesendungen, welche von den östlichen und den sibirischen Bahnen nach Riga dirigirt werden, in der Reihenfolge der Abfertigung ein Vorzug vor denjenigen gewährt werde, welche für die inneren Märkte bestimmt wären.

Eine Antwort auf diese Bitte hatte der Börsen-Comité bis zum Jahresabschlusse nicht erhalten.

b. Contractentwurf der Hull Corn Trade Association.

In Folge des Beschlusses der Versammlung der Rigaschen Getreide- und Saatexporteure vom 12. September, gegen die Fassung eines neuen Baltic-Contract Nr. 4 (Cif-Terms) zu protestiren, welche die Hull Corn Trade Association, Limited, einzuführen geplant hatte, richtete der Börsen-Comité an dieselbe am 13. September sub Nr. 797 folgendes Schreiben:

„Der Rigaer Börsen-Comité kann nicht umhin, bezüglich der Bedingungen des neuen Huller Contractentwurfs sich dahin zu äussern, dass diese Bedingungen geeignet sind, den Export nach Hull ungemein zu erschweren, wenn nicht gar unmöglich zu machen. Dieselben involviren eine gänzliche Aufgabe der Basis, auf welcher bisher die Cif-Geschäfte von Riga aus und wohl auch von allen anderen Baltischen Häfen geschlossen wurden, sowie Einführung von neuen Usancen, welche den Verladern bisher nicht existirende Verpflichtungen auferlegen, die diese nicht übernehmen können; so namentlich die Garantie für gesunde Ankunft der verladenen Waaren in Hull. Andererseits können die Cif-Verkäufer den Käufern nicht das Recht einräumen, die Waaren nach Belieben zu refusiren und die Rückzahlung des dagegen validirenden Factura-Betrages zu verlangen, wie solches im neuen Contractentwurfe vorgesehen ist.

In Folge dessen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité die zu diesem Entwurf gemachten Bemerkungen der hiesigen Getreide- und Saathändler der Hull Corn Trade Association mit der ergebensten Bitte zu übersenden,

diese Bemerkungen bei der Feststellung des neuen Contractentwurfs nach Möglichkeit berücksichtigen zu wollen."

Diese Bemerkungen bestanden im Folgenden:

1) Der Spielraum von „2% more or less" wird genehmigt, ebenso die Clausel, wonach weitere 3% mehr oder weniger abgeladen werden können, die der im Contract festgesetzten Preis-Regulirung unterliegen.

2) Der im alten Contract auf die Verkaufsproben bezügliche Passus „and trime out of bulk" muss beibehalten werden.

3) Die Clausel, wonach die Dampfer „first class" sein müssen, wird abgelehnt.

4) Die Umrechnung von „6½ poods equal to 2240 ℔ engl." wird genehmigt.

5) Die Bedingung „sound delivered" wird, als dem Sinne eines Cif-Contracts widersprechend, abgelehnt.

6) Die Bedingung, dass die Versicherung durch „British-Underwriters" zu decken ist, muss aus dem Contract verschwinden, doch wird dieser Punkt dem Ermessen des Einzelnen anheimgestellt.

7) Die Bedingung, betreffend die Regulirung des Plus oder Minus, wird angenommen.

8) Die Bedingung „All average to be for Seller's account" wird abgelehnt.

9) Der Passus „Condition guaranted sound on arrival at port of discharge" ist abzulehnen, aus demselben Grunde, wie sub Nr. 5 angegeben.

10) Die weitere Bedingung „In the event of rejection etc." wird abgelehnt, weil unacceptabel und im Wiederspruch mit Nr. 6 der „Rules".

11) Der Schlusspassus der letzten Contractbedingung „but same shall remain for Seller's account" wird abgelehnt.

Gleichzeitig forderte der Rigaer Börsen-Comité auch die von Libau und Reval auf, sich seinem Vorgehen anzuschliessen, wozu beide sich auch bereit erklärten.

Am 29. September bereits theilte der Secretair der Hull Corn Trade Association dem Börsen-Comité mit, dass auf einer ausserordentlichen Sitzung die Einwände des Börsen-Comités ernstlich in Erwägung gezogen, die endgültige Beschlussfassung aber vertagt worden sei.

Auf indirectem Wege erhielt sodann der Börsen-Comité die Mittheilung, dass die Hull Corn Trade Association auf die beabsichtigten Abänderungen im Contracte verzichtet habe.

c. Einführung eines sogen. „Schwarzen Buchs".

Am 26. Januar 1897 sub Nr. 22 wandte sich der Revaler Börsen-Comité mit nachfolgender Aufforderung an den Rigaer:

„Von Jahr zu Jahr mehren sich die Fälle, dass Lieferanten von Getreide und Leinsaat ihre, durch Vermittelung eines Börsenmaklers oder Commissionärs abgeschlossenen Lieferungsverträge nicht einhalten und über dieselbe Waare, ohne den früheren Käufern irgend welche Entschädigung zu leisten, der Reihe nach verschiedene Lieferungsverträge, jedesmal durch einen anderen Makler, eingehen, bis ihnen endlich die Conjuncturen vortheilhaft genug erscheinen, um die übernommene Lieferung zu effectuiren. Da ein solches Verfahren die Interessen des Getreidehandels schwer schädigt, es aber überaus schwierig ist, in jedem einzelnen Falle den im Inneren des Reiches lebenden Lieferanten auf gerichtlichem Wege zu belangen, hält das Revaler Börsen-Comité die Ergreifung privater Massregeln zur Einschränkung einer derartigen unreellen Handlungsweise für durchaus erforderlich. Als geeignetes Mittel zur Erreichung dieses Zweckes erscheint dem Revaler Börsen-Comité die Einrichtung eines sogenannten „schwarzen Buches", nach Analogie des an den westeuropäischen Börsen existirenden „schwarzen Brettes", in welches Buch, nach vorhergegangener Prüfung jedes einzelnen Falles, der Name und Wohnort des contractbrüchigen Lieferanten einzutragen wäre. Die Einsichtnahme in dieses Buch müsste den am Getreidehandel interessirten Firmen jederzeit gestattet sein. Diese Massregel kann aber, nach der Ansicht des Revaler Börsen-Comités, nur dann den Käufern einen wirklichen Schutz gewähren, wenn dieselbe von den, zu einem Handelsrayon gehörenden, für den Getreide- und Leinsaathandel in Betracht kommenden Plätzen gemeinschaftlich geübt wird und letztere ihre Erfahrungen auf diesem Gebiete gegenseitig austauschen. In Folge dessen erlaubt sich der Revaler Börsen-Comité an obl. Rigaer Börsen-Comité die ergebenste Anfrage zu richten, ob letzteres geneigt wäre, in Anbetracht und zur Abhilfe des oben erwähnten Uebelstandes, auch in Riga ein sogenanntes „schwarzes Buch" einzuführen und die in demselben gemachten Angaben über unreelle Lieferanten gegen die diesbezüglichen Revaler Daten auszutauschen".

So sympathisch ihm an und für sich auch der vom Revaler Börsen-Comité angeregte Gedanke war und so wünschenswerth ihm ein gemeinschaftliches Vorgehen gegen gewissenlose und unehrliche Lieferanten war, so vermochte der Rigaer Börsen-Comité doch die Ueberzeugung nicht zu unterdrücken, dass in der Praxis der vom Revaler Börsen-Comité vorgeschlagene Modus nicht durchführbar sein dürfte. Nach eingehender Erörterung dieser Angelegenheit mit seinem Rechtsbeirathe lehnte der Rigaer Börsen-Comité in seinem Schreiben vom 15. Februar 1897 sub Nr. 169 die Einführung eines derartigen „schwarzen Buches" mit folgender Motivirung ab:

Eine Körperschaft von dem Ansehen und der Autorität eines Börsen-Comités dürfte nur solches thatsächliches Material zur Einsicht der betheiligten Kreise stellen, das absolut zuverlässig ist. Das wird um so mehr dann gelten müssen, wenn das zur Mittheilung an die Interessenten gelangende Material die Persönlichkeit und Creditfähigkeit von Geschäftsleuten betrifft.

An dieser Voraussetzung, — der Nothwendigkeit, dass das dem sogenannten „schwarzen Buche“ zu Grunde zu legende thatsächliche Material absolut zuverlässig und objectiv wahr sei, — scheitert schon die Einführung eines solchen Buches, wie es der Revaler Börsen-Comité wünscht. Denn die Quellen für die Eintragungen in dasselbe werden doch immer nur die Angaben der hiesigen Käufer sein, also Quellen, die selbst bei der grössten Respectabilität der Käufer, doch immer an dem allgemeinen Mangel aller nur einseitiger Darstellungen leiden, dass eben der andere Theil nicht gehört worden ist und also auch nicht diejenigen Gründe mit berücksichtigt werden können, die er zur Erklärung seiner Nichtlieferung anzuführen vermag. Dieser Umstand fällt aber um so mehr in das Gewicht, als es ja auch zuweilen vorkommt, dass die Ursache des Ausbleibens der Lieferung in einem Missverständniss, oder in einer Meinungsverschiedenheit über den Inhalt oder die Auslegung des Vertrages, die Termine u. s. w. liegt. Erfahrungsmässig kommt es sogar, wenigstens bei den zur gerichtlichen Verhandlung gelangenden derartigen Sachen, nicht selten vor, dass ein Streit darüber entsteht, ob der Lieferant oder der Empfänger die Schuld trage, ob die Lieferung nicht rechtzeitig und gehörig angeboten oder der Empfang unrechtfertig verweigert worden, ob nicht der ursprüngliche Vertrag durch eine spätere Uebereinkunft wieder abgeändert worden und dergl.

Jedenfalls würde es, wenn man sich nicht auf die äusserst geringe Anzahl rechtskräftiger gerichtlicher Verurtheilungen oder darauf beschränken wollte, die dem Börsen-Comité etwa in beglaubigter Abschrift von den hiesigen Käufern gesandten notariellen Proteste, jedoch ohne irgend eine Verantwortung des Börsen-Comités und also nur als Mittheilungen und für Gefahr der Käufer, in das sogenannte „schwarze Buch“ aufzunehmen, stets an dem zur Befreiung von der Verantwortung durchaus erforderlichen urkundlichen Material für die Führung eines solchen Buches, an den Beweisen für die eingetragenen Thatsachen, fehlen. Ohne eine solche Grundlage aber würde sich der Börsen-Comité leicht den gefährlichsten Anfeindungen und zwar nicht nur Verläumdungsklagen, sondern unter Umständen auch Schadenersatzforderungen aussetzen, also einer Gefahr, die mit seiner Stellung unvereinbar ist und ausserdem zu dem geringen Nutzen, der das Buch bringen würde, in keinem Verhältniss steht“.

Der Revaler Börsen-Comité erwiderte hierauf am 20. Februar sub Nr. 48, dass auch seiner Ansicht nach ein vorsichtiges und unparteiisches Vorgehen beim Eintragen der unreellen Lieferanten in das qu. Buch durchaus geboten erscheine und dass dieser Börsen-Comité in Folge dessen auch durchaus nicht die einseitige Darstellung des Falles durch den Makler oder Käufer als genügendes Material zu betrachten gedenke. Vielmehr beabsichtigte der Revaler Börsen-Comité in jedem einzelnen Falle die erhobene Beschwerde dem Beklagten zu insinuiren und ihm einen Termin von mindestens einen Monat zur Rechtfertigung zu gewähren. Erst wenn während dieser Frist keine, oder doch keine genügende Rechtfertigung vorgestellt worden wäre, hätte nach der Ansicht des Börsen-Comités die betreffende Eintragung erfolgen können. In Anbetracht der ablehnenden Stellungnahme des Rigaer Börsen-Comités habe aber auch er von seinem Projecte Abstand genommen.

IX. Import.

61. Einfuhrzoll auf künstliche Düngemittel.

Auf Anordnung des Herrn Finanzministers wurde beim Departement für Handel und Manufacturen, unter dem Vorsitze des Departements-Directors wirkl. Staatsraths Kowalewski, eine besondere Commission zur Beprüfung der Frage niedergesetzt, welche Vergünstigungen beim Import von künstlichen Düngemitteln, ohne Schädigung der inländischen Production, bewilligt werden könnten. Zur Theilnahme an dieser Commission wurde der Präses des Börsen-Comités aufgefordert. An dessen Stelle nahm der Vice-Präses des Börsen-Comités, Herr Aeltermann H. Stieda, an den Sitzungen Theil, die am 19. November begannen. Hiebei überreichte derselbe ein schriftliches Gutachten des Börsen-Comités, welches folgendermassen lautete:

„Im Interesse der Förderung und Unterstützung unserer Landwirthschaft, welche, wie aus den statistischen Daten des dem Börsen-Comité übergebenen Gutachtens ersichtlich, gerade in den vorzugsweise Getreide producirenden Rayons in ganz geringem Maasse oder fast gar nicht künstliche Düngemittel verwendet, erweist es sich als unbedingt nothwendig, den Einfuhrhandel von Düngemitteln zu fördern und durch Ermässigung des Einfuhrzolls die Verbilligung derselben zu erstreben, um so mehr, als, den erwähnten statistischen Auskünften gemäss, die Preise von Düngstoffen in Deutschland unverhältnissmässig billiger sind, als in Russland.

Andererseits kann der Börsen-Comité nicht umhin, anzuerkennen, dass auch die einheimische Production von Düngemitteln eines besonderen

Schutzes bedarf, sowohl zur Entwickelung der Ausbeutung der bei uns vorhandenen Phosphorite und anderer Rohstoffe, als auch zur Unterstützung und Förderung der bei uns noch jungen, aber sich erfolgreich entwickelnden Industrie.

Der geeignetste Ausweg aus diesem schwierigem Dilemma böte sich, nach Ansicht des Börsen-Comités, dadurch, dass man den Einfuhrzoll auf Düngemittel allmählich, nach einer festzustellenden Skala, von Jahr zu Jahr bis zur völligen Aufhebung oder bis zu einer niedrigsten Norm ermässigte; hiebei müsste jedoch, im Interesse der inländischen Production, bestimmt werden, dass die Frachtzahlung nach den Transitsätzen auf den Eisenbahnen im ausländischen Verkehre nicht niedriger sein dürfe, als die Sätze, welche im Binnenverkehr der Hafenstationen mit denselben Bestimmungsstationen gelten. Für die durch Aufhebung oder Ermässigung des Einfuhrzolls bedingte Schädigung müsste die Industrie den von ihren Vertretern zu stellenden Anträgen gemäss entschädigt werden, zum Beispiel durch Aufhebung des Einfuhrzolls auf Schwefelkies, allerdings ausschliesslich nur für die Bedürfnisse der Superphosphatfabriken.

In der gegenwärtigen zollfreien Einfuhr von Jutesäcken mit Superphosphaten und Thomasschlacke vermag der Börsen-Comité eine Schädigung unserer Industrie nicht zu sehen, da durch die in den Düngstoffen enthaltenen ätzenden Säuren die Säcke so sehr verdorben werden, dass sie nicht mehr zu brauchen sind".

Eine Mittheilung über die Resultate dieser Commission ist dem Börsen-Comité bis zum Jahresabschlusse direct nicht zugegangen. Nach den Nachrichten der Residenzpresse soll beschlossen worden sein, den Zoll auf Kali-Düngemittel und Chilisalpeter für die Zeit bis zum 1. Januar 1904, wo eine Durchsicht der Handelsverträge bevorsteht, aufzuheben, den Zoll auf Superphosphat (5 Kop. Gold) bestehen zu lassen, den Zoll auf Thomasschlacke von $2^1/_2$ auf 5 Kop. Gold per Pud zu erhöhen; die Sackfrage blieb unerledigt, da auf den Sitzungen keine Vertreter der Sackindustrie anwesend waren. Ueber den Verlauf der Sitzungen ist in den NNr. 265—270 des „Rigaer Börsenblatt", nach den Residenzblättern, eingehend referirt worden.

62. Das Häringsgeschäft.

Die, wie im Jahresberichte für 1896 (Handelsarchiv Jahrg. 1897 Seite 169) berichtet, vom Rigaschen Handelsamte, nach Relation mit dem Börsen-Comité, beschlossene Abänderung und Ergänzung der Regeln über die Wrake von Häringen in Riga ist am 1. Februar 1897 vom Herrn Livländischen Gouverneur bestätigt und in der Livländischen

Gouvernementszeitung publicirt worden. Darnach lauten diese Abänderungen und Ergänzungen folgendermassen:

§ 1.

Alle nach Riga zugeführten Häringe müssen gleich nach ihrem Eintreffen zur Wrake auf die von der Stadtverwaltung unterhaltene öffentliche Häringskaje abgefertigt werden.

§ 16.

Anmerkung: Das Abnehmen der Lake von Tonnen mit französischen und schottischen Häringen wird nicht verlangt.

§ 20.

Gewöhnliche norwegische Häringe werden bis zum Einschnitt des oberen Bodens der Tonne gepackt, norwegische Fetthäringe, schottische und französische Häringe bis unter den Einschnitt der Tonne auf solche Weise, dass der Boden der Tonnen keinerlei unmittelbaren Druck auf die Häringe ausüben kann.

63. Die Ladekrähne.

Die Firma C. Hallgren wandte sich am 1. Mai 1897 mit einer Eingabe an den Börsen-Comité, in welcher sie anführte, dass sie mit dem Dampfer „Trieste" aus Manchester zwei Dampfkessel von 26 Tons erwarte und darum bat, den Andreaskrahn, der seiner Zeit auf 30 Tons montirt worden, jetzt aber nur Stücke von höchstens 25 Tons heben könne, daraufhin prüfen zu lassen, ob derselbe nicht doch die Kessel, deren Gewicht nur 1 Ton schwerer sei, heben könne.

Der Börsen-Comité lehnte diese Prüfung ab, nachdem einmal die Maximalhebekraft des Krahns auf 25 Tons festgestellt worden.

Im December 1897 wandten sich die Firmen Conrad Hallgren, Helmsing & Grimm, Ed. R. Lange, P. Bornholdt & Co. und Al. Bergengrün Successores an den Börsen-Comité mit nachfolgendem Gesuch:

„Der Rigasche Hafen, welcher als solcher für den Import von ausländischen Waaren eine stetig steigende Tendenz aufweist und der dementsprechend auch im kommenden Jahre einen erweiterten Zollrayon erhalten soll, ist in einer Hinsicht völlig hinter dem Bedürfniss der

Neuzeit zurückgeblieben und zwar dadurch, dass er nur einen Hebekrahn und diesen auch nur für Colli bis zum Gewichte von 25 Tons besitzt. Die Folge hiervon ist, dass alle Waaren grösseren Gewichtes, von denen sehr bedeutende Quantitäten nach Russland importirt werden, über andere, mit leistungsfähigeren Krähnen ausgestattete Häfen dirigirt werden und nur solche über 25 Tons wiegende Stücke nach Riga gehen, welche entweder für den Rigaer Platz selbst bestimmt sind, oder aus irgend welchen Gründen durchaus keinen anderen Weg einschlagen können. So trafen hier derartiger schwererer Colli, zu deren Heben der Krahn im hiesigen Zollrayon nicht ausreichte

im Jahre	1895	2 Colli
„ „	1896	4 „
„ „	1897	11 „

ein, welche mit Hilfe von Daumkraft aus den Schiffen gelöscht und wieder auf die Plattformen gehoben werden mussten. Abgesehen von den unverhältnissmässigen Kosten, welche hierdurch veranlasst werden, sind diese Lösch- und Lademanipulationen zweifellos lebensgefährlich (wovon alle Diejenigen, welche Augenzeugen hiervon gewesen sind, Zeugniss ablegen können) und ebenso gefährlich für die betreffenden Dampfer, da durch ein etwaiges Insschwankengerathen derartiger Massen, Schiff und Uferkai zu Schaden kommen können.

Indem wir in erster Linie auf diesen, Menschenleben und Capital gleich gefährdenden Umstand hinweisen, können wir nicht umhin, das Augenmerk des löbl. Börsen-Comités auch auf die Concurrenz unserer Nachbarhäfen zu lenken, von denen St. Petersburg schon längst mit grossen, allen Bedürfnissen entsprechenden Krähnen ausgerüstet ist, Libau schwimmende Krähne grosser Capacität zur Verfügung hat und Reval demnächst einen solchen grossen Krahn neuster Construction erhält. Riga allein würde demnach von den massgebendsten Ostseehäfen mit einem durchaus ungenügenden, nicht einmal in technischer Beziehung praktischen Krahn versehen sein, was unserem Hafen selbstredend das Gleichgewicht gegenüber den Nachbarhäfen raubt.

Wir verweisen noch darauf, dass seitens der Riga-Oreler Eisenbahn das Bedürfniss nach geeignetem Material zum Transporte schwerer Waaren-Colli anerkannt worden und demselben durch die Anschaffung entsprechender Plattformen begegnet ist, — und richten, in Anbetracht der oben dargelegten Gesichtspunkte, an den löbl. Börsen-Comité das ergebenste Gesuch, derselbe möge beschliessen, in möglichst kürzester Frist im Zollrayon einen zweiten Hebekrahn für Colli bis zu 50 Tons Einzelgewicht zu errichten.

Gleichzeitig hiermit erlauben wir Endesunterzeichnete uns, einen Prospect für derartige Krähne der Firma Eisenwerk (vorm. Nagel & Kämp), A. G. Hamburg, einem löbl. Börsen-Comité zur Ansicht zu

unterbreiten, mit dem Hinweis, dass ein derartiger Krahn, der incl. Zoll, Fracht etc. sich auf ca. 50,000 Rbl. stellen würde, schon allein an Betriebskraft eine ganz bedeutende Ersparniss gewährleistet, da zu seinem Betriebe eine eizige Person hinreicht.

Um endlich eventuellen Bedenken hinsichtlich der Rentabilität beider Krähne (der jetzt bestehenden und des noch zu errichtenden) zu begegnen, gestatten wir uns zu bemerken, dass an Stelle der bisherigen Pachtsumme de Rbl. 1000. — für den gegenwärtigen Krahn, in Anbetracht des gesteigerten Verkehrs und der bedeutend verringerten Betriebskosten bei dem neuen Krahn, für beide Krähne zusammen wenigstens Rbl. 3500. — jährlich zur Erhebung gelangen könnten und wäre damit ausser einer procentigen Verrentung des Anlagecapitals noch ein kleiner Fond für etwaige Remonten geschaffen."

