TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

RIGAER

Handels-Archiv.

Achtzehnter Jahrgang.

1891.

Heft I.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 1).
1891.

Дозволено цензурою. Рига, 8 Марта 1891 г.

Rigaer Handels-Archiv.

Achtzehnter Jahrgang.

1891.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comités

H. v. Stein.

Inhalt.

I. **Die Handels- und Schiffsabgaben.** Pag

1. Die Regulirung der Tabellen für die Erhebung der Procentsteuern vom Werthe des Ex- und Imports 1
2. Prolongation der 2ten 1/6 % Hafenbau-Abgabe 2
3. Revision der Handels- und Schiffsabgaben in den russischen Häfen 3

II. **Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.**

4. Die Hafenbauten 3
   a. Die Seemolen 3
      1. Der Magnusholmsche Seedamm und der Wetzake-Damm. ... 3
      2. Die Westmole 3
   b. Die Dünaregulirungsbauten 4
      aa. Remontearbeiten 4
      bb. Die neuen im Jahre 1890 ausgeführten Dünaregulirungsarbeiten 5
      cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung 9
      dd. Die pro 1891 in Aussicht genommenen Dünaregulirungsarbeiten 9
      ee. Die Befestigung des Dammes A. B. 10
5. Der Baggerbetrieb 15
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebs im Jahre 1890 15
   b. Remonte und Vervollständigung des Bagger-Apparats 21
   c. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosionen 21
   d. Versicherung des Dampfers Hercules gegen Seegefahr 22
   e. Verhandlungen mit der Hafenbauverwaltung in Betreff des Baggerbetriebes des Börsen-Comités 22
   f. Angebliche Beschädigung des Gross-Klüversholmschen Bollwerks durch die Baggerarbeiten 29
6. Fortschaffung alter Pfahlreste aus dem Fahrwasser 32
7. Hebung eines beim Ende des Kiepenholms gesunkenen Bootes 32
8. Sprengung eines Wracks oberhalb der Vogels-Insel 32
9. Balastloschwesen 34
   a. Bestimmung der Ballastloschplätze 34
   b. Ballastloschung 35
10. Der Winterhafen 35
    a. Unterhalt desselben 35
    b. Frequenz 36

Pag.

c. Feuerlöschwesen 36
d. Schienengeleise auf dem Fortcometdamm 36
e. Anträge der Dünamündeschen Festungs-Verwaltung 39

11. Der Mühlgraben-Hafen 46
12. Der Bolderaa-Hafen 46
13. Navigationsschulwesen 46
a. Projectirte neue Prüfungsordnung für Schiffer und Steuerleute .. 46
b. Projectirtes neues Statut für die Navigationsschulen 47
c. Die Rigaer Navigationsschule 47
14. Schiffercasse 47
15. Seemannscasse 48
16. Seemannshaus 48
a. Frequenz 48
b. Wladimir-Maria-Stiftung 49
17. Verpflegung kranker Seeleute 49
18. Quarantaine in Bolderaa 49
19. Slip-dock 51
20. Bolderaa-Maschinenfabrik 51
21. Küstenbeleuchtung 52
22. Rettungswesen zur See 52
23. Meteorologische und Pegelbeobachtungen 53
a. Metorologische Stationen in Riga und Dünamünde 53
b. Pegelstationen in Riga und Dünamünde 54
c. Sturmwarnungen 55
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa 55
24. Eisgangsbeobachtungen 56
25. Auseisung der Schiffe 56
26. Hafen-Ordnung 57
a. Diebstähle von den Getreidefuhren 57
b. Beleuchtung des Dünaufers 59
c. Projectirter neuer Modus der Vertauung der holzladenden Schiffe in Alt-Mühlgraben, bei Rohne-Dyk und der Cement-Fabrik 62
d. Verkehrsstörungen i. Mühlgraben durch d. Dombrowskysche Sägemühle 63
27. Die Flossbrücke und die Eisenbahnbrücke 64
28. Lootsenamt 64
a. Reorganisation des Lootsenamts 64
b. Pensionsstatut 67
c. Prüfung der Lootsen auf Sehschärfe und Farbensinn 73
d. Collisionen 73
e. Lootsenzeichen 76
29. Technische Besichtigung der Dampfer 76
30. Hebung des Schiffsbaues in Russland 78
31. Schiffszoll 80
32. Das Beresinasystem und die obere Düna 84
a. Das Beresinasystem 84
b. Regulirung der oberen Düna 87

III. **Telegraphen.**

33. Kronstelegraph 92
34. Der Riga-Bolderaaer Telegraph 93
35. Telegraphische Verbindung mit Domesnees 93

Pag

IV. 36. **Postwesen** 96

V. **Eisenbahnwesen.**

37. Die Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahnwesen 96
38. Regelung der Import-Tarife und der Tarife von den Hafen- und Grenzrayons 99
39. Exporttarife der Bahnen I. Gruppe 132
40. Getreide-Tarife 139
41. Tarife für russische Steinkohlen 142
42. Localtarife 143
43. Regeln über die Verladung von Waaren in zwei und mehr Schichten 143
44. Ummahletarife 144
45. Tarifbestimmungen für die Beförderung von Milchwaaren 146
46. Abkürzung der Frist für die unentgeltiche Aufbewahrung der Waaren auf der Riga-Dünaburger Eisenhahn 147
47. Verfahren beim Aufstellen von Protocollen über Beschädigung oder Verlust von Gütern 147
48. Regeln über die Beförderung von unverpackten Waaren 148
49. Abrundung der Werstzahl und der Summe des declarirten Werthes der Waaren bei Berechnung der Assecuranz-Prämie. 150
50. Verkauf der auf der Eisenbahn zurückgelassenen, verlorenen und nicht abgenommenen Gegenstände 150
51. Abänderung der Regeln über die Prüfung des Inhalts, Gewichts und Werths der zur Beförderung angenommenen Waaren 151
52. Regeln über die Beförderung von feuergefährlichen Gegenständen auf den Eisenbahnen 151
53. Regeln über die Beförderung von Naphthawaaren in Cisternen-Waggons 151
54. Verzeichniss der der Stempelsteuer unterliegenden Eisenbahn-Documente 152
55. Regeln für die Conferenzen der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifsachen 154
56. Erweiterung des Bahnhofs Riga I. 155
57. Pskow-Bologojer Eisenbahn-Prospect 158
58. Riga-Tuckumer Eisenbahn 161

VI. **Bank- und Finanzangelegenheiten.**

59. Die Rigaer Börsenbank 162

VII. **Zollangelegenheiten.**

60. Revision des Zolltarifs 162
61. Hopfen-Plombirung 165
62. Schiffszoll 166
63. Zollartell 166
64. Lagerung von auf den Eisenbahnen angeführten Gütern auf den Zollämtern 167

VIII. **Speicher und Lagerhaus-Angelegenheiten.**

65. Der Börsenspeicher 167
66. Central-Waaren-Dépôt-Speicher 167
67. Die projectirte Elevator-Anlage auf dem Andreasholm 168

Pag.

IX. Das Exportgeschäft.

68. Das Hanf- und Flachsgeschäft 170
a. Regelung der Eisenbahn-Tarife 170
b. Controle über den zur Verschiffung gelangenden Flachs 176
69. Getreide- und Saatgeschäft 177
a. Eisenbahntarife für Getreide 177
b. Getreidetransport in loser Schüttung 177
c. Feststellung der Durchschnittsqualität für Getreide und Saat 179
d. Getreideclassification 180
e. Einführung einer Normal-Kornwaage 181
f. Berichterstattung über Getreidepreise, Seefrachten und Assecuranz 185
g. Wägeverfahren an der Ostküste Schwedens 186
h. Controle der Getreide- und Saatverschiffungen 186
70. Das Holzgeschäft 186

X. Importgeschäft.

71. Das Heringsgeschäft 194
72. Das Salzgeschäft 194
73. Die Ladekrähne 198

XI. Handelsämter.

74. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren 199
75. Makler 200
76. Messeramt 201

XII. 77. Börsen-Usancen.

XIII. Handelsgesetzgebung.

78. Die Einrichtung besonderer Handelsgerichte in den Baltischen Gouvernements 204

XIV. 79. Der Kaufmännische Verein 204

XV. Börsen-Angelegenheiten.

80. Das Budget des Börsen-Comités 205
81. Der Unterstützungsfond des Börsenvereins 206

XVI. Unterrichtswesen.

82. Baltisches Polytechnikum 206
83. Bolderaasche Volksschule 206

XVII. Darbringungen zu patriotischen und wohlthätigen Zwecken.

84. Versorgung der Armen mit Holz 207
85. Jubiläum der Freiwilligen Feuerwehr 207
86. Jubiläum des Gewerbevereins 207

XVIII. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industrie-Zeitung und Handelsarchiv.

87. Handelsstatistik 209
88. Börsenzeitung 211
89. Industrie-Zeitung 213
99. Handels-Archiv 213

Anhang zum Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités: Pag.

I. Die Glieder des Rigaer Börsenvereins in Februar 1891 215
II. Eisenhahn-Angelegenheiten 221
A. Güter-Verkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit ihrer Abzweigung nach Mühlgraben, sowie auf der Riga-Bolderaaer Bahn pro 1890 223
B. Specielle Nachweisung der auf die Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn mit der Bestimmung nach Riga beförderten Transporte von Getreidewaaren, Flachs, Hanf, Leinsaat und Oelkuchen pro 1890, 1889 und 1888. Nach den verschiedenen Versandbahnen geordnet. 227

Finanzbericht des Rigaer Börsen-Comités pro 1890 233
Budget des Rigaer Börsen-Comités pro 1891 245

Jahresbericht

des

Rigaer Börsen-Comités über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt im Jahre 1890 entwickelte Thätigkeit.

I. Handels- und Schiffs-Abgaben.

1. Regulirung der Tabellen für die Erhebung der Procentsteuern vom Werthe des Ex- und Imports.

Die im Jahre 1889 giltig gewesenen Abgabensätze sind auch für das Jahr 1890 unverändert in Geltung geblieben.

Beim Schreiben vom 10. October 1890 sub № 274 übersandte das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben dem Börsen-Comité Entwürfe zu den Tabellen für das Jahr 1891, in welchen folgende Aenderungen der im Jahre 1890 giltig gewesenen Sätze proponirt wurden:

Für den Import waren Canehl und Cassia von 1½ Kop. auf 1 Kop. pro Pud herabgesetzt,

Spiegelglas dagegen von ¾ Kop. auf 1 Kop. pro Pud erhöht worden.

Für den Export wurde für Corinthen und Rosinen der Satz pro 1891 auf ½ Kop. pro Pud festgesetzt.

Gegen diese Aenderungen wurden von der vom Börsen-Comité zur Aeusserung aufgeforderten Kaufmannschaft keine Einwendungen erhoben.

Dagegen stellte sich eine Reduction der Handelsabgaben für Planken und Bretter als nothwendig heraus, da die bisherigen Steuersätze den augenblicklichen Werth dieser Waaren und der Quote von 11/24 % nicht entsprechen. Im Werthe der ab hier exportirten Planken und Bretter ist ein Rückgang eingetreten, der seinen Grund nicht allein in dem allgemeinen Preisfall auf dem Weltmarkte hat, sondern zum nicht geringen Theil in der allmähligen Verringerung der

von Riga verschifften Qualitäten und Dimensionen. In einem Schreiben an das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben vom 1. December 1890 sub № 850 proponirte der Börsen-Comité, auf Grund eines Gutachtens der Delegation für das Holzgeschäft, folgende Sätze:

1"	dick	bis	9′	lang	für	100	Stück	3	Kop.
		über	9′	„	„	100	„	7½	„
1½"	„	bis	9′	„	„	100	„	5	„
		über	9′	„	„	100	„	13	„
2"	„	bis	9′	„	„	100	„	6	„
		über	9′	„	„	100	„	18	„
2½"	„	bis	9′	„	„	100	„	8	„
		über	9′	„	„	100	„	23	„
3"	„	bis	9′	„	„	100	„	10	„
		über	9′	„	„	100	„	30	„
3½"	„	bis	9′	„	„	100	„	13	„
		über	9′	„	„	100	„	39	„
4"	„	bis	9′	„	„	100	„	16	„
		über	9′	„	„	100	„	50	„
4½"	„	bis	9′	„	„	100	„	18	„
		über	9′	„	„	100	„	56	„
5"	„	bis	9′	„	„	100	„	20	„
		über	9′	„	„	100	„	63	„

2. Prolongation der zweiten 1/6 % Hafenbau-Abgabe.

(Handelsarchiv Jahrgang 1890 pag. 1—9.)

Nachdem der Börsen-Comité im März 1890, durch seinen Agenten in St. Petersburg, ein Memoire in dieser Angelegenheit den Herren Ministern der Finanzen, der Bauten und des Innern hatte überreichen lassen, ferner in einer Vorstellung vom 24. April 1890 sub № 195 auch den Livländischen Gouverneur ersucht hatte, sich für die Beschleunigung der Sache zu verwenden, ist diese Angelegenheit, von den genannten Herren Ministern befürwortet, einer Mittheilung des Departements des Handels und der Manufacturen an den Börsen-Comité vom 7. December 1890 № 12566 zufolge, am 20. November 1890 an den Reichsrath gelangt und ist nunmehr begründete Aussicht vorhanden, dass die Stromvertiefungskasse in Zukunft nicht nur ihre neuerdings wesentlich gesteigerten Betriebskosten zu decken, sondern auch ihre Schuld bei der Börsenvereinskasse, resp. der Börsenbank, zu tilgen im Stande sein wird.

3. Revision der Handels- und Schiffsabgaben in den russischen Häfen.

(Handels-Archiv Jahrgang 1890 pag. 9—17.)

Die Verhandlungen über die projectirte Verstaatlichung der Handels- und Schiffsabgaben in den russischen Häfen und die Errichtung besonderer Hafenverwaltungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt. Nach den vom Börsen-Comité eingezogenen Informationen handelt es sich hierbei zunächst um die Hafenplätze St. Petersburg, Mariopol, Batum und Nicolajew.

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

4. Die Hafenbauten.

a. Die Seemolen.

1) Der Magnusholmsche Seedamm und der Wetzake-Damm.

Die durch die Herbst- und Winterstürme beschädigten Stellen des Pflasters und der Schutzmauer des Magnusholmschen Seedammes wurden reparirt, zwei Mauerblöcke vor den Fuss der Schutzmauer beim kleinen Leuchtthurm verlegt und ein grosser Block neu hergestellt.

Die landseitige Böschung des Wetzakeschen Dammes wurde auf einer circa 80 Quadrat-Faden grossen Fläche von Neuem mit Bruchsteinen abgepflastert.

2) Die West-Mole.

Ausser der gewöhnlichen Reparatur am Pflaster und dem Mauerwerk der West-Mole wurde die Steinschüttung auf der Flussseite des Faschinendammes ergänzt und auf einer circa 25 Faden langen Strecke mit Mauerblöcken befestigt.

Im Jahre 1887 hatte sich die links neben der Süd-Mole liegende Sandbank an den Damm angeschlossen, worauf sich der Winkel zwischen der Mole und der Sandbank rasch mit Sandmassen anfüllte. Im vergangenen Jahre begann der Sand, bei niedrigen Wasserständen und westlichen Winden, über den Damm in den Fluss zu treiben. Da eine Abgrabung nur vorübergehenden Nutzen brachte, so wurde in diesem Jahre ein kleiner Versuch gemacht, durch Anflanzungen von Weiden und Sandhafer die Sandmassen neben dem Damm aufzufangen und festzulegen.

Die Unterhaltungskosten für die Seedämme betrugen 5301 Rbl. 57 Kop.

b. Die Dünaregulirungsbauten.

Durch das Schreiben vom 21. März 1890 № 149 zeigte der Chef der Arbeiten für den Bau des Rigaschen Hafens an, dass für die Ausführung der Dünaregulirungsbauten im Jahre 1890 die Summe von 427,500 Rbl. angewiesen worden sei und übersandte gleichzeitig einen Conditionen-Entwurf für die Uebernahme der Bauten, der am 29. März, mit der Unterschrift des Börsen-Comités versehen, dem Chef der Hafenbauten zurückgestellt wurde. Erst am 12. Juni wurden diese Conditionen durch den Herrn Minister der Wegecommunicationen bestätigt.

Die Ausführung der dem Börsen-Comité übertragenen Arbeiten erfolgte durch die Bauunternehmer, die Herren P. und A. Ruetz.

aa. Remonte-Arbeiten.

Die von der Hafenbauverwaltung direct vergebenen Remontearbeiten an den Dünaregulirungswerken waren verhältnissmässig gering, da der Eisgang ein sehr leichter gewesen war und ganz unbedeutenden Schaden angerichtet hatte.

1) Die Remontearbeiten bestanden in einer Umpflasterung einiger Stellen auf der Dammkrone des Klein-Ilkenesch-Dammes, in einer Steinschüttung auf den Köpfen des Happaxgraben-Dammes und auf 3 Buhnenköpfen bei Unter-Poderaa, in einer Reparatur des oberen Theiles des Rinuschschen Bollwerkes und in einer versuchsweise ausgeführten Befestigung der Dammkrone des Magnusholmschen Parallelwerkes durch eine Betonirung derselben.

Die Arbeiten kosteten 1929 Rbl. 3 Kop.

2) Die Remonte des Kronsbaggers Riga und der 10 zu demselben gehörigen Prähme wurde im Frühjahr 1890 ausgeführt. Für die Remonte des ganzen Baggerapparates war ein Zuschlag von 61 Kop. pro Cub.-Faden gebaggerten Boden, wie in den früheren Jahren, bewilligt worden.

3) Unter Hinweis darauf, dass die alte Uferbefestigung von Ober-Poderaa (bei der Cementfabrik) sich stellweise in einem recht schadhaften Zustande befinde, ersuchte der Börsen-Comité die Bauverwaltung am 14. Mai 1890 № 279, veranlassen zu wollen, dass die Remonte möglichst bald ausgeführt werde. Die Frage, wem die Verpflichtung obliegt, diesen Bau zu unterhalten, ist im Jahre 1887 bei den Verhandlungen über die Reparatur der Uferbefestigung von Rinusch eingehend erörtert worden. Die damals vom Ministerium der Wege-Communicationen abdelegirte Commission kam zu dem Schluss, dass die aus den Mitteln der Kaufmannschaft erbauten Stromwerke, zu

denen auch die Uferbefestigung von Ober-Poderaa gehört, da sie nicht einem besonderen Bedürfnisse des Comités dienen, sondern zum allgemeinen Dünaregulirungsproject gehören und bisher für Rechnung der Krone reparirt wurden, auch weiter von der Krone zu unterhalten sind. — Auf den Antrag des Börsen-Comités vom 14. Mai 1890 sub № 279 ist noch keine Entscheidung erfolgt.

bb. Die neuen im Jahre 1890 ausgeführten Dünaregulirungsbauten.

1) Um das breite Strombett vor dem Andreasholm einzuengen, war im Jahre 1889 der Bau des Dammes FG in Angriff genommen und von demselben ein 190 Faden langer Theil auf einer Strecke, von der man sich am meisten Einfluss auf die Regulirung des Stromes versprach, hergestellt worden. In diesem Jahre wurde der Damm nach oben hin ans Ufer angeschlossen und nach unten um 185 Faden verlängert, so dass seine ganze Länge, mit einer 10 Faden weiten Oeffnung, 505 Faden beträgt. Der Damm besteht aus 2 mit der Neigung von 1 : 6 eingerammten Pfahlwänden, die oben 9 Fuss von einander abstehen und 1,5 Fuss über dem gewöhnlichen Wasserstand hoch sind. Die Wände werden durch Zangen gehalten, welche durch 2 Zoll starke eiserne Anker und hölzerne Spreizen mit einander verbunden sind. Der Raum zwischen den Pfahlwänden ist mit Bruchsteinen ausgefüllt, die oben glatt verlegt sind. Zum Schutz gegen den Eisgang ist auf die äussere Zange noch ein Schutzbalken verlegt worden.

70 Faden unterhalb vom Uferanschluss befindet sich die Oeffnung, in welcher die Dammenden durch je 2 Pfahlbündel gedeckt sind. Die Köpfe derselben ragen etwas über den Damm hervor und sind mit Eisenblechkappen bedeckt. Um eine Ausspülung des Grundes zu verhüten, ist derselbe in der Oeffnung, sowie oberhalb und unterhalb derselben, mit Senkstücken und Steinschüttungen abgedeckt.

Die Kosten für den im Jahre 1889 gebauten Theil betrugen 58,254 Rbl. 49 Kop., für den im Jahre 1890 gebauten Theil 108,686 Rbl. 11 Kop. Von letzterer Summe hat der Börsen-Comité 33,455 Rbl. 71 Kop. der Krone vorgeschossen; bei der ersten Anweisung der Mittel für die Arbeiten des nächsten Jahres soll dieses Darlehen zurückerstattet werden.

2) Der schon seit Jahren starken Angriffen ausgesetzte Theil des Ufers von Ober-Poderaa (unterhalb der Cementfabrik) ist in diesem Jahre, auf einer Strecke von 255 Faden Länge, bis zur 1. Wohlershofschen Buhne, befestigt worden. Vor einer 4 Zoll starken Spundwand sind, in einer Entfernung von 0,5 Faden von einander, runde Stützpfähle eingerammt, die einen 10 Zoll starken Holm tragen.

Zwischen dem Holm und der Spundwand ist eine 3 Zoll starke Planke verlegt. Jeder vierte Stützpfahl ist durch eine Verankerung gesichert, die aus zwei, 16 Fuss hinter der Spundwand stehenden Ankerpfählen, einem Ankerbalken und einem Riegel besteht. Hinter der Spundwand ist Baggerboden der Art angeschüttet, dass die am oberen Ende 5,5 Fuss hohe Böschung, auf einer Strecke von 111,5 Faden Länge, bis auf 9,5 Fuss ansteigt, dann horizontal bleibt und am Ende, auf einer 70 Faden langen Strecke, wieder bis auf 5,5 Fuss über dem gewöhnlichen Wasserstand abfällt. Die Abpflasterung der Böschung mit Granitsteinen konnte in diesem Jahre nur auf der oberen Hälfte der Uferbefestigung beendigt werden; die untere Hälfte ist mit einer Schotterlage gedeckt und die Böschung zur Buhne hin mit einem Bruchsteinpflaster versehen werden.

Für die Uferbefestigung wurden gezahlt 28,717 Rbl. 18 Kop. Das Auskarren von 2680 Cubikfaden Baggerboden kostete 1,427 Rbl. 35 Kop.

Vor dieser neuen Uferbefestigung von Ober-Poderaa wurden zum Schutz gegen Unterspülungen 1,5 Fuss starke, 5 Faden breite Senkstücke auf einer Strecke von 268 Faden Länge verlegt und zwar so, dass die Senkstücke am oberen Ende noch vor die Uferbefestigung vortreten.

Die Kosten betrugen 10,317 Rbl. 58 Kop.

3) Die in den letzten Jahren entstandene Unterspülung des Kopfes der Buhne № 2 bei Unter-Poderaa wies auf die Nothwendigkeit eines Ergänzungsbaues hin. Derselbe wurde durch die Herstellung eines 50 Faden langen Faschinendammes, der 15 Faden oberhalb vom Kopfe der Buhne anfängt und sich an dieselbe anschliesst, ausgeführt. Auf der flussseitigen 1,5 fachen Böschung und auf den Dammköpfen sind starke Steinschüttungen gemacht worden. Die Breite der Dammkrone beträgt 10,5 Fuss, die innere Böschung ist 1 fach. Da in der Dammlinie grosse Tiefen vorhanden waren, so wurde der Boden, um den Bau billiger zu machen, durch das Ausklappen von Baggerboden bis auf die Tiefe von 17 Fuss erhöht und diese Anschüttuug unter dem Damm und den Köpfen mit 610 Quadratfaden Senkstücken abgedeckt. Um das Werk zu verstärken ist in den Ecken, beim Anschluss an die Buhne, eine Anschüttung von Baggerboden gemacht worden, die mit Rasen abgedeckt ist.

Für diesen Bau wurden verausgabt 23,378 Rbl. 90 Kop.

4) Das Bolderaasche Separationswerk wurde im Jahre 1890 durch einen 780 Faden langen Faschinendamm weiter ausgebaut, der sich von der Mündung des Happaxgrabens bis zu der Bolderaaschen

Traverse und noch 80 Faden über dieselbe hinaus erstreckt. Dieser Damm regulirt die Mündung des Happaxgrabens und engt das Strombett der Düna bis auf 300 Faden ein.

Der erste, 260 Faden lange Theil des Dammes, der in geringer Wassertiefe erbaut wurde, hat eine 2 Faden breite Krone erhalten, die auf dem übrigen Theile nur 1,5 Faden breit ist. Die Böschungen sind an der Flussseite 1,5 fach, an der Landseite einfach. Vom 376 ten Faden des Dammes an sind auf der äusseren Böschung starke Steinschüttungen gemacht worden, welche dieselbe noch mehr abflachen. Da das Ende des Parallelwerkes in Tiefen bis zu 32 Fuss zu liegen kam, so wurden dieselben durch Anschüttungen von Baggerboden bis auf 19 Fuss verringert; der Sand wurde in einer Breite von 20 bis 25 Faden mit Senkstücken abgedeckt, die 10 Faden vor den Fuss des Dammes an der Flussseite vortreten. Zum Schutz gegen Unterspülungen sind vom 495 sten Faden an, längs der äusseren Böschung des Dammes, Senkstücke verlegt, deren Breite von 4 Faden bis auf 10 Faden zunimmt. Eine kleine 3 Faden breite, 4 Fuss tiefe Oeffnung im Damm vermittelt den Bootsverkehr zwischen dem Ufer und dem Strome. Die Dammkrone erhebt sich 1 Fuss über den gewöhnlichen Wasserstand und ist mit einer Bruchsteindecke zwischen Flechtzäunen abgedeckt worden.

Um die Traverse an das Parallelwerk anzuschliessen, musste sie um 30,5 Faden verlängert werden, wobei ebenfalls die grossen Tiefen durch Anschüttung von Baggerboden verringert wurden. Das frühere Profil des Dammes wurde beibehalten und an der oberen Seite desselben eine Boden-Anschüttung gemacht.

Die Kosten für das Parallelwerk und die Verlängerung der Traverse betrugen 145,059 Rbl. 91 Kop.

5) Um das Wehen des Sandes von der Düne beim Happaxgraben in den Strom zu verhindern, hat die Bauverwaltung in diesem Jahre den Versuch gemacht, den Sand durch Bedecken desselben mit Strauch, durch eine Aussaat von Fichten und Sandhafer, durch Weidenstecklinge und durch Aufstellen von Strauchzäunen festzulegen. Im Ganzen wurden etwa 5 Desätinen Sandfläche auf diese Weise befestigt.

6) In den letzten Jahren waren die aus der Rothen Düna kommenden Sandmassen an dem Kopfe der im Jahre 1878 erbauten Buhne in Neu-Mühlgraben vorbeigegangen, so dass der Hafen zu versanden drohte. Um die Anschwemmungen festzulegen, welche sich oberhalb der Buhne befanden, und um das Weiterrücken derselben zu verhindern, wurde die Buhne im Herbst 1890 um 43 Faden verlängert und dann an den Kopf derselben ein 93,5 Faden langes Parallelwerk angeschlossen, so dass beide Faschinendämme

zusammen ein Separationswerk bilden. Die Dammkrone hat eine Breite von 1,5 Faden, die Böschungen sind einfach. Unter der mit einer Steinschüttung gedeckten Spitze des Separationswerkes wurden, zur Verhütung von Unterspülungen, Senkstücke verlegt. Das obere Ende des Parallelwerks wurde ebenfalls durch eine Steinschüttung gegen die Angriffe des Stromes gesichert. Die Dammkrone ist mit einer provisorischen Bruchsteindecke versehen worden.

Nach dem allgemeinen Bauprogramm sollte dieses Werk erst im nächsten Jahre zur Ausführung gelangen. Mit Rücksicht auf den Nutzen, den eine frühere Herstellung desselben aber bietet, wurde die zum Bau erforderliche Summe von 17,755 Rbl. 8 Kop. vom Börsen-Comité bis zur ersten Anweisung der Mittel für die Arbeiten des nächsten Jahres vorgeschossen.

7) Auf den letzten 50 Faden des Dammes von Klein-Ilkenesch musste im Herbst eine Ergänzung der Steinschüttung auf der äusseren Böschung gemacht werden, da die Steine in die Tiefe gesunken waren.

Für diese Ergänzungsarbeit kamen zur Auszahlung 1823 Rbl. 29 Kop.

8) Um die nöthige Strombreite bei der Namenlosen Insel (Generals-Insel) herzustellen, wurde die im vergangenen Jahre angefangene Entfernung eines Vorsprunges derselben in diesem Jahre vom Bagger „Riga“ fortgesetzt und ein 190 Faden langer Streifen mit einer durchschnittlichen Breite von 8 Faden bis auf eine Tiefe von 11 Fuss abgegraben.

In der Zeit vom 29. Mai bis zum 23. August arbeitete der Bagger an 70 Tagen und förderte 7398 Cubikfaden Boden (nach den Prähmen gezählt), so dass seine durchschnittliche Leistung pro Tag 105,7 Cubikfaden betrug.

9) Um die Rothe Düna den Bedürfnissen des Hafenverkehrs entsprechend zu gestalten, wurde ein 9 Fuss tiefer, ca. 21 Faden breiter Fahrweg durch Vertiefung derselben an 3 Stellen hergestellt, welcher nicht mehr, wie bisher, gleich unterhalb der Oeffnung im Damm STU eine scharfe Wendung macht, sondern gerade weiter geht, um dann der tiefen Rinne längs dem Ufer von Gross-Vegesacksholm zu folgen. Von den Erfahrungen, welche man bei den nächsten Hochwassern an diesem Fahrwege machen wird, soll es abhängen, wo derselbe in Zukunft durch Dammbauten gegen Versandungen geschützt werden wird.

Vom 27. April bis zum 28. Mai arbeitete der Kronsbagger Riga vor der Oeffnung im Damm STU (Eingang zur Rothen Düna), führte dann die oben erwähnte Baggerung bei der Namenlosen Insel

aus und begann am 24. August wieder die Vertiefung des Fahrwassers in der Rothen Düna bei der Insel Kronsal, welche er am 25. October, einer erlittenen Beschädigung wegen, einstellen musste. Der Bagger Bolderaa beendigte bis zum 1. November die Arbeit an dieser Stelle. Vom 12. August bis zum 23. October vertiefte der Bagger Gustav den Fahrweg oberhalb und unterhalb der Oeffnung im Damm STU. Der Bagger Riga förderte in der Rothen Düna an 78 Arbeitstagen 6276 Cubikfaden (nach den Prähmen gerechnet). Der Bagger Gustav an 60 Tagen 3774 Cubikfaden und der Bagger Bolderaa an 5 Tagen 639 Cubikfaden, so dass die mittlere Tagesleistung 80,4 Cubikfaden, 62,9 und 127,8 Cubikfaden betrug.

Für das Baggern und das Auskarren eines Theiles des gebaggerten Bodens wurden dieselben Preise wie im Jahre 1889 bezahlt. Im Ganzen kostete das Baggern mit dem Kronsbagger Riga incl. der Remonte des Bagger-Apparates und das Auskarren 51,658 Rbl. 39 Kop. Für die Arbeit der Bagger des Börsen-Comités wurden 13,038 Rbl. 8 Kop. gezahlt.

cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung.

Nachdem im September 1889 ein grosser Theil der Dünaregulirungswerke der Stadtverwaltung zur ferneren Unterhaltung übergeben worden war, ist eine neue Uebergabe nicht erfolgt.

dd. Die pro 1891 in Aussicht genommenen Dünaregulirungsarbeiten.

1) Für die Fortsetzung der Stromregulirung im Jahre 1891 sind folgende Summen von der Bauverwaltung erbeten worden:

1)	für die Verlängerung des Pfahldammes F G	124,909	Rbl. 44	Kop.
2)	für den Faschinendamm zwischen dem unteren Ende der Vogelsinsel und der Buhne 5 am Pferdeholm	33,572	„ 63	„
3)	für das Separationswerk in Neu-Mühlgraben	18,845	„ 61	„
4)	für die Beendigung des Separationswerkes bei der Namenlosen Insel	42,408	„ 35	„
5)	für Pflasterarbeiten auf dem Magnusholmschen Parallelwerke	16,478	„ 23	„
6)	für Baggerarbeiten bei der Vogelsinsel. . .	31,409	„ 25	„
7)	für den Bau von 2 hölzernen Baggerprähmen	5,900	„ —	„
8)	für den Umbau eines Theiles der Wohlershofschen Uferbefestigung (242 Faden) . . .	26,485	„ 74	„
9)	für die Uferbefestigung von Unter-Poderaa (90 Faden)	11,790	„ 75	„
		311,800	Rbl. —	Kop.

2) Im Jahre 1890 sind mit Rücksicht auf eine etwaige Verängerung der Seemolen und eine Verbesserung der Einfahrt in den Rigaschen Hafen die Vermessung der Küste zwischen Bilderlingshof und der alten, bei Wetzake abgesperrten Dünamündung, ebenso wie die Tiefen-Messungen längst der Küste von der Bauverwaltung beendigt worden. Die übrigen Untersuchungen werden noch fortgesetzt.

ee. Die Befestigung des Dammes AB.

1) Durch das Schreiben vom 16. Juni 1890 Nr. 2513 ersuchte das Stadtamt den Börsen-Comité Delegirte zu ernennen, um in Gemeinschaft mit den Vertretern der Stadverwaltung, der Verwaltung der Hafenbauten und der Direction der Mitauer Eisenbahn die Frage über die zweckmässigsten Massregeln zum Schutze des Dammens AB vor Beschädigungen zu berathen. Auf die Anfrage des Börsen-Comités, wann die Berathungen beginnen werden, erwiderte das Stadtamt am 14. August Nr. 3119, dass die Commission zusammenberufen werden solle, sobald das Stadtamt das zur Beprüfung dieser Frage nothwendige Material erhalten haben werde, dass aber vorläufige Schutzmassregeln bereits ergriffen worden sind.

Der Börsen-Comité sprach hierauf im Schreiben vom 24. August 1890 Nr. 556 sein Bedauern aus, dass die von der Stadtverwaltung selbst angeregte, so wichtige Berathung nicht stattgefunden und bat, ihm wenigstens über die getroffenen provisorischen Massregeln Mittheilung zu machen, da der Comité in hohem Grade dabei interessirt sei, dass der Damm AB nicht Schaden nehme, was bei weiterem Hinausschieben des Ausbaues desselben ernstlich befürchtet werden müsse.