Aus einer Zusammenstellung der Thätigkeit der verschiedenen Ladekrähne in Riga ergiebt sich, dass der im Jahre 1872 angeschaffte Andreaskrahn 16,310 Rbl. gekostet hat. Die Ausgaben für denselben betrugen bis zum Jahre 1897 insgesammt 4329 Rbl. 43 Kop., die Einnahmen von demselben bis ebendahin 16,520 Rbl., der, gleichfalls mit einer Hebekraft von 25 Tons versehene Ladekrahn in Mühlgraben, dessen Anschaffungspreis im Jahre 1872 16,000 Rbl. betragen hatte, hatte bis zum Jahr 1897 6193 Rbl. 46 Kop. Ausgaben beansprucht und nur eine Einnahme von 2130 Rbl. geliefert.

Dem Herrn Hafenbau-Ingenieur Pabst, der Anfangs Januar 1898 sich nach Kiel zur Besichtigung des im Bau befindlichen Schwimmdocks begeben musste, wurde nun der Auftrag ertheilt, sich in Hamburg mit den Krahnverhältnissen bekannt zu machen. Hierüber stattete Herr Ingenieur Pabst folgenden Bericht ab:

„Die Hamburger Krähne, welche zum Löschen und Laden der Schiffe dienen, lassen sich in leichte von 1 bis 5 Tons und in schwere von 125 bis zu 150 Tons Tragkraft unterscheiden. Von den ersteren steht eine sehr grosse Anzahl, von den letzteren stehen nur 4 dem allgemeinen Gebrauch zur Verfügung.

Der bedeutende Werth, welcher in den Seeschiffen angelegt wird, seitdem Holz und Segel beim Schiffsbau von Stahl und Dampf zurückgedrängt worden sind, legte den grossen Hafenplätzen die Nothwendigkeit auf, die Fahrzeuge möglichst rasch zu beladen resp. zu entlöschen, damit die keinen Gewinn bringende Liegezeit derselben abgekürzt werde. Hamburg hat zu diesem Zweck seine grossartigen Kaianlagen, die auf dem linken Elbufer jetzt noch immer weiter ausgedehnt werden, in reichem Maasse mit leichten Krähnen versehen, von welchen gegen 600 vorhanden sein sollen. Der grösste Theil derselben wird mit

Dampf betrieben und ist auf einem Geleise fahrbar aufgestellt. Die Krähne werden vor die einzelnen Schiffsluken gerückt, sodass aus mehreren Schiffsluken gleichzeitig gelöscht werden kann. Im Durchschnitt soll man für ein 1000 Tons grosses Schiff $2^1/_2$ Tage Löschzeit rechnen. Die fahrbaren Drehkrähne haben mit wenigen Ansnahmen eine Tragfähigkeit von 1,5 bis 2,5 Tons und heben die Güter aus den Schiffen in die an der Wasserseite offenen Schuppen oder auf die Güterwagen, welche auf einem vor dem Schuppen verlegten Geleise laufen. Die Schiffskrähne vermitteln nur das Heben der Güter aus den Schiffen in die Schuten — die Elbkähne. Zum Absetzen der Güter aus den Schuppen in die Schuten dienen an einigen Stellen leichte Handkrähne mit einer Tragkraft von 1 Ton. Ebenso sind auch an der Landseite der Schuppen einzelne Handkrähne vorhanden, um die Beladung der Güterwagen zu erleichtern. Der Betrieb der bis zum Ende der achtziger Jahre gebauten Krähne erfolgt durch Dampf, welcher in dem zu jedem Krahn gehörigen Kessel erzeugt wurde.

Bei den neueren Kainlagen sind zwischen den Schuppen und dem Ufer 2 Geleise angelegt. Da zu gleicher Zeit auch die Fahrstrasse an der Wasserseite der Schuppen erhalten werden sollte, so waren die auf Geleisen fahrenden Krähne sehr störend, indem sie einen 4m breiten Streifen des Ufers einnahmen. Jeder Krahn wurde deshalb auf ein eisernes Gerüst gestellt, das auf 2 Schienen läuft, von denen die eine auf der Kaimauer liegt, während die andere auf einem unter dem Schuppendach gelagerten Träger ruht. Diese sogenannten Portalkrähne lassen die Uferfläche fast ganz frei und haben eine ausgedehnte Anwendung gefunden. Oben auf den Gerüsten stehen die Drehkrähne mit ihren Kesseln; den meisten wird aber der Dampf von einer centralen Dampfkesselanlage, wo er mit 13 Atm. Ueberdruck erzeugt wird, zugeführt, wodurch man den Betrieb billiger gemacht hat. Diese Portalkrähne lassen sich auch leicht zu den Schiffsluken vorrücken, indem sie mit der Dampfleitung durch Gelenkrohre verbunden sind.

Vor einem neu erbauten Apfelsinenspeicher, an der Ecke des Magdeburger und Baakenhafens, sind 8 solcher Portalkrähne aufgestellt, welche seit etwa einem Jahre mit Elektricität betrieben werden und es hat die Anwendung dieser Kraft überraschend günstige Betriebsresultate ergeben. Zum Entladen eines 1000 Tons grossen Dampfers soll nur für 250 Mark electrische Kraft nöthig gewesen sein, so dass von jetzt an wol die Electricität bei neuen Krahnanlagen dem Dampf vorgezogen werden wird. Diese Anlage ist von Federhoff und Mohr in Mannheim gemeinsam mit Schuckert in Nürnberg gebaut. Jeder Krahn soll 17,000 bis 22,000 Mark kosten.

An einigen Stellen des Hamburger Hafens sind auch hydraulische Anlagen zum Betriebe der Krähne geschaffen, welche aber im Betriebe

bedeutend theurer, als die mit Dampfkraft arbeitenden Krähne sein und mancherlei unangenehme Seiten haben sollen.

Zum Heben schwerer Güter hat der Hamburger Hafen nur 4 feste Drehkrähne. 2 derselben sollen aus den siebenziger Jahren stammen und sind in der Nähe des grossen Kaiserspeichers mit dem Zeitball aufgestellt. Der kleinste steht am Ende des Kaiserkais und hat eine Tragkraft von 12,5 Tons. Zum Betriebe dient Dampf. Nicht weit von ihm ist der nächstgrosse am Ende des Dalmannkai placirt. Er ist als doppelarmiger Handkrahn gebaut und kann 20 resp. 40 Tons heben. Bei einer Benutzung für Lasten von mehr als 20 Tons muss an den einen Arm ein grosses Gegengewicht angehängt werden. Die Ausladung dieses Krahnes, d. h. die Entfernung der Drehachse des Krahnes von der Mitte des Aufhängehakens beträgt 7,1m, so dass der Haken nur etwas über 4m vor der Uferlinie vorsteht.

Die beiden anderen, jetzigen Ansprüchen nachkommenden Krähne sind in neuer Zeit gebaut. Der 50 Tons-Krahn ist auf dem Baakenhöft im Jahre 1891 von Stuckenholz in Wetter an der Ruhr erbaut und soll sich bisher ganz vorzüglich bewährt haben. Der grosse Drehkrahn mit einer Ausladung von ca. 11m steht auf 8 Rädern, von welchen 4 vorn und ebensoviel hinten angeordnet sind. Diese laufen auf einem auf das Fundament gesetzten Schienenkranz, wobei die Führung durch einen Kronzapfen erfolgt. An Stelle der gewöhnlich gebrauchten Ketten sind 2 Stahldrahtseile angewandt, von welchen jedes einen doppelten Flaschenzug und eine eigene Winde hat. Das Heben und das Drehen des Krahnes erfolgt durch eine kleine Dampfmaschine, die mit dem Kessel neben den Winden steht. Hinter den Winden, gegenüber dem Krahnausleger, ist ein grosses Gegengewicht angebracht. Der untere Theil des Krahnes ist zum Schutz der Maschinen und Winden in ein Wellblechhaus eingebaut. Zum Heben grosser Lasten soll etwa eine halbe Stunde nöthig sein, für kleinere Lasten genügt ein geringerer Zeitraum. Der Krahn wird sehr stark benutzt, da häufig Güter von 20—40 Tons zum Verladen kommen und soll sich in Folge dessen bereits bezahlt gemacht haben. Zu seiner Bedienung gehört ein Maschinist und ein Heizer, welche aber bei den übrigen Krähnen beschäftigt werden, sobald der grosse Krahn nicht benutzt wird. Der Ingenieur Loewer, dem die Krähne unterstellt sind, nannte diesen Krahn einen sehr gelungenen und für die Hamburger Verhältnisse sehr passenden. Das Einzige, was bei der Erbauung eines gleichen Krahnes vielleicht der Erwägung bedürfe, sei die Anwendung der Electricität an Stelle des Dampfes, da diese sich dort sehr ökonomisch erweise, wo ein grosses, billige Kraft lieferndes Electricitätswerk in der Nähe vorhanden sei.

Für ganz ungewöhnlich grosse Güter, wie für Kanonen, Panzerplatten, Brückentheile u. s. w. hat Hamburg sich einen 150 Tons

Drehkrahn von Stuckenholz erbauen lassen, welcher im Jahre 1887 auf dem Krahnhöft am linken Ufer der Elbe anfgestellt wurde. Dieser sogenannte Riesenkrahn wird nur selten gebraucht und ist nach denselben Constructionsprincipien, wie der 50 Tons Krahn gebaut. An Stelle der Drahtseile sind aber schwere Gallsche Ketten angewandt. Mit diesem Krahn können Stücke bis 10 m vor die Kaimauer geführt und gegen 30 m über dieselbe gehoben werden. Hamburg erhielt mit demselben den grössten Drehkrahn und überflügelte in dieser Beziehung alle anderen Handelshäfen.

Die Stellen, an welchen die schweren Krähne am Ufer im Hamburger Hafen aufgestellt sind, wurden so gewählt, dass dieselben fast nur von den Schiffen, welche die Hülfe der Krähne in Anspruch nehmen, benutzt werden. Ist ein Krahn frei, so finden die Schiffe, welche ihn brauchen, sogleich Platz am Ufer. Auch der Uferraum bei den Krähnen ist recht reichlich bemessen und mit Geleiseanlagen versehen, so dass die schweren Stückgüter auf's Land oder auf die Güterwagen gesetzt werden können."

Der Börsen-Comité kam, nach eingehender Beprüfung dieser Frage, zu der Ueberzeugung, dass allerdings für den Rigaschen Hafen die Beschaffung eines Hebekrahns von wesentlich grösserer Hebekraft, als der gegenwärtigen, wünschenswerth und erstrebenswerth wäre, dass aber an die Realisirung dieser Frage nicht eher herangetreten werden könne, als bis die Vorfrage entschieden sei, wo der neue Krahn aufgestellt werden könnte. Ihn im jetzigen Zollrayon aufzustellen, halte der Börsen-Comité für durchaus ungeeignet. Einerseits dürfte hier wol kaum seitens der Zollobrigkeit die Genehmigung zum Aufstellen eines Hebekrahnes mit Dampfbetrieb, der Feuergefährlichkeit wegen, zu erwirken sein; andererseits wäre hier die freie Dispositionsfähigkeit der Kaufmannschaft über ihren Hebekrahn grösseren oder geringeren Beschränkungen ausgesetzt; endlich dürfte wol auch die Ausnutzung des Hebekrahnes im Zollrayon nicht in vollem Masse zu erwarten sein. Die geeigneten Plätze zum Aufstellen des Hebekrahns dürften sich wol erst dann feststellen lassen, wenn die projectirten Hafenanlagen der Central-Güterstation und die projectirte Bebauung des Andreasholms vollendet sind. Gerade der Andreasholm, in der Nähe des jetzigen Elevators, dürfte sich besonders zum Aufstellen des Krahns eignen, da dann auch die Dampf- oder electrische Kraft der Maschinen des Elevators für den Krahn benutzt werden könnte. Bevor jedoch die erwähnten Projecte endgültig ausgearbeitet und deren Ausführung wenigstens in Angriff genommen, hält der Börsen-Comité es nicht für möglich, näher an die Frage der Realisirung des Projects heranzutreten.

X. Das Fabrikwesen.

64. Gesetz über Actiengesellschaften.

Wie bereits im Jahresberichte für 1896 (Handelsarchiv Jahrg. 1897, Seite 171) erwähnt, war zum Vertreter des Börsen-Comités in der Allerhöchst niedergesetzten Commission zur Revision der Gesetzesbestimmungen über Actiengesellschaften der Herr Maximilian v. Heimann erwählt worden. Die Sitzungen dieser Commission begannen am 6. März und dauerten bis zum 29. März. Ueber den Gang der Verhandlungen in dieser Commission ist, nach den Referaten der Residenzpresse, eingehendst in den NNr. 57—80 des „Rigaer Börsenblattes" berichtet worden. Das in Aussicht gestellte Stenogramm der Sitzung ist bisher nicht eingetroffen.

65. Verordnungen für die Einrichtung und Leitung gewerblicher Anstalten und für die Beaufsichtigung der Arbeit in denselben.

Durch seinen St. Petersburger Vertreter hatte der Börsen-Comité den von der Olchinschen Commission ausgearbeiten Entwurf einer neuen Fabrikgesetzgebung und dabei die Mittheilung erhalten, dass man im Departement für Handel und Manufacturen für eine schriftliche Begutachtung dieses Entwurfs sehr dankbar sein werde. Durch den Präses seiner Fabrikdelegation übergab der Börsen-Comité das gesammte Material dem Rigaschen Technischen Verein, der eine Uebersetzung desselben vervielfältigen liess und zur Bearbeitung des Materials eine besondere Commission niedersetzte. Das von dieser Commission ausgearbeitete und vom Technischen Verein angenommene Gutachten stellte der Börsen-Comité, nachdem er dasselbe beprüft und ihm zugestimmt hatte, am 11. October 1897 sub Nr. 881 der unter dem Vorsitze des Geheimraths Olchin stehenden, Allerhöchst niedergesetzten Commission vor.

Andererseits war der Börsen-Comité vom Rigaschen Handelsamte am 15. Februar sub Nr. 631 aufgefordert worden, Vertreter für eine Commission zu designiren, welche beim Handelsamte, unter Hinzuziehung von Vertretern des Börsen-Comités und des Technischen Vereins, gebildet worden, um, auf Antrag des Herrn Livländischen Gouverneurs, ein Gutachten über denselben Gesetzentwurf auszuarbeiten. Der Börsen-Comité erwählte zu seinen Vertretern seinen Präses Herrn O. v. Sengbusch und den Präses seiner Fabrikdelegation Herrn J. Vogelsang.

XI. Die Handelsämter.

66. Die Börsenmakler.

Nachdem im Januar 1897 der langjährige Börsenmakler und Watershout Ed. Frantzen gestorben, beantragte der Börsen-Comité beim Rigaschen Handelsamte, durch Schreiben vom 12. Februar sub Nr. 158, diesen Posten nicht wieder zu besetzen, da sich von keiner Seite ein Bedürfniss dazu herausgestellt hätte, das Amt eines Watershouts aber einem vorhandenen Makler zu übertragen. Das Handelsamt stimmte diesem Antrage zu und theilte dem Börsen-Comité am 1. März sub Nr. 796 mit, dass der Börsenmakler Herr Hugo von Barclay de Tolly als Watershout beim Rigaschen Hafen bestätigt worden sei, der jedoch nach nur wenigen Wochen wieder dieses letztere Amt niederlegte.

Ebenfalls nicht wieder besetzt wurde, auf Antrag des Börsen-Comités, das durch den Tod des Herrn Alexander Kröger vacant gewordene Amt eines Börsenmaklers.

67. Der Watershout beim Rigaschen Hafen.

Nachdem, wie oben angeführt, das durch den Tod des Herrn Ed. Frantzen vacant gewordene Amt eines Watershout dem Herrn Hugo von Barclay de Tolly übertragen worden war, lenkte das Rigasche Handelsamt, im Schreiben vom 13. März sub Nr. 916, die Aufmerksamkeit des Börsen-Comités auf den den Abschluss der Verheuerungscontracte erschwerenden Umstand, dass der vereidigte Schiffsvolksverheurer, dessen Vermittelung beim Abschlusse der Contracte erforderlich ist, sein Comptoir im Seemannshause habe, während der zum Watershout designirte Börsenmakler, der die Contracte einzutragen habe, die Parteien nur diesseits der Düna empfange. In der Erwägung, dass einerseits nur ein Makler das Amt eines Watershout übernehmen könne, dass andererseits ein Börsenmakler, seiner anderen Obliegenheiten wegen, sich nicht in das Seemannshaus zur Ausübung der Obliegenheiten eines Watershout begeben könne, in der Erwägung ferner, dass unter solchen Umständen die Heuercontracte für Rheder und Seeleute sehr erschwert würden, schlug das Handelsamt vor, dem Schiffsvolksverheurer auf dieser Seite der Düna ein Local anzumiethen, in welchem er gemeinsam mit dem Watershout alle Erfordernisse zum Abschlusse der Contracte erledigen könnte.

In seinem Schreiben vom 31. März sub Nr. 351 antwortete der Börsen-Comité, dass schon seit einer Reihe von Jahren eine sehr bedeutende Abnahme der Thätigkeit des Watershout zu bemerken sei,

da es immer mehr und mehr üblich werde, dass die Seeleute ihre Heuerungsverträge bei den Gemeindegerichten und öffentlichen Notaren beglaubigen liessen. An dieser Thatsache werde, nach Ansicht des Börsen-Comités, auch dadurch wenig geändert werden, dass dem Watershout zur Ausführung seiner Amtsobliegenheiten ein besonderes Local auf der Stadtseite angewiesen werde, abgesehen davon, dass das Beschaffen eines solchen Locals gewisse Schwierigkeiten bereiten dürfte. Der Börsen-Comité glaube überhaupt, dass sich für das Amt eines Watershout, das, nach § 1 der Instruction für den Watershout, nur von einem Börsenmakler bekleidet werden könne, Angesichts der immer mehr zurückgehenden Einnahmen und der trotzdem doch mit mancherlei Schwierigkeiten und Mühen verbundenen Obliegenheiten, kaum noch geeignete Personen finden würden, wie das ja auch durch den Rücktritt des jüngst zum Watershout gewählten Börsenmaklers v. Barclay de Tolly bestätigt werde. Wenn andererseits aber doch das Fortbestehen des Amtes eines Watershout im Rigaschen Hafen als nothwendig erscheine, so schlage der Börsen-Comité vor, die Aemter eines Schiffsvolksverheurers und eines Watershouts in einer Person zu vereinigen, zu welchem Zwecke allerdings der gegenwärtige Schiffsvolksverheurer zum Makler gewählt und als solcher bestätigt und vereidigt werden müsse. Einer derartigen Lösung dieser Frage dürfte kaum ein gesetzliches oder praktisches Hinderniss entgegenstehen.

Das Handelsamt schloss sich diesem Vorschlage an und theilte dem Börsen-Comité am 17. April sub Nr. 1443 mit, dass der Seevolksverheurer Eugen Brehm im Amte eines Börsen-Schiffmaklers bestätigt worden sei und ihm gleichzeitig die Obliegenheiten eines Watershout unter der Bedingung übertragen worden seien, dass er sich als Makler nur mit den Obliegenheiten eines Watershouts beschäftigen dürfe.

Nach dem im November erfolgten Tode des Schiffsvolksverheurers, Schiffsmaklers und Watershout Brehm wurde in denselben Aemtern und unter den gleichen Bedingungen der Capitain Bernhard Mora vom Rigaschen Stadtamte, auf Vorschlag des Börsen-Comités, bestätigt.

68. Der Getreidecontroleur.

Nachdem im November 1896 der bisherige Getreidecontroleur und Saatschreiber Herr Aeltester M. Drachenhauer pensionirt worden, schlug der Börsen-Comité, im Schreiben vom 12. Februar 1897 sub Nr. 159, dem Handelsamte den bisherigen Gehilfen des Herrn Drachenhauer, Herrn Carl Wilde, zur Bestätigung als Getreidecontroleur vor, wobei er sich bereit erklärte, demselben ein Gehalt von 2500 Rbl. mit

jährlicher Steigerung um 100 Rbl. bis zum Gesammtbetrage des Gehalts von 3000 Rbl. jährlich zu bewilligen.

Dem Schreiben des Handelsamts vom 28. Februar sub Nr. 764 gemäss, ist Herr C. Wilde als Getreidecontroleur und Saatschreiber bestätigt worden.

69. Pensionen der Handelsbeamten und Entschädigung derselben für ungewrakt verschiffte Waaren.

Gemäss dem Ukase Eines Dirigirenden Senats vom 16. Februar 1860 Nr. 5679 hat die Kaufmannschaft, nach Aufhebung der obligatorischen Wrake, alljährlich die Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren festzusetzen.

Nachdem durch Beschluss der Generalversammlung vom 20. December 1894 die bisherigen, seit dem Jahre 1882 gezahlten Sätze für die Hanfbinder und Ligger auf die Hälfte ermässigt worden, betragen dieselben gegenwärtig:

1) Für die Hanfbinder $1^1/_4$ Kop. per Berkowez Hanf
2) „ „ Ligger . . $^3/_4$ „ „ „ Flachs
„ „ „ . . $^3/_4$ „ „ „ Hanf und Torse
„ „ „ . . $1^1/_2$ „ „ „ Tabak
3) Die Eichenholzwraker erhalten, nach wie vor, $^1/_3$ des eigentlichen Wraklohns als Entschädigung für die mit Umgehung der Wrake verschifften Eichenhölzer.

Ausserdem werden aus den Mitteln der Kaufmannschaft noch folgende Pensionen oder Unterstützungen gezahlt:

1) Die Wittwe des letzten, im Jahre 1894 verstorbenen Mastenwrakers Wenzel erhält, laut Beschluss der Generalversammlung vom 11. Februar 1894, eine Pension von 20 Rbl. monatlich;

2) den drei einzigen, noch übrig gebliebenen Gliedern des Amts der Eichenholzwraker R. Lichtwerk, H. Bockslaff und J. Bormann ist von der Generalversammlung am 15. November 1896, unabhängig von den von ihnen bezogenen Gebühren, eine Unterstützung von je 300 Rbl. jährlich bewilligt worden;

3) die 3 nicht mehr activen Flachs- und Hanfwraker Lange, Grünwaldt und Geist erhalten eine Pension von je 1500 Rbl. jährlich;

4) die gegenwärtig arbeitsunfähigen Glieder des Salz- und Kornmesseramts Joh. Minka, M. Michelsohn, H. Rose, J. Karp und A. Stahl erhalten eine Unterstützung von je 100 Rbl. jährlich.