In Folge dessen theilte das Stadtamt beim Schreiben vom 27. August 1890 Nr. 3210 dem Börsen-Comité mit, dass die Anker des Pfahldammes AB, zum Schutz gegen Fäulniss und Beschädigung gegen Eisgang, bis zum Niveau des oberen Theiles der Spundwand beschüttet werden sollen. Von dem dazu benutzten Schiffsballast werde der feine Sand nach unten zu liegen kommen und mit grobem Ballast überdeckt werden. Ausserdem solle Baggerboden bei dem unteren Theile des Dammes verwandt werden, der aber in jedem Falle eine Decke aus grobem, festem Material erhalten werde, zu welchem Zweck eventuell Kalksteine gekauft werden sollen.

Im November wurden diese Arbeiten fast ganz beendet.

2) Die Frage über die definitiven Massregeln zum Schutze des Dammes AB und über den Ausbau desselben wurden am 23. No-

vember 1890 zum ersten Mal von der dazu zusammengetretenen Commission beprüft. Derselben wurde mitgetheilt, dass das Ministerium der Wegecommunicationen beschlossen habe, die Eisenbahnstation Thorensberg heben und neben dem Eisenbahndamm, auf der oberen Seite desselben, einen 15 Fuss über Kronstadter Null hohen Damm anschütten zu lassen, um der Gefahr vorzubeugen, dass der Eisenbahndamm zwischen der Station Thorensberg und der Dünabrücke zerstört werde. Diese Arbeiten sollen schon im nächsten Jahre zur Ausführung gebracht werden. Bei der Berathung der Frage, wie der nothwendige Ausbau des Dammes AB vorgenommen werden könne, sei man zu dem Schlusse gekommen, dass es nur zweckmässig sei ihn als Hochwasserdamm herzustellen, da anderenfalls die Kosten für eine Befestigung und Unterhaltung in keinem Verhältniss zu dem geringen Nutzen stehen würden und der Hafen hinter dem Damme nicht als Winterhafen dienen könne. Werde der Damm aber bis über das Hochwasser erhöht, so läge es nahe auch den Theil des Ufers zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Damm ebenso hoch zu machen, um die Mitauer Vorstadt auf der ganzen Flussseite gegen die Gefahren des Hochwassers zu decken. Der Stadt-Ingenieur Agthe habe 2 Projecte zu diesem Zwecke ausgearbeitet, von welchen das grössere vom Bauamt angenommen sei.

Nach dem kleineren Projecte ist zwischen der Eisenbahnbrücke und der Steinstrasse eine Erhöhung der gepflasterten Böschung um einige Fuss in Aussicht genommen. Um diese Erhöhung bequem ausführen zu können und um weiter stromab mehr Raum zu gewinnen, ist ein Hinausrücken des Ufers auf einer 1100 Fuss langen Strecke und die Herstellung eines neuen Bollwerks längs derselben projectirt. Die Steinstrasse soll durch eine Balken-Barricade zwischen 2 Mauern abgesperrt werden und führt auf das dem Strom abgenommene Ufergebiet, das unterhalb der Flossbrücke bequem zum Löschen und Laden der Schiffe ausgenutzt werden kann. Von der Barricaden-Mauer bei der Steinstrasse zieht sich ein Hochwasserdamm an der Heringskaje vorbei und geht dann auf die Flussseite des Dammes AB, während die Hafenseite durch ein 7 Fuss hohes Bollwerk zum Laden und Löschen der Schiffe benutzbar gemacht werden soll. Durch 2 unter dem Hochwasserdamm hindurch geführte Tunnel ist die Verbindung der jetzigen Heringskaje mit dem Uferraum an der Düna gedacht.

Das zweite, vom Bauamt angenommene Project ist in Uebereinstimmung mit dem Project für eine Pontonbrücke ausgearbeitet, welche zwischen der Schaalstrasse und der Schonerstrasse über den Strom

zu legen geplant wird. Nach diesem Project wird das Ufer auf einer etwa doppelt so langen Strecke, wie nach dem ersten, mit einer neuen Einfassung versehen und auch weiter in den Strom hinausgerückt werden. Von der Eisenbahnbrücke bis zum unteren Ende des Dammes AB zieht sich der Hochwasserdamm längs dem Ufer hin und macht dadurch eine Barricade bei der Steinstrasse unnöthig. Letztere wird mit sanfter Steigung bis auf die Höhe des Hochwasserdammes geführt, um sich dann gegenüber der Schonerstrasse wieder bis auf die Höhe der Pontonbrücke zu senken.

Die Delegirten des Börsen-Comités bemerkten, dass ihrer Ansicht nach das zweite Project zwei Nachtheile besitze, indem die Heringskaje so gut wie ganz vom Strome abgeschnitten werde und die Lösch- und Ladeplätze an der Stromseite verloren gingen, und erklärten, dass der Börsen-Comité, mit Rücksicht auf diese für den Handel und Schiffsverkehr wichtigen Punkte, sich noch eine Aeusserung vorbehalte.

Bei der Beprüfung des Projects im Schoosse des Börsen-Comités wurden die von den Delegirten desselben hervorgehobenen Nachtheile bestätigt.

Nachdem der Börsen-Comité sich sodann mit dem Herrn Zolldirector bezüglich der Entlöschung der Heringsschiffe in Relation gesetzt und dabei in Erfahrung gebracht hatte, dass der Herr Zolldirector sich an das Zolldepartement wenden wolle, wenn die Stadtverwaltung sich nicht entschliessen werde, die Heringskaje zu verlegen, beschloss der Börsen-Comité, in Uebereinstimmung mit dem Gutachten der örtlichen Heringsimporteure, die Versetzung der Heringskaje auf einen geeigneten Platz, etwa oberhalb der Karlsschleuse, zwischen der Moskauer Strasse und der Düna, zu befürworten.

Die Verhandlungen mit der Stadtverwaltung über diesen Gegenstand sind noch nicht zum Abschluss gediehen.

c. Vertiefung der sogenannten „trockenen Düna."

Im Mai wandte sich der Pächter C. Braunstein aus Kirchholm an den Börsen-Comité mit dem Anerbieten, die „Trockene Düna" bei der Insel Dahlen der Bootfahrt und der Flössung für circa 1500 R. zugänglich zu machen. Er beabsichtigte durch Entfernen der Granitsteine und Vertiefen einer 10 Faden langen Stromstrecke (Wampekaule) einen 10 bis 12 Faden breiten Weg herzustellen, um dadurch neben dem durch häufige Salomme verstopften Hauptarm der Düna, noch ein zweites Fahrwasser im Nebenarm benutzbar zu machen.

Da die Rigasche Hafenbauverwaltung und die Stadtverwaltung der Frage, wie die „Trockene Düna“ schiffbar gemacht werden könne, bereits näher getreten waren, so sah sich der Börsen-Comité veranlasst auf das Anerbieten des Braunstein nicht weiter einzugehen und zunächst den Erfolg der von anderer Seite gethanen Schritte abzuwarten. Am 12. Mai 1890 sub Nr. 273 wandte sich der Börsen-Comité an die Bauverwaltung des Rigaschen Hafens mit der Bitte dem Ministerium der Wege-Communication abermals die Nothwendigkeit der Verbesserung des Fahrweges durch die „Trockene Düna“ darzulegen und, unter Hinweis auf die bei der Holzflössung eingetretenen Ereignisse, die Ausführung der bereits projectirten Arbeiten als dringend hinzustellen.

Das Stadtamt richtete am 10. Juli 1890 sub Nr. 2729 folgendes Schreiben an den Börsen-Comité:

„Das Stadtamt hat, um die Bedingungen des örtlichen Holzhandels zu verbessern, unlängst die Frage in Berathung gezogen, ob es nicht möglich ist das Wassergebiet, welches zur Placirung der auf der Düna herabkommenden Holzflösse bestimmt ist, durch Reinigung des Fahrwassers der sogenannten „Trockenen Düna“ von Steinen zu erweitern. In Hinblick hierauf hat das Stadtamt sich zunächst an die Uferbesitzer der „Trockenen Düna“, die Gutsbesitzer v. Lövis of Menar, Besitzer des Gutes Dahlen, und Victor v. Rautenfeld, Besitzer des Gutes Bersemünde, mit der Anfrage gewandt, ob ihrerseits irgend welche Hindernisse der Verwirklichung der obenerwähnten Idee entgegenstehen. Sowohl der eine, wie der andere Besitzer erklärten aber, dass durch das Reinigen der „Trockenen Düna“ behufs Erzielung einer ungehinderten Holzflössung, unzweifelhaft das Fischereigewerbe leiden würde, an welchem nicht allein die Uferbesitzer selbst, sondern auch die Fischerbauern, denen die Fischerei verpachtet ist, interessirt sind. Herr von Rautenfeld verlangte eine Entschädigung von 200 Rbl. jährlich für die Schädigung des Fischereigewerbes, während Herr v. Lövis augenscheinlich die Verwirklichung des Projects ganz und gar ablehnt, indem er anführt, dass die Holzflössung auf der „Trockenen Düna“ d. h. auf einem Arme der Düna, der, seiner Ansicht nach, ausschliesslich den Privatinteressen der örtlichen Bewohner dient, die angeblich priviligirte Fischerei auf der „Trockenen Düna“ vernichten würde.

Dessen ungeachtet giebt das Stadtamt die Hoffnung auf einen günstigen Ausgang der Sache nicht auf, indem es der Meinung ist, dass die Frage, ob die „Trockene Düna“ ein publiques, für Alle zugängliches Wassergebiet oder aber Privatbesitz ist, wie es Herr

v. Löwis meint, mindestens als eine strittige angesehen werden muss. Die Frage über den juridischen Character der „Trockenen Düna“ könnte, nach Ansicht des Stadtamts, nur auf dem Wege des Civilgerichtsverfahrens klargelegt werden.

Hiervon beehrt sich das Stadtamt dem Börsen-Comité zur Kenntnissnahme Mittheilung zu machen, bei dem ergebenen Ersuchen, dem Stadtamte eine Mittheilung über die Erwägungen des Comités in dieser Angelegenheit zugehen zu lassen, sowie auch darüber, ob der Börsen-Comité, als das an dieser Sache unmittelbar interessirte Organ, nicht an der Verwirklichung des obenerwähnten Projects mitzuwirken wünscht.“

Der Börsen-Comité behielt sich die Antwort auf dieses Schreiben vor, bis er auf seinen Antrag an die Hafenbauverwaltung vom 12. Mai 1890 Nr. 273 einen Bescheid erhalten.

Unterm 20 September 1890 Nr. 502 theilte die Hafenbauverwaltung dem Börsen-Comité mit, dass die Commission für den Bau von Handelshäfen die Nutzbarmachung der „Trockenen Düna“ für die Flössung im Princip als eine Massnahme anerkannt habe, die von wesentlichem Nutzen sein werde und die Wiederkehr der Salomme verhüten könne. Die Hafen-Commission halte es aber für nothwendig, dass das Detail-Project der Arbeiten für eine Verbesserung der „Trockenen Düna“ in Uebereinstimmung gebracht werde mit dem Düna-Regulirungs-Project für die Herstellung einer Fahrwassertiefe von 3,5 Fuss, welches jetzt im Ministerium ausgearbeitet werde.

Mit Rücksicht auf die Bedeutung, welche die Kaufmannschaft den Arbeiten zur Verbesserung der „Trockenen Düna“ beilege und mit Rücksicht auf die Schwierigkeit für diese Arbeiten Mittel aus dem Reichsschatz zu erhalten, richte die Hafen-Commission an den Börsen-Comité die Frage, ob derselbe es nicht für möglich halte, Mittel — im Betrage von etwa 170,000 Rbl. — zur Ausführung der Arbeiten ausfindig zu machen, ohne auf die Mittel des Reichsschatzes zu greifen, und unter welchen Bedingungen?

Indem der Börsen-Comité der Hafen-Commission unterm 16. October 1890 Nr. 700 seinen Dank für das Entgegenkommen aussprach, erwiderte er, dass er gern bereit sei, bei der Generalversammlung der Kaufmannschaft die Bevorschussung der zur Ausführung des Projects erforderlichen Summe zu befürworten, falls das Ministerium sich geneigt finden sollte, die Rückerstattung in den nächsten 4 Jahren und womöglich eine mässige Verzinsung des Darlehens zuzugestehen, da der Börsen-Comité gezwungen sei diese Gelder der Börsenbank gegen Zinsvergütung zu entlehnen. Zu gleicher Zeit ersuchte der Börsen-

Comité die Hafenbauverwaltung ihm eine Mittheilung über das Project der Schiffbarmachung der „Trockenen Düna“ nebst Erläuterungen zugehen zu lassen.

Unterm 10. November 1890 sub Nr. 573 übersandte die Hafenbauverwaltung dem Börsen-Comité eine Copie des Schreibens der Hafenbaucommission vom 6. November 1890 Nr. 2487, in welchem diese das vom Börsen-Comité proponirte Darlehen zurückwies und statt dessen die Erhebung einer Steuer für die Benutzung der „Trockenen Düna“ in Vorschlag brachte. Der Börsen-Comité sollte sich über die Höhe dieser Steuer, über die Zeit der Einführung derselben und den Erhebungsmodus äussern.

Ueber die auf diesen Vorschlag zu ertheilende Antwort ist der Börsen-Comité noch nicht schlüssig geworden.

d. Die neue Ufermauer zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Zollquai.

1) In diesem Jahre wurde die Quaimauer von der Stadtverwaltung soweit fortgesetzt, als die Rammung im vorigen Jahre erfolgt war, und der Unterbau für den letzten Theil der Quaimauer bis zum Zollplatz hergestellt. Für diese Arbeiten musste der Helmsing & Grimmsche Steg, sowie der Steg für die Petersburger Dampfer verlegt werden. Den Herren Helmsing und Grimm wurde ein neuer Steg am unteren Ende der im vergangenen Jahre ausgeführten Rammung von der Stadt concessionirt und der Petersburger Dampfer-Steg zeitweilig vor dem Theile des Zollplatzes errichtet, welcher oberhalb vom Krahn belegen, vom Zollamte für den allgemeinen Schiffsverkehr vorübergehend freigegeben war. Sobald die Rammarbeiten es zuliessen, wurde der Petersburger Dampfersteg an seine frühere Stelle zurückgesetzt.

Der Steg für die städtischen Passagierdampfer und für die kleinen Flussdampfer wurde in diesem Jahre an der definitiven Stelle, über dem unteren Wensel beim Lootsenhause errichtet.

2) In der neuen Quaimauer war unmittelbar vor dem Zollrayon die Anlage eines dritten Anlegeplatzes für kleine Dampfer und Böte in Aussicht genommen. An Stelle der projectirten grossen Anlage, die 60 Fuss von der Quaimauer in Anspruch genommen hätte, soll eine den Bedürfnissen entsprechende Treppe zur Ausführung gelangen.

5. Der Baggerbetrieb.

a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1890.

Das Frühjahr 1890 zeichnete sich dadurch aus, dass, in Folge einer ungewöhnlich geringen Abströmung, nur ganz unbedeutende Ver-

sandungen im Fahrwasser, bei der Mitauer Vorstadt, bei den Ambaren oberhalb der Eisenbahnbrücke und an den Seiten des Seegattes eintraten. Diese günstigen Verhältnisse gestatteten es, die Bagger zu einer nachhaltigen Verbesserung des ganzen oberen Hafengebietes auszunutzen und die Vertiefung des Fahrwassers zwischen dem Mühlgraben und der Stadt bis auf 20 Fuss auszuführen. Am 13. September 1890 war dieses Ziel erreicht und berichtete über dieses, für den Rigaschen Hafen so hochbedeutsame Ereigniss der Börsen-Comité den Herren Ministern der Wegecommunication und der Finanzen, sowie dem Director des Departements der Chaussée- und Wasserverbindungen.

Der auf einer Inspectionsreise im Süden des Reichs begriffene Herr Bautenminister liess von Michailowo aus dem Börsen-Comité antworten, „dass er herzlich erfreut sei über diesen Erfolg.“ Der Verwaltende des Finanzministeriums, Geheimrath Thörner antwortete, in Abwesenheit des Herrn Finanzministers, dem Präses des Börsen-Comités, dass er mit besonderem Vergnügen die Nachricht über den Erfolg der Baggerarbeiten empfangen habe und überzeugt davon sei, dass derselbe wesentlich zur weiteren Entwickelung des Rigaschen Hafens beitragen werde. Endlich erhielt der Bören-Comité von der Hafenbaucommission am 10. December 1890 sub № 2711 folgendes Schreiben:

„Nachdem der Bericht der im October d. J. nach Riga delegirt gewesenen Beamten des Ministeriums der Wegecommunication über die Resultate der Besichtigung des gegenwärtig, auf der Strecke vom Meere bis zur Stadt, auf 20 Fuss vertieften Fahrwassers dem Herrn Minister der Wegecommunication unterlegt worden war, hat Se. Excellenz beliebt, Solches zur Allerhöchsten Kenntniss Seiner Kaiserlichen Majestät zu bringen. Der Herr Minister hat hierbei allerunterthänigst berichtet, dass diese so erfreulichen Resultate der Verbesserung des Rigaschen Hafens durch das erfolgreiche Zusammenwirken sowol der auf Anordnung und für Rechnung der Krone ausgeführten Correctionsbauten, wie auch der vom Börsen-Comité für Rechnung der zu seiner Verfügung stehenden Lastensteuer ausgeführten Baggerarbeiten erzielt worden sind.

Von dem Dargelegten beehrt sich die Commission für die Errichtung von Handelshäfen, auf Befehl des Herrn Ministers, dem Rigaschen Börsen-Comité Mittheilung zu machen.“

Es wurde hierauf die Erweiterung der 20 Faden breiten Fahrstrasse bis auf 40 Faden in Angriff genommen und bis zum Schluss der Arbeitszeit fortgesetzt.

Im Mühlgraben wurde die Liegestelle für die grossen Dampfer im Frühjahr bis auf 22 Fuss vertieft und nach oben erweitert.

Ausser den Arbeiten zur Vertiefung des Fahrwassers konnte die Entfernung der Sandbank vor dem Zollquai und Andreasdamm durch den Bagger Gustav und eine bedeutende Erweiterung und Verbesserung des Fahrwassers unterhalb der Aa-Mündung durch den Bagger Düna ausgeführt werden.

Vom 11. August bis zum 22. October unterstützte der Bagger Gustav und vom 26. bis 31. October der Bagger Bolderaa die vom Kronsbagger Riga begonnene Vertiefung der Rothen Düna bis auf 9 Fuss, welche am Schluss des October durchgeführt war.

Die Leistung der Bagger betrug 86,802 Cub.-Faden und ist noch bedeutend über die Jahresleistung des vorigen Jahres — 68,164 Cub.-Faden — gestiegen. Alle vier Bagger haben mehr fördern können, da nicht nur eine intensive Ausnutzung derselben angestrebt wurde, sondern auch günstige Verhältnisse ein erfolgreiches Arbeiten derselben zuliessen.

Die Baggerarbeiten begannen am 6. April und endigten am 31. October.

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

1) Der Bagger Gustav wurde am 9. April vor dem Andreasdamm in Betrieb gesetzt, wo er die im vergangenen Jahre angefangene Arbeit zur Entfernung der sich bis zum Schlosse stromauf erstreckenden Sandbank fortsetzte. Am 11. August war die etwa 1 Werst lange und mehr als 40 Faden breite Sandbank beseitigt und eine Tiefe von 18 bis 19 Fuss hergestellt. Bis zum Anfang des September arbeitete der Bagger vor der Oeffnung im Damm STU und dann bis zum 23. October unterhalb derselben, um ein mindestens 9 Fuss tiefes und 21 Faden breites Fahrwasser in der Rothen Düna herzustellen. Vor Einstellung des Betriebes versuchte er noch einige Steinhaufen vor den Stegen am Fortcometdamm zu entfernen und ging dann am 24. October in den Winterhafen.

2) Der Bagger Düna begann am 6. April das Fahrwasser von den Kohlenstegen am Fortcometdamm stromauf an der Ostseite zu verbreiten und gerade zu legen. Er vertiefte bis zum 3. October eine 632 Faden lange, bis 40 Faden breite Strecke auf 20 Fuss und gab dadurch dem Fahrwasser eine günstigere Richtung. In der Zeit vom 2. bis 9. Juli arbeitete er, an Stelle des beschädigten Baggers Cyclop bei der Cementfabrik, wo der gebaggerte Boden in Prähme geschüttet wurde.

3) Der Bagger Cyclop fing am 12. April an, die Ostseite des Fahrwassers auf der unteren Drogde bis auf 20 Fuss zu vertiefen und gelangte am 27. Juni bis zum oberen Ende von Unter-Poderaa. Er setzte dann die Arbeit auf der rechten Seite des Fahrwassers bei Ober-Poderaa fort, musste vom 30. Juni bis zum 10. Juli, einer Reparatur wegen, still liegen, und erreichte am 13. September die Mitte des Zollplatzes und das vom Bagger Bolderaa weiter stromauf vertiefte Fahrwasser. Vom 13. September bis zum 19. October arbeitete er auf der linken Seite des Fahrwassers, auf der Strecke zwischen der 2. und 10. Buhne von Wohlershof.

4) Der Bagger Bolderaa vertiefte vom 19. April bis zum 19. Mai die Liegestelle der grossen Dampfer in Alt-Mühlgraben und arbeitete dann auf der rechten Seite des Fahrwassers von der Uferbefestigung von Unter-Poderaa stromauf bis zur 4. Buhne von Wohlershof. Vom 11. Juli bis zum 31. August vertiefte er das Fahrwasser von der Mitte des Zollplatzes stromauf bis zur Flossbrücke und einen Theil der Schiffsliegeplätze vor dem Quai bei der Stadt. Am Ende August ging er wieder stromab, um die rechte Seite des Fahrwassers zwischen der ersten Buhne von Unter-Poderaa und Wohlershof zu vertiefen. Am 25. October erreichte er das untere Ende der Uferbefestigung und ward dann in die rothe Düna gebracht, wo er die vom Kronsbagger Riga begonnene Vertiefung des Fahrwassers oberhalb der Insel Kronsal beendigte.

Die Leistung der Bagger ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bagger.	War im Betrieb Tage.	Hat gebaggert.	Hat gefördert Cubik-Faden.	Tagesleistung im Durchschnitt Cubik-Faden.	Tagesleistung im Maximum Cubik-Faden.
Gustav	199	167 Tage oder 2045 Stunden.	13490	80,7	120 an 1 Tage.
Düna	180	139 Tage oder 1249 Stunden.	12743	91,6	130 an 3 Tagen.
Cyclop	174	142 Tage oder 1783 Stunden.	28125	198,0	321 an 1 Tage.
Bolderaa	196	160 Tage oder 1921 Stunden.	32444	202,7	335 an 1 Tage.
Alle 4 Bagger	749 Tage.	608 Tage.	86802	537,0	

Es wurden gebaggert mit den 4 Baggern:

zwischen dem Kronskrahn auf dem Fortcometdamm und der Aamündung	vom	Bagger	Düna	in	132	Tag.	11,928 Cb.-Fd.
bei den Kohlenstegen am Fortcometdamm . . .	„	„	Gustav	„	2	„	27 „
im unteren Theile des Alt-Mühlgraben . . .	„	„	Bolderaa	„	24	„	3,900 „
von der Generals-Insel bis zum oberen Ende der Uferbefestigung von Unter-Poderaa. . . .	„	„	Cyclop	„	60	„	14,088 „
von der Generalsinsel bis zum oberen Ende der Uferbefestigung von Unter-Poderaa. . . .	„	„	Bolderaa	„	20	„	4,798 „
zwischen Unter- u. Ober-Poderaa	„	„	Cyclop	„	25	„	2,943 „
zwischen Unter-Poderaa und Wohlershof . . .	„	„	Bolderaa	„	24	„	5,968 „
in der Rothen Düna. . .	„	„	Gustav	„	60	„	3,774 „
in der Rothen Düna. . .	„	„	Bolderaa	„	5	„	639 „
zwischen Ober-Poderaa und dem Andreasdamm	„	„	Cyclop	„	37	„	7,798 „
do.	„	„	Düna	„	7	„	815 „
zwischen dem Andreasdamm und dem Schlosse	„	„	Cyclop	„	20	„	3,296 „
do.	„	„	Bolderaa	„	42	„	9,177 „
do.	„	„	Gustav	„	105	„	9,689 „
zwischen dem Schlosse und der Flossbrücke im Fahrwasser und längs dem Ufer . . .	„	„	Bolderaa	„	45	„	7,962 „
				in	608	Tag.	86,802 Cb.-Fd.

Im Stromgebiete wurde der Baggerboden zwischen den oberen Buhnen am Damm STU, bei der zweiten Buhne von Unter-Poderaa, bei Rinusch und bei der Bolderaaschen Traverse abgelagert. Ausserdem wurde Baggergrund zur Bedeckung der Anker des Dammes AB, zur Hinterfüllung der Quaimauer bei der Stadt und zur Anschüttung bei der neuen Uferbefestigung von Ober-Poderaa geliefert.

Für das Ausschaufeln und Auskarren von 11,116 Cub.-Faden Baggerboden erhielt der Unternehmer in diesem Jahre 10,323 Rbl. 30 Kop. Je nach der Transportweite betrug die Zahlung pro 6 Cub.-Faden grossen Prahm 5 Rbl. bis 9 Rbl. 90 Kop. Für das Ausschaufeln von 12 Cub.-Faden Grand, welche dem Unternehmer überlassen wurden, kamen 50 Kop. pro Cub.-Faden zur Auszahlung.

Der Baggerbetrieb des Börsen-Comités hat im Jahre 1890 S.-R. 117,306.41 Kop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammengesetzt:

Gagen, Löhne und Unkosten				Rbl.	31,214	53
Kohlenverbrauch				„	11,627	92
Materialien				„	4,089	33
Tauwerk				„	2,799	28
Ketten				„	484	87
Feuerversicherung für die Bagger				„	3,815	27
Reparaturen	Rbl.	19,415	63			
abzüglich Reparaturen des Baggers „Bolderaa“ während des Garantie-Jahres	„	1,346	87	„	18,068	76
Poresch für's Auskarren von 438 Cb.-Fd. Baggerboden à 1.50	Rbl.	657	—			
Poresch für's Auskarren von 606 Cb.-Fd. Baggerboden à 1.20	„	727	20			
Poresch für's Auskarren von 1710 Cb.-Fd. Baggerboden à 1.10	„	1,881	—			
Poresch für's Auskarren von 34 Cb.-Fd. Baggerboden mit Zuschlag .	„	112	10			
Poresch für's Auskarren von 1406 Prähmen à 5 Rbl.	„	7,030	—			
Poresch für's Auskarren von 2 Prähmen à 3 Rbl.	„	6	—	„	10,413	30
für Schleppdienst: Dampfer Simson .	Rbl.	12,961	—			
„ Hercules	„	15,685	50			
„ Hermes .	„	10,711	—			
„ Comet .	„	3,327	—			
„ Bravo .	„	412	50			
„ Düna . .	„	2,475	—			
„ Neptun .	„	496	—	„	46,068	—
				Rbl.	128,581	26
abzüglich für Baggerarbeiten für Rechnung der Krone				„	11,374	85
				Rbl.	117,306	41

b. Remonte und Vervollständigung des Baggerapparates.

1) Um die Leistungsfähigkeit des Baggers Düna zu vergrössern und um mit demselben eine etwa 1,5 Fuss grössere Tiefe als bisher, herstellen zu können, waren vom Ingenieur Fleischer mehrere Vorschläge gemacht worden. Nachdem diese Vorschläge von den Ingenieuren der Schichauschen Schiffswerft, welche den Bagger erbaut hat, für gut befunden waren, beschloss der Börsen Comité im nächsten Winter die proponirten Aenderungen vornehmen zu lassen und namentlich den Aufhängepunkt des Eimerrahmens tiefer legen zu lassen.

Da es sich bei der Vertiefung des Fahrwassers gezeigt hatte, dass der Bagger Cyclop nur bei niedrigem und normalem Wasserstande die Tiefe von 20 Fuss herstellen kann, so empfahl der Hafenbau-Ingenieur Pabst am 3. October 1890 № 138 den Bagger derart umzuändern, dass er bis 1,5 Fuss tiefer baggern kann. Der Börsen-Comité beschloss diese Abänderung, gleichzeitig mit einer Verstärkung einzelner Theile, ausführen zu lassen.

2) Die bei den Herren Lange & Sohn und bei der Bolderaa-Maschinenfabrik im August 1889 bestellten 6 eisernen, 13 Cb.-Faden grossen Prähme wurden rechtzeitig im Frühjahr 1890 fertiggestellt und dann sogleich in Betrieb gesetzt.

Zu dem Baggerapparat des Börsen-Comités gehören jetzt

4 alte hölzerne Prähme vom Jahre 1875
7 „ eiserne „ mit 6 Cb.-Faden grossem Laderaum
18 neue eiserne Prähme mit 6 Cb.-Faden grossem Laderaum
5 „ „ „ „ 10 „ „ „ „
8 „ „ „ „ 13 „ „ „ „

3) Um den Baggerapparat besser ausnutzen zu können, beschloss der Börsen-Comite zunächst noch ein kleines Dampfboot zu erwerben.

Von den eingegangenen Offerten wurde die der Bolderaa-Maschinenfabrik angenommen. Nach dem am 25. August 1890 abgeschlossenen Contracte hat die Fabrik bis zum Mai 1891 einen 20 nom. Pferdekraft starken Bugsirdampfer, der mit Stahlblechen beplattet ist und vorn eine Cajüte mit 6 Sitzplätzen hat, für den Preis von 13.000 Rbl. zu liefern.

c. 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 Feuer-Versicherungs-Gesellschaften versichert:

1)	der	Dampfer	Hermes	für	den	Werth	von	40.000	Rbl.
2)	„	„	Simson	„	„	„	„	80.000	„
3)	„	„	Hercules	„	„	„	„	88,000	„
4)	„	„	Comet	„	„	„	„	8.000	„
5)	„	Bagger	Gustav	„	„	„	„	40.000	„
6)	„	„	Düna	„	„	„	„	160.000	„
7)	„	„	Cyclop	„	„	„	„	80.000	„
8)	„	„	Bolderaa	„	„	„	„	80.000	„
9)	das alte hölzerne Baggerfahrzeug Bolderaa							4.000	„
								580.000	Rbl.

d. Versicherung des Dampfers Hercules gegen Seegefahr.

Seit dem 14. April 1888 ist der Dampfer Hercules bei den „Privaten Assecuradeuren“ in Copenhagen für den Werth von 180.000 Kronen gegen Unglücksfälle auf der See versichert. Von der pränumerando zu entrichtenden Jahresprämie von 8% des versicherten Werthes wurden für jede 7 Tage, während welcher das Schiff im Rigaer Hafen lag oder Bugsirdienste leistete, 1/8 % ristornirt. Bei Erneuerung der Versicherung für das Jahr 1890/91 wurde mit den Assecuradeuren vereinbart, dass das Ristorno für jede 6 Tage zu berechnen sei und die Provision von 1/4 % des versicherten Werthes auf die Hälfte herabgesetzt.

Um wenigstens eine theilweise Entschädigung für die gezahlte Assecuranz zu erhalten und zugleich die Leistungsfähigkeit des Hercules in zusammengeschobenem See-Eise zu erproben, machte der Hercules am 24. Novemher 1890 eine Fahrt nach Pernau, brachte einen dort eingefrorenen Dampfer gegen Zahlung von 1500 Rbl. ins Wasser und kehrte am Abend des anderen Tages nach Riga zurück. Der Hercules hat sich bei dieser Fahrt als vollkommen seiner Aufgabe gewachsen gezeigt.

e. Verhandlungen mit der Hafenbauverwaltung in Betreff des Baggerbetriebes des Börsen-Comités.

Nachdem der Börsen-Comité am 6. April die im Jahre 1890 auszuführenden Baggerarbeiten mit der Bauverwaltung des Rigaschen Hafens vereinbart hatte, sandte ihm dieselbe beim Schreiben vom 23. April 1890 № 197 folgende Vorschrift der Commission für den Bau der Handelshäfen vom 18. April 1890 № 763 zur Kenntnissnahme zu:

„Wegen der unbedeutenden Versandung der Barre und der Dünamündung, die sich nach dem Eisgange und Abfluss des Früh-

jahrshochwassers dieses Jahres herausgestellt hat, kann man für die bevorstehende Arbeitsperiode grössere Baggerarbeiten speciell zur Reinigung des Hauptfahrwassers von Versandungen nicht voraussehen, weshalb es äusserst wünschenswerth wäre, die im Rigaschen Hafen vorhandenen Baggerbetriebsmittel in möglichst grossem Umfange für allgemeine Correctionszwecke und zur Herstellung der erforderlichen Tiefe an denjenigen Stellen des Hafens, wo solche für die Bedürfnisse des Handels und der Schifffahrt am meisten nöthig ist, zu benutzen.

Im Hinblick auf das oben Dargelegte fordert die Hafenbau-Commission Ew. Hochwohlgeboren auf, zusammen mit dem Rigaschen Börsen-Comité, ein ausführliches Programm der während der Arbeitsperiode des Jahres 1890 auszuführenden Baggerarbeiten zusammenzustellen und demnächst über den Fortgang und Erfolg dieser Arbeiten der Commission allmonatlich zu berichten."

In Folge dessen machte der Börsen-Comité der Hafen-Commission am 28. April 1890 № 211 nachstehende Vorstellung:

„Durch die vom Herrn Minister der Wegecommunicationen am 12. November 1887 bestätigte Resolution der Hafen-Commission vom 23. October 1887 sind die Beziehungen des Rigaer Börsen-Comités zur örtlichen Hafenbauverwaltung hinsichtlich des Baggerbetriebes definitiv geregelt worden. Nach dieser Resolution hat der Börsen-Comité, wenn er zu gewöhnlichen Baggerungen schreitet, davon jedesmal den Chef der Hafenbauten in Kenntniss zu setzen, zu grösseren, neuen Vertiefungsarbeiten aber vorher die Zustimmung des Chefs der Hafenbauten einzuholen. Diese Instruction hat der Börsen-Comité sich denn auch zur Richtschnur dienen lassen und demnach sich mit der örtlichen Hafenbauverwaltung auch über die in diesem Jahre auszuführenden neuen Baggerarbeiten bereits am 6. April d. J. verständigt, sowie derselben über die sonstigen regulären Arbeiten Mittheilung gemacht. Ueber seine directen Verpflichtungen zum Unterhalt des Hauptfahrwassers hinausgehende Wünsche zu erfüllen, ist der Börsen-Comité aber leider nicht in der Lage.