70. Der Rigaer Börsenartell.

Nachdem das Statut des Rigaer Börsenartells, wie im Handels-Archiv Jahrg. 1897, Seite 173—175 berichtet, durch den Gehilfen des Finanzministers am 30. Januar 1897, ohne Berücksichtigung der Clauseln des Börsen-Comités, bestätigt worden, trat der Börsen-Comité mit den Vertretern des Artells wegen Aufnahme ihrer Thätigkeit in Relation. Durch Reversal vom 3. März 1897 verpflichteten sich die Bevollmächtigten des Artells zu folgenden Bedingungen:

1) dass ein Theil des Sicherheitscapitals von 20 bis 30,000 Rbl. speciell für die in Riga auszuführenden Operationen ausgeschieden und die entsprechende Renteiquittung im Börsen-Comité aufbewahrt werde;

2) dass die Rechenschaftsberichte des Artells, sowie alle Veränderungen im Bestande der Verwaltung, in der Adresse des Verwaltungscomptoirs, sowie alle besonderen Vorkommnisse dem Börsen-Comité mitgetheilt werden;

3) dass der Börsen-Comité berechtigt wäre, Revisionen der Rechnungs- und Buchführung des Artells auszuführen;

4) dass im Einvernehmen von Börsen-Comité und Artell eine besondere Taxe für alle Arbeiten und Operationen aufgestellt werde, und

5) dass die Zahl der Mitglieder des Artells niemals geringer als 30 Mann sein darf.

Zu Mitgliedern seiner Verwaltung erwählte der Artell W. N. Schirnow, als Vorsteher, J. W. Piwowarow, als Schriftführer, A. J. Bubnow und N. J. Butoschin, als deren Vertreter. Das Comptoir der Verwaltung befindet sich im Locale der Hauptcasse der Riga-Oreler Bahn (Parkstrasse Nr. 3), das Sicherheitscapital betrug am 1. Januar 1898 — 44,800 Rbl.

Wegen Feststellung einer Taxe führte die Getreidedelegation des Börsen-Comités langwierige Verhandlungen mit der Artellverwaltung, die jedoch bis zum Jahresabschlusse, wegen übermässiger Forderungen des Artells, ohne Resultat geblieben waren.

XII. 71. Die Börsen-Usancen.

Veränderungen in der Sammlung der Rigaer Börsen-Usancen haben im Jahre 1897 nicht stattgefunden. Wiederholt ist der Börsen-Comité jedoch um Bestätigung und Interpretation von Usancen angegangen worden, so namentlich bezüglich der Erhebung des Adressgeldes für einkommende Schiffe; betreffs der Geltendmachung von Klagen wegen Nichterfüllung einer Charteparthie, welche zwischen dem Schiffseigenthümer und dem Befrachter abgeschlossen worden, wider den Schiffer;

betreffs der Berechtigung des Spediteurs, ihm zur Spedition übertragene ausländische Güter, für die er Zollauslagen, Frachtbeträge und andere Spesen geleistet, nach rechtzeitig gemachter Anzeige zu verkaufen und sich dieser Art Selbsthilfe zur Deckung seiner Auslagen zu bedienen, falls der Empfänger die Waaren nicht annimmt und der Absender für die Zollauslagen und andere nachgewiesene Spesen, trotz regelrecht erfolgter Mahnung, keine Deckung bietet; über die Bedeutung des Ausdrucks „franco Riga" bei Exportwaaren, welche aus dem Innern des Reichs kommen.

XIII. 72. Der Kaufmännische Verein.

Der der Generalversammlung dieses Vereins vorgetragene Rechenschaftsbericht für das Jahr 1897 constatirt einen erfreulichen Aufschwung auf den verschiedenen Gebieten seiner Wirksamkeit und spricht die Hoffnung aus, dass dieser Aufschwung ein dauernder, stetig wachsender sein werde, da sich die Erkenntniss dessen immer mehr Bahn brechen muss, dass der Kaufmännische Verein durch die gewissenhafte Erfüllung seiner Zwecke und Aufgaben segensreich, belehrend und anregend auf seine Mitglieder wirke und in einer Handelsstadt von der Grösse und Bedeutung Rigas von hervorragender Wichtigkeit sei. Mit ganz besonderer Genugthuung aber hebt der Rechenschaftsbericht die recht erhebliche Zunahme der Besucher der Fortbildungscurse hervor. Zur Förderung dieser Curse hat der Börsen-Comité, auf desbezügliches Gesuch des Vereinsvorstandes, dem Verein, zunächst für die Zeit von 3 Jahren, eine Subvention von 600 Rbl. jährlich bewilligt, wodurch wohl die Zukurzschüsse der letzten Jahre auf immer werden beseitigt werden können.

Die Zahl der Mitglieder betrug Ende December 1896 — 801, darunter drei Ehrenmitglieder, und zwar: die Herren C. Zander, Ed. Grade und Rudolf Kerkovius. Am Schluss des Jahres 1897 zählte der Verein 828 Mitglieder, darunter zwei Ehrenmitglieder, da im Sommer Herr Commerzienrath C. Zander gestorben.

Das Gewinn- und Verlust-Conto weist ein erfreulicheres Bild als im Vorjahre auf und zwar einen Ueberschuss von 359 Rbl. 29 Kop., wodurch der Bestand des Capitals sich wieder auf 27,480 Rbl. 64 Kop. gehoben hat. Abschreibungen am Inventar, der Bibliothek und dem Billard sind im Gesammtbetrage von 542 Rbl 8 Kop. bewerkstelligt worden. Der Baufond, zu welchem das Ehrenmitglied des Vereins Herr Rud. Kerkovius den Grundstein gelegt, beträgt gegenwärtig 5443 Rbl. 48 Kop.

An den Fortbildungscursen nahmen 119 Schüler mit 118 Stunden Theil, gegen 95 Schüler mit 154 Stunden im Vorjahre und zwar vertheilten sich die Stunden folgendermassen:

in der deutschen Sprache	16	gegen	8	im J. 1896
„ „ russischen „	22	„	22	„ „ „
„ „ englischen „	24	„	23	„ „ „
„ „ französischen „	14	„	10	„ „ „
„ „ Buchführung „	50	„	50	„ „ „
im kaufmännischen Rechnen . . .	34	„	20	„ „ „
in der deutschen Correspondenz. .	18	„	18	„ „ „
„ Handels- Wechsel- und Seerecht	10	„	—	„ „ „

Zusammen 188 gegen 154 Stunden im J. 1896

Bei der Stellenvermittelungs-Commission hatten sich 15 Bewerber gemeldet, zu denen 8 aus dem Vorjahr verbliebene kamen; von diesen wurden durch die Commission 5 untergebracht, 2 fanden selbst Stellen, 1 etablirte sich selbstständig, 4 hatten ihr Gesuch zurückgezogen, so dass 11 Bewerber unplacirt blieben; hievon in ungekündigter Stellung 2, stellenlos 9 Personen.

Nach Lehrlingen waren in 31 Fällen Anfragen an die Commission gekommen; 20 Stellen konnten besetzt werden.

Die Diskutir- und Vortragsabende des Vereins erfreuten sich, wie bisher, eines frisch pulsirenden Lebens. Die 4 Vorträge, zu denen auch Damen Zutritt hatten, waren:

1) Director Schweder: „Wie orientirt sich der Schiffer?“
2) Oberlehrer Diedrichs: „Heinrich von Kleist.“
3) Baron Vietinghof: „Armenpflege in der Grossstadt.“
4) Inspector Dannenberg: „Ueber Rom.“

Der durchschnittliche Besuch dieser Abende bestand aus ca. 80 Personen.

Diskutirabende fanden in regelmässiger Folge 19 statt, die von durchschnittlich 71 Personen besucht waren, Minimum 41, Maximum 96. Es gelangten auf diesen Abenden 111 Fragen zur Verhandlung und betheiligten sich an der Beantwortung derselben im Durchschnitt 8 Redner, Minimum 6, Maximum 13. Den Schluss der Discutirabend-Saison im Frühjahre bildete ein Ausflug zu der Waggonfabrik Phönix, an dem gegen 100 Mitglieder Theil nahmen, die in 4 Gruppen von den Herren Directoren und Technikern der Fabrik durch die gewaltigen Fabrikanlagen geführt wurden.

Die Bibliothek des Vereins ist im verflossenen Jahre um 204 Bände gewachsen und besteht gegenwärtig aus 3611 Bänden, und zwar:

2968	Bänden	in deutscher	Sprache
392	„	„ englischer	„
161	„	„ französischer	„
90	„	„ russischer	„
Zusammen 3611	Bände		

Geöffnet war die Bibliothek während des Jahres an 122 Tagen und zwar während der Zeit vom 1 Juni bis 1. September 1 Mal wöchentlich, während der übrigen Monate 3 Mal wöchentlich. Während dieser Tage wurden 3188 Wechselungen von zusammen 9564 Bänden vollzogen.

Der Lesetisch war ein sehr reichhaltiger und gediegener. Er enthielt, ausser einer stattlichen Anzahl von Atlanten, Lexikas, Globen etc., 16 inländische und 14 ausländische Zeitungen und Journale, wovon 26 in deutscher, 1 in russischer, 2 in englischer, 1 in französischer Sprache.

Die Vergnügungs-Commission hat über 2 im Laufe des verflossenen Jahres veranstaltete gesellige Abende zu berichten, die auch den Damen geöffnet waren und zusammen 222 Theilnehmer herbeigeführt hatten; ausserdem wurde der 15 jährige Stiftungstag von 45 Theilnehmern gefeiert.

Schliesslich wäre anzuführen, dass der Aufsichtsrath und der Vorstand, wie die Protocolle ausweisen, ihre Versammlungen regelmässig abhielten.

XIV. Börsen-Angelegenheiten.

73. Designirung von Sachverständigen.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im abgelaufenen Jahre der Börsen-Comité vielfach durch das Rigasche Bezirksgericht und das hiesige Friedensrichter-Plenum um Designirung von Sachverständigen angegangen worden und zwar für Prüfung kaufmännischer Bücher, Verpackung von Waaren, über Normen für die Qualität von Holz, verschiedene Hafenangelegenheiten u. s. w.

74. Verschiedene interne Ereignisse des Börsen-Comités.

Einen schweren, herben Verlust erlitt die gesammte Rigasche Kaufmannschaft, mit ihr insbesondere der Börsen-Comité, durch den am 24. August erfolgten plötzlichen Tod des Commerzienraths C. Zander, der dem Börsen-Comité über 20 Jahre als Mitglied, davon 16 Jahre lang als Präses desselben angehört hat und auch noch lange nach seinem Ausscheiden ihm ein treuer Berather geblieben war.

Einen nicht minder schweren Verlust erlitt der Börsen-Comité durch das Ausscheiden seines langjährigen, allseitig hochverehrten Präses, des Commerzienrath R. Kerkovius, der aus Gesundheitsrücksichten Riga verliess, um ein milderes Klima für den grössten Theil des Jahres aufzusuchen. Hat der Börsen-Comité hier auch noch die Sicherheit, wenn nöthig, die reiche Erfahrung, den werthvollen Rath seines früheren Präses zur Verfügung zu haben, so hat er doch auf die directe unschätzbare Mitarbeit desselben verzichten müssen.

Von den Besuchen der Herren Minister der Wegecommunicationen und der Finanzen, deren der Börsen-Comité im April und im Juli des abgelaufenen Jahres gewürdigt wurden, ist an anderen Stellen dieses Geschäftsberichts genauer die Rede.

XV. Unterrichtswesen.

75. Das Rigasche Polytechnische Institut.

Das von der Kaufmannschaft mit 10,000 Rbl. subventionirte Rigasche Polytechnische Institut weist, nach dem Rechenschaftsberichte des Instituts pro 1896/97, am Schlusse des Jahres 1897 eine Frequenz von 1371 Studirenden (gegen 1308 im Vorjahre) auf, von denen 344 aus Riga und den Ostseeprovinzen, 960 aus anderen Gouvernements stammen und 67 Ausländer sind. Nach den Fachwissenschaften vertheilen sich die Studirenden folgendermasssen:

Architekten	56
Ingenieure	204
Maschineningenieure	341
Chemiker	345
Landwirthe	210
Kaufleute	215
Zusammen .	1371

Die Abgangsprüfungen haben im Jahre 1896/97 im Ganzen 113 Studirende bestanden und zwar:

mit Diplomen:	I. Kat.	II. Kat.
in der Ingenieur-Abtheilung . : .	2	—
„ „ Mechanischen „ . . .	28	4
„ „ Chemischen „ . . .	27	5
„ „ Landwirthschaftlich. Abtheil.	10	—
„ „ Handels-Abtheilung . . .	31	6
	98	15
	113	

Die Bibliothek ist im verflossenen Jahre um 451 neue Werke in 546 Bänden gewachsen und enthält jetzt 14,200 Werke in 37,600 Bänden.

Das Reserve- und Betriebscapital des Instituts betrug am 1. September 1896 . . . . . 291,378 R. 44 K.

Dasselbe ist im Laufe des Jahres 1896/97 gewachsen um . . . . . 56,625 „ 06 „

und beträgt am 1. September 1897 348,003 R. 50 K.

Stipendien resp. Freistellen an unbemittelte Studirende sind aus den Stipendienstiftungen im Ganzen für den Betrag von 6200 Rbl. gewährt worden.

76. Die Bolderaasche Volksschule.

Die auf Grundlage des Generalversammlungsbeschlusses der Kaufmannschaft vom 6. November 1875 vom Börsen-Comité mit 500 Rbl. jährlich subventionirte Bolderaasche Volksschule wurde im Jahre 1897 von 62 Mädchen und 73 Knaben, zusammen von 135 Kindern (gegen 134 im Vorjahre) besucht.

77. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins.

In Folge der Mittheilung, dass die Industriellen Rigas ihre bisher gezahlte Subvention bereits für die folgenden beiden Jahre bewilligt hätten, bewilligte die Generalversammlung der Kaufmannschaft vom 28. November 1897 auch ihrerseits die bisherige Subvention von 1500 Rbl. jährlich für die Jahre 1898 und 1899 mit der Clausel jedoch, dass das Auszahlen der Subvention dem Ermessen des Börsen-Comités anheim gestellt werde.

78. Die Germannsche Schule.

Nachdem im Februar 1897 die Frist abgelaufen war, für welche bisher die in Form einer Garantie geleistete Subvention der Handelsabtheilung bei der Privat-Realschule des Herrn Oberlehrer F. Germann bewilligt worden, suchte Herr Oberlehrer Germann um Erneuerung dieser Subvention nach. Die Generalversammlung der Kaufmannschaft vom 9. Mai 1897 bewilligte diese Garantieleistung für weitere 3 Jahre unter der Bedingung, dass die Auszahlung der einzelnen Raten dem Ermessen des Börsen-Comités überlassen werde. Im Jahre 1897 hat

Herr Oberlehrer Germann zur Deckung des Zukurzschusses seiner Handelsabtheilung den Betrag von 1360 Rbl. erhalten.

79. Errichtung einer siebenclassigen Commerzschule in Riga.

Mittels Schreibens vom 19. September sub Nr. 7165 ersuchte der Herr Livländische Gouverneur, im Auftrage des Departements für Handel und Manufacturen, den Börsen-Comité um ein Gutachten zum Gesuch des Lehrers der Rigaschen Stadt-Realschule Mironow um Ertheilung einer Concession zu einer siebenclassigen Commerzschule.

Der Börsen-Comité berichtete hierauf am 29. September sub Nr. 855, dass er sich zur Gründung einer derartigen Schule nur sympathisch äussern und eine solche als einem thatsächlich vorhandenen Bedürfnisse entsprechend anerkennen könne, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass den Schülern und Absolventen dieser Schule Vergünstigungen bei der Ableistung der allgemeinen Wehrpflicht zuerkannt werden. Handelsclassen, abgesehen von der Stadt-Realschule, existirten in Riga bereits bei den Privatschulen der Herren Germann und Miller; doch würden diese, wiewohl sie in wissenschaftlicher und pädagogischer Beziehung vollkommen befriedigend wirkten, nur ziemlich schwach besucht und könnten die ihnen sonst zukommende Entwickelung und Bedeutung nur deshalb nicht erlangen, weil sie ihren Zöglingen keinerlei Rechte hinsichtlich der allgemeinen Wehrpflicht zu bieten vermögen.

XVI. 80. Darbringungen zu wohlthätigen Zwecken.

Von den im Laufe des Jahres 1897 eingegangenen Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse wurde der Betrag von 1702 Rbl. zur Versorgung hiesiger Armen mit Brennholz verwandt. Von dieser Summe sind 809 Rbl. dem städtischen Armenamte und 742 Rbl. dem Verein gegen den Bettel überwiesen worden, während 151 Rbl. an verschämte Arme vertheilt wurden.

Sonst hat der Börsen-Comité durch namhafte einmalige Beiträge hiesige Wohlthätigkeitsanstalten, wie das Blinden-Institut zu Strasdenhof, die Rigasche Abtheilung der Kaiserl. Russischen Philanthropischen Gesellschaft, den Damen-Comité des „Rothen Kreuzes“, die „Krippe“, die Livländische Gesellschaft für landwirthschaftliche Colonien und Asyle von minderjährigen Verbrechern unterstützt.

XVII. 81. Betheiligung an Ausstellungen.

Eine directe Betheiligung des Börsen-Comités an Ausstellungen hat im Jahre 1897 nicht stattgefunden.

Für eine für das Jahr 1898 geplante allgemeine Gartenbau-Ausstellung in Riga bewilligte der Börsen-Comité eine Garantieleistung bis zum Betrage von 500 Rbl. Als diese Ausstellung bis auf Weiteres vertagt wurde, liess der Börsen-Comité seine übernommene Garantie auch für die späterhin etwa zu Stande kommende Ausstellung in Gültigkeit.

Für die IV. Allgemeine Baltische landwirthschaftliche Central-Ausstellung im Jahre 1899 in Riga übernahm der Börsen-Comité eine Garantieleistung bis zum Betrage von 3000 Rbl.

XVIII. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industrie-Zeitung und Handels-Archiv.

82. Handelsstatistik.

In gleicher Weise wie in früheren Jahren, hat auch im Berichtsjahre die Handelsstatistische Section des Börsen-Comités ihre Publicationen mit dem Abdruck des sogenannten kurzen Jahresberichts über den Handel Rigas im Jahre 1896 eingeleitet. Der Abdruck dieses Berichts begann in der Nr. 72 des „Rigaer Börsenblattes" vom 28. März 1897. Wie üblich, wurden auch von diesem Berichte besondere Separatabzüge hergestellt, um ihn den interessirten Kreisen in handlicherer Form zugänglich zu machen. Ferner wurde der Bericht im Heft II des 24. Jahrgangs des Rigaer Handelsarchivs von 1897, pag. 231, ff. abgedruckt. Dieser Bericht zeichnet sich durch grosse Ausführlichkeit aus und umfasst über 90 Druckseiten. Von den Beiträgen zur Statistik des Rigaer Handels erschien im August 1897 die zweite Abtheilung des 30. Jahrganges, welche den Handelsverkehr Rigas auf den Eisenbahnen im Jahre 1895 umfasst. Dieser Band ist vier Druckbogen stärker, als die früheren Editionen gleicher Art, was sich daraus erklärt, dass in demselben der Verkehr Rigas mit allen Stationen der Riga-Oreler Eisenbahnlinie dargestellt worden ist, während früher nur der Verkehr mit den Stationen der Strecke Riga-Dwinsk betrachtet worden ist. Auch die I. Abtheilung des 31. Jahrganges der Beiträge, die sich auf den Handelsverkehr Rigas auf den Wasserwegen im Jahre 1896 erstreckt, wurde im soeben abgelaufenen Jahre im Manuscript fertiggestellt, doch konnte die Drucklegung des Werkes im Berichtsjahre nicht mehr beendet werden. Die ganz bedeutende Verspätung in der Herausgabe dieses Tabellenwerkes ist in der Hauptsache als Folge desselben Umstandes anzusehen, der schon das Erscheinen des Berichts über den Handelsverkehr auf den Wasserwegen im Jahre 1895 stark verzögert hatte. Es war das die seitens des Zollamts auf Grund obrigkeitlicher Vorschrift plötzlich eingestellte Lieferung des unserer Handelsstatistik unentbehrlichen

Materials über den Importhandel und den Verkehr mit den Ostseeplätzen, sowie den Schwarzmeerhäfen. Da der Gang der Arbeiten dadurch unterbrochen und aus seiner normalen Richtung gerathen war, wurde es auch in der Folge nicht möglich, wieder in das alte Geleise einzulenken und das durch die Unterbrechung Versäumte rechtzeitig nachzuholen. Die Spuren solcher Störungen können eben nur ganz allmählich verwischt werden. Der Verspätung wurde ferner noch dadurch Vorschub geleistet, dass das Material über den Import bei Weitem detaillirter und zum ersten Mal in russischer Sprache geliefert wurde. Die Aufarbeitung des Materials beanspruchte aber bedeutend mehr Zeit und Sorgfalt.

Ausser diesen Hauptarbeiten hat die Handelsstatistische Section während des Berichtsjahres noch folgende im „Rigaer Börsenblatt" veröffentlichte statistische Zusammenstellungen geliefert:

1) täglich: Auszüge aus der „Hamburger Börsenhalle", den Seglerverkehr Rigas mit ausländischen Häfen betreffend:
2) wöchentlich: Uebersicht über die wesentlichsten zur See exportirten Waaren;
3) monatlich:
   a. Uebersichten über alle zur See exportirten Waaren im Vergleich mit dem Vorjahr;
   b. die wesentlichsten Artikel des Exports, in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
   c. die wesentlichsten Artikel des Seeimports in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
   d. die eingelaufenen Schiffe in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
4) jährlich:
   a. der Seeexport der einzelnen Handelsfirmen;
   b. systematisches Inhaltsverzeichniss des „Rigaer Börsenblatt".

Endlich ist noch zu erwähnen, dass das Bureau der Handelsstatistischen Section zahlreichen Privatpersonen statistische Auskünfte ertheilt hat, wobei zu bemerken ist, dass die Inanspruchnahme des Bureaus in dieser Hinsicht stetig zunimmt.

Am 7. Februar sub Nr. 2379 theilte das Rigasche Zollamt mit, dass durch Circulair des Zoll-Departements vom 19. December 1896 sub Nr. 26410 vom 1. Januar 1897 ab der Modus der Führung der statistischen Daten durch Einführung des Kartensystems abgeändert worden sei und hiernach in den Zollinstitutionen die Auskünfte nicht nach den Artikeln des Zolltarifs gruppirt würden; in Folge dessen sei auch das Zollamt nicht mehr im Stande, die Auskünfte über besichtigte und zum inneren Consum freigegebene Waaren nach dem gegenwärtig übersandten Muster dem Börsen-Comité mitzutheilen.