Wie schon seit längerer Zeit, so reichen auch in diesem Jahre die Mittel der Stromvertiefungscasse nicht aus, um auch nur die Kosten der regulären Vertiefungsarbeiten zum Unterhalte des Fahrwassers der Düna zu decken. Sind auch die Versandungen, in Folge des schwachen Eisganges, in diesem Jahre gering, so muss der Börsen-Comité doch diese günstige Situation benutzen um an die bisher, wegen unaufschiebbarer Baggerungen, zurückgestellte Aufgabe zu treten, das Fahrwasser zur Stadt möglichst auf 20 Fuss zu bringen und dadurch

mit der Seegattstiefe in Uebereinstimmung zu setzen. Ausserdem ist das kostspielige neue Fahrwasser zum projectirten Elevator energisch in Angriff zu nehmen.

Nach dem Budget der Stromvertiefungscasse sind die diesjährigen Baggerbetriebskosten auf 130.000 Rbl. und die Verzinsung und Tilgung der Schulden dieser Casse auf 22.475 Rbl. veranschlagt, während aus der Stromvertiefungsabgabe nur eine Einnahme von höchstens 90.000 Rbl. zu erwarten ist. Zur Deckung des Zukurzschusses müssen aus anderen Quellen 62.475 Rbl. dargeliehen werden. Im Jahre 1889 belief sich der Zukurzschuss auf 35.475 Rbl.

Unterm 21. August 1889 sub № 449 hat der Börsen-Comité den Livländischen Gouverneur ersucht, sich dahin zu verwenden, dass, auf Grund des Punkt III. 2. des Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigten Reichsrathsgutachtens die 2te 1/6 % Hafenbauabgabe zur Verstärkung der Mittel der Stromvertiefungscasse prolongirt werde. Auch dem Herrn Minister der Wegecommunication hatte der Börsen-Comité am 27. August 1889 ein Memorial gleichen Inhalts unterbreitet, von welchem dem Herrn Geheimrath Fadejew, bei seiner Anwesenheit in Riga am 12. September 1889 sub № 483 eine Copie übergeben wurde.

In einem Schreiben an den Herrn Minister des Innern vom 7. October 1889 sub № 8259 hat der Livländische Gouverneur die Vorstellung des Börsen-Comités befürwortet. Desgleichen hat der Herr Minister der Wegecommunicationen in einem Schreiben an den Herrn Finanzminister vom 5. December 1889 № 2232 die Bitte des Börsen-Comités auf das Wärmste vertreten.

Dennoch hat der Börsen-Comité bis hiezu noch keine Resolution auf seine Vorstellung erhalten.

Der Börsen-Comité würde der Hafen-Commission zu lebhaftestem Dank verpflichtet sein, wenn dieselbe dahin einwirken wollte, dass die Entscheidung in dieser Angelegenheit baldmöglichst getroffen werde. Ist erst die Stromvertiefungscasse ausreichend dotirt, so wird auch der Börsen-Comité gern bereit sein, sobald sich, nach Bestreitung der Kosten zum Unterhalt des Hauptfahrwassers, etwaige Ueberschüsse ergeben, diese zu Vertiefungsarbeiten zu verwenden, welche im Interesse der Dünaregulirung wünschenswerth erscheinen sollten.“ —

Als im Herbst 1890 die Dünaregulirungsbauten von den Delegirten der Hafen-Commission, den Ingenieuren wirkl. Staatsrath Holmstroem und Hofrath Jankowsky, abgenommen wurden, zogen sie auch die Ausführung der Baggerarbeiten im Rigaschen Hafen in Berathung. Von der Ansicht ausgehend, dass

die Sicherstellung der im Fahrwasser erreichten Tiefe von 20 Fuss in Zukunft abhängen werde von der strengen Uebereinstimmung der im Hafen auszuführenden Baggerarbeiten mit den Strom-Regulirungswerken, schlugen sie vor, folgende Ordnung für eine technische Aufsicht über den Baggerbetrieb einzuführen, die eine „Ergänzung" zu den Regeln bilden sollte, welche am 23. October 1887 vom Minister der Wegecommunicationen bestätigt worden.

1) In jedem Frühjahr, gleich nach dem Fallen des Wassers, hat die Bauverwaltung, mit dem Börsen-Comité und unter Hinzuziehung des Lootsencommandeuren des Rigaschen Hafens, das Fahrwasser im Flusse und auf der Barre zu besichtigen und über die hierbei erhaltenen Daten die gehörigen Protocolle aufzunehmen.

2) Auf Grund dieser Protokolle ist ein allgemeines Programm für die Baggerarbeiten des bevorstehenden Jahres auszuarbeiten, mit einem Hinweis auf das ungefähre Quantum des auszubaggernden Bodens und der Stellen, wo dieser Boden, sowohl im Meer, als auch in den Grenzen des Hafens, abzulagern ist.

3) Von der Bauverwaltung sind, unter Theilnahme des örtlichen Controlhofs, der Vertreter des Börsencomités und des Lootsencommandeuren, monatliche Besichtigungen aller Baggerarbeiten im Hafen auszuführen, wobei im Auge behalten werden muss, dass selche Besichtigungen im Fall einer wirklichen Nothwendigkeit auch häufiger ausgeführt werden können. Bei solchen Besichtigungen müssen die gehörigen Protocolle aufgenommen werden. In diesen Protocollen ist nicht nur ausführlich anzugeben, an welchen Stellen die Bagger arbeiten und welchen Erfolg dabei die Bagger hatten, sondern müssen auch die Abänderungen und Ergänzungen des Anfangs ausgearbeiteten allgemeinen Programms aufgeführt werden (Punkt 2), welche sich beim Fortgang der Arbeiten als nothwendig erweisen werden.

4) Mit Rücksicht darauf, dass die städtischen Quais und ein grosser Theil der Regulirungswerke, welche vom Ministerium der Wegecommunicationen ausgeführt wurden, sich schon im Ressort der Stadtverwaltung befinden und dass in Zukunft, nach Massgabe ihrer Fertigstellung, solche Werke der Reihe nach der Stadtverwaltung übergeben werden sollen, müssen zu der Berathung des jährlich von der Bauverwaltung in Gemeinschaft mit dem Börsen-Comité festzustellenden allgemeinen Programms für die Baggerarbeiten, auch die Vertreter der Stadtverwaltung eingeladen werden, um dadurch der Stadtverwaltung die Möglichkeit zu geben, ihre Bedürfnisse in Bezug auf die Erhaltung der ihr von der Krone übergebenen Werke rechtzeitig anzugeben, welche, ohne irgend welche Ausgaben der Krone oder dem Börsen-Comité zu

verursachen, und ohne Nachtheile den auszuführenden Arbeiten zu bringen, eine rationellere und regelmässigere Erhaltung sowohl dieser Werke, als auch der anderen an der Düna belegenen Quais, Anlegeplätze etc. befördern könnten.

5) Von der Bauverwaltung ist jährlich nach Beendigung der Baggerarbeiten ein ausführlicher Rechenschaftsbericht über diese Arbeiten anzufertigen, welcher, beglaubigt durch die Unterschriften der Glieder der Bauverwaltung, der Vertreter des Börsen-Comités und des Lootsencommandeuren und, wo erforderlich, der Vertreter des örtlichen Controlhofs, rechtzeitig der Commission für den Bau der Handelshäfen vorgestellt werden soll."

Der Aufforderung, sich zu diesen Vorschlägen zu äussern, kam der Börsen-Comité durch ein der Rigaschen Hafenbauverwaltung, zur Vorstellung höheren Orts, mitgetheiltes Schreiben vom 7. November 1890 № 749 nach, in welchem er sich wie folgt, äusserte:

„Die obigen Vorschläge involviren nicht nur eine „Ergänzung" der von der Hafenbau-Commission am 23. October 1887 statuirten und vom Herrn Minister der Wegecommunicationen am 12. November 1887 bestätigten Regeln der Beziehungen der örtlichen Hafenbauverwaltung zum Baggerbetrieb des Börsen-Comités, sondern wollen eine ganz neue, von der bisherigen ganz abweichende Ordnung an deren Stelle setzen. Als einziges Motiv dafür wird die Sicherstellung der durch den Baggerbetrieb des Börsen-Comités jetzt erzielten Fahrwassertiefe von 20 Fuss für die Zukunft angegeben.

Der Börsen-Comité hat 74 Jahre lang die Stromvertiefung mit dem besten Erfolge verwaltet und ist für diese seine Wirksamkeit der schmeichelhaften Anerkennung der Herren Minister der Wegecommunicationen, sowie der Chefs der Hafenbaucommission gewürdigt worden. Er hat den Beweis geliefert, wie er sich dessen vollkommen bewusst ist, dass ein den Bedürfnissen der Schifffahrt voll entsprechendes Fahrwasser eine Lebensfrage für den Rigaschen Handel bildet und ist demnach auch nicht davor zurückgeschreckt, mit einer Summe von circa 600,000 Rbl. aus seinen Mitteln zur Vervollständigung und Verstärkung des Baggerapparates in Auslage zu gehen, um rascher zum Ziele zu gelangen, als die beschränkten Mittel der Stromvertiefungskasse es gestatteten. Dass auch in Zukunft der Börsen-Comité seine Pflicht aus freiem Antriebe erfüllen und bestrebt sein wird, seiner Aufgabe gewachsen zu sein, geht zur Genüge daraus hervor, dass er den neuesten Bagger bereits auf eine Baggerung von 23 Fuss Tiefe construiren liess und ausserdem auch noch beschlossen hat, 2 ältere Bagger umändern

zu lassen, damit sie zu einer Vertiefung des Fahrwassers bis auf eine Tiefe von 21′ 6″ befähigt seien.

Die Nothwendigkeit, den Baggerbetrieb auch den Bedürfnissen der Stromregulirung anzupassen, ist vom Börsen-Comité nie verkannt worden. Die örtliche Hafenbauverwaltung hat wahrlich keine Veranlassung gehabt, dem Börsen-Comité ein Nichtentgegenkommen vorzuwerfen und ist auch factisch in dieser Beziehung nie eine Klage verlautbart worden. Dieses Zusammenwirken ist umso selbstverständlicher, als der Börsen-Comité ein nicht geringeres Interesse an den Hafenbauten, als an dem Baggerbetriebe hat, da Beide doch nur ein Ziel verfolgen. Kann dem Börsen-Comité aber keine Vernachlässigung vorgeworfen werden, so ist auch kein Grund abzusehen, weshalb ihm für die Zukunft das bisher genossene Vertrauen entzogen werden soll und zwar gerade in einem Augenblick, wo sein Bestreben von einem eclatanten Erfolge gekrönt worden.

Zu den einzelnen Punkten der projectirten neuen Ordnung übergehend hat der Börsen-Comité Folgendes zu bemerken:

ad pct. 1. und 2., dass eine Verständigung des Börsen-Comités mit der Hafenbauverwaltung über ein allgemeines Programm für die Baggerarbeiten auch bisher zu Anfang des Jahres bereits stattgefunden und darüber ein Protocoll aufgenommen worden, wie aus abschriftlich angeschlossenem Protocolle vom 6. April 1890 hervorgeht.

Dass, nach der projectirten neuen Ordnung, nicht früher gebaggert werden soll, als bis nach dem Fallen des Hochwassers eine gemeinschaftliche Besichtigungsfahrt gemacht und dann in einer darauf folgenden Sitzung bestimmt worden, wo gebaggert werden soll, kann für die Frühjahrsschifffahrt leicht sehr verderblich werden. Das Seegatt gestattet die Baggerarbeiten oft schon zu einer Zeit, während welcher die Hochwasserströmung die Arbeiten im Hafen noch lange nicht zulässt. Bisher hat der Börsen-Comité auf die telegraphische Anzeige des Lootsencommandeurs über die von ihm vorgenommene Peilung des Seegattes unmittelbar nach dem Eisgange, sofort die Beseitigung der etwa eingetretenen Versandungen in Angriff nehmen lassen und deshalb schon recht bedeutende Fortschritte gemacht, bevor das Hochwasser im Strom abgefallen war. Das würde nach der neuen Ordnung nicht möglich sein. Wenn ferner im pct. 2. der neuen Ordnung verlangt wird, dass in der gemeinschaftlichen Sitzung das Quantum des auszubaggernden Bodens, sowie die Stellen, wo er ausgeworfen werden soll, bestimmt werde, so dürfte Ersteres wohl kaum einen practischen Werth haben, indem die Leistungen der Bagger vom Wetter, von der Beschaffenheit des Bodens und vielen nicht im Voraus zu bestimmenden Umständen und Zufälligkeiten abhängen. Auch die Ablagerungsstellen sind von

Wind und Wetter abhängig. Der Baggerboden wird hauptsächlich in die See hinausgeführt und ist über den Ort der Ausklappung daselbst nie eine Meinungsverschiedenheit zwischen dem Börsen-Comité und der Hafenbauverwaltung vorgekommen und nur ein ganz vereinzelter Fall dagewesen, wo Schiessübungen der Festungsbatterien das Auswerfen an der festgesetzten Stelle nicht gestatteten und die Prähme in Folge dessen an einer anderen Stelle entleert werden mussten.

Ist des starken Windes wegen das Auswerfen in der See nicht ausführbar, so wird der Baggerboden an den nächst belegenen, auch von der Hafenbauverwaltung dazu geeignet befundenen Stellen — hinter den Dämmen etc. ausgeklappt oder ausgekarrt, um die Bagger nicht stillstehen zu lassen, sondern den kostbaren Apparat nach Möglichkeit auszunutzen. Endlich kann aber nicht darauf eingegangen werden, die Bagger ausser Thätigkeit zu setzen, wenn bei günstigen Witterungsverhältnissen das programmmässig stipulirte Quantum frühzeitig absolvirt sein sollte. Nur dadurch, dass man bisher die Zeit bis zum Aeussersten ausnutzte, ist das jetzt Erreichte ermöglicht worden.

Der Baggerbetrieb lässt sich seiner Natur nach nicht in starre Formen zwängen. Seine erste und wichtigste Aufgabe ist das Fahrwasser stets für die Schifffahrt practicabel zu erhalten und demnach, nach Aufgang des Eises, sofort alle inzwischen etwa eingetretenen Versandungen zu beseitigen. Er kann sich daher nicht durch ein bei Beginn der Navigation aufgestelltes, mehr oder weniger theoretisches Programm binden lassen, sondern muss sofort einschreiten, wo seine Hilfe geboten erscheint. Das ist aber im Laufe des Jahres häufig der Fall, sobald hier und da Versandungen, in Folge starker Regengüsse im oberen Dünagebiete, in Folge des Aufwühlens des Flussbettes durch die Schrauben der tiefgehenden Dampfer oder der Verunreinigung des Stromes durch Abfälle etc. eintreten. In solchem Falle können nicht erst Sitzungen abgehalten und Protocolle aufgenommen werden. Nur eine in ihren Entschliessungen durchaus unabhängige Verwaltung kann rasch und erfolgreich eingreifen, wo es Noth thut, und dann auch wahrhaft nützen.

ad. pct. 3., den Nutzen monatlicher Revisionsfahrten muss der Börsen-Comité entschieden bestreiten und dieselben für Formalitäten ohne practischen Zweck halten. Ueber den Fortgang der Baggerarbeiten erhält die örtliche Hafenbauverwaltung monatliche Mittheilungen vom Börsen-Comité, ausserdem wird sie von jeder Veränderung in der Aufstellung der Baggermaschinen benachrichtigt und somit ununterbrochen über den Stand der Sache vollständig au courant erhalten. Sie ist demnach jederzeit in der Lage dem Gange der Arbeiten zu folgen und, wo sie es für nöthig erachtet, Anträge zu stellen, denen der Börsen-

Comité, wie es bisher geschehen, stets nach Möglichkeit Erfüllung geben wird, wogegen die, die Fahrt mitmachenden Delegirten des Börsen-Comités nicht immer competent sein werden, Beschlüsse zu fassen, sondern zu solchen in wichtigen Fällen noch die Zustimmung des Börsen-Comités eingeholt werden müsste. Dabei würde es aber nicht ausgeschlossen sein, dass solche gemeinschaftliche Fahrten unternommen werden, sobald ein besonderer Grund dazu vorliegt.

ad pct. 4., die Zuziehung der Stadtverwaltung zur Feststellung des Programms für die Baggerarbeiten erscheint durchaus überflüssig, da dieselbe mit dem Fahrwasser nichts zu schaffen hat. Bezüglich der Baggerarbeiten in der Nähe ihrer Bollwerke und Dämme hat der Börsen-Comité sich mit derselben ein für alle Mal verständigt; sollte sie dennoch Veranlassung haben, irgend welche anderen Wünsche auszusprechen, so wird der Börsen-Comité denselben gewiss gern Rechnung tragen.

Was nun endlich den pct. 5 der neuen Ordnung anbelangt, so kann der Börsen-Comité nicht umhin, darauf hinzuweisen, dass er über die Verwendung aller zu seiner Verfügung gestellten Mittel auf Grund eines vom Livländischen Gouverneur zu bestätigenden Budgets, in Gemässheit der §§ 35, 36, 41 und 42 des Allerhöchst bestätigten Statuts der Rigaer Börse nur der Generalversammlung der Kaufmannschaft Rechenschaft abzulegen hat.