Durch persönliche Verhandlungen mit dem Zollamte wurde für die sich hieraus für die Handelsstatistische Section ergebenden Schwierigkeiten ein Ausweg gefunden und dieser durch das Schreiben des Börsen-Comités an das Zollamt vom 2. Mai 1897 sub Nr. 433 in der Weise festgelegt, dass das Zollamt, an Stelle der früheren Auskünfte über den Import, wöchentlich Auskünfte über den Betrag der eingegangenen Zollsteuern für zum inneren Consum freigegebene Waaren mittheilte und zwar geschieden nach Waaren, die über die See, über die Trockengrenze und aus Finnland importirt worden, dass ferner das Zollamt allmonatlich Auskünfte über den Import von Waaren per Schiff übersandte.

Am 1. Juli 1897 fand die bereits im Jahre 1896 (vergl. Handelsarchiv Jahrg. 1897, Seite 188) beschlossene Ueberführung der Handelsstatistischen Section in das Local des Börsen-Comités und damit die Uebernahme der Leitung derselben durch den Herrn Bruno von Gernet statt. Da durch diese engere Verbindung mit dem Börsen-Comité der Handelsstatistischen Section manche Mehrarbeiten übertragen werden, ausserdem die Zusammenstellung der Ergebnisse des Rigaer Handels für die Pentade 1891—1896 beim früheren Secretair Herrn A. v. Tobien verbleiben sollte, dieser somit noch die Arbeitskräfte der Section in Anspruch nehmen würde, bewilligte der Börsen-Comité die Anstellung einer vierten Hilfskraft. Für diesen Posten wurde das Fräulein A. Pönigkau engagirt.

83. Rigaer Börsenblatt.

Auch im Jahre 1897 hat das an Stelle der „Börsen- und Handels-Zeitung“ in grösserem Format als diese erscheinende „Rigaer Börsenblatt“ Fortschritte zu verzeichnen. Dank dem der Redaction zur Verfügung stehenden grösseren Raum, der zudem noch, nöthigen Falles, durch Hinzunahme vom Inseratentheile erweitert werden konnte, war eine präcisere und ausführlichere Berichterstattung möglich. So konnte denn der Stoff weiter ausgestaltet und bereichert werden, nicht nur hinsichtlich der Berichterstattung über den Handel mit unseren wichtigsten Export und Importartikeln, sowie der Registrirung der Vorkommnisse im Handelsleben, sondern auch hinsichtlich der Erörterung von Fragen allgemein wirthschaftlicher Natur, sowie auch von auf der Tagesordnung stehenden, speciell die Rigaschen Handels- und Verkehrsverhältnisse betreffenden Fragen.

Besondere Beachtung wurde im verflossenen Jahre der ausführlichen Wiedergabe von Gesetzen, Anordnungen etc. der Regierung geschenkt. Auch sind Nachrichten über Insolvenzen, Concurssachen, Lieferungen, öffentliche Versteigerungen, Nachlassproclame, Testamentseröffnungen,

sowie über Trennung und Wiederherstellung von Gütergemeinschaften möglichst ausführlich nach amtlichen Quellen gebracht worden.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass im Berichtsjahre neue Zeitungen, namentlich Fachblätter, von der Redaction bezogen wurden, wodurch eine grössere Mannigfaltigkeit des Stoffes erzielt wurde.

84. Industrie-Zeitung.

Die vom Börsen-Comité in statutenmässiger Vertretung der örtlichen Industrie subventionirte Industrie-Zeitung hat auch im Jahre 1897, in ihrem 23. Jahrgange, in erster Reihe den Interessen unserer Fabrikindustrie Rechnung zu tragen gesucht, sodann aber auch eine Reihe von Artikeln gebracht, die sowohl für unseren Handel im Allgemeinen, wie auch für den Hafen von Bedeutung waren. Hervorgehoben zu werden verdienen unter diesen: über den Baumwollhandel Russlands, über den Eisgang und das Hochwasser der Düna vom Hafenbau-Ingenieur A. Pabst, über Schutzmassregeln gegen Unglücksfälle im Fabrikbetrieb, der Fabrikunfall und seine Folgen von Dr. Otto Klemm.

85. Handels-Archiv.

Der 24. Jahrgang des Rigaschen Handelsarchivs ist im Jahre 1897 in 2 Heften erschienen, welche den Rechenschafts- und Finanzbericht des Börsen-Comités für 1896 das Verzeichniss der Börsenvereinsglieder und die Aemterbesetzung des Börsen-Comités für 1897, den Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1896, das Verzeichniss der gesammten Rhederei Rigas für 1896, die Rechenschaftsberichte der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser, der Rigaer Börsenbank und der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts für 1896 enthielten.

Riga, im März 1898.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Memorial über die Entstehung und Entwickelung der Handels- und Schiffsabgaben in Riga.

Als die Stadtverwaltung im Jahre 1804 nicht mehr im Stande war, die von ihr für die Bequartirung des Militärs gemachten Schulden zu bezahlen, beschloss die Rigasche Kaufmannschaft, aus eigenem patriotischen Antriebe, sich selbst mit einer $^1/_4$ % Steuer vom Werthe der eingeführten und ausgeführten Waaren zu belasten und zwar sollten $^2/_3$ dieser Steuer in die Quartierkasse, $^1/_3$ in die allgemeine Stadtkasse fliessen Diese Selbstbesteuerung wurde Allerhöchst am 6. Februar 1804 genehmigt. Die Erträge der Steuer erwiesen sich jedoch als ungenügend für die Bedürfnisse des Stadthaushalts, welcher, in Folge der Kriegsnöthe, völlig zerrüttet war. Da beschloss denn die Kaufmannschaft noch eine zweite $^1/_4$ % Steuer vom Werthe der ein- und ausgeführten Waaren zu erheben, jedoch mit der Bestimmung, dass die Erträge dieser Steuer nur zeitweilig zur Tilgung der städtischen Schulden, in der Folge aber zur Befriedigung der Bedürfnisse des örtlichen Handels dienen sollten. Auch diese zweite Steuer wurde Allerhöchst im Februar 1813 genehmigt. Als jedoch diese Bedürfnisse völlig vernachlässigt wurden, begann die Kaufmannschaft, welche mittlerweile, im Jahre 1816, durch Errichtung des Börsenvereins und des Börsen-Comités, als dessen Repräsentant, eine korporative Organisation erhalten hatte, darnach zu streben, die 2. $^1/_4$ % Steuer vom Werthe der Waaren in ihre Verwaltung zu bekommen. Der langjährige Streit hierüber zwischen Stadt und Kaufmannschaft wurde durch Ukas des Dirigirenden Senats vom 28. Februar 1842 sub Nr. 8608 zu Gunsten der Kaufmannschaft entschieden. In der Reihe der verschiedenen, der Kaufmannschaft zur Verfügung gestellten Steuern figurirt diese unter der Bezeichnung I. $^1/_4$ % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

I. 1/4 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

Durch das, sämmtliche Rigaschen Schiffs- und Handelsabgaben und deren Erhebungs- und Verwendungsmodus regelnde Reichsraths-Gutachten, Allerhöchst bestätigt am 10. April 1867, wurde auch diese Steuer auf's neue bestätigt und dabei bestimmt, dass die Eingänge derselben zum Tilgen der Anleihen für die Anlage des Winterhafens und für den Bau und die Einrichtung des Börsenhauses, sowie zu Zwecken, welche unmittelbar zum Nutzen des Handels und der Schifffahrt dienen, verwandt würden.

Auf Ansuchen des Börsen-Comités wurde diese Steuer durch das Allerhöchst am 1. Februar 1871 bestätigte Reichsrathsgutachten auf 1/6 % vom Werthe des Ex- und Imports ermässigt. Ueber die Verausgabung dieser Steuer entstanden im Jahre 1879 zwischen dem damaligen Livländischen Gouverneur und dem Börsen-Comité Differenzen (der sogen. Budgetconflikt), welche durch die Ukase des Dirigirenden Senats vom 16. Juni 1884 sub Nr. 8678 und vom 25. Januar 1893 sub Nr. 542 endgültig entschieden wurden; der letztere Ukas, sowie der Antrag des Herrn Gouverneurs vom 25. November 1885 sub Nr. 15,089 dienen bis zum heutigen Tage als hauptsächlichste Grundlage für die Verwendung dieser Steuer.

Die Lastensteuer.

Nachdem der Rigaer Börsen-Comité am 20. Juni 1816 bestätigt worden, war seine erste und hauptsächlichste Sorge auf den Ausbau des Hafens und die Vertiefung des Fahrwassers der Düna gerichtet. Um hierzu die erforderlichen Mittel zu erlangen, beschloss die Kaufmannschaft eine Selbstbesteuerung mit 3 Kop. von jeder Last der einkommenden und ausgehenden Schiffe. Ihrem Character nach war jedoch diese Steuer eine völlig freiwillige, die nur von den Schiffen entrichtet wurde, die sich dazu bereit erklärten. Im Laufe der Jahre unterlag dieselbe mancherlei Schwankungen: im Jahre 1827 wurde sie auf 8 Kop. pro Last erhöht, im Jahre 1828 auf 1 Kop. pro Last ermässigt, im Jahre 1834 gar in eine Steuer vom Werthe der Export- und Importwaaren umgewandelt und zwar im Betrage von 1/3 von je 1000 Rbl. Werth. Im Jahre 1846 wurde sie dann wieder in eine Lastensteuer umgeändert und als solche im Betrage von 15 Kop. pro Last, einstweilen für die Dauer von 4 Jahren, durch den Allerhöchsten Befehl vom 18. März 1847 bestätigt, sodann von je 4 zu 4 Jahren bis zum Jahre 1867 verlängert. In diesem Jahre wurde diese Steuer durch das Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigte Reichsrathsgutachten im Betrage von 20 Kop. pro Schiffslast ein- und ausgehender Schiffe mit

der Bestimmung bestätigt, dass die Eingänge ausschliesslich zur Vertiefung des Fahrwassers der Düna verwandt würden. Auf Ansuchen des Börsen-Comités wurde durch das Allerhöchst am 27. Januar 1869 bestätigte Reichsrathsgutachten genehmigt, dass Segelschiffe von mehr als 10 Lasten und Dampfer, welche die Verbindung zwischen Riga und anderen russischen Ostseehäfen unterhalten (Kabotagefahrzeuge) die Lastensteuer nur im Betrage des dritten Theils zu entrichten haben.

II. 1/4 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

Was den Ausbau und die Ausrüstung des Hafens selbst anbetrifft, so blieben alle Bemühungen und Gesuche des Börsen-Comités lange Zeit hindurch völlig erfolglos. Endlich wurde, auf Anordnung der Regierung, gegen Ende der vierziger Jahre dieses Jahrhunderts vom Oberst Baron Nolcken ein allgemeiner Plan zum Ausbau des Hafens mit einem Kostenaufwande von 3 Milionen Rubel ausgearbeitet. Da die Staatsregierung jedoch die Bewilligung jeglicher Mittel zu diesem Zwecke ablehnte, nahm der Börsen-Comité die Organisation der finanziellen Seite des Projects in die Hand, während die technische Seite desselben von der unter dem Wegebau-Ressort stehenden Rigaschen Hafenbau-Verwaltung ausgeführt wurde. Durch den Allerhöchst am 30. Mai 1850 bestätigten Beschluss des Ministercomités wurde dem Börsen-Comité die Aufnahme einer Anleihe von 750,000 Rbl. durch Emmison von Obligationen und zur Tilgung derselben die Erhebung einer besonderen Steuer von 1/4 % vom Werthe des Ex- und Imports gestattet (I. Hafenbau-Anleihe) Der Tilgungsplan dieser Anleihe wurde am 29. April 1852 bestätigt. Die Erhebung dieser Steuer, welche, auf Ansuchen des Börsen-Comités, durch das Allerhöchst am 1. Februar 1871 bestätigte Reichsrathsgutachten auf 1/6 % ermässigt worden war, wurde im Jahre 1883, nach Tilgung der Anleihe, eingestellt.

III. 1/4 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

Nachdem diese erste Anleihe verausgabt worden, wurde durch den Allerhöchst am 6. April 1854 bestätigten Beschluss des Ministercomités dem Börsen-Comité die Aufnahme einer zweiten Anleihe durch Emmission von Obligationen wiederum für den Betrag von 750,000 Rbl. und die Erhebung einer weiteren 1/4 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports gestattet (II. Hafenbau-Anleihe). Auch diese Steuer wurde auf Ansuchen des Börsen-Comités durch das Allerhöchst am 1. Februar 1871 bestätigte Reichsraths-Gutachten auf 1/6 % ermässigt. In Folge der Tilgung dieser Anleihe wurde die Erhebung dieser Steuer im Jahre 1890 eingestellt.

IV. 1/8 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

Da auch diese zweite Anleihe zur Vollendung der Hafenbauten nicht ausreichte, schloss der Börsen-Comité, auf Grund des Allerhöchst am 25. März 1858 bestätigten Beschlusses des Ministercomités, eine dritte Anleihe durch Emission von Obligationen im Betrage von 540,000 Rbl. ab, zu deren Tilgung dem Börsen-Comité die Erhebung einer 1/8 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports bewilligt wurde (III. Hafenbau-Anleihe). Der Tilgungsplan dieser, im Laufe von 40 Jahren zu tilgenden Anleihe wurde vom Herrn Finanzminister am 22. April 1863 sub Nr. 5111 bestätigt. Der Betrag dieser Steuer wurde, auf Ansuchen des Börsen-Comités, durch das Allerhöchst am 1. Februar 1871 bestätigte Reichsraths-Gutachten auf 1/12 % ermässigt, sodann aber wurde, ebenfalls auf Bitten des Comités, die Erhebung dieser Steuer mit Genehmigung des Finanzministers, gemäss der Eröffnung des Departements für Handel und Manufacturen vom 17. Mai 1876 sub Nr. 2852, überhaupt eingestellt und zwar mit der Bestimmung, dass Tilgung und Verrentung dieser Obligationen aus den Ueberschüssen der I. und II. 1/6 % Steuer bewerkstelligt werden sollten.

Prolongirte 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

Nachdem im Jahre 1890 die letzte der obenerwähnten 3 Anleihen zum Ausbau des Rigaschen Hafens getilgt worden war, wurde dem Börsen-Comité durch das Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigte Reichsraths-Gutachten eine Prolongation der II 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports mit der Bestimmung bewilligt, dass die Eingänge dieser Steuer, mit besonderer jedesmaliger Genehmigung des Finanzministers, ausschliesslich zur Wohleinrichtung des Rigaschen Hafens, zur Vertiefung des Fahrwassers der Düna, im Falle der unzureichenden Erträge der Lastensteuer, und zur endgültigen Tilgung der verschiedenen, vom Börsen-Comité für die Stromvertiefungskasse gemachten Anleihen verwandt würden.

Auskünfte zu den einzelnen Fragepunkten der Delegirten des Finanzministeriums, Baron M. E. Nolde und M. B. Pousner.

I. Nach welchen Regeln richtet sich der Börsen-Comité bei Erhebung der Procentsteuer vom Werthe der Waaren; wann und von wem sind diese Regeln bestätigt?

Sämmtliche Handels- und Schiffssteuern jeglicher Benennung und Bestimmung werden in Riga von dem sogenannten „Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben“ erhoben und ihrer Bestimmung

gemäss vertheilt. Auf eine Concentration der Erhebung und Vertheilung der Steuern in einer Institution war bereits im Punkt IX des Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigten Reichsraths-Gutachtens hingewiesen worden. In Folge dessen wurde vom ehemaligen Baltischen General-Gouverneur am 5. Mai 1868 sub Nr. 1122 sowohl das „Reglement für das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben", als auch das „Regulativ für die Entrichtung der Handels- und Schiffsabgaben im Rigaschen Hafen" bestätigt. Auf Uebereinkommen von Stadtverwaltung und Börsen-Comité wurde eine Revision des Reglements, sowie des Regulativs vorgenommen und eine neue Redaction des ersteren unter der Bezeichnung „Statut für das Comptoir u. s. w." von der Stadtverordnetenversammlung am 27. November 1881, eine neue Redaction des letzteren vom Herrn Finanzminister, gemäss dessen Reskript an den Herrn Livländischen Gouverneur vom 24. Juni 1882 sub Nr. 11,186, bestätigt. Beide sind bis hiezu unverändert in Gültigkeit.

In welcher Weise wird der Tarif der Steuer von verschiedenen Waaren angefertigt und bestätigt?

Der Modus der Anfertigung und Bestätigung des Tarifs der Steuern ist im § 7 des erwähnten Statuts festgesetzt.

Ist im Tarife ein Unterschied in der Bestimmung gleichartiger Waaren festgesetzt, je nachdem ob sie importirt oder exportirt, auf Cabotagefahrzeugen oder überseeischen Schiffen befördert werden? Bestehen irgendwelche Ausnahmen hinsichtlich der Erhebung der Procentsteuer und zu Gunsten welcher Waaren namentlich?

Ein Unterschied in der Besteuerung der Waaren, je nachdem ob sie importirt oder exportirt werden, ist bei folgenden vorhanden: Anis, Roh-Baumwolle, Baumwollengarn, Branntwein, Butter, Cichorie, Confekte, Fleisch, Gerste, Gummi jeder Art, Felle und Häute, Holzmasse, Honig, Hopfen, Käse, Korinthen, Kümmel, Koriander, Krapp, Kupfer, Leim, Papier, Petroleum, Pferde, Rosinen, Säcke, Seife jeder Art, Syrup, Taback, Talg, Terpentin, Thee, Thran, Wachs, Wolle jeder Art, Zucker. Der Unterschied in der Besteuerung hier wird bedingt, sei es durch Erwägungen des Schutzes inländischer Industrie und Handels, sei es durch Concurrenzverhältnisse mit anderen Häfen. Eine Befreiung von der Procentsteuer findet nur bei solchen Waaren statt, die auf Cabotagefahrzeugen zu- oder abgeführt werden.

Wird der Tarif für eine bestimmte Zeit und für welche bestätigt oder erfolgen Abänderungen und Ergänzungen je nach Bedarf? Worin haben die Abänderungen bisher bestanden?

Obgleich der Tarif, nach § 7 des Statuts, alljährlich anzufertigen ist, so ist doch bisher in der Praxis der für ein Jahr aufgestellte Tarif auch für die folgenden Jahre in Kraft geblieben, so lange nicht von irgend einer Seite Abänderungen o er Ergänzungen beantragt wurden. Eine Aufforderung hiezu wird alljährlich vom Börsen-Comité publicirt.

Seit dem Jahre 1886 haben folgende Ergänzungen und Abänderungen stattgefunden.

Im Jahre 1886 wurden, in Anbetracht der überaus schwierigen Lage des Handels und der wachsenden Concurrenz Libaus, auf Ansuchen der örtlichen Getreidehändler, die Abgabensätze für alle Getreidewaaren ermässigt. In demselben Jahre wurde in Folge der stark zunehmenden Einfuhr von Schwefel für die inländischen Fabriken und im Hinblick auf die Concurrenz Petersburgs und Libaus, auf Gesuch der hiesigen Firmen G. Thalheim und Gebr. Jeftanowitsch der Satz für Schwefel von $^1/_2$ Kop. auf $^1/_8$ Kop. per Pud ermässigt.

Im Jahre 1887 wurde, um die Petroleumsendungen der Gesellschaft „Gebr. Nobel" nach Riga zu ziehen und weil der Abgabensatz dem faktischen Preise von Petroleum zu wenig entsprach, auf Antrag der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft, der Satz für exportirtes Petroleum und für Naphtarückstände von $^3/_4$ Kop. auf $^1/_3$ Kop. per Pud ermässigt. In demselben Jahre wurde der Satz für Steinkohlentheer von 3 Kop. per Fass auf $^1/_4$ Kop. per Pud abgeändert, ferner der Tarif durch Sätze auf Kälbermagen zu 2 Kop. per Pud und auf Poles Top 7″ und unter 15′ lang mit 15 Kop. pro 100 Stück ergänzt.

Im Jahre 1888 wurde der Satz für exportirtes Wild und Geflügel von 3 Kop. anf $1^1/_4$ Kop. pro Pud ermässigt, ferner der Tarif der Einfuhrwaaren durch die Bezeichnung „Thonkruken" mit $^3/_4$ Kop. per Pud ergänzt.

Im Jahre 1891 fanden folgende Abänderungen statt: es wurden ermässigt die Sätze für Kanehl und Kassia von $1^1/_2$ Kop. auf 1 Kop. pro Pud, erhöht der Satz für importirtes Spiegelglas von $^3/_4$ Kop. auf 1 Kop. pro Pud, ergänzt der Tarif durch Sätze für exportirte Rosinen und Korinthen mit $^1/_2$ Kop. pro Pud. Ferner wurde, in Anbetracht des allgemeinen Sinkens der Preise für Bretter und Planken auf dem internationalen Markte und des Missverhältnisses zwischen den Sätzen und den factischen Preisen, eine allgemeine Ermässigung der Sätze für Planken und Bretter jeder Dimension und Qualität beschlossen.

Im Jahre 1895 fand eine allgemeine Revision der Tarife sowohl für Import-, wie für Exportwaaren statt.

Im Jahre 1896 wurde, in Anbetracht der ungünstigeren Lage, in welche durch einen Eisenbahn-Specialtarif Riga, gegenüber Libau, gerathen war, auf Antrag der Firma „Helmsing & Grimm", der Tarif für landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe in der Hinsicht abgeändert, dass

für solche, nicht besonders benannte, ein Satz von 1/2 Kop. pro Pud festgestellt, sodann für importirte Sensen und Sicheln der Satz von 1 Kop. auf 3/4 Kop. ermässigt und endlich der Tarif durch einen Satz von 1/2 Kop. pro Pud für „Schaufeln, Heugabeln, Harken und Rechen" ergänzt wurde.

Im Jahre 1897 wurden aus dem Tarife für importirtes Holz zu Tischler- und Drechslerarbeit die Artikel Eichenholz in Blöcken und Stämmen und Eichenholz in Planken ausgeschieden und für ersteres ein Satz von 3/8 Kop., für letzteres ein Satz von 1 Kop. pro Pud festgestellt.

II. Welche Institution erhebt die im Rigaschen Hafen zum Besten des Börsen-Comités bestehenden Steuern, wann und von wem ist diese Institution begründet?

Die Fragen dieses Punkts werden im Allgemeinen durch die Bestimmungen des Statuts beantwortet. Wann namentlich das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben begründet worden, lässt sich nicht mehr ermitteln; Thatsache ist, dass desselben, unter dem Namen „Willigungsbureau", bereits in den Art. 113 und 114 der Allerhöchst im Jahre 1765 bestätigten „Rigaschen Handelsordnung" erwähnt wird. Seine gegenwärtige Organisation und Benennung erhielt es im Jahre 1868 durch das vom ehemaligen General-Gouverneur am 5. Mai 1868 sub Nr. 1122 bestätigte Reglement, das in der Folge umredigirt und als Statut von der Rigaschen Stadtverordnetenversammlung am 27. November 1881 bestätigt worden ist.

III. Von wem werden die Steuern bei der erwähnten Institution eingezahlt, vom Schiffer oder Adressaten?

Der Modus der Einzahlung der Steuern ist folgender:

a. beim Import: am Tage nach der Zollbereinigung übergiebt das Rigasche Zollamt dem Comptoir eine vom Buchhalter beglaubigte Copie der Declaration (объявление), in welcher Gattung und Quantum der Waare angegeben sind;

b. beim Export: der Correspondentreder des Schiffes ist verpflichtet, spätestens 5 Tage nach dem Auslaufen des Schiffes dem Comptoir eine Angabe (das sogen. Manifest) einzureichen, welche u. A. die Namen des Schiffes und der Waarenversender zu enthalten hat. Für Versäumniss dieser Frist unterliegt der Correspondentreder für die versäumten ersten 5 Tage einer Pön von 5 Rbl., für weitere versäumte je 10 Tage einer Pön von je 5 Rbl. Von allen ausgegangenen und eingekommenen

Schiffen wird das Comptoir durch die Bülletins des Lootsencommandeurs benachrichtigt. Der Waarenversender seinerseits ist verpflichtet, ebenfalls im Laufe von 5 Tagen, nach dem Auslaufen des Schiffes, dem Comptoir eine Declaration (объявленіе) einzureichen, auf Grund deren die Steuern berechnet werden. Für Versäumen dieser Frist unterliegt der Waarenversender für die ersten versäumten 5 Tage einer Pön von 5% vom Betrage der zu entrichtenden Steuer, für weitere versäumte je 10 Tage einer Pön von je 5%. Differenzen zwischen den Angaben des Correspondentrheders und den Declarationen der Waarenversender werden auf Grund der vom Zollamte zu erbittenden Connoissemente entschieden.

Taxation, Tarifirung und Expertise von Waaren.

Die Procentsteuern vom Import und Export werden seit altersher nicht durchweg und ausnahmslos nach dem augenblicklichen Werthe der Waare, sondern nach einem besonderen Tarife oder Tabellen erhoben, deren oben bereits erwähnt worden. Diese Tabellen werden nach folgenden Principien aufgestellt:

1) der gesetzlich normirte Procentsatz wird nur als Maximalgrenze der Besteuerung angesehen und thatsächlich nur auf die Hauptgegenstände des Ex- und Imports, als namentlich Getreide und Saat, Flachs, Hanf, Holz, Salz und Häringe angewendet, wobei jedoch für alle diese Artikel ein mässiger Durchschnittspreis veranschlagt wird, damit bei einem eventuellen Fallen der Preise die Maximalgrenze nicht überschritten wird.

2) Was die anderen Handelsartikel anbetrifft, so wird für dieselben ein Steuersatz angenommen, der nicht über das Mass der Besteuerung hinausgeht, welches die betreffende Waare noch tragen kann, um noch export- oder importfähig zu bleiben. Es ist darin begründet, dass die Procentsteuern, bei ihrer Einführung zu Anfang dieses Jahrhunderts, nur auf die erwähnten Hauptgegenstände des Rigaschen Handels zugeschnitten wurden, welche damals die Hauptmasse des örtlichen Handelsverkehrs bildeten. Hätte man damals alle, auch in geringen Quantitäten aus- und eingeführte Waaren von ausserordentlich verschiedenem Werthe streng verhältnissmässig belasten wollen, d. h. soweit, dass die Steuer ohne Beeinträchtigung des Handels getragen werden kann und nicht zur Prohibition wird, so wäre man gezwungen gewesen, nicht nur einen Steuersatz, sondern 50,100 oder noch mehr festzusetzen. Dass Colonialwaaren, wie z. B. Thee, Kaffee, Indigo, Vanille u. a. eine so hohe Besteuerung nicht zu tragen im Stande sind, liegt auf der Hand; diese Waaren würden den Rigaschen Hafen meiden und andere Häfen, namentlich preussische, aufsuchen, die eine solche Besteuerung nicht kennen. Das oben dargelegte Verfahren ist auch in Libau und Reval zur

Anwendung gekommen. Bei der Revision der Handels- und Schiffsabgaben im Rigaschen Hafen im Jahre 1867 wurde durch das Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigte Reichsrathsgutachten bestimmt, dass die Procentsteuern zu Hafen- und Handelszwecken auf der bisherigen Grundlage zu belassen seien. Diese oben näher bezeichnete Grundlage war aber seit Anfang des Jahrhunderts unverändert dieselbe geblieben. Sie war auch nicht abgeändert worden durch die Allerhöchsten Befehle vom 29. April 1852 und 6. April 1854, welche die Procentsteuern zur Deckung der Ausgaben für den Ausbau des Rigaschen Hafens verordneten.

Eine Feststellung der Qualität und Quantität, sowie eine Expertise der Waaren findet in gewissen Fällen auf Grund der Punkte 4 und 5 des Regulativs statt.

IV. Modus der Erhebung der Lastensteuer.

Die Erhebung der Lastensteuer wird durch § 3 des Regulativs geregelt. Der Correspondent des Schiffes hat beim Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben eine besondere Deklaration einzureichen; ferner erhält das Comptoir vom Zollamte den sogenannten Auszug (выписка), aus welchem sowohl der Brutto-, als auch der Nettogehalt des Schiffes zu ersehen ist. Der Besteuerung unterliegt nur der Nettogehalt. Ein besonderer Tarif für diese Steuer ist nicht vorhanden. Die Steuer wird vom Schiffscorrespondenten entrichtet, nur bei Cabotagefahrzeugen, die keinen Correspondenten haben, hat der Schiffer die Steuer einzuzahlen; zuweilen wird diese auch vom Schiffseigenthümer oder vom örtlichen Schiffsagenten entrichtet. Eine Ermässigung der Lastensteuer um ein Drittel erfolgte durch das Allerhöchst am 27. Januar 1869 bestätigte Reichsrathsgutachten für Segelschiffe (nicht unter 10 Lasten) und für Dampfer, welche den Verkehr zwischen Riga und anderen russischen Häfen des Baltischen Meeres vermitteln. Diese Vergünstigung wurde durch Beschluss des Stadtamts vom 11. November 1896 auch auf solche Schiffe ausgedehnt, welche unter Russischer Flagge zwischen Riga und anderen Russischen Meeren verkehren. Befreit von der Lastensteuer sind nur Kronsfahrzeuge, Fahrzeuge von weniger als 10 Tons Rauminhalt und Fahrzeuge, welche Riga als Nothhafen anlaufen.

V. Auskünfte über die Lastensteuer zum Unterhalte der Rigaschen Matroseninnung. Auf welcher Grundlage besteht und wirkt diese Innung, wann ist sie gegründet, Anzahl ihrer Glieder, Verwaltung der Artellangelegenheiten.

Die Erhebung der Lastensteuer für die Matroseninnung ist völlig dieselbe wie die der allgemeinen Lastensteuer.

Auf Grund der Allerhöchst am 12. Februar 1830 bestätigten Ergänzungs-Verordnung für den Schiffsbau und die Handelsschifffahrt, trat die Rigasche Abtheilung des Handelsconseils mit dem Börsen-Comité wegen Gründung einer Matroseninnung in Relation, deren Statut am 5. Mai 1834 sub Nr. 2864 bestätigt wurde. In der Folge wurde dieses Statut revidirt und eine neue Redaction desselben vom Baltischen General-Gouverneur am 26. April 1845 bestätigt; dieses ist noch bis heute in Gültigkeit. Da durch den Eintritt in die Matroseninnung Personen aus ihrer Gemeinde ausgeschlossen wurden und dadurch sowohl für sich, wie auch für ihre Familie jeglichen Anspruchs auf Unterstützung im Falle von Altersschwäche, Krankheit u. s. w. verlustig gingen, verpflichteten sich die örtlichen Schiffsrheder durch eine Verbindlichkeitsshrift vom 4. Mai 1838, aus eigenem Antriebe, eine Steuer von 1 Kop. von der Last eines jeden aus Riga auslaufenden hiesigen Schiffs zum Besten einer Unterstützungscasse der Innung zu zahlen; ferner wurde beschlossen, zu demselben Zwecke einen gewissen procentualen Abzug vom Gehalte der Innungsglieder zu machen. Da diese Mittel jedoch unzureichend waren, suchte der Börsen-Comité im Jahre 1898 darum nach, dass zu diesen Mitteln auch die Steuer hinzugeschlagen werde, welche im Betrage von 30 Groschen von jedem Schiffe zum Besten der Seefahrer und deren Waisen, auf Grundlage der Rigaschen Handelsordnung vom Jahre 1765 erhoben wurde. Die eine Hälfte dieser Steuer floss in das örtliche Zollamt, die andere in die Stadtcasse; somit entsprach diese Steuer schon lange nicht mehr ihrer Bestimmung. Durch das Allerhöchst am 23. April 1862 bestätigte Reichsraths-Gutachten wurde bestimmt, dass diese Steuer im Betrage von 50 Kop. von jedem Schiffe in die Verwaltung des Börsen-Comités übergehen sollte, welcher aus deren Eingängen, wie auch aus der Unterstützungs-Casse der Innung die sogenannte „Seemannscasse" bildete, deren Statut vom Baltischen General-Gouverneur am 28. März 1863 sub Nr. 1304 bestätigt wurde. Diesem Statute gemäss sind die Mittel dieser Casse sowohl zu Pensionen und Unterstützungen an verarmte Seeleute und deren Familien, als auch zur Bildung eines Capitals zur Gründung eines Seemannsheims bestimmt. Durch das Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigte Reichsraths-Gutachten wurde die Steuer von 50 Kop. von jedem Schiffe aufgehoben, die Lastensteuer aber von den zu Riga gehörenden Schiffen, mit dem Charakter einer freiwilligen Abgabe, zum Besten der Matroseninnung in einem, nach dem eigenen Ermessen der Schiffsrheder zu bestimmenden Betrage in Kraft gelassen. Diese Steuer wird gegenwärtig im Betrage von 1 Kop. per Last von Schiffen weiter Fahrt und, auf Grund des Allerhöchst am 27. Januar 1869 bestätigten Reichsraths-Gutachtens, im Betrage von $^1/_3$ Kop. per Last von Cabotagefahrzeugen erhoben. An Stelle der aufgehobenen Steuer

von 50 Kop. von jedem Schiffe zahlte der Börsen-Comité alljährlich aus seinen Mitteln an die Seemannscasse 1000 Rbl. und später, nach Eröffnung des Seemannshauses, 500 Rbl. Nachdem aus dieser Casse das Capital zum Bau des Seemannshauses ausgeschieden, betrug das Capital der Seemannscasse am 31. December 1896 — Rbl. 48670 60 K., aus dessen Renten im Jahre 1896 an 80 Personen Unterstützungen im Betrage von 3191 Rbl. ausgezahlt wurden.

Da nach Einführung der allgemeinen Wehrpflicht die frühere Befreiung der Glieder der Matroseninnung vom Militärdienste aufgehoben worden und die mehrfachen Gesuche des Börsen - Comités beim Livländischen Gouverneur und beim Departement für Handel und Manufacturen um Bewilligung einiger Vergünstigungen bei Ableistung der Militärpflicht an Innungsglieder erfolglos geblieben waren, nahm der Eintritt neuer Glieder in die Innung allmählich immer mehr ab und hörte mit dem Jahre 1890 überhaupt vollständig auf. Hiezu kam noch der Umstand, dass mit der Entwickelung des Schiffsbaus an der Livländischen Küste, die Zahl der Segelschiffe der Rigaschen Kaufmannschaft immer mehr abnahm und damit, natürlich, auch sich das Bedürfniss nach Seeleuten im Rigaschen Hafen verminderte.

Gegenwärtig gehören zur Matroseninnung:

	Schiffer u. Steuerleute	Matrosen
im activen Dienste . . .	13	20
wegen Unfähigkeit zum Seedienste, im Fluss- oder Hafendienst	15	26
Invaliden, welche im Seemannshause oder aus den Mitteln der Seemannscasse verpflegt werden . .	8	14
	36	60

zusammen 96 Mann.

Die Geschäftsführung der Innung wird durch deren Statut geregelt.

Geschichte des Entstehens der in der Verwaltung des Börsen-Comités stehenden Wohlthätigkeitseinrichtungen Thätigkeit derselben, Capitalien und Quellen zum Bestreiten der Ausgaben derselben.

1. Die Unterstützungscasse des Rigaer Börsen-Vereins.

Da die städtischen Mittel unzureichend waren, beschloss die, Seehandel treibende Rigasche Kaufmannschaft im Jahre 1804, 1/8 pCt. vom

Werthe der auszuführenden Waaren zum Besten der städtischen Anstalten für die Armenpflege zu zahlen, wobei, da an dieser Besteuerung auch die örtlichen englischen Handelshäuser betheiligt waren, die Hälfte und später ein Viertel der Abgaben, die von den nach England ausgeführten Waaren erhoben wurden, in einen besonderen Kirchen- und Armenfond floss, der von der Englischen Colonie in Riga verwaltet wurde; die übrigen Erträge dieser Steuer flossen in die Stadtkasse. Nach Errichtung des Börsen-Comités beschloss die Generalversammlung der Kaufmannschaft am 10. Januar 1817, auch alle Importwaaren mit 1/8 pCt. vom Werthe zu besteuern und zwar mit der Bestimmung, dass von den Eingängen der Steuer vom Handel mit England die eine Hälfte in die Stadtkasse, die andere Hälfte in den Englischen Kirchen- und Armenfond flösse, vom Handel mit dem Continente 2/3 in die Stadtcasse, 1/3 in die Kasse des Börsen-Comités zu allgemeinen Handelszwecken und zur Gründung einer Unterstützungscasse für verarmte Kaufleute flössen.

Als die zur Verfügung des Börsen-Comités einfliessenden Beträge dieser sogen. Armensteuer den Betrag von 30,000 Rbl. erreicht hatten, fertigte der Börsen-Comité ein besonderes Statut der Unterstützungskasse an, das am 17. August 1822 vom Baltischen General-Gouverneur bestätigt wurde.

Als durch das Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigte Reichsrathsgutachten die 1/8 % Armensteuer aufgehoben wurde, arbeitete der Börsen-Comité ein neues Statut der Unterstützungskasse aus, welches von der Generalversammlung der Kaufmannschaft am 12. Mai 1867 gebilligt und vom Livländischen Gouverneur, mit Genehmigung des Baltischen General-Gouverneurs, am 19. Juni 1867 sub Nr. 4464 bestätigt wurde. Durch dieses Statut wurde, an Stelle der früheren Einkünfte der Unterstützungskasse von der Procentsteuer, ein Eintrittsgeld von 200 Rbl. und ein Jahresbeitrag von 50 Rbl. für die Mitglieder der Unterstützungskasse eingeführt.

In Folge eines Antrags des Livländischen Gouverneurs, das Statut der Unterstützungskasse mit anderen bestätigten Statuten ähnlicher Kassen in Einklang zu bringen und dann dem Minister des Innern zur Bestätigung vorzustellen, arbeitete der Börsen-Comité ein neues Statut aus, welches am 26. November 1893 vom Collegen des Ministers des Innern bestätigt wurde und auch gegenwärtig noch in Geltung ist.

Das Kapital der Unterstützungskasse betrug am 31. December 1896 459,402 Rbl. 90 Kop.

2. Die Krönungsstiftung vom 14. Mai 1896.

Zur Erinnerung an die Heilige Krönung Ihrer Kaiserlichen Majestäten stiftete die Rigasche Kaufmannschaft im Jahre 1896 aus den Mitteln der Börsenbank ein Kapital von 200,000 Rbl., aus dessen Zinsen Unterstützungen sowol zur Ergänzung der aus der Unterstützungskasse gezahlten Beträge, als auch an verarmte Kaufleute des Börsenvereins und deren Familien, welche nicht zu der Unterstützungskasse gehören, gezahlt werden sollen. Diese Stiftung wird vom Börsen-Comité verwaltet.

3. Die Seemannskasse.

Die Einzelheiten der Gründung und Thätigkeit dieser Kasse, wie auch der Verwaltung derselben sind weiter oben bereits dargelegt. Seitens der Börsenkaufmannschaft wurden aus deren Mitteln zum Besten dieser Kasse gestiftet: zur Erinnerung an die Silberne Hochzeit Ihrer Kaiserlichen Majestäten am 16. April 1866 — 5000 Rbl., zur 200jährigen Feier der Geburt Kaiser Peters des Grossen am 24. Mai 1872 25,000 Rbl., zur Feier des 25jährigen Regierungsjubiläums Kaiser Alexanders II im Jahre 1880 — 75,000 Rbl.

4. Das Seemannshaus Kaiser Peters des Grossen.

Da, Dank den obigen Stiftungen, das Capital der Seemannskasse eine genügende Höhe erreicht hatte, um zu dem im § 1 Punkt 3 des Statuts der Seemannskasse vorgesehenen Bau eines Seemannshauses zu schreiten, wurde ein Theil dieses Kapitals, im Betrage von 114,680 Rbl. am 1. April 1880 für diesen Bau ausgeschieden. Die Grundsteinlegung des Baus fand im Jahre 1882, die Einweihung und Eröffnung des Hauses am 1. October 1884 statt. Zur Feier der Heiligen Krönung Ihrer Kaiserlichen Majestäten des Kaisers Alexanders des III und der Kaiserin Maria Feodorowna stiftete die Börsenkaufmannschaft im Jahre 1883 ein unantastbares Capital von 25,000 Rbl., dessen Zinsen zur Verpflegung von invaliden Gliedern der Matroseninnung im Seemannshause bestimmt wurden. Das Seemannshaus hat die Bestimmung, einerseits als Absteigequartier für Seeleute, andererseits als Asyl für invalide und altersschwache Glieder der Matroseninnung zu dienen. Für das Absteigequartier sind 40 Kojen eingerichtet und zwar zahlen Seeleute für das Logis mit voller Beköstigung 4 Rbl. wöchentlich oder 60 Kop. täglich oder 30 Kop. für die Nacht allein. Die Zahl der im Seemannshause verpflegten Invaliden ist zur Zeit auf 15 festgesetzt. Das Seemannshaus wird von einer

Delegation des Börsen-Comités verwaltet, die directe Leitung ist einem Hausinspector übertragen, der zugleich auch Aeltermann der Matrosen-innung ist. Am 31. December 1896 bestand das Capital des Seemanns-hauses aus:

dem unantastbaren Fond	25,000	Rbl.
„ Betriebskapital	4,542	„
„ Buchwerthe des Hauses . .	163,542	„
„ Buchwerthe des Inventars . .	3,805	„
Zusammen	196,889	Rbl.

5. Das Seehospital.

Auf Initiative des Rigaschen Kaufmanns Consuls N. Kriegsmann wurden im Jahre 1817 durch eine Collecte unter der Kaufmannschaft ca. 2000 Rbl. zur Gründung eines Hospitals für Seeleute zusammen-gebracht. Die noch fehlenden Mittel bewilligte der Börsen-Comité, der auch die Verwaltung und den Unterhalt des Hospitals übernahm und für dasselbe von der Generalversammlung der Kaufmannschaft am 18. März 1818 die Einführung einer besonderen Abgabe von 1 Kop. pro Last eines jeden Schiffs erwirkte. Ferner betheiligten sich am Unterhalte des Hospitals die Englische Kaufmannschaft in Riga mit einem Beitrage von 150 Rbl. und die Preussische Regierung mit einem Beitrage von 60 Rbl. jährlich. Der Beitrag der Börsen-Kaufmannschaft wurde vom Jahre 1868 ab von der Generalversammlung auf 2500 Rbl. jährlich festgesetzt. Zur Feier des 25jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers Nicolai I im Jahre 1851 stiftete die Kaufmannschaft zur Verstärkung der Mittel des Hospitals ein Capital von 5000 Rbl.

Eine natürliche Folge der Abnahme der Zahl der Segelschiffe und ihres Ersatzes durch Dampfschiffe, welche in Riga nur kurze Zeit sich aufzuhalten pflegen, war die Abnahme auch der Anzahl Matrosen, die das Hospital benutzten. In Folge dessen wurde der Unterhalt desselben immer theurer und erwies sich schliesslich als völlig unzweckmässig, so dass der Börsen-Comité, auf Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft, sich am 19. Juli 1885 an den Herrn Finanzminister mit dem Gesuche wandte, die Schliessung des Seehospitals und die Aufhebung der für dessen Unterhalt bestimmten Abgabe von 1 Kop. pro Schiffslast mit der Bestimmung zu genehmigen, dass, in Zukunft, erkrankte Seeleute im Stadt-Krankenhause gegen eine Zahlung aus dem Reservekapital des Seehospitals verpflegt würden. Die Genehmigung zur Schliessung des Hospitals erfolgte durch die Vorschrift des Ministers

des Innern vom 31. Januar 1886 sub Nr. 583, die Aufhebung der Hospital-Lagersteuer durch das Allerhöchst am 12. Mai 1887 bestätigte Reichsrathsgutachten, wobei gleichzeitig auch gestattet wurde, die Zinsen des Reservekapitals dieser Steuer, das eine Höhe von 63,414 Rbl. erreicht hatte, zur Verpflegung erkrankter Seeleute im Stadt-Krankenhause zu verwenden. Mit der Stadtverwaltung wurde eine besondere Vereinbarung über die Aufnahme erkrankter Seeleute in die städtischen Krankenhäuser gegen eine vereinbarte Zahlung für Rechnung des Börsen-Comités geschlossen, welche am 19. Juni 1885 von der Generalversammlung der Kaufmannschaft gebilligt wurde und, mit geringen Abänderungen, auch gegenwärtig noch in Kraft ist. Die eine Hälfte der Verpflegungskosten bestreitet der Börsen-Comité aus den Zinsen des Reservekapitals der Seehospitalkasse, die andere Hälfte wird ihm von den Correspondenten derjenigen Schiffe zurückerstattet, zu denen die erkrankten Seeleute gehören. Ferner werden, auf Grund derselben Vereinbarung, in den städtischen Krankenhäusern für Rechnung des Börsen-Comités auch die auf dessen Dampfern und Baggern angestellten und beschäftigten Personen verpflegt und behandelt.