Sollte im pct. 5 aber nur ein technischer Bericht gemeint sein, so stehen der örtlichen Hafenbauverwaltung, durch die fortlaufende Mittheilung des Börsen-Comités über den Gang der Baggerarbeiten, alle Details zur Verfügung und wird der Börsen-Comité auch weitere etwa benöthigte technische Auskünfte der Hafenbauverwaltung nicht vorenthalten.

Auf Grund alles Vorstehenden erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité an die Hafenbau-Commission die ergebenste Bitte zu richten, ihre vom Herrn Minister bestätigte Resolution vom 23. October 1887 unverändert aufrecht erhalten zu wollen, da die durch sie geschaffene Regelung der Beziehungen der örtlichen Hafenbauverwaltung zum Baggerbetrieb des Börsen-Comités sich in jeder Beziehung bewährt hat, und damit das bisher dem Börsen-Comité geschenkte Vertrauen und Wohlwollen demselben auch für die Zukunft conserviren zu wollen."

f. Angebliche Beschädigung des Gross-Klüversholmschen Bollwerkes durch die Baggerarbeiten.

In der Vorlage des Stadtamts an die Stadtverordnetenversammlung vom 23. August 1890 war als Grund für die Nothwendigkeit

einer Erneuerung des Gross-Klüversholmschen Bollwerkes angeführt, dass dasselbe in Folge der vom Börsen-Comité im Jahre 1889 daselbst angeordneten Baggerarbeiten angefangen habe einzustürzen, (cfr. Handels-Archiv Jahrg. 1889 pag. 43).

Der Börsen-Comité sah sich dadurch veranlasst im Schreiben vom 27. August 1890 Nr. 564 an das Stadtamt gegen diese Beschuldigung Verwahrung einzulegen.

In Folge dessen erwiderte das Stadtamt im Schreiben vom 28. September 1890, Nr. 3548 unter anderem Folgendes:

„Die verticalen Pfähle des erwähnten Bollwerkes sind in ganz unbedeutende Tiefen in den Boden des Flusses eingeschlagen, da das Bollwerk schon zu einer Zeit erbaut worden ist, als man noch kaum eine bedeutende Vertiefung des Strombettes beabsichtigt hat. Diese Pfähle sind nicht durch Anker im Ufer befestigt und halten sich in ihrer Stellung in Folge dessen nur durch den Erddruck von der Flussseite. Da im Bollwerk keine Spundwand enthalten ist und da sich zwischen den einzelnen Pfählen Lücken befinden, so ist es erklärlich, dass das Wasser bisweilen das Bollwerk ausspülte, indem es hinter den verticalen Pfählen Löcher bildete, die jedoch ausgebessert wurden und durchaus nicht Einfluss haben konnten auf die Solidität der Pfahlwand. Da nach Ausführung der Baggerung in der Nähe des Bollwerkes die Pfähle nachgaben und anfingen, auf der Oberfläche des Wassers zu schwimmen, und da das Holz dieser Pfähle in den unteren Theilen, welche durch ihre Lage durchaus nicht dem Einflusse der Luft und des Wassers ausgesetzt waren, sich als ganz gesund und durchaus nicht verfault erwies, so hatte das Stadtamt, wie es scheint, genügenden Grund zu behaupten, dass die Baggerarbeiten, welche recht nah vom Ufer ausgeführt worden waren und ein allmähliges Abrutschen der unter Wasser befindlichen Böschung bei der Pfahlwand veranlasst hatten, die Ursache der Zerstörung des Bollwerks waren, welches eine Vertiefung des Fahrwassers nicht aushalten konnte.

Dem Börsen-Comité ist es gewiss bekannt, dass von der Stadtverwaltung eine besondere Commission ernannt worden ist, um die Ursachen des Einsturzes des Bollwerks zu erforschen. Wenn die Commission ihre Arbeiten beendigt haben wird, so wird es sich, wie man annehmen kann, erweisen, dass das Stadtamt in diesem Falle den Börsen-Comité wenigstens nicht ganz unbegründet beschuldigt hat.“

Der Börsen-Comité entgegnete hierauf im Schreiben vom 4. October 1890 sub Nr. 657:

„Es muss vorausgesetzt werden, dass die Beschaffenheit des Bollwerks der Stadtverwaltung bekannt gewesen, als die Baggerarbeiten

längs dem Gross-Klüversholm im Jahre 1884 begannen und wäre es Sache des Stadtamts gewesen, schon damals den Börsen-Comité darauf aufmerksam zu machen, wenn wirklich ein Grund zu Befürchtungen für die Haltbarkeit des Bollwerks, im Hinblick auf die im Abstande von 3 Faden von demselben vorgenommene Baggerung, vorlag.

Im Jahre 1884 wurde längs dem Gross-Klüversholm bis zur Flossbrücke hinauf, in dem erwähnten Abstande vom Bollwerk, eine Tiefe von 15—16 Fuss hergestellt. In den darauf folgenden beiden Jahren ist daselbst gar nicht gebaggert, und erst im Jahre 1887 in dem, inzwischen versandeten Fahrwasser bis zum Wallenburgschen Wensel, die frühere Tiefe von 15—16 Fuss wiederhergestellt worden.

Im Jahre 1889 war abermals eine Baggerung längs dem mehrerwähnten Bollwerk nothwendig geworden, da vom Damm AB Sand in das Fahrwasser getragen worden war. Vom 9. bis zum 26. Juni kam eine Vertiefung bis auf 17 Fuss zur Ausführung, wobei, wie in früheren Jahren, die Entfernung von 3 Faden vom Bollwerk eingehalten wurde. Die Stadt hatte weder vor, noch während der Baggerung das Verlangen gestellt, dass ein noch grösserer Abstand stattfinde und musste der Börsen-Comité die 3 Faden umsomehr für genügend erachten, als die Stadtverwaltung im Jahre 1884, bei der Vertiefung des letzten Theiles des Neu-Mühlgrabens sich mit dem Abstande von 3 Faden von der ungenügend tief eingerammten Spundwand des Mühlgrabenschen Bollwerks zufrieden gegeben hatte, obgleich vor diesem Bollwerk starke Strömungen stattfinden, wogegen das Gross-Klüversholmsche Bollwerk durch den Damm AB geschützt wird und, auch schon vor Erbauung dieses Dammes, der Abstand von nur 3 Faden keinem Widerspruch der Stadtverwaltung begegnet war. Auch in dem nachträglich eingegangenen Schreiben des Stadtamts vom 7. Juli 1889 Nr. 2318 wurde nicht mehr verlangt."

In der Stadtverordnetenversammlung vom 8. October 1890 berichtete die oben erwähnte Commission und stützte sich dabei hauptsächlich auf ein vom Chef der Rigaschen Hafenbauten abgegebenes Gutachten. Dieses lautete dahin, dass bei dem sandigen Grunde und einer .Tiefbaggerung von 17 Fuss ein Absturz der steilen Uferböschung unfehlbar stattfinden musste; die Hauptursache der Bollwerksbeschädigung sei aber stets in der mangelhaften Bauart des Bollwerks zu suchen. Die Commission konnte dem Börsen-Comité allein die Schuld nicht aufladen und schlug der Versammlung vor, zur Tagesordnung überzugehen, was auch einstimmig angenommen wurde, nachdem noch besonders hervorgehoben worden war, dass nach

Aussage von 5 vom Börsen-Comité vernommenen, competenten, unbetheiligten Personen, der Bagger nicht weniger als 10 bis 12 Fuss mit seinem Bord vom Ufer entfernt gewesen sei und daher auch, da die Eimerkette gegen 11 Fuss vom Bord abliegt, die Baggerung auf mindestens 3 Faden Entfernung vom Bollwerk erfolgt sei.

6. Fortschaffung alter Pfahlreste aus dem Fahrwasser.

Bei der Vertiefung des Stromes vor dem städtischen Uferquai stiess der Bagger Bolderaa an der Stelle, wo früher die Flossbrücke lag, auf Pfähle, von welchen er nur einen Theil entfernen konnte. Da der im Boden stehen gebliebene Rest das Anlegen von tiefgehenden Schiffen an dieser Stelle gefährdete, so wandte sich der Börsen-Comité am 24. August 1890 Nr. 555 an das Stadtamt mit dem Ersuchen, die Entfernung dieser Pfähle durch Taucherarbeit, wie es bereits im vergangenen Jahre geschehen, anordnen zu wollen.

In Folge dessen wurden im Herbst durch den Taucher eine Anzahl Pfähle aus dem Boden gezogen.

7. Hebung eines beim Ende des Kiepenholmes gesunkenen Bootes.

Am 24. October zeigte der Hafenbau-Ingenieur an, dass vor dem Ende des Kiepenholmes in der Düna ein grosses, mit Ziegelsteinen beladenes Transportboot gesunken sei. Da das Boot in dem zukünftigen Eingang zum Hafen hinter dem Damm FG lag, so schien die Entfernung desselben durchaus geboten zu sein und wandte sich der Börsen-Comité am 29. October 1890 Nr. 728 an den Herrn Polizeimeister mit dem Ersuchen, die erforderlichen Anordnungen zur Hebung des Bootes treffen zu lassen.

Nachdem sich eine Eisdecke gebildet hat, sind die Arbeiten in Angriff genommen worden.

8. Sprengung eines Wracks oberhalb der Vogels-Insel.

In Folge eines vom Börsen-Comité ausgesprochenen Wunsches, wandte sich die Bauverwaltung des Rigaschen Hafens an den Chef der Dünamündeschen Festungs-Ingenieure mit der Bitte, die Kosten anzugeben, welche die Sprengung eines an der Ostseite des Fahrwassers, gegenüber der 6. Wohlershofschen Buhne liegenden Wracks beanspruchen würde.

In dem Antwortschreiben des Ingenieur-Obristen v. Berg waren die Kosten mit 1370 Rbl. berechnet und die Hilfe eines Tauchers, sowie die Beschaffung eines grossen Bohrers als nothwendig angegeben.

Im Schreiben vom 3. September 1890 Nr. 582 an die Bauverwaltung erklärte sich der Börsen-Comité bereit, die verlangte Summe nach erfolgter vollständiger Entfernung des Wracks zu zahlen, setzte dabei aber voraus, dass die Festungs-Ingenieure den Bohrer selbst beschaffen und auch den Taucher selbst anmiethen werden, da der Börsen-Comité nicht im Besitze des erforderlichen Bohrers ist und auch keine Taucher in seinen Diensten hat.

Der Chef der Festungs-Ingenieure erwiderte hierauf im Schreiben vom 12. September 1890 Nr. 799, dass die Officiere, welche sich zur Ausführung der Sprengungsarbeiten erboten haben, nicht in der Lage seien Geldmittel für die Sprengung aufzuwenden, da sie nicht Unternehmer oder Commissionäre, sondern Specialisten ihres Faches seien, die ihre Kenntnisse und Erfahrungen bei der in Aussicht genommenen Arbeit zu verwerthen wünschen. Für die Anschaffung eines Bohrers und die Anmiethung eines Tauchers seien annähernd 350 Rbl. erforderlich; die für die Beschaffung des Materials und für die Arbeiten veranschlagte Summe von 1120 Rbl. sei zunächst zur Verfügung zu stellen, während die Entschädigungszahlungen an die Mannschaft erst nach Beendigung der Arbeiten zu leisten seien.

Der Börsen-Comité erwiderte hierauf unterm 22. September 1890 Nr. 629, dass er die Summe von 1120 Rbl. sofort zur Verfügung stellen wolle, die Gratificationen für die Officiere und Mannschaften im Betrage von 600 Rbl. aber erst nach Beendigung der Arbeit und wenn dieselbe den gewünschten Erfolg gehabt haben wird.

Unterm 5. December 1890 sub Nr. 633 machte die Hafenbauverwaltung dem Börsen-Comité folgende Mittheilung:

„Der Chef der Dünamündeschen Festungs-Ingenieurverwaltung hat mittelst Schreibens vom 4. December c. sub Nr. 1207 mich benachrichtigt, dass Se. hohe Excellenz, der Herr Kriegsminister die Sprengung der an der Ostseite des Fahrwassers der Düna gesunkenen Schiffstrümmer durch das Dünamündesche Minencommando genehmigt hat.

In Folge dieser Mittheilung hat die Bauverwaltung mittelst Schreibens vom 5. December c. sub Nr. 632 den Chef der Dünamündeschen Festungs-Ingenieurverwaltung um eine Benachrichtigung darüber ersucht, wann namentlich die Sprengungsarbeit in Angriff genommen werden wird.

Nach Empfang der Antwort wird die Bauverwaltung es nicht verabsäumen, den Börsen-Comité davon zu benachrichtigen.“

9. Ballastloschwesen.

a. Bestimmung der Ballastloschplätze.

Nach Inhalt eines Schreibens des Rigaschen Bauamts vom 17. März 1890 Nr. 103 wurden von der Commission zur Bestimmung der Ballastloschplätze im Rayon des Rigaschen Hafens für die Navigationsperiode des Jahres 1890 folgende Plätze zum Loschen von Ballast designirt und sollten, bis auf Weiteres, die verschiedenen Ballastsorten in den unten angegebenen Quantitäten zu diesen Plätzen dirigirt werden:

1) Andreasdamm: Circa 30 Schiffsladungen guten Wegeballastes und ausserdem der feinere, zu Gartenanlagen taugliche Ballast, sofern er nicht als Waare von Werth declarirt ist.

2) Bei der Karls-Schleuse: Circa 10 Ladungen guten Wegeballastes.

3) Am rechten Düna-Ufer, auf der Strecke zwischen der Neustrasse und dem Schlosse von den daselbst ladenden Schiffen alle Arten schweren Ballasts und Steinballast.

4) Am Paralleldamm AB bei Gross-Klüversholm zur Hinterfüllung des Raumes zwischen den Dammwänden, zum Wege und Strassenbau nicht tauglicher Ballast und zwar bis zu dem Zeitpunkte, wo die Hinterfüllungsarbeiten am Bollwerke bei der neuen Ufermauer am rechten Dünaufer beginnen können. Von diesem Zeitpunkte ab ist

5) zum rechten Düna-Ufer, zur Hinterfüllung des neuen Bollwerks, aller zum Strassen- und Wegebau nicht tauglicher Ballast zu dirigiren.

6) Kiepenholm: Nur Ballast, der mit Rücksicht auf die Befrachtung der Schiffe nicht nach anderen Punkten dirigirt werden kann.

7) Klein-Ilkenesch bei Alt-Mühlgraben: Alle Arten Ballast von allen daselbst ladenden Schiffen.

Die Beaufsichtigung der Ballastloschung an diesem Orte hat die Verwaltung der Rigaschen Hafenbauten übernommen.

8) Neu-Mühlgraben: Circa 30 Ladungen Wegeballasts und 30 Ladungen zum Strassen- und Wegebau nicht tauglichen Ballasts. Letzterer soll zur Planirung der Niederungen daselbst verwandt werden, um Stapelplätze zu gewinnen.

9) Bolderaa-Fortcometdamm: 2 Ladungen Wegeballast und 2 Ladungen Lehm- und Erdballast.

10) Bolderaa-Winterhafen: Ballast jeder Art von allen daselbst ladenden Schiffen.

In Gemässheit der seinerzeit zwischen der Stadtverwaltung und dem Rigaschen Börsen-Comité getroffenen Vereinbarung war dem Inge-

nieur des letzteren, Herrn A. Pabst, die Beaufsichtigung der Entloschung der zu den Punkten 9 und 10 dirigirten Ballastschiffe unterstellt worden.

Unterm 23. März 1890 sub Nr. 93 richtete hierauf der Börsen-Comité folgendes Schreiben an das Stadtamt:

Aus dem Protocoll der Sitzung der Ballast-Commission vom 10. März d. J. hat der Börsen-Comité ersehen, dass zur Hinterfüllung des Dammes AB Ballast bestimmt ist, der nicht zum Bau von Wegen und Strassen geeignet ist.

Von der Ballast-Commission ist aber dieser Beschluss gefasst worden unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass die am 19. Juni 1889 von den Delegirten des Stadtamts und des Börsen-Comités getroffenen Vereinbarungen in Bezug auf die Befestigung des beim Damm AB ausgekarrten leichten Ballasts auch in diesem Jahre gelten sollen.

Der Börsen-Comité sieht sich in Folge dessen veranlasst, das Stadtamt um eine Mittheilung darüber zu ersuchen, ob es damit einverstanden ist, dass die erwähnten, am 19. Juni 1889, getroffenen Vereinbarungen auch für dieses Jahr Geltung behalten.

Dieses Schreiben ist unbeantwortet geblieben, doch ist dem Wunsche des Börsen-Comités Rechnung getragen worden.

b. Ballastloschung.

Wie in den Jahren 1887, 1888 und 1889, so ist auch im Jahre 1890 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. für die Ballastlast belassen worden war.

10. Winterhafen.

a. Unterhaltung desselben.

Die Einrichtung und der Unterhalt des Winterhafens hat im Jahre 1890 keine ausserordentlichen Ausgaben erfordert.

Im Juli 1866 bewilligte der Rigaer Börsen-Comité die Summe von 3000 Rbl. für die Herstellung eines hölzernen Bollwerks bei der Bolderaa-Maschinenfabrik, welches Bollwerk für den Krahn am Winterhafen nothwendig war. Die über Wasser befindlichen Theile dieses Bollwerks sind jetzt in einem so schadhaften Zustande, dass eine Erneuerung im nächsten Sommer durchaus geboten erscheint, da sonst das Ausladen schwerer Gegenstände mit dem Krahn gefährlich sein würde. Die Erneuerung der über Wasser liegenden Theile des 18 Faden langen Bollwerks wird die Summe von ca. 1300

bis 1400 Rbl. erfordern. Genau lässt sich die Summe jetzt noch nicht festsetzen, da der Zustand der unter der Erde liegenden Verankerungen sich erst beim Ausgraben des Erdbodens wird beurtheilen lassen und möglicher Weise ein Theil dieser Verankerungen und des Eisens sich noch weiter wird verwenden lassen.

Der Börsen-Comité hat die Anordnung des Erforderlichen der Delegation für den Winterhafen anheimgegeben und sind die nöthigen Schritte zum Ankauf der Holzmaterialien bereits gethan.

b. Frequenz.

Im Laufe des Jahres 1890 haben 50 Dampfer, 44 Segler und 54 Plankenprähme den Winterhafen benutzt.

Zur Zeit liegen im Winterhafen 12 Dampfer, 3 Segler und 28 Plankenprähme.

An Hölzern sind im Jahre 1890 im Winterhafen gelagert gewesen:

ganze Sleeper	105,312	Stück
halbe Sleeper	95,957	„
Balken	10,818	„
Brussen	3,181	„
Ricker	1,000	„
Masthölzer	7	„

c. Feuerlöschwesen.

Der Winterhafen besitzt eine grössere und 2 mittlere Spritzen; ausserdem gehört auch noch eine Spritze zum Inventarium des Baggerbetriebs. Die Bedienung der Spritzen besorgen die Baggerleute und die Fabrikleute der Bolderaa-Maschinenfabrik.

d. Schienengeleise auf dem Fortcometdamm.

Zwischen der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft und dem Rigaschen Börsen-Comité ist nachstehende Vereinbarung über den Betrieb auf dem neben dem Bahnhof „Hafendamm“ belegenen und auf dem Fortcometdamm entlang führenden Geleise projectirt worden:

§ 1. Die Direction der ehemaligen Riga-Bolderaaer Eisenbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1876 auf dem Bahnhof „Hafendamm“ ein Geleise (auf dem beiliegenden Plan mit A B bezeichnet) mit einer am Schluss des Geleises befindlichen Drehscheibe bis an die Grenze zwischen Eisenbahnterrain und Fortcometdamm von 50,25 Faden Länge angelegt. Sämmtliche Kosten sowohl für das zu dem Geleise verwendete Material,

als auch den Arbeitslohn hat der Rigasche Börsen-Comité getragen und sich damit das Eigenthumsrecht auf die verwendeten Materialien erworben.

§ 2. Der Börsen-Comité hat an das sub 1 genannte Nebengeleise A B und im Anschluss an die Drehscheibe ein auf den Fortcometdamm führendes Geleise auf seine Kosten in der Gesammtlänge von 542 Faden angeschlossen.

Das Geleise ist im Interesse des Handels angelegt und soll wesentlich dazu dienen, den übers Wasser ihre Waaren versendenden oder empfangenden Kaufleuten die Möglichkeit zu schaffen, auch dort das Be- und Entladen der Schiffe direct aus den Eisenbahnwaggons und in dieselben ausführen zu können.

§ 3. Die Reparatur des auf Eisenbahnterrain liegenden Geleises liegt der Bolderaaer Bahn resp. Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft ob. Die Geleise auf dem Terrain des Fortcometdammes hat dagegen der Börsen-Comité auf seine Kosten in Ordnung zu halten.

Die Remonte dieser Geleise geschieht, soweit dieselben von Wagen der Riga-Dünaburger Eisenbahn befahren werden, unter Aufsicht des örtlichen Bahnmeisters, in Bezug auf die Reparaturbedürftigkeit hat sich der Börsen-Comité dem Urtheil des örtlichen Ingenieurs zu unterwerfen.

§ 4. Für das von dem Seitengeleise A B auf Eisenbahngrund eingenommene Land, d. h. bis 8 Fuss zu jeder Seite der Mitte des Geleises, resp. bis zur Mitte zwischen diesem und dem nächstliegenden Geleise, falls der Raum zwischen den beiden Geleisen weniger als 10 Fuss 7½ Zoll beträgt, im Ganzen für 94 □Faden, hat der Börsen-Comité eine jährliche Miethe von 5 Kop. pro □Faden oder im Ganzen 4,70 Rbl. zu bezahlen.

§ 5. Der Börsen-Comité ist verpflichtet, auf Verlangen des Ministeriums der Wege-Communication eine Kreuzung des Geleises A B oder eine Einmündung anderer Geleise in dasselbe zu gestatten.

§ 6. Der Betrieb auf dem Fortcometdammgeleise wird unter Aufsicht der Regierungs-Inspection durch die Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt.

Die Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt daher die Zustellung von leeren und vollbeladenen Wagen auf das auf dem Fortcometdamm gelegene Geleise bis zur Ladestelle und holt von dort leere und vollbeladene Wagen ab und besorgt auch von sich aus die Bewegung der Wagen auf dem Geleise. Die Bewegung der Wagen geschieht auf dem Fortcometdamm mittelst Pferden oder Menschen.

Bei Uebergabe von leeren, zur Beladung bestimmten Waggons auf das Zweiggeleise wird die allgemeine Reihenfolge unter den Transpor-

teuren der Station „Hafendamm“ eingehalten, und zwar derart, als ob die Güter auf der Station „Hafendamm“ zur Beladung angemeldet wären. Wenn die Forderung, Wagen auf das Fortcometdamm-Geleise zu stellen und die Forderung von Wagen von Seiten anderer Versender der Station „Hafendamm“ die Leistungsfähigkeit der Station, Waggons zu stellen, übersteigt, so geschieht die Uebergabe auf das Fortcometdamm-Geleise in entsprechendem Verhältniss mit den übrigen Versendern der Station „Hafendamm“ nach den Bedingungen, wie solche vom Ministerium der Wege-Communication festgesetzt worden sind.

§ 7. Für das Zustellen von leeren Wagen auf das Fortcomet-Geleise und das Zurückführen leerer Wagen von dort wird eine Zahlung nicht erhoben.

Für die Zustellung von beladenen Wagen auf das Fortcometdamm-Geleise, sowie für das Abholen von auf dem Fortcometdamm-Geleise beladenen Wagen zur Station „Hafendamm“ wird der Satz von 1 Rbl. 50 Kop. per Wagen erhoben.

Wenn durch Schuld desjenigen, welcher den Wagen auf das Fortcometdamm-Geleise beordert hat, der Wagen länger als 24 Stunden auf demselben aufgehalten wird, bezahlt derjenige für jede weitere 24 Stunden 3 Rbl. pro Wagen.

Zum Be- und Entladen der Waggons auf dem Fortcometdamm-Geleise wird dieselbe Frist gewährt, wie den übrigen Versendern der Station „Hafendamm.“

§ 8. Das Be- und Entladen der Waggons auf dem Fortcometdamm-Geleise geschieht durch Arbeiter der Eisenbahn oder durch Arbeiter der Eigenthümer der zu be- oder entladenden Wagen.

Der Börsen-Comité verpflichtet sich, im Namen der den Fortcometstrang benutzenden Kaufleute, sich, hinsichtlich der Gebühren für das Be- und Entladen und überhaupt für die Nebengebühren, den Regeln und Bedingungen zu unterwerfen, welche jetzt bestehen und welche noch ausgearbeitet werden. Alle Ergänzungserhebungen werden in dem Umfange erhoben, wie solche von allen übrigen Waarenversendern resp. Empfängern auf der Station „Hafendamm“ erhoben werden.

§ 9. Das Oeffnen des am Anfang des Fortcometdamm-Geleises angelegten Vorlegebalkens darf nur mit Wissen des Stations-Vorstehers in Hafendamm geschehen, bei welchem auch der Schlüssel zu demselben sich zu befinden hat.

§ 10. In allen Fragen, welche sich auf den Bau und den Betrieb des Zweiggeleises beziehen, hat sich der Rigasche Börsen-Comité den Gesetzen und Regeln, welche darüber jetzt bestehen, und welche dafür ferner herausgegeben werden, zu unterziehen.

§ 11. Alle Fragen, welche in diesem Contract nicht vorgesehen sind, werden, soweit sich dieselben auf das Eigenthum beziehen, auf gerichtlichem Wege, soweit sie technischer Natur sind, von dem Ministerium der Wegecommunication entschieden.

§ 12. Der vorliegende Contract ist auf die Dauer von 10 Jahren, gerechnet vom — ab, abgeschlossen worden.

Im Falle beide Parteien wünschen, den vorliegenden Contract über den 10jährigen Termin hinaus zu verlängern, so unterliegt der neue Contract wieder derselben Bestätigung, wie der jetzige. Wenn zur Zeit der Giltigkeit dieses Contracts die Regierung oder die Eisenbahn-Gesellschaft das Land, auf welchem auf Eisenbahngrund das Nebengeleise gebaut ist, bedarf, so muss das Geleise, welches auf diesem Stück Land erbaut ist, auf Verlangen des Ministeriums der Wegecommunication, Seitens der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft im Laufe von 6 Monaten auf Rechnung des Börsen-Comités abgebrochen werden, wobei der Börsen-Comité kein Recht hat, dafür irgend einen Ersatzanspruch zu erheben.

Wenn die Eisenbahn-Gesellschaft es dabei für möglich hält — anstatt des aufgenommenen Geleises — eine andere Verbindung zwischen den Geleisen und denen des Fortcometdammes herzustellen, so kann eine solche Verbindung mit Zustimmung des Ministeriums der Wegecommunication geschehen.

§ 13. Alle Stempelgebühren und andere Ausgaben bei Gelegenheit des Abschlusses dieses Contracts übernimmt der Börsen-Comité auf seine Rechnung.

Dieser Entwurf ist vom Börsen-Comité am 5. December 1890 sub Nr. 861 der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft übersandt worden zur Exportirung der Genehmigung der Ministerien der Wegecommunication und der Finanzen.

e. Anträge der Dünamündeschen Festungs-Verwaltung.

a. Der Stab der Dünamündeschen Festung ersuchte den Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 14. Mai 1890 sub. Nr. 619 dahin Anordnung zu treffen, dass beim Festungskrahn beim Fortcometdamm keine Schiffe anlegen und dort ihre Anker auswerfen, weil durch einen solchen der Telegraphenkabel beschädigt worden.

Nach Vernehmung des Lootsencommandeurs antwortete der Börsen-Comité am 25. Mai 1890 sub Nr. 323 wie folgt:

„Auf das Schreiben vom 14. Mai c. Nr. 619 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu erwidern, dass der Lootsencommandeur Schiemann am 23. Mai c. folgenden Bericht erstattet hat:

Am 10. d. Mts. sei zwischen 4 und 5 Uhr Nachmittags der russische dreimastige Schooner „Daniel," Capitain Weide, mit einer Sleeperladung von der Küste, als Cabotagefahrzeug ohne Lootsen eingekommen und vis-à-vis dem Krahn, in der Nähe des Telegraphenkabels, ausserhalb des Fahrwassers auf der Ostbank vor Anker gegangen, wobei das Schiff an Grund gerathen und sodann vom Schleppdampfer „Neptun" ab- und nach Mühlgraben geschleppt worden. Dieser Vorgang habe den Gensdarmen zu der falschen Annahme veranlasst, dass das Kabel von einem Anker gefischt und beschädigt worden sei. Das Kabel liege ausserhalb des Fahrwassers nach Osten hin und könne von keinem Anker gefischt werden, zumal dasselbe mehrere Fuss versandet sei.

Wie die Leute über einen Dampfer haben berichten können, der gar nicht dagewesen, und über Beschädigung des Kabels, das gar nicht berührt worden, sei unbegreiflich. Auf der Ostbank ankern nur Cabotageschiffe, um beim Besucher, der auf dem Fortcometdamme seine Station hat, einzuclariren und haben die Lootsen mit diesen Fahrzeugen nichts zu thun. Es dürfte sich aber für alle Fälle empfehlen, dass das Kabel bezeichnet werde durch Richtungszeichen (створные знаки) am Lande, oder grosse Scheiben und Bretter, befestigt an Stangen mit der Aufschrift „Telegraph" in lettischer und ehstnischer Sprache, wie es sonst überall üblich sei.

Bei Mittheilung des Vorstehenden beehrt sich der Börsen-Comité den Stab der Dünamündeschen Festung zu ersuchen, die Aufstellung solcher Zeichen anordnen zu wollen."

b. Am 11. Juli 1890 sub Nr. 4123 erhielt der Börsen-Comité von der Livländischen Gouvernements-Regierung ein Schreiben folgenden Inhalts:

„Der Dünamündesche Festungs-Commandant hat den Livländischen Gouverneur, bei der Mittheilung, dass, auf Grundlage der im Jahre 1876 Allerhöchst bestätigten Regeln über die Festungsesplanade der Festung Dünamünde, dem Rigaschen Börsen-Comité ein auf dem Plane mit den Buchstaben O. II. P. C. T. У. bezeichnetes Kronslandstück um den Winterhafen herum eingewiesen worden, auf welchem auch dem Börsen-Comité die Aufführung von Baulichkeiten jeder Art für Handelszwecke, nicht aber die Abtretung dieses Platzes an Privatpersonen gestattet ist, wogegen auf dem besagten Platze, unmittelbar an der Umzäumung des Festungsforts, einige, Privatpersonen gehörige Häuser

existiren, in denen sich ein Gasthaus und zwei Getränkehandlungen befinden, — um die Anordnung ersucht, dass diese Anstalten geschlossen werden.

In Anbetracht dessen, dass die Gouvernements-Regierung zur Erörterung dieser Sache eines Auszugs aus dem erwähnten Allerhöchsten Befehle, sowie des Planes bedarf, auf Grund welchen dem Börsen-Comité der von dem Commandanten erwähnte Platz eingewiesen worden ist, beehrt sich die 1. Abtheilung der Gouvernements-Regierung, im Auftrage des stellvertretenden Gouverneurs, des Herrn Vice-Gouverneurs, den Rigaer Börsen-Comité um baldmöglichste Einsendung seiner Aeusserung in dieser Sache zu ersuchen, mit Beifügung des oberwähnten Allerhöchsten Befehles und des Planes, die sich im Besitze der Gouvernements-Regierung nicht befinden."

Das Antwortschreiben des Börsen-Comités vom 18. Juli 1890 Nr. 468 lautete wie folgt:

„Wie aus dem Schreiben der Livländischen Gouvernements-Regierung vom 11. Juli c. sub Nr. 4123 ersichtlich, hat der Commandant der Festung Dünamünde dem Herrn Livländischen Gouverneur mitgetheilt, dass durch die im Jahre 1876 Allerhöchst bestätigten Esplanadenregeln für Dünamünde dem Börsen-Comité ein näher bezeichnetes Territorium um den Winterhafen herum eingewiesen worden ist, auf welchem, nach der Ansicht des Herrn Commandanten, keine Privatpersonen gehörige Bauten bestehen dürfen. Aus dieser Mittheilung könnte man den Schluss ziehen, als ob der Börsen-Comité erst seit dem Jahre 1876 sich im Besitze des Winterhafens und des um denselben herum belegenen Territoriums befindet und dass die Bauten, welche der Herr Commandant im Auge hat, erst nach dem Jahre 1876 entstanden sind. In Wirklichkeit ist aber, wie aus der angeschlossenen Copie der Vorschrift des Herrn Domainenministers an den Livländischen Domainenhof vom 22. Januar 1851 sub Nr. 12 ersichtlich, bereits durch den Allerhöchsten Befehl vom 15. Januar 1851 dem Börsen-Comité, unter den in diesem Allerhöchsten Befehle näher bezeichneten Bedingungen, ein Landstreifen von 60 Faden Breite, mit einem Gesammtareal von 10,525 □ Ruthen um den Winterhafen herum, Allerhöchst geschenkt und am 2. August 1851, wie das beigefügte Uebergabe-Protocoll von demselben Tage und die dazu gehörige Karte ausweisen, in aller Form übergeben worden. Auch ist aus diesem Allerhöchsten Befehle ersichtlich, dass bereits damals auf dem der Kaufmannschaft zum Eigenthum überwiesenen Terrain Privatbauten bestanden haben, deren Besitzer der Börsen-Comité zu entschädigen verpflichtet worden ist.

Durch die Allerhöchst bestätigten Esplanadenregeln vom 23. März 1876 ist aber ausdrücklich statuirt, dass alle bis zum Erlass dieser Regeln im Winterhafen-Rayon vorhanden gewesenen Baulichkeiten nicht nur bestehen bleiben und durch gewöhnliche und Kapitalremonte erhalten werden können (Pkt. 2), sondern dass es dem Börsen-Comité gestattet ist, auch noch neue Bauten für Handels- und Industriezwecke aufzuführen, jedoch nicht anders, als mit jedesmaliger Genehmigung der Ober-Ingenieur-Verwaltung (Pkt. 3).

Bei Uebersendung eines Verzeichnisses der Bauten, welche schon vor dem Jahre 1876 auf dem Winterhafen-Rayon bestanden haben und eines Orientirungsplanes des Winterhafens erlaubt sich der Börsen-Comité zu bemerken, dass nach dem Jahre 1876 in diesem Rayon folgende auf dem Orientirungsplane mit den Buchstaben A, B und C bezeichnete Bauten mit Genehmigung der Ober-Ingenieur-Verwaltung aufgeführt worden sind, und zwar:

A. Das Arbeiterhaus der Bolderaaschen Maschinenfabrik (genehmigt laut Schreiben der Rigaschen Ingenieur-Distanz vom 16. Juni 1877 Nr. 172).