Am 31. December 1896 betrug das Reservekapital der Seehospitalkasse — 69,327 Rbl. 78 Kop.

6. Die Schifferkasse.

Durch die Allerhöchst am 10. November 1842 bestätigte Verordnung des Ministercomités wurde in Riga ein Schifferverein mit einer Unterstützungskasse bestätigt, welcher jedoch im Jahre 1872 wegen ungenügender Mitgliederzahl nicht mehr im Stande war, die dem Statute des Vereins nach zustehenden Pensionen und Unterstützungen zu zahlen. Zufolge Gesuchs des Vereins übernahm nun der Börsen-Comité, mit Zustimmung der Generalversammlung der Kaufmannschaft und mit Genehmigung des Ministers des Innern (Schreiben desselben an den Baltischen General-Gouverneur vom 27. August 1873), das gesammte Capital des Vereins von 16,550 Rbl. und zwar unter folgenden Bedingungen: der zur Zeit aus 17 Gliedern bestehende Verein dürfe weiter keine Glieder aufnehmen, der Börsen-Comité verpflichte sich, mit den Zinsen des Capitals und eigenen Zuzahlungen die dem Statute nach zukommenden Pensionen und Unterstützungen zu bezahlen; nach dem Tode der letzten pensionsberechtigten Person sei der Börsen-Comité berechtigt, das gesammte Capital nach seinem Ermessen, sei es zur Verstärkung der Casse der Matroseninnung, sei es zu einem anderen Zwecke zum Besten des Seemannsstandes zu verwenden.

Im Jahre 1896 wurden an 12 Wittwen Pensionen im Betrage von 1,196 Rbl. gezahlt. Am 31. December 1896 betrug das Capital der Schifferkasse 21,958 Rbl.

7. Die „Wladimir-Maria-Stiftung".

Zur Erinnerung an den Besuch des Seemannshauses durch Ihre Kaiserlichen Hoheiten den Grossfürsten Wladimir Alexandrowitsch und dessen Gemahlin die Grossfürstin Maria Pawlowna im Juni 1886 stiftete die Generalversammlung der Kaufmannschaft am 17. Juni 1886 ein Capital von 10,000 Rbl., von dessen Zinsen Unterstützungen an kranke Schiffer und Steuerleute Russischer Unterthanenschaft vertheilt werden sollten. Bevorzugt werden bei der Vertheilung der Unterstützungen verheirathete Schiffer und Steuerleute welche, wenn sie auch nicht zur Rigaschen Matroseninnung gehören, auf Schiffen, die zum Rigaschen Hafen verzeichnet sind, gedient hatten.

Im Jahre 1896 genossen 5 Schiffer Unterstützungen aus dieser Kasse im Betrage von 325 Rbl. Am 31. December 1896 betrug das Capital 11,142 Rbl. 19 Kop.

VI. Auskünfte über die Eingänge der Handels- und Schiffsabgaben.

Es gingen ein im Jahre	1/6 % Steuer vom Werthe der Waaren				prolongirte 1/6 % Steuer vom Werthe der Waaren				im Ganzen	
	Import		Export		Import		Export			
	Rubel	Kop.	Rubel	Kop.	Rubel	Kop.	Rubel	Kop.	Rubel	Kop.
1887	11607	06	66122	32	11607	06	66122	32	155458	76
1888	10817	91	69937	21	10817	91	69937	21	161510	24
1889	10822	07	62412	55	10822	07	62412	55	146469	24
1890	10886	99	69698	70	10886	99	69698	70	161171	38
1891	10216	80	59890	87	10216	80	59890	87	140215	34
1892	10471	19	48137	92	10471	19	48137	92	117018	22
1893	12848	12	51571	52	12848	12	51571	52	128839	28
1894	14648	26	54210	14	14648	26	54210	14	137716	80
1895	13443	22	68874	48	13443	22	68874	48	164635	40
1896	16502	65	73720	40	16502	65	73720	40	180446	10

20 - Kopeken-Lastensteuer zur Stromvertiefung

Es gingen ein im Jahre	von Schiffen weiter Fahrt				von Cabotageschiffen				im Ganzen	
	Anzahl der Schiffe	Raum-inhalt in Last. netto	Summe		Anzahl der Schiffe	Raum-inhalt in Last. netto	Summe			
			Rubel	Kop.			Rubel	Kop.	Rubel	Kop.
1887	2120	466413	93282	60	443	44682	2979	16	96261	76
1888	2277	522108	104421	60	440	40964	2731	65	107153	25
1889	2038	492350	98470	—	441	38580	2573	04	101043	04
1890	1849	447554	89510	80	504	43296	2887	22	92398	02
1891	1872	466168	93233	60	456	45115	3008	72	96242	32
1892	1448	406993	81398	60	556	51499	3434	20	84832	80
1893	1431	402889	80577	80	489	43954	2931	22	83509	02
1894	1531	457798	91559	60	536	51918	3462	28	95021	88
1895	1644	505601	101120	20	517	52813	3521	90	104642	10
1896	1646	487163	97432	60	560	52279	3486	40	100919	—

1-Kopeken-Lastensteuer zum Besten der Matrosen-Innung

Es gingen ein im Jahre	v. Schiffen weiter Fahrt			von Cabotageschiffen			im Ganzen	
	Raum-inhalt in Lasten netto	Summa		Raum-inhalt in Lasten netto	Summa			
		Rubel	Kop.		Rubel	Kop.	Rubel	Kop.
1887	17320	173	20	21527	72	21	245	41
1888	17661	176	61	19379	65	27	241	88
1889	10237	102	37	15812	53	02	155	39
1890	15517	155	17	16869	56	59	211	76
1891	10049	100	49	20311	68	22	168	71
1892	11796	117	96	20781	69	72	187	68
1893	16333	163	33	17283	57	96	221	29
1894	19972	199	72	20449	68	57	268	29
1895	17597	175	97	23415	77	10	253	07
1896	23085	230	85	21528	72	30	303	15

Die Abweichungen in den Eingängen der Steuern nach der obigen Tabelle von den in den Rechenschaftsberichten des Börsen-Comités publicirten Eingängen ist dadurch zu erklären, dass in obigen Tabellen der Gesammteingang der Steuern angegeben ist, von welchem das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben die zu seinem Unterhalte bestimmten Summen noch nicht abgezogen hat, während in den Rechenschaftsberichten des Börsen-Comités nur die thatsächlich zu dessen Verfügung gelangten Summen, also nach Abzug der für den Unterhalt des Comptoirs bestimmten Summen, aufgeführt sind.

VII. Zweck und Bestimmung der einzelnen Steuern.

a. Die 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports ist, gemäss dem Reichsrathsgutachten vom 10. April 1867 bestimmt: zur Verrentung und Tilgung der zur Einrichtung des Winterhafens und zum Bau und zur Einrichtung des Börsenhauses gemachten Anleihen, wie auch zur Bestreitung von Ausgaben, welche dem Handel und der Schifffahrt unmittelbar zum Nutzen gereichen. Die in dieser letzteren Beziehung entstandenen Differenzen zwischen dem Livländischen Gouverneur und dem Börsen-Comité (der sogen. Budgetkonflikt) wurden durch ein Uebereinkommen der Ministerien der Finanzen und des Innern, gemäss der Mittheilung des Livländischen Gouverneurs vom 25. November 1885 sub Nr. 15089, geregelt und dabei diejenigen fortlaufenden Ausgaben festgestellt, welche alljährlich auf die Eingänge dieser Steuer gebracht werden können, und zwar: Verrentung und Tilgung der Anleihen zum Ausbau des Winterhafens und zum Bau und zur Einrichtung des Börsenhauses im Betrage von 24000 Rbl, zum Unterhalte der Navigationsschule — 5000 Rbl., zum Unterhalte der Sturm- und Warnungssignale — 60 Rbl., für Pegel- und Eisgangsbeobachtungen — 800 Rbl., für technische Gutachten — 500 Rbl., zum Unterhalte der Rettungsstationen an der Livländischen Küste — 2000 Rbl.

In der Folge wurden noch folgende Ausgaben genehmigt: zum Bau des Elevators auf dem Andreasholm — 287000 Rbl. aus dem Reservecapital dieser Steuer gemäss dem Schreiben des Livländischen Gouverneurs vom 5. Juni 1893 sub Nr. 5324, zum Unterhalte des Bolderaaer Cholera-Lazareths — 1492 Rbl. 73 Kop. im Jahre 1894, gemäss dem Reskripte des Ministeriums des Innern vom 10. Januar 1895 sub Nr. 127, und von 427 Rbl. und 336 Rbl. 83 Kop, gemäss dem Schreiben des Livländischen Gouverneurs vom 14. Januar 1897 sub Nr. 292.

Zum Unterhalte der Rigaschen Hafenverwaltung — 25000 Rbl. alljährlich und 21000 Rbl. einmalig zur ersten Einrichtung — gemäss Punkt 4 des Reichsraths-Gutachtens vom 8. Juni 1893 über die

Ausdehnung der Wirksamkeit der Verordnung über die administrative Leitung der Handels-Schifffahrt und über die Hafenpolizei auf den Rigaschen Hafen.

Zum Erwerb eines Schwimmdocks für den Rigaschen Hafen von 2—300000 Rbl. — 50000 Rbl. aus dem Reservecapital dieser Steuer und die Hälfte der jährlichen freien Ueberschüsse, gemäss der Vorschrift des Departements für Handel und Manufacturen vom 26. April 1895 Nr. 8629.

b. Die prolongirte 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

Zweck und Bestimmung dieser Steuer sind die Ausgaben zur Wohleinrichtung des Hafens, zur endgültigen Tilgung der für die Stromvertiefungs-Casse gemachten Anleihen und zur Verstärkung der Mittel dieser Kasse, falls die Erträge der Lastensteuer nicht ausreichen, gemäss dem Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigten Reichsraths-Gutachten.

c. Die Lastensteuer von einkommenden und ausgehenden Schiffen.

Zweck und Bestimmung dieser Steuer sind im Punkt IV des Reichsraths-Gutachten vom 10. April 1867 angegeben und bestehen ausschliesslich in der Bestreitung der Kosten der Vertiefung des Fahrwassers der Düna.

VIII. Ordnung der Aufbewahrung und Verausgabung der einkommenden Beträge der Steuer.

Da in den die 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports und die Lastensteuer regelnden Gesetzen keine Hinweise auf die Aufbewahrung der Summen enthalten sind, so werden diese auf Giro-Conto bei der Börsenbank eingezahlt; dortselbst ist auch das Reservekapital der ersten 1/6 % Steuer angelegt, das am 31. December 1896 223,000 Rbl. 61 Kop. betrug. Gemäss Punkt I., 2. des Reichsrathsgutachten vom 5. Februar 1891 werden die Eingänge der prolongirten 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports vom Börsen-Comité allmonatlich auf Giro-Conto bei dem Rigaschen Comptoir der Reichsbank eingezahlt, welche jedoch für die bei ihr eingezahlten Summen keine Zinsen zahlt. Laut Mittheilung des Livländischen Gouverneurs vom 26. October 1891 sub Nr. 8778 hat der Herr Finanzminister, im Einvernehmen mit den Ministern des Innern und der Wegekommunikationen, gestattet, dass die Summen zum Bestreiten der gestatteten Ausgaben in vierteljährlichen Avancen vom Börsen-Comité aus dem Comptoir der Reichsbank empfangen werden.

IX. Verzeichniss der Arbeiten, welche aus den Mitteln einer jeden Steuer bestritten worden sind.

a. 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Verrentung und Tilgung der Anleihen zum Bau und zur Einrichtung des Börsenhauses	21,300	20,850	20,400	20,950	21,450	21,900	21,300	20,700	22,100	21,400
Zum Unterhalt der Navigationsschule	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
Sturmwarnungssignale . . .	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Pegel- u. Eisgangsbeobachtungen	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800
Unterhalt der Rettungsstationen	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
Technische Gutachten . . .	500	150	200	500	300	300	400	300	300	300
Bau des Elevators	—	—	—	—	—	—	150,000	137,000	—	—
Unterhalt des Cholera-Lazareths	—	—	—	—	—	—	—	1,492	427	336
Unterhalt der Hafenverwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—	25,000	25,000
Einrichtung derselben . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,000

Unzureichend erwiesen sich unter obigen Summen nur die zum Unterhalte der Navigationsschule; die fehlenden Beträge, von 2400 bis 3100 Rbl. jährlich, wurden zuerst dem Reservekapitale der Schule und, als dieses erschöpft war, den allgemeinen Mitteln des Börsen-Comités entnommen.

b. prolongirrte 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Remonte der Hafenbauten und Verwaltungskosten	—	—	—	—	11,760	10,690	12,468	11,100	10,140	10,201
Zur Verstärkung der Mittel der Stromvertiefungskasse . . .	—	—	—	—	56,493	46,065	50,097	55,904	49,192	47,119

c. die Lastensteuer (Stromvertiefungs-Kasse).

	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Verrentung und Tilgung der Anleihe von 150,000 Rbl. für die Anschaffung des Hopperbaggers „Düna“ . .	11,250	11,250	11,250	11,250	113,086	—	—	—	—	—
Verrentung und Tilgung der Anleihe von 123,000 Rbl. zur Anschaffung des Baggers „Cyclop“ und von 3 Prähmen	9,225	9,225	9,225	9,225	101,228	—	—	—	—	—
Zahlungen auf die temporären Anleihen bei der Börsenvereinskasse	1,500	2,500	2,000	2,000	41,333	—	—	—	—	—
Zahlungen auf die temporären Anleihen bei der Börsenbank	—	—	—	—	57,950	43,257	18,807	3,853	16,371	—
Anschaffung des Baggers „Bolderaa“ und von 10 Prähmen	—	—	—	—	251,902	—	—	—	—	—
Baggerarbeiten	88,976	104,921	112,693	117,306	126,481	124,799	114,383	146,975	137,422	147,878
Gagen	615	615	615	615	615	615	515	215	215	215

Die Lastensteuer hat sich stets als unzureichend für die Bedürfnisse der Stromvertiefungs-Casse erwiesen, die fehlenden Summen wurden durch temporäre Anleihen bei der Casse des Börsenvereins und bei der Börsenbank beschafft. Nach Tilgung der Hafenbau-Anleihen, wurden jene beiden temporären Anleihen durch Uebertragung der drei Procent-Hafenbauabgaben auf die Stromvertiefungs-Casse getilgt. Sodann wurde durch das Reichsraths-Gutachten vom 5. Februar 1891 ein Theil der Eingänge der prolongirten $^1/_6$ % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports zur Verstärkung der Stromvertiefungs-Casse bestimmt. Doch dessenungeachtet war die letztere auch in der Folge nicht im Stande, allen Anforderungen hinsichtlich der Vertiefung und des Unterhalts des Fahrwassers zu genügen. So wies denn die Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft am 16. Juni 1892 aus den Mitteln der Börsenbank die Summe von 91885 Rbl. zur Anschaffung von 5 eisernen Baggerprähmen mit der Bestimmung an, dass, nach Tilgung der Schulden an die Börsenbank, die Stromvertiefungs-Casse diese Summe zurückzuerstatten habe, ebenso bewilligte die Generalversammlung vom 3. October 1895 die Summe von 89,356 Rbl. zur Anschaffung von 5 eisernen Baggerprähmen, endlich die Generalversammlung vom 20. Juni 1897 die Anschaffung eines grossen Flussbaggers und von 9 eisernen Baggerprähmen. Die aufgeführten 19 Prähme und Bagger dienen ausschliesslich nur zur Vertiefung des Fahrwassers und müssten daher, nach dem Sinne des Punkt IV des Reichsraths-Gutachtens vom 10 April 1867, auf die Eingänge der Lastensteuer gebracht werden, welche bis hiezu sich jedoch als unzureichend erwiesen haben. Gegenwärtig jedoch, in den Jahren 1895 und 1896, haben sich von den Eingängen der prolongirten $^1/_6$ % Steuer Ueberschüsse im Betrage von 52,180 Rbl. 20 Kop. gebildet. Da nun in dem Reichsraths-Gutachten vom 5. Februar 1891 keinerlei Hinweise auf die Bestimmung und die Ordnung der Aufbewahrung und Verausgabung etwaiger Ueberschüsse dieser Steuer enthalten sind, so befindet sich diese Summe noch immer, völlig unverzinslich auf Giro-Conto im Rigaschen Comptoir der Reichsbank. Im Hinblick hierauf beabsichtigt der Börsen-Comité in nächster Zeit sich an die vorgesetzten Autoritäten mit der Bitte um die Genehmigung zu wenden, sowohl diese baar vorhandenen, als auch die sich etwa noch bildenden Ueberschüsse dieser Steuer zur allmählichen Rückerstattung an den Börsenverein der im Gesammtbetrage von 431,241 Rbl. verausgabten Sammen verwenden zu dürfen.

X. Welche Anleihen hat der Börsen-Comité für Hafenbedürfnisse und Hafenarbeiten geschlossen?

Insgesammt hat der Börsen-Comité während seines Bestehens folgende 5 Anleihen geschlossen:

a. Anleihe zum Bau und zur Einrichtung des Börsenhauses am 11. Mai 1851 durch Emission von Obligationen für die Summe von 200,000 Rbl. Da diese Summe nicht ausreichte, wurden noch Ergänzungsanleihen geschlossen: am 1. Mai 1854 über 125,000 Rbl. und am 1. Februar 1855 über 50,000 Rbl. Der Tilgungs- und Verrentungsplan für diese Anleihe ist im Bande „der Rigasche Börsen-Comité in den Jahren 1866—1872" Seite 59—64 abgedruckt. Zum 1. Januar 1897 waren noch 57 Obligationen für die Summe von 134,000 Rbl. im Umlauf, deren letzte im Jahre 1904 getilgt wird.

b. Die Anleihe zum Ausbau des Allerhöchst am 15. Januar 1851 der Rigaschen Kaufmannschaft geschenkten Winterhafens wurde, auf Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft vom 5. Juli 1853, eine Anleihe durch Emission von Obligationen für den Betrag von 60,000 Rbl. bewerkstelligt. Der Tilgungs- und Verrentungsplan ist im Bande „der Rigasche Börsen-Comité in den Jahren 1866—1872" Seite 65—66 abgedruckt. Diese Anleihe wurde im Jahre 1885 getilgt.

c. Die I. Hafenbau-Anleihe durch Emission von Obligationen für den Betrag von 750,000 Rbl. wurde durch die Allerhöchst am 29. April 1852 bestätigte Verordnung des Ministercomités genehmigt. Diese Anleihe ist im Jahre 1883 getilgt.

d. Die II. Hafenbau-Anleihe durch Emission von Obligationen für den Betrag von 750,000 Rbl. wurde durch die Allerhöchst am 6. April 1854 bestätigte Verordnung des Ministercomités genehmigt und im Jahre 1890 getilgt.

e. Die III. Hafenbau-Anleihe durch Emission von Obligationen für den Betrag von 540,000 Rbl. wurde durch die Allerhöchst am 25. März 1858 bestätigte Verordnung des Ministercomités genehmigt und im Jahre 1889 getilgt.

Tilgungs- und Verrentungsplan dieser letzteren drei Anleihen sind im Bande „der Rigasche Börsen-Comité in den Jahren 1866—1874" Seite 67—85 abgedruckt.

Gegenwärtig befinden sich demnach nur noch Obligationen einer einzigen Anleihe — der zum Bau des Börsenhauses — in Umlauf.

Temporäre Regeln über die Thätigkeit des Dampfers „Ledokol II".

Der dem Ministerium der Wegecomunicationen gehörige und zur Disposition des Chefs der Libauschen Hafenbauten stehende Dampfer „Ledokol II" hat einen Tiefgang, bei gefüllten Wassertanks, von 16 Fuss, bei ungefüllten Wassertanks, von 13 Fuss, eine Hauptmaschine von 700 indicirten Pferdekräften, ferner eine Rettungs-Wasserpumpe, die 14,8 Tons Wasser in der Minute giebt, eine Feuerspritze von 100 Wedro Wasser in der Minute, Pflaster und andere Vorrichtungen zur Hilfeleistung an in Noth gerathene Schiffe, einen Taucherapparat.

Bis zur etwaigen Abänderung erfolgt die Thätigkeit des „Ledokol II" auf Grund folgender temporärer Regeln:

A. Im Rayon des Libauschen Hafens:

1) Im Winter bricht der Dampfer das Eis zwischen dem offenen Meere und den Kais des Libauschen Hafens, ferner unterstützt er den Schiffsverkehr in diesem Hafen. Diese Dienste führt der Dampfer unentgeltlich aus.

2) Bei Feuersbrünsten auf Schiffen oder auf dem Hafenterritorium hat der Dampfer mit allen seinen Mitteln unentgeltlich Hilfe zu leisten.

3) Unter der Voraussetzung, dass er von seinen directen, in den Punkten 1 und 2 aufgeführten Obliegenheiten nicht abgezogen wird oder nicht nothwendiger und unaufschiebbarer Remonte unterliegt, kann der Dampfer in freier Zeit Privatpersonen zum Bugsiren, zum Auspumpen von Wasser und zu anderen Arbeiten vergeben werden, wobei für diese Dienste eine, in den folgenden Punkten angegebene besondere Zahlung erhoben wird.

4) Für das Herein- und Herausschleppen von Schiffen in den Hafen und aus demselben, für das Bugsiren eines Schiffes im Hafen von

einem Platze zum anderen, wird, wenn der Dampfer im Augenblick der Requisition sich unter Dampf befindet (siehe Punkt 6) vom 1. December bis zum 15. März eine Zahlung von 30 Rbl., zu anderer Zeit eine Zahlung von 20 Rbl. für jede Bugsirung erhoben.

Anmerkung 1. Beim Bugsiren wird das Schiff für die genannte Zahlung auf 1/4 Meile über die Thore hinaus und in derselben Entfernung vom Meere in den Hafen hineingeführt; bei grösserer Entfernung kommt Punkt 2 dieser Regeln zur Anwendung.

Anmerkung 2. Für die genannte Zahlung erfolgt das Bugsiren von Schiffen mit deren Bugsirtau; ist das Bugsirtau des „Ledokol II" erforderlich, so erfolgt die Zahlung nach Uebereinkommen.

5) Wird der „Ledokol II" zu anderen Zwecken, als im Punkt 4 angegeben, benutzt, so erfolgt die Zahlung stundenweise im Betrage von 20 Rbl. für die Stunde, jedoch mindestens für 3 Stunden; dieser Betrag ist für den Fall festgesetzt, dass der „Ledokol II" im Augenblicke der Requisition unter Dampf stand (siehe Punkt 6).

Anmerkung. Die Berechnung der Arbeitsdauer beginnt mit dem Augenblicke, wo der „Ledokol II" von seinem Standorte abstiess und endet mit dem Augenblicke der Anzeige, dass seine Dienste nicht mehr erforderlich sind. Bruchtheile einer Stunde werden für eine volle Stunde gerechnet.

6) Die in den Punkten 4 und 5 angegebene Zahlung für die Benutzung des „Ledokol II" ist für den Fall festgesetzt, dass der Dampfer im Augenblick der Requisition sich unter Dampf befindet, so dass in jene Zahlung auch die Kosten der Steigerung des Dampfers bis zum vollen Arbeitsdruck eingerechnet sind. Befand sich jedoch der „Ledokol II" im Augenblick der Requisition nicht unter Dampf, so wird für das Steigern oder Erzeugen von Dampf, ausser der in den Punkten 4 und 5 angeführten Zahlung, noch eine Ergänzungszahlung von 30 Rbl. erhoben.

7) Wer den „Ledokol II", gemäss Punkt 5, stundenweise anmiethet, kann sämmtliche auf demselben vorhandene Mechanismen und Vorrichtungen zur Ausführung der verlangten Arbeit ohne jegliche besondere Zahlung benutzen; eine Ausnahme bildet der Taucherapparat, für welchen folgende Zahlung festgesetzt wird: beim Herabsteigen eines Tauchers 6 Rbl. für jede Arbeitsstunde, bei gleichzeitigem Herabsteigen von 2 Tauchern 10 Rbl. für jede Arbeitsstunde.

Anmerkung. Die Berechnung der Arbeitszeit des Taucherapparats erfolgt vom Augenblicke der Bereitschaft des Tauchers zum Hinabsteigen bis zum Augenblicke der Meldung, dass dessen Dienste nicht mehr erforderlich sind. — Bruchtheile einer Stunde werden wie eine volle Stunde bezahlt.

8) Wenn zur Besichtigung der unter Wasser belegenen Theile eines Schiffes oder zur Ausführung von Arbeiten an demselben der Taucherapparat allein erforderlich ist, kann letzterer mit allen nothwendigen Vorrichtungen vom „Ledokol II“ gegen folgende Zahlung vergeben werden:

a. beim Herabsteigen 1 Tauchers: für die 1. Stunde 12 Rbl., für die 2. Stunde 15 Rbl., für die darauf folgenden Stunden je 10 Rbl. für ede Arbeitsstunde;

b. bei gleichzeitigem Herabsteigen zweier Taucher: für die 1. Stunde — 20 Rbl., für die 2. Stunde 15 Rbl. und für die darauf folgenden Stunden je 10 Rbl. für jede Arbeitsstunde.

Anmerkung. Die Berechnung der Arbeitszeit des Tauchers geschieht wie in der Anmerkung zu Punkt 7 angegeben.

9) Der Dampfer „Ledokol II“ wird von der Krone mit Kohlen, Schmiermaterialien und allen Erfordernissen zum Betriebe seines Mechanismus versehen; der Preis dieser Materialien ist in obiger Taxe inbegriffen. Sind zur erfolgreichen Arbeit des „Ledokol II“ noch andere Materialien und Gegenstände erforderlich, welche nicht speciell dazu dienen, die Mechanismen in Betrieb zu setzen (z. B. beim Festmachen der durchgestossenen Stelle eines havarirten Schiffs: das Holzmaterial, Filz, Eisen u. s. w.), so wird die Zahlung für derartige Materialien nach den factischen Anschaffungspreisen berechnet.

10) Personen, welche die Dienste des Dampfers „Ledokol II“ in Anspruch zu nehmen wünschen, haben sich an den Kommandeur des Dampfers zu wenden, welchem sie auch die Zahlung für die Benutzung des Dampfers zu leisten haben. Der Kommandeur des Dampfers stellt über den Empfang der Zahlung die vorschriftsmässige Quittung aus.

B. Ausserhalb des Rayons des Libauschen Hafens.

11) Wenn der Dampfer „Ledokol II“ von der Erfüllung seiner Hauptbestimmung frei ist, kann derselbe Privatpersonen zum Bugsiren von Schiffen zwischen sämmtlichen Häfen des Baltischen Meeres, zur Rettung von nothleidenden Schiffen, zum Begleiten von Schiffen durch Eis u. s. w. vermiethet werden — Der Betrag der Entschädigung wird jedes Mal durch schriftliche Verhandlungen mit dem Chef der Libauschen Hafenbauten festgesetzt, an welchen sich die Personen in den betreffenden Fällen direct zu wenden haben.

Anmerkung. Zur Beschleunigung der Verhandlungen wird den Personen, welche die Dienste des „Ledokol II“ in Anspruch zu nehmen wünschen, anempfohlen, gleichzeitig mit ihrer Requisition auch eine Erklärung über den Höchstbetrag der Entschädigung,

die sie zu zahlen bereit wären, abzugeben; da der Dampfer keinerlei commercielle Zwecke verfolgt, schliesst eine derartige Angabe des Betrags der Entschädigung durchaus nicht die Möglichkeit einer Festsetzung derselben in geringerem Betrage aus.

12) Der Dampfer „Ledokol“ wird, im Falle des Erfordernisses, aus Libau auch nach anderen Häfen des Baltischen Meeres zur Ausführung der in den Punkten 1 und 2 dieser Regeln ausgeführten Obliegenheiten gesandt, diese Dienste führt der Dampfer unentgeltlich aus.

13) Während seines temporären Aufenthalts in Häfen, darf der „Ledokol II“ dort Privatpersonen dieselben Dienste und auf derselben Grundlage leisten, wie oben in den Punkten 3—10 angegeben; der in Pkt. 4 angegebene Betrag der Zahlung für die Benutzung der Dampfer ist vom Chef der Arbeiten im betreffenden Hafen, entsprechend den örtlichen Verhältnissen, abzuändern.

Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1898.

Herren: Th. Angelbeck & Co.:
Joh. Carl Friedr. Hartmann

Wold. Angelbeck & Co.:
Joh. Friedr. David Hartmann

A. Augsburg:
Alex. Konst. Augsburg

W. Basse:
Rich. Wilh. Basse
Eugen F. H. Burchard

C. Beythien:
Carl Math. Joach. Beythien

Alex. Bergengrün Succ.:
Ed. Krause
Karl Zelmin

R. Bierich:
Rob. Wilh. Bierich

P. Bornholdt & Co.:
Niels Peter Bornholdt

Eugen Burchard:
Matth. Ferd. Eug. Burchard

J. Burchard:
Jul. Emil Alfr. Burchard

Herren: P. Busch & Co.:
Georg Meyenn

Alf. Th. Busch:
Theodor Wm. Adolf Busch

Oscar Bockslaff:
Carl Aug. Beck

Bredesen & Co.:
Otto Berzelius Bredesen

Rob. Braun & Co.:
Peter Rob. Ferd. Braun

A. Ballod:
Andreas Ballod

A. Blossfeld, Korkenfabrik:
Alexander Blossfeld

H. Brüggemann:
Heinr. Georg Brüggemann

Gustav Becker:
Gustav Becker

H. H. M. Carlile:
Hugh Heinr. Maximilian Carlile

Daudert & Jansen:
Carl Hammond

August Dombrowsky:
Aug. Nic. Dombrowsky
Carl Eduard Sihlit

Herren: W. Eickert:
Julius Vogelsang

S. M. Eliasberg:
J. M. Eliasberg

J. G. Fahrbach:
Georg Fahrbach
Georg Friedr. Fahrbach

Gebr. Fränkel:
Rob. Carl Fränkel
Wold. Gottl. Fränkel

Frisk & Co., G. Dittmar Nachf.:
Carl Axel Th. Frisk

Herm. Froese Nachf., Aksjonow & Musso:
Alex. Aksjonow

Froese & Co.:
Hermann Froese

Goldschmidt & Co.:
Charles Drishaus

R. John Hafferberg:
Jacob Erhardt
Rob. Carl Hafferberg

v. Heimann & Co:
Alexander v. Heimann
Max W. A. v. Heimann

Helmsing & Grimm:
Carl Alex. Helmsing
Joh. Eugen Leo Grimm
Axel Caroe

J. A. Herskind:
J. A. L. Herskind

E. Höflinger:
Eugen Ferd. Höflinger

Herren: P. Höflinger:
Paul L. Höflinger

H. Höpker & Co.:
Heinr. Ed. Höpker

A. Höflinger:
Arthur Carl August Höflinger

H. E. Hoffmann:
Herm. Ed. Hoffmann

C. W. Hesse
Carl Woldemar Hesse

J. Hofmann
Meinhard Alfred Dultz

Alfred Hackelberg
Alfred Otto Hackelberg

M. Höflinger & Co., I. Superphosphatfabrik, Mühlgraben:
Rud. Schmits

Jäger & Co.:
Rud. Herm. Tode

J. Jaksch & Co.:
Oskar Aug. Joh. Jaksch
Alfred Johannes Jaksch

Carl Jansen:
Carl Ferd. Jansen

Alexander Georg Jansen

Th. Irschick:
Julius Th. Irschick

J. Iwanow, vorm. A. Bulatkin
Iwan Nic. Iwanow

Herren: Gebrüder Kamarin:
Nicolai Pawlowitsch Kamarin
Arthur Wilhelm v. Kuhlberg

Kerkovius & Co:
Wilh. Ludw. Kerkovius

W. Kleinberg:
Wladimir Kleinberg

S. P. Klimow:
Stepan Petrow Klimow

J. C. Koch:
Edgar Koch

A. Kriegsmann & Co.:
Nikolai Fenger

H. Laerum:
Henrik Laerum

G. H. Kroeger:
Gottlieb Heinrich Alex. Kroeger

A. Larsson:
Anders Larsson

John Laurentz:
Friedr. Rich. Laurentz
Magnus Georg Pannewitz

Max Levy:
Max Levy

Ed. Wm. Loesevitz:
Gustav Martin Loesevitz

C. Lorch & Co.:
Friedrich Ed. Lorch

Herren: M. Lübeck & Co.:
Moritz Theod. Lübeck

Gordian Carl Lomani

Louis Lundmann & Co.:
Alex. Tjugin

Ed. R. Lange:
Carl Ludw. Wold. Lange

Edgar Lyra & Co.:
Hugo Joh. Ernst Lyra

Richard Lyra:
Rich. Ferd. Max Lyra

Leuzinger & Vogel
Fried. Alfred Leuzinger
Johannes Robert Vogel

W. Liebreich:
W. Th. Liebreich

F. E. Meier & Co.:
Adolf Alex. Dobbert

Meltzer & Co.:
Nikolai Alex. Meltzer

August Mentzendorff:
Otto Aug. Mentzendorff
Victor Eman. Mentzendorff

J. A. Mentzendorff & Co.:
Alex. Burchard Mentzendorff
Heinr. Wilh. Mentzendorff

L. F. Meyer:
Ferdinand Ludw. Meyer

Miram & Smolian:
Emil Ferdinand Miram
Victor Smolian

Herren: Johannes Mitschke:
Johannes Mitschke

L. F. Mohr:
Ludwig Frantzen Mohr

Mündel & Co.:
Carl Wilh. Mündel
Aug. Joh. Carl Mündel

Leonhard Maag:
Leonh. Joh. Maag

W. Meslin:
Wold. Gustav Meslin

Henry Müller:
Henry James Müller

Ferdinand Meyer & Co.
Ferdinand Meyer.

Rob. Niemann:
Georg Robert Niemann

Alex. Ovander:
Leon Ovander

C. Ohss:
Carl Ohss

A. Oehlrich & Co.:
Alfred Ferd. Oehlrich

Pychlau, Th.:
Wilh. Oskar v. Sengbusch

Prätorius & Gleye
Theod. Wm. Prätorius

Wm. Ruetz & Co.:
Carl Patric Ruetz

John Rücker & Co.:
Alex. Heinr. Hoberg

Herren: A. G. Ruhtenberg:
Alex. Gustav Ruhtenberg

E. H. Rustad:
Erik Hansen Rustad

Schaaff, Wolzonn & Co.:
Maria Wolzonn, geb. Kaminsky

L. Schalit:
L. M. Schalit

J. A. Schmidt & Co.:
Carl Peter Alex. Reichenecker

G. E. Schoepff:
Gustav Schoepff

Georg W. Schroeder:
Georg Wilh. Schroeder

G. F. Schultz:
Alex. Hugo Goetz

A. Sellmer:
Arved Sellmer
Robert Armand Deplanck
Wilh. Eugen Beyermann

A. G. Sengbusch & Co.:
Oscar v. Sengbusch
Carl Gustav v. Sengbusch

Rud. W. Seuberlich:
Rud. W. Seuberlich

Paul Starr:
Paul Christian Starr

Starr & Co.:
Carl Aug. Weiss

Herren: Herm. Stieda:
Joh. Herm. Raphael Stieda

Stolberg & Burchard:
Aug. B. M. Nagel

C. Stritzky:
Christian Carl Christoph v. Stritzky

Alex. Schwartz Söhne:
Eug. Schwartz
Paul Alex. Schwartz

Robert Schleicher:
Friedr. Ad. Robert Schleicher

Alex. Schepeler:
Alexander Schepeler

A. Schiemann
Alex. Heinr. Schiemann

Chr. R. Schmidt:
Christian Reinh. Schmidt

Wold. G. Sperling:
Wold. Georg Sperling

Wm. Stender & Co.:
Wilh. Joach. Georg Stender

D. Schwarzbort:
David Mowschowitz Schwarzbort

James Siering & Co.:
James Fr. Wilh. Siering
Andreas Georg Olaf Brandt

Herren: Paul Stolterfoht:
Aug. Carl Paul Stolterfoht

P. Sihlit:
Peter Sihlit

Georg Thalheim:
Elisabeth Thalheim, geb. Rosenthal

Henry Thoms & Co.:
Henry Thoms
Henry Thoms jr.

A. Trampedach:
Rud. Th. Kerkovius
Carl Fr. Heinr. Kehrhahn

August Trautmann:
Carl August Trautmann

Wm. Vajen & Co.:
Wilh. Heinr. Vajen

Carl Gust. Westberg.

Wittkowsky, Querfeldt & Co.:
G. F. G. Woldemar Lange
J. M. Heinrich Treyer

A. Wolfschmidt:
Albert Ernst Wolfschmidt.

A. Wirckau:
Ferd. Christian Wirckau

Leo Wissor:
Ludwig Elias Büjanhoff

Rechenschafts-Bericht

des

Rigaer Börsen-Comités

über

Einnahmen und Ausgaben

pro 1897.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1) Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	85,329	28
2) Zinsen vom Reservecapital	„	8,681	44
	Rbl.	94,010	72

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen:				
a. Tilgung	Rbl.	14,000	—	
b. Verzinsung	„	6,700	—	
			Rbl.	20,700 —
2) Subvention an die Navigationsschule			„	5,000 —
3) Sturmwarnungen			„	48 05
4) Pegel- und Eisgangsbeobachtungen			„	800 —
5) Beitrag zum Unterhalt der Livländischen Rettungsstationen zur See			„	2,000 —
6) Honorare für technische Gutachten			„	425 —
7) Etatmässiger Unterhalt der Rigaschen Hafenverwaltung			„	25,000 —
8) Subvention für das Bolderaasche Quarantaine-Lazareth			„	311 83
9) 1/2 Ueberschuss zur Schwimmdock-Casse	Rbl.	19,862 92		
1/2 Ueberschuss zum Reservecapital der 1/6 % Steuer . . .	Rbl.	19,862 92	„	39,725 84
			Rbl.	94,010 72

C. Reserve-Capital.

Bestand am 31. December 1896	Rbl.	223,001 61
An die Schwimmdock-Casse abgeführt	„	50,000 —
	Rbl.	173,001 61
Zuwachs im Jahre 1897	„	19,862 92
Mithin beträgt das Reserve-Capital ult. December 1897	Rbl.	192,864 53
bestehend im Guthaben bei der Börsenbank von:	Rbl.	192,864 53

II. Theil.

Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen der Börsenvereins-Capitalien und Einnahmen von den Börsenvereins-Anstalten.

A. Einnahme.

1) Einnahmen des Börsenhauses:				
a. Börsenbesuchsabgabe . . .	Rbl.	5,202 —		
b. Hausmiethen	„	7,925 —		
c. Auctionsabgabe	„	4 80		
d. Zinsen des Reserve-Capitals	„	8,114 71		
			Rbl.	21,246 51
2) Winterhafen:				
a. von Schiffen und Hölzern .	Rbl.	1,041 93		
b. Grundgelder	„	316 20		
c. Miethe für Kohlenplätze, Speicher, Bude, Wohnungen und Heuschlag	„	2,278 73		
d. Zinsen des Reserve-Capitals	„	5,496 85		
			„	9,133 71
3) Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités:				
a. vom Schleppdienst. . . .	Rbl.	49,465 50		
b. Gewinn an Steinkohlen . .	„	4,283 33		
c. Zinsenüberschuss	„	319 95		
			„	54,068 78
4) Börsenvereinsabgabe (à 10 Rbl. jährlich) . . .			„	1,540 —
5) Zinsen vom Fundationskapital der Börsenbank. .			„	5,000 —
6) Dividende von Slip-dock- und Maschinenfabrik-Actien			„	2,480 —
7) Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschafts-Actien			„	4,200 —
8) Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch. . . .			„	1,754 28
9) Revenüen des Börsenspeichers			„	2,000 —

10) Ladekrähne und Taucherapparat:					
a. Einnahme des Andreaskrahns	Rbl.	1000	—		
b. Einnahme des Ladekrahns in Mühlgraben	„	20	—		
c. Einnahme d. Taucherapparats	„	—	—		
				Rbl.	1,020 —
11) Einnahme des Rigaer Börsenblattes*)				„	3,569 09
12) Einnahme d. Abtheilung f. Eisenbahnangelegenheiten				„	3,108 31
13) Ueberschuss des Riga-Bolderaaschen-Telegraphen				„	56 55
14) Zuschuss aus den Zinsen des Reserve-Capitals der Börsenbank				„	168,022 61
				Rbl.	277,199 84

B. Ausgabe.

1) Börsenhaus:					
a. Hausreparaturen	Rbl.	5,208	06		
b. Hausunkosten	„	2,563	79		
c. Beheizung	„	1,257	90		
d. Gagenetat	„	1,921	—		
e. Strassenbeleuchtung . . .	„	94	92		
f. Verwaltungsunkosten . . .	„	751	79		
g. Mobiliar-Assecuranz . . .	„	156	85		
				Rbl.	11,954 31
2) Winterhafen:					
a. Gagenetat und Unterhaltung	Rbl.	2,314	04		
b. Subvention an die Bolderaasche Volksschule	„	500	—		
				„	2,814 04
3) Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités:					
a. Gagen	Rbl.	15,410	67		
b. Unkosten und Remonten .	„	38,394	10		
				„	53,804 77
4) Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten . . .				„	684 39
5) Ladekrähne und Taucherapparat:					
a. Ladekrahn in Mühlgraben .	Rbl.	150	—		
b. Ladekrahn a. d. Andreasdamm	„	319	92		
c. Taucherapparat	„	—	—		
				„	469 92
6) Kanzlei des Börsen-Comités:					
a. Gagen des Beamtenpersonals und der Dienerschaft, Localmiethe und Beheizung, sowie Gagenvorschuss an den verstorbenen Kanzleibeamten .	Rbl.	11,491	17		

*) Von den ult. December 1896 verbliebenen Ausständen der früheren Börsen- und Handelszeitung von 140 Rbl. 67 Kop. erwies sich der grössere Theil als unrealisirbar. Einige im Januar 1898 eingegangene kleine Beträge werden mit den etwa noch eingehenden dem Jahre 1898 gutgebracht werden.

	b. Druckkosten und Inserate, Schreibmaterialien, neue Portièren und diverse kleine Ausgaben	Rbl.	3,368 05		
	c. Bücher und Zeitschriften .	„	661 69	Rbl.	15,520 91
7)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen			„	6,590 —
8)	Ausgaben der Abtheilung für Eisenbahn-Angelegenheiten			„	9,747 60
9)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités:				
	a. Gagenetat	Rbl.	3,476 67		
	b. Druck des Handelsberichts, nach Abzug der verkauften Exemplare	„	1,121 40		
	c. Kanzleibedürfnisse, Ex- und Importlisten, Preiscourante .	„	2,271 43	„	6,869 50
10)	Druck des Handels-Archivs			„	230 —
11)	Rigaer Börsenblatt			„	9,562 48
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung			„	1,200 —
13)	„ des Polytechnischen Instituts .			„	10,000 —
14)	„ der Versuchsstation des Polytechnischen Instituts			„	500 —
15)	„ der Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins			„	1,500 —
16)	„ der Handelsklassen der Germannschen Privat-Realschule . .			„	1,360 —
17)	„ des Rigaschen kaufmännischen Vereins			„	600 —
18)	„ der Schifferkasse			„	500 —
19)	„ der Maklerkasse			„	500 —
20)	Unterhaltung des Riga-Bolderaaschen Telegraphen			„	— —
21)	Handels- und Cours-Telegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . .			„	3,466 55
22)	St. Petersburger Witterungsdepeschen			„	451 08
23)	Telegramme an das Finanzministerium über Getreidepreise, Seefrachten etc.			„	75 85
24)	Gage des Lootsencommandeurs und seines Stellvertreters			„	2,875 —
25)	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt . . .			„	2,040 —
26)	Beitrag für die Kanzlei des Dispacheurs . . .			„	600 —
27)	Gehalt des Getreidecontroleurs			„	2,500 —
28)	Telephon-Abonnement			„	340 60

29) Steinkohlenasche-Abfuhr u. Kohlenkasten a. d. Düna				Rbl.	341 45
30) Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .				„	100 —
31) Bolderaaer Polizei				„	360 —
32) Unterstützung an 2 Wittwen ehemal. Mastenwraker				„	340 —
33) Unterstützung an 3 Eichenholzwraker				„	900 —
34) St. Petersburger Agentur				„	5,325 —
35) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .				„	4,500 —
36) Unterstützung arbeitsunfähiger Glieder d. Messeramts				„	500 —
37) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)				„	7,117 17
38) Versorgung der Armen mit Holz				„	1,702 —
39) Beitrag zur Regulirung der sog. „Trockenen Düna“				„	100,000 —
40) Unvorhergesehenes:					
Subvention an das Blindeninstitut in Strasdenhof .	Rbl.	500	—		
„ an d. Kaiserl. philantropische Gesellsch.	„	500	—		
„ an das Rothe Kreuz	„	200	—		
„ a. d. Verein „Krippe“	„	100	—		
„ an die Alterthumsforsch. Gesellschaft	„	200	—		
„ an die Wittwe eines Kanzleibeamten . .	„	100	—		
„ zu einer Kur-Reise	„	500	—		
„ an 3 Eichenholzwraker pro 1896 .	„	900	—		
Collectenbeiträge	„	250	—		
Oelportrait und Rahmen (R. K.)	„	295	50		
Reisekosten des Hafenbauingen.	„	128	50		
Regulirung der Normaluhr . .	„	100	—		
Beitrag zum Druck der offic. Preiscourante	„	100	—		
Jubiläumsgeschenk	„	225	—		
Beitrag zum Ausbau der Haltestelle „Alexandershöhe“ . .	„	1,300	—		
Gutachten des technischen Vereins über das Gesetzesproject für das Fabrikwesen . . .	„	300	—		
Rest der Subvention an die Navigationsschule pro 1897	„	3,255	02		
Diverse Ausgaben	„	303	20		
				„	9,257 22
				Rbl.	277,199 84

Reserve-Capitale:

A. des Börsen-Vereins.

Das Reserve-Capital betrug beim Buchschluss 1896 .			Rbl.	726,539 99
Diesjährige Vermehrung, bestehend in dem Zinsenüberschusse . .	Rbl.	19,339 72		
und in den getilgten Börsenbau-Obligationen	„	14,000 —		
		33,339 72		
abzüglich der Abschreibung auf Patent-Ship-dock-Actien . . .	„	11,900 —	„	21,439 72
			Rbl.	747,979 71

Activa:

1) Guthaben bei der Börsenbank	Rbl.	131,597 10		
2) Werthpapiere und Zinsen per 31. December 1897	„	12,522 50		
3) Rigaer Börsenbank-Fundations-Capital	„	100,000 —		
4) Börsenspeicher	„	32,000 —		
5) Patent-Slip-dock-Actien(Nom.-Werth Rbl. 34,000)	„	5,100 —		
6) Maschinenbau-Anstalt-Actien .	„	10,000 —		
7) Actien der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts . . .	„	60,000 —		
8) Börsenhaus	„	100,000 —		
9) Börsenhaus-Mobiliar	„	2,000 —		
10) Börsenbankhaus	„	291,785 11		
11) Bibliothek	„	2,000 —		
12) Winterhafen	„	26,000 —		
13) Andreaskrahn	„	5,000 —		
14) Mühlgrabenkrahn	„	5,000 —		
15) Riga-Bolderaascher Telegraph	„	3,000 —		
16) Guthaben bei der Dampferkasse	„	81,075 —		
17) Diverses Inventarium:				
Magnusholmsches Rettungsboot . Rbl. 100				
Taucherapparat . „ 300				
Kleiner Ladekrahn „ 500				
	„	900 —		
			Rbl.	867,979 71

Passiva:

Noch zu tilgende Börsenbau-Obligationen	Rbl.	120,000 —
Capital des Börsenvereins ult. December 1897 . . .	„	747,979 71
	Rbl.	867,979 71

B. des Börsenhauses.

Das Reserve-Capital belief sich ult. December 1897 auf Rbl. 188,370 8

und besteht in:

angenommenem Werth des Inventariums	Rbl.	2,784 —
Guthaben bei der Börsenbank . .	„	185,586 8
	Rbl.	188,370 8

C. des Winterhafens.

Das Reserve-Capital belief sich ult. December 1897 auf Rbl. 124,400 84

bestehend in:

Werthpapieren nebst anhaftenden Zinsen	Rbl.	43,330 —
angenommenem Werth des Inventariums	„	153 20
Guthaben bei der Börsenbank . .	„	80,917 64
	Rbl.	124,400 84

D. der Dampferkasse.

Das Betriebs-Capital beträgt ult. 1897 . . . . . Rbl. 39,863 98

Das Capital der Dampfer-Kasse besteht in

a. den bisherigen Dampfern:

1) Dampfer „Hercules“ angenommener Werth . . .	Rbl.	60,000 —
2) Dampfer „Simson“ angenommener Werth . . .	„	40,000 —
3) Dampfer „Hernmarck“ angenommener Werth . .	„	35,000 —
4) Dampfer „Comet“ angenommener Werth . . .	„	3,000 —

b. den ult. 1897 in die Dampfer-Kasse aufgenom. Dampfern, Bagger und Baggerprähmen, einschliesslich geleist. à Conto-Zahlungen:			
5) Dampfer „Planet“ (1892)	Rbl.	13,075 —	
6) Dampfer „Zander“ (1897) à Conto-Zahlungen . .	„	35,357 98	
7) Dampfer „R. Kerkovius“, à Conto-Zahlungen auf den 1898 zu liefernden Dampfer	„	8,537 75	
8) Bagger (noch unbenannt) à Conto-Zahlungen auf den 1898 zu liefernden Bagger	„	20,129 63	
9) Baggerprähme:			
5 Stück № 39—43 (1893)	„	91,885 6	
5 „ № 44—48 (1896)	„	89,356 —	
9 „ № 49—57, im J. 1898 zu liefern, à Conto-Zahlungen	„	92,279 66	
	Rbl.	488,621 8	
Abzüglich des Guthabens der Börsenvereins-Kasse . . R. 81,075 —			
und des Guthabens der Börsenbank . „ 337,546 8			
	„	418,621 8	
			„ 70,000 —
Mithin beträgt das Gesammt-Vermögen der Dampfer-Kasse ult. December 1897			Rbl. 109,863 98

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbauabgabe.

Einnahme:

Ertrag der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports	Rbl.	85,329 28

Ausgabe:

1) Für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten	Rbl.	10,814 11

2) Uebertragung auf die Stromvertiefungs-Kasse zum Baggerbetrieb	„	17,214	28
3) Ueberschuss zum Reservefond (deponirt beim Reichsbank-Comptoir)	„	57,300	89
	Rbl.	85,329	28
Die Ueberschüsse betrugen ultimo December 1896 .	Rbl.	52,180	20
Ueberschuss pro 1897	„	57,300	89
Mithin betragen die Ueberschüsse ult. December 1897	Rbl.	109,481	09

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Kasse.

Einnahme:

a. Ertrag der Stromvertiefungs-Abgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	112,504	18
b. Zinsen	„	1,328	10
c. Für verkaufte 2 eiserne Baggerprähme . .	„	6,000	—
d. Uebertragung des Zukurzschusses aus der prolongirten Hafenbauabgabe	„	17,214	28
	Rbl.	137,046	56

Ausgabe:

a. Baggerbetriebskosten	Rbl.	136,831	56
b. Gagen	„	215	—
	Rbl.	137,046	56

V. Theil.

Das Seemannshaus.

Einnahme:

a. Zinsen vom unantastbaren Capital de 25,000 Rbl.	Rbl.	1,175	34
b. Miethzahlung von der Navigationsschule und Herberge	„	3,150	—
c. Logirgeld	„	421	58
d. Zinsenüberschuss der Seehospitalkasse . . .	„	1,795	27
	Rbl.	6,542	19
Zuschuss pro 1897 aus dem Capital	„	1,625	31
	Rbl.	8,167	50

Ausgabe:

a. Gagenetat	Rbl.	1,020 —
b. Verpflegung der Pensionäre	„	2,645 60
c. Brennholz und Gas	„	1,045 54
d. Feuerversicherung	„	221 35
e. Stadtabgaben und Kronsimmobiliensteuer . .	„	303 59
f. Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,296 —
g. Abschreibung vom Bauwerth des Seemannshauses 1 %	„	1,635 42
	Rbl.	8,167 50

Das unantastbare Capital beträgt			Rbl. 25,000 —
Das Capital betrug am 1. Jan. 1897	Rbl.	171,889 46	
Es hat sich im Jahre 1897 vermindert um	„	1,625 31	„ 170,264 15
Mithin beträgt das Vermögen des Seemannshauses ult. December 1897			Rbl. 195,264 15

und besteht in:

eisernem Capital	Rbl.	25,000 —
Betriebs-Capital	„	4,287 44
Inventarium	„	4,070 —
Haus (Buchwerth)	„	161,906 71
	Rbl.	195,264 15

VI. Theil.

Wladimir-Maria-Stiftung.

Einnahme:

Zinsen per 1897	Rbl.	463 21

Ausgabe:

An 5 invalide Schiffer verausgabte Unterstützungsquoten	„	325 —
Ueberschuss pro 1897 . .	Rbl.	138 21

Das Capital der Stiftung betrug ult. December 1896	Rbl.	11,142 19
Es hat sich im Jahre 1897 vermehrt um	„	138 21
Mithin beträgt das Capital der Stiftung ult. Dec. 1897	Rbl.	11,280 40

VII. Theil.

Die Seehospital-Kasse.

Einnahme:

a. Eingegangener halber Antheil an den Kur- und Verpflegungskosten	Rbl.	1,010	93
b. Zinsen vom Reservecapital	„	2,928	14
	Rbl.	3,939	07

Ausgabe:

a. Kur- und Verpflegungskosten kranker Seeleute im Allgemeinen Krankenhause und in der Diakonissen-Anstalt	Rbl.	1,943	80
b. Gezahlte Unterstützung	„	200	—
c. An die Seemannshauskasse gezahlter Zinsenüberschuss des Capitals	„	1,795	27
	Rbl.	3,939	07
Das Capital betrug beim Buchschluss 1897	Rbl.	69,327	78

und besteht in:

Guthaben bei der Börsenbank . . Rbl. 69,327 78

VIII. Theil.

Die Navigationsschule.

Einnahme:

a. Beitrag des Börsen-Comités aus der 1/6 % Steuer pro 1897	Rbl.	5,000	—	
b. Beitrag aus der Börsenvereinskasse pro 1897 .	„	3,255	02	
			Rbl.	8,255 02
c. Schulgelder			„	396 —
d. Schulgelder für die Heizer- und Maschinistenschule			„	908 —
			Rbl.	9,559 02

Ausgabe:

a. Gagen	Rbl.	4,750	—
b. Oeconomie-Ausgaben und Anschaffung neuer Lehrmittel	„	722	39

c. Miethzahlung für das Local der Schule im Seemannshause nebst Beleuchtung und Beheizung	Rbl.	3,000	—
d. Für die Heizer- und Maschinistenschule (Gagen und Examinationskosten)	„	1,023	86
e. Zinsenzuschuss	„	62	77
	Rbl.	9,559	02
Reserve-Capital ult. December 1897, bestehend in Inventar	Rbl.	1,400	—

IX. Theil.

Die Börsenbankhaus-Kasse.

Einnahme:

Eingegangene Miethen	Rbl.	22,473	90

Ausgabe:

Beheizung	Rbl.	1,622	29
Beleuchtung	„	425	88
Zinsen	„	15,590	65
Gagen	„	1,440	—
Hausunkosten, Abgaben, Assecuranz etc. . . .	„	2,339	47
Reparaturen	„	1,055	61
	Rbl.	22,473	90

X. Theil.

Krönungsstiftung vom 14. Mai 1896.

Einnahme:

Zinsen	Rbl.	9,217	77

Ausgabe:

Für Unterstützungsquoten, Categorie A . . . . . Rbl. 3,950 —			
Für Unterstützungsquoten, Categorie B . . . . . „ 1,000 —	Rbl.	4,950	—
Uebertrag auf Reservefond A . . . Rbl. 2,963 33			
„ „ Reservefond B . . . „ 1,304 44	„	4,267	77
	Rbl.	9,217	77

Das unantastbare Capital beträgt		Rbl.	200,000 —
Das Reservekapital A beträgt . . .	Rbl. 5,038 55		
„ „ B „ . . .	„ 1,937 85		
		„	6,976 40
Mithin beträgt das Gesammtvermögen ult. Dcbr. 1897		Rbl.	206,976 40

XI. Theil.

Die Schwimmdock-Casse.

Einnahme:

Aus der 1/6% Steuer vom Werthe des Ex- und Imports, einmalig	Rbl.	50,000 —
Desgl. halber Ueberschuss des Ertrages der 1/6% Steuer pro 1897	„	19,862 92
Zinsen	„	159 40
	Rbl.	70,022 32

Ausgabe:

A Conto Baukosten d. Schwimmdocks verausgabt	Rbl.	39,637 16
Baarbestand, bestehend im Guthaben bei der Börsenbank	„	30,385 16
	Rbl.	70,022 32

Riga, im Februar 1898.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Budget

des

Rigaer Börsen-Comités

pro 1898.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1) Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	78,000	—
2) Zinsen vom Reserve-Capital der 1/6 % Steuer . .	„	9,000	—
	Rbl.	87,000	—

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen	Rbl.	21,000	—
2) Subvention an die Navigationsschule	„	5,000	—
3) Sturmwarnungen	„	60	—
4) Pegel- und Eisgangsbeobachtungen	„	800	—
5) Beitrag zum Unterhalt der Livländischen Rettungsstationen zur See	„	2,000	—
6) Honorare für technische Gutachten	„	500	—
7) Etatmässiger Unterhalt der Rigaer Hafenverwaltung	„	25,000	—
8) Bolderaasches Quarantaine-Lazareth	„	400	—
9) Uebertragung der Hälfte des Ueberschusses an die Schwimmdock-Casse	„	16,120	—
10) Halber Ueberschuss zum Reservecapital der 1/6 % Steuer	„	16,120	—
	Rbl.	87,000	—

II. Theil.

Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen von Börsenvereins-Capitalien und Einnahmen von Börsenvereins-Anstalten.

A. Einnahme.

1) Einnahme des Börsenhauses:			
a. Miethzinsen und andere Revenüen	Rbl.	12,500	—
b. Zinsen vom Reservecapital	„	8,000	—

2)	Winterhafen:		
	a. Revenüen	Rbl.	3,600 —
	b. Zinsen vom Reservecapital	„	5,400 —
3)	Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités . .	„	60,000 —
4)	Börsenvereinsabgabe	„	1,500 —
5)	Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank .	„	5,000 —
6)	Dividende des Slip-dock und der Bolderaaschen Maschinenfabrik	„	2,400 —
7)	Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschafts-Actien	„	3,600 —
8)	Strafgelder für verspätetes Erscheinen an der Börse	„	1,500 —
9)	Revenüen des Börsenspeichers	„	2,000 —
10)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	1,000 —
11)	Einnahmen des Rigaer Börsenblattes	„	3,500 —
12)	Einnahmen der Abtheilung für Eisenbahn-Angelegenheiten	„	3,500 —
13)	Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank	„	76,640 —
14)	Vorschuss aus den Mitteln der Börsenbank an die Börsenvereinskasse zur Anschaffung des Schwimmdocks	„	150,000 —
		Rbl.	340,140 —

B. Ausgabe.

1)	Börsenhaus: Gagenetat und Unterhaltung . . .	Rbl.	10,000 —
2)	Winterhafen:		
	a. Gagenetat und Unterhaltung	„	4,000 —
	b. Subventionirung der Bolderaaschen Volksschule	„	500 —
3)	Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités .	„	60,000 —
4)	Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten . . .	„	700 —
5)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	500 —
6)	Kanzlei des Börsen-Comités	„	15,500 —
7)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen	„	7,000 —
8)	Ausgaben der Abtheilung des Börsen-Comités für Eisenbahnangelegenheiten	„	10,500 —
9)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités .	„	7,500 —
10)	Druck des Handelsarchivs	„	800 —
11)	Rigaer Börsenblatt	„	10,500 —
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung	„	1,200 —
13)	„ des Polytechnischen Instituts . .	„	10,000 —
14)	„ d. Versuchsstation d. Polyt. Instituts	„	500 —

15)	Subventionirung der Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins	„	1,500 —
16)	„ der Handelsclassen der Germannschen Privat-Realschule . .	„	1,500 —
17)	„ des Kaufmännischen Vereins . .	„	600 —
18)	„ der Schifferkasse	„	500 —
19)	„ der Maklerkasse	„	500 —
20)	Unterhalt des Riga-Bolderaaschen Telegraphen .	„	300 —
21)	Handels- und Courstelegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . .	„	3,600 —
22)	St. Petersburger Witterungsdepeschen	„	500 —
23)	Telegraphische Berichterstattung an das Finanzministerium über Getreidepreise, See-Frachten etc.	Rbl.	200 —
24)	Gage des stellv. Lootsencommandeurs	„	1,000 —
25)	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	„	3,000 —
26)	Beitrag zum Unterhalt der Kanzlei des Dispacheurs	„	600 —
27)	Gehalt des Getreidecontroleurs	„	2,600 —
28)	Telephon-Abonnement	„	400 —
29)	Steinkohlenasche-Abfuhr u. Kohlenkasten an d. Düna	„	500 —
30)	Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .	„	100 —
31)	Bolderaasche Polizei	„	400 —
32)	Unterstützung an eine Mastenwrakerwittwe . .	„	240 —
33)	Unterstützung an 3 Eichenholzwraker	„	900 —
34)	St. Petersburger Agentur des Börsen-Comités . .	„	5,500 —
35)	Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .	„	4,500 —
36)	Unterstützung von 5 arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts	„	500 —
37)	Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	7,000 —
38)	Versorgung der Armen mit Holz	„	1,500 —
39)	Vorschuss aus d. Börsenvereinskasse zur Deckung d. Baukosten d. Schwimmdocks (vide Einnahme pkt. 14)	„	150,000 —
40)	Zuschuss aus der Börsenvereinskasse zur Unterhaltung der Navigationsschule	„	4,000 —
41)	Unvorhergesehenes	„	9,000 —
		Rbl.	340,140 —

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbau-Abgabe.

A. Einnahme.

1)	Ertrag der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe .	Rbl.	78,000 —
2)	Zuschuss aus den Ueberschüssen früherer Jahre .	„	24,000 —
		Rbl.	102,000 —

B. Ausgabe.

1)	Zum Unterhalte der in der Verwaltung des Börsen-Comités stehenden Hafenbauten (Remonten u. Gagen)	Rbl.	12,000 —
2)	Zur Deckung des Zukurzschusses der Stromvertiefungskasse	„	90,000 —
		Rbl.	102,000 —

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Kasse.

A. Einnahme.

1)	Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	100,000 —
2)	Zuschuss aus der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe	„	90,000 —
		Rbl.	190,000 —

B. Ausgabe.

	Zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten	Rbl.	190,000 —

V. Theil.

Das Seemannshaus.

A. Einnahme.

1)	Zinsen vom Betriebscapital	Rbl.	1,200 —
2)	Miethe der Navigationsschule etc.	„	3,150 —
3)	Logirgeld	„	350 —
4)	Zuschuss aus der Seehospitalkasse	„	1,700 —
5)	Vom Capital zu deckender Zukurzschuss . . .	„	2,350 —
		Rbl.	8,750 —

B. Ausgabe.

1)	Gagenetat	Rbl.	1,020 —
2)	Verpflegung der Pensionaire	„	2,800 —
3)	Beheizung und Beleuchtung	„	1,300 —
4)	Feuerversicherung	„	250 —
5)	Stadtabgaben und Immobiliensteuer	„	350 —
6)	Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben . .	„	1,500 —
7)	Abschreibung v. Buchwerth des Seemannshauses 1%	„	1,530 —
		Rbl.	8,750 —

VI. Theil.

Die Seehospitalkasse.

A. Einnahme.

Zinsen vom Capital	Rbl.	2,900 —

B. Ausgabe.

1) Verpflegung kranker Seeleute im Stadtkrankenhause	Rbl.	1,000 —
2) Unterstützung	„	200 —
3) Zuschuss zum Unterhalt des Seemannshauses . .	„	1,700 —
	Rbl.	2,900 —

VII. Theil.

Die Börsenbankhaus-Kasse.

A. Einnahme.

Miethen	Rbl.	22,000 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung des Baucapitals à 5%	Rbl.	14,500 —
2) Unterhaltungs- und Verwaltungskosten	„	7,500 —
	Rbl.	22,000 —

Riga, im Februar 1898.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Ergänzungs-Budget des Rigaer Börsen-Comités

pro 1897.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports.

Im I. Theil hat eine Ueberschreitung des Budgets pro 1897 nicht stattgefunden, es ist vielmehr durch Mehreinnahmen und Minderausgaben ein Ueberschuss von 39,725 Rbl. 84 Kop. erzielt worden, welcher zur Hälfte auf das Reservekapital der 1/6 % Steuer, zur Hälfte auf die Schwimmdock-Kasse übertragen worden ist.

II. Theil.

Börsenvereinsabgabe, Zinsen und diverse Einnahmen.

Ausgabe.

Budget-Posten.	Benennung der Ausgaben.	An-schlag.	Effective Ausgabe.		Ueber-schreitung.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
1	Börsenhaus	8,000	11,954	31	3,954	31	Die Mehrausgabe ist veranlasst durch grössere Renovirungsarbeiten.
5	Ladekrähne und Taucherapparat	200	469	92	269	92	
6	Kanzlei des Börsen-Comités	15,500	15,528	91	28	91	
22	St. Petersburg. Witterungsdepeschen	400	451	08	51	08	
37	Repräsentationskosten etc.	7,000	7,117	17	117	17	
38	Armen-Holzgeld	1,400	1,702	—	302	—	
39	Unvorhergesehenes	9,000	9,257	22	257	22	Veranlasst durch Beiträge zu wohlthätig. Zwecken.
	Beitrag zur Regulirung der sog. Trockenen Düna	—	100,000	—	100,000	—	Extrabewilligung der Kaufmannschaft v. 9. Mai 1897.
					104,980	61	

Dieser Mehrausgabe von 104,980 Rbl. 61 Kop.
steht gegenüber eine Mehreinnahme von . . 9,377 Rbl. 23 Kop.
und eine Minderausgabe bei den übrigen Budgetposten von . . . . . 5,190 „ 16 „
14,567 Rbl. 39 Kop.

so dass der Zuschuss aus den Zinsen des Reservekapitals der Börsenbank statt 182,590 Rbl. (— 14,567 Rbl. 39 Kop.) = 168,022 Rbl. 61 Kop. beträgt.

Riga, im Februar 1898.

Der Rigaer Börsen-Comité.