B. Eine hölzerne Scheune bei der Bolderaaschen Maschinen-Fabrik (genehmigt laut Schreiben der Rigaschen Ingenieur-Distanz vom 29. December 1879 Nr. 1232).

C. Eine provisorische Scheune für Materialien und Arbeiter beim Leuchtthurme (genehmigt laut Schreiben der Rigaschen Ingenieur-Distanz vom 7. November 1880 Nr. 1593).

Ferner ist nach dem Jahre 1876 für die Bedürfnisse des der Krone gehörigen Leuchtthurmes ein Petroleumkeller erbaut und ist die Bootsscheune des Lootsenamtes vom Platze F nach E versetzt worden.

Auf die Bemerkung des Herrn Commandanten, dass im Winterhafen-Rayon keine Privatpersonen gehörige Bauten sich befinden dürfen, erlaubt sich der Börsen-Comité darauf hinzuweisen, dass dieser Rayon, nebst dem von demselben eingeschlossenen Hafen, der Rigaschen Kaufmannschaft zur Anlage von Handels- und Industrieanstalten Allerhöchst donirt worden ist und demgemäss auch nur Handels- und Industrieanstalten der Rigaschen Kaufmannschaft, und nicht beliebiger Privatpersonen, nebst den unumgänglich nothwendigen Nebengebäuden, Arbeiterwohnungen etc. im Laufe der Zeit, und zwar meist vor dem Jahre 1876, dort entstanden sind, die auf Grund des Allerhöchsten Befehles vom Jahre 1876 auch ungehindert fortbestehen und durch Remonte erhalten werden können. Speciell für die Bedürfnisse der am Winterhafen beschäftigten zahlreichen Arbeiter ist das Gasthaus des Magnus, auch schon vor dem Jahre 1876, und ebenso bei dem

Arbeiterhause des Peitan eine Bierbude errichtet worden, welcher Letzterer der Branntweinverkauf ausdrücklich untersagt worden, während das Gasthaus, wie dem Börsen-Comité berichtet worden, den zum Verkauf von Spirituosen erforderlichen Schein nicht gelöst hat. Zwei Getränkehandlungen, ausser dem Hôtel, existiren dort überhaupt nicht. Wie sehr es dem Börsen-Comité daran liegt, dass auf dem Territorium des Winterhafen-Rayons, sowie auch in der Umgebung desselben keine Ausschreitungen seitens der Arbeiter, in Folge des Genusses geistiger Getränke, vorkommen, geht daraus hervor, dass im Jahre 1883, auf Antrag des Börsen-Comités, ein Schenklocal, zu dessen Eröffnung der Herr Commandant selbst die Concession ertheilt hatte, geschlossen worden ist.

Bei Mittheilung alles Obigen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité die Livländische Gouvernements-Regierung hierdurch ergebenst zu ersuchen, die Beschwerde des Herrn Commandanten der Festung Dünamünde, als gänzlich unbegründet, ohne Folge lassen zu wollen."

c. Am 27. Juni 1890 sub Nr. 2416 fragte der Rigasche Kreischef beim Börsen-Comité an, seit welcher Zeit und mit wessen Genehmigung die Bierbuden des Eduard Peitan und der Emilie Magnus in Dünamünde existiren.

Der Börsen-Comité antwortete an demselben Tage sub Nr. 491 wie folgt:

„In Anlass der Anfrage Ew. Hochwohlgeboren vom 27. Juli c. sub Nr. 2416 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ihnen hierdurch mitzutheilen, dass vom Börsen-Comité, als Grundeigenthümer des Winterhafen-Rayons, mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der am Winterhafen zahlreich beschäftigten Arbeiter, am 24. Januar 1868 dem Georg Bulberg eine Bierbude zu eröffnen gestattet worden ist, mit der Bedingung jedoch, dass in derselben nicht der Verkauf von Spirituosen stattfinde. Diese Bierbude gehört seit dem 26. April 1886 unter denselben Bedingungen dem Kaufmann Eduard Peitan.

Was dagegen das Etablissement der Emilie Magnus anlangt, so hat der Börsen-Comité, ebenfalls als Grundeigenthümer, am 2. Juni 1873 dem Ludwig Magnus und Friedrich Osterhoff gestattet, ein Gasthaus zu eröffnen, welches sich jetzt im Besitze der Wittwe Magnus befindet.

Zum Schluss hält der Börsen-Comité für nicht überflüssig hinzuzufügen, dass in Folge einer, im Auftrage des Herrn Livländischen Gouverneurs, von der Livländischen Gouvernements-Regierung gemachten Anfrage, der Börsen-Comité unterm 18. Juli c. sub Nr. 468 der Gouvernements-Regierung eine Vorstellung, mit Darlegung aller Thatumstände, gemacht hat, auf welche eine Entscheidung noch nicht erfolgt ist."

d. Am 1. August 1890 sub Nr. 2483 übersandte der ältere Gehilfe des Rigaschen Kreischefs dem Börsen-Comité eine Correspondenz mit dem Festungsstabe über eine Brodbäckerei des Schlockschen Bürgers Behrsing auf dem Fortcometdamme, zur Aeusserung, worauf der Börsen-Comité am 6. August 1890 sub Nr. 510 antwortete:

„Bei Rücksendung der Correspondenz bezüglich der Schliessung der Brodbäckerei des Behrsing, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hochwohlgeboren ergebenst mitzutheilen, dass dem Behrsing seitens des Börsen-Comités die Erlaubniss zur Anlage einer gewerbsmässigen Brodbäckerei auf dem Fortcometdamme nicht ertheilt worden ist. Im Uebrigen muss aber der Börsen-Comité bemerken, dass der Pkt. 3 der Esplanadenregeln, auf den sich der Festungsstab beruft, keineswegs die Anlage einer Bäckerei, die für einen stark besiedelten Ort jedenfalls nöthig ist, verbietet, sondern nur statuirt, dass, wenn der bezeichnete Platz für die Zwecke des Militairressorts nöthig ist, der Börsen-Comité die auf demselben befindlichen Gebäude ohne Entschädigung seitens der Krone abzutragen hat. Der vorliegende Fall hat somit mit dem im Pkt. 3 der Esplanadenregeln gedachten Fall gar nichts gemein. Dagegen bestimmen dieselben Esplanadenregeln (Pkt. 2), dass alle Gebäude, die bis zur Emanirung dieser Regeln, also vor dem 23. März 1876, auf dem, dem Börsen-Comité gehörigen Terrain am Winterhafen bestanden haben, auch fernerhin bestehen bleiben, und durch gewöhnliche und Capitalremonte erhalten werden können."

Am 13. October 1890 sub Nr. 8838 ging hierauf beim Börsen-Comité ein Schreiben des Livländischen Gouverneurs folgenden Inhalts ein:

„Der Dünamündesche Commandant hat sich an mich mit der Bitte gewandt, dahin Anordnung zu treffen, dass die auf dem Grundstücke des Börsen-Comités befindliche Bäckerei des Behrsing geschlossen werde, da 1) diese Bäckerei inmitten von dicht bei einander stehenden Holzbauten sich befinde, und, wegen ihrer Nähe zu der Fortcometbatterie, eine grosse Feuersgefahr für die verschiedenen Bauten dieses Forts biete und 2) die Landparcelle am Winterhafen dem Börsen-Comité nur für Handelszwecke, nicht aber für verschiedenartige Privatunternehmungen abgegeben worden.

Im Hinblick hierauf ersuche ich ergebenst mir mitzutheilen:

1) wem das Haus, in welchem sich die Bäckerei des Behrsing befindet, gehört;

2) ob dieses Haus schon vor Emanirung der am 23. März 1876 Allerhöchst bestätigten Esplanadenregeln bestanden hat;

3) wenn dieses Haus nach dem Jahre 1876 erbaut worden — von wem die Genehmigung zu diesem Bau ertheilt worden ist;

4) unter welcher Nr. dieses Haus auf dem vom Börsen-Comité unterm 18. Juli d. J. sub Nr. 468 der Gouvernements-Regierung, zusammen mit einem Verzeichnisse der im Winterhafenrayon befindlichen Bauten, vorgestellten Plane des Winterhafens, verzeichnet steht.

Der Börsen-Comité antwortete am 19. October 1890 sub Nr. 705:

1) Dass der Schlocksche Bürger Behrsing in dem, dem Ed. Peitan gehörigen Hause wohnt, und demselben vom Börsen-Comité keine Concession zur Anlage einer gewerbsmässigen Bäckerei ertheilt worden;

2) dass das Peitansche, früher Bulbergsche Haus bereits vor Emanirung der Regeln vom 23. März 1876 auf demselben Platze bestanden hat und

3) dass das qu. Haus auf dem unterm 18. Juli c. sub Nr. 468 vorgestellten Plane mit Nr. 10 bezeichnet worden.

e. Am 5. December 1890 sub Nr. 1711 ging vom Stabschef der Festung Dünamünde folgendes Schreiben ein:

„Zum Abstützen der Zaunpfähle des Kohlenlagers auf dem Fortcometdamme sind Stützen angebracht, welche, wegen ihrer Nähe zu dem Schienengeleise, die freie Passage der Waggons behindern, wie es auch am 30. November bei der Beförderung von 8 Waggons mit Artilleriegegenständen geschah. Ungeachtet dessen, dass einige Stützen schon ohnehin abgesägt worden, haben doch einige Waggons Beschädigungen erlitten, weshalb denn Se. Excellenz, der Festungscommandant, befohlen hat, den Börsen-Comité um Fortschaffung der erwähnten Stützen, die der Bewegung der Waggons hinderlich sind, zu ersuchen.“

Der Börsen-Comité antwortete am 8. December 1890 sub Nr. 877, dass der Kohlenzaun auf dem Fortcometdamm früher bestanden hat, als das an demselben vorbeigeführte Schienengeleise, demnach die angeblich vorgekommenen Beschädigungen der Waggons nur dem Umstande zur Last gelegt werden können, dass das Schienengeleise in zu grosser Nähe vom Kohlenzaun angelegt worden ist.

11. Der Mühlgraben-Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1890.

In Neu-Mühlgraben haben geloscht:								Total	
	Kohlen	Schienen	Gusseisen	Harz	Farbeholz u. div. Waaren		Ballast	Dampfer	Segler
Dampfer...	42	—	22	—	3	18	—	85	—
Segler.....	65	—	—	1	31	27	39	—	163
In Neu-Mühlgraben haben geladen:									
	Getreide	Flachs	Holz	Gyps	Diverse Waaren		Ballast		
Dampfer...	3	1	51	—	2		—	57	—
Segler	—	—	23	21	4		3	—	51
								142	214

In Alt-Mühlgraben haben 460 Schiffe (272 Dampfer und 188 Segler) Holz geladen.

12. Bolderaa-Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1890.

Vom Jahre 1889 waren im Hafen verblieben 1 Schiff mit 677 Tons.
Dazu kamen im Jahre 1890 ein 88 Dampfer mit . . . . 70,617 „
39 Segler mit . . . . . 11,542 „
Summa 128 Schiffe mit . . . . . 82,836 Tons.
Im Jahre 1890 gingen aus 88 Dampfer mit . . . . 70,617 Tons.
34 Segler mit . . . . . 8,555 „
Summa 122 Schiffe mit . . . . . 79,172 Tons.
Verblieben im Hafen ult. December 1890 5 Schiffe mit 2987 Tons.

Im Jahre 1890 war die Navigation vom 16. bis 20. Februar unterbrochen.

13. Navigationsschulwesen.

a. Projectirte neue Prüfungsordnung für Schiffer und Steuerleute.

(Handels-Archiv, Jahrg. XV. pag. 38—47.)

Die projectirte neue Prüfungsordnung für Schiffer und Steuerleute ist einer besonderen Commission im Ministerium der Volksaufklärung zur Behandlung übergeben worden.

b. Projectirtes neues Statut für die Navigationsschulen.

(Handels-Archiv, Jahrgang XIV. pag. 33.)

Auch das projectirte neue Statut für die Navigationsschulen im russischen Reiche befindet sich bei der im vorhergehenden Punkt erwähnten Commission in Behandlung.

c. Die Rigaer Navigationsschule.

aa. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comités ist im Cursus 1889/90 in der Schiffer- und Steuermannsclasse von 42 Schülern besucht worden, von denen 8 das Schifferexamen und 10 das Steuermannsexamen bestanden haben. Die Vorbereitungsclasse besuchten 18 Schüler.

bb. Unterricht und Lehrkräfte.

An der Navigationsschule des Börsen-Comités fungiren für nautische Fächer, als erster Capitain W. A. Bruhns, als zweiter Lehrer J. E. Goetz, für das Maschinenwesen Ingenieur Kohlhase und für den Zeichenunterricht der Lehrer H. G. Kurtz. In der niederen Chirurgie (Knochenbruch-Verbandlehre) unterrichtet Dr. med. A. Zander, welcher zugleich die Prüfung der Navigationsschüler auf Farbensinn und Sehschärfe bewerkstelligt.

cc. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung.

Die unter Leitung des Ingenieuren Kohlhase stehende Maschinisten- und Heizer-Abtheilung wurde im Schuljahre 1889/90 von 99 Personen besucht, von denen 38 auf die Maschinistenclasse und 61 auf die Heizerclasse kamen.

Die Maschinistenprüfung bestanden 37, die Heizerprüfung 51.

dd. Erhöhung der Subvention der Navigationsschule aus der 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

(siehe weiter unten Artikel 80. dieses Berichts).

14. Schifferkasse.

Die Schifferkasse unterstützte im abgelaufenen Jahre 10 Wittwen mit zusammen 1000 Rbl.

Der Capitalbestand belief sich ult. December 1890 auf 19,884 Rbl. 4 Kop.

15. Seemannskasse.

Die Seemannskasse hat im verflossenen Jahre 77 Personen unterstützt und zu dem Behufe 3610 Rbl. verausgabt. Der Capitalbestand belief sich ult. December 1890 auf 52,112 Rbl. 19. Kop.

16. Seemannshaus.

a. Frequenz.

Vom Januar bis ult. December waren im zeitweiligen Logis im Hause 122 Mann, von denen der Nationaliität nach:

Inländer	72	Mann.
Deutsche	3	„
Engländer	22	„
Franzosen	11	„
Dänen, Schweden, Norweger	14	„
	122	Mann.

Im Logis waren:

im Januar	14	Mann	334	Logirtage.
„ Februar	15	„	384	„
„ März	17	„	429	„
„ April	24	„	286	„
„ Mai	18	„	49	„
„ Juni	7	„	53	„
„ Juli	7	„	66	„
„ August	5	„	46	„
„ September	6	„	67	„
„ October	18	„	169	„
„ November	46	„	521	„
„ December	21	„	380	„
			2784	Logirtage.

Invalide Seeleute wurden für Rechnung des Hauses verpflegt:

Capitaine	3	Mann
Matrosen	9	„
	12	Mann.

von denen verstarben: 1 Capitain und 1 Matrose 2 „

verblieben am Schluss des Jahres in Pflege 10 Mann.

b. Wladimir-Maria-Stiftung.

Aus dem Capital der Wladimir-Maria-Stiftung sind im verflossenen Jahre 3 Schiffer fortlaufend unterstützt worden. Verausgabt wurden in Summa 400 Rbl.

17. Verpflegung kranker Seeleute.

Im Laufe des Jahres 1890 sind für Rechnung der Seehospitalkasse 69 Seeleute mit 1376 Krankentagen im Stadtkrankenhause verpflegt worden und zwar:

Inländer	34	Mann.
Engländer	8	„
Dänen	1	„
Holländer	2	„
Deutsche	14	„
Scandinavier . . .	10	„
Franzosen	—	„

zusammen 69 Mann mit 1376 Krankentagen.

Gezahlt wurden für dieselben 1343 Rbl. 60 Kop., wovon die Schiffscorrespondenten und Rheder die Hälfte vergüten, sodass der Seehospitalkasse nur 671 Rbl. 75 Kop. zur Last fielen.

18. Quarantaine in Bolderaa.

Am 7. Juli 1890 sub № 2046 erhielt der Börsen-Comité vom stellvertretenden Livländischen Gouverneur, aus der Medicinal-Abtheilung der Livländischen Gouvernements-Regierung, folgendes Schreiben:

„In Folge eines Telegramms des Gehilfen des Ministers des Innern, in Vertretung des Ministers, vom 19. Juni c. ist von mir die Anordnung getroffen worden, dass, bezüglich der aus Spanien ankommenden Schiffe, dieselben Massnahmen ergriffen werden, welche im Jahre 1884 bezüglich der französischen Schiffe ergriffen worden sind d. h., dass eine strenge sanitaire Besichtigung aller aus Spanien in unseren Hafen ankommenden Schiffe ausgeführt werde.

Im Hinblick auf einen Bericht des mit der Ausführung solcher Besichtigung in Bolderaa betrauten, freipractisirenden Arztes Dr. med. Meyer, dass das daselbst im Jahre 1886 errichtete Cholera-Lazareth seit dem vorigen Jahre geschlossen ist, und da ich meinerseits die Fortexistenz dieses Lazareths gegenwätig für äusserst nothwendig halte, so beehre ich mich den Rigaschen Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, unverzüglich dahin Anordnung zu treffen, dass das Cholera-Lazareth in

Bolderaa auf den früheren Grundlagen baldmöglichst wieder eröffnet und von der geschehenen Eröffnung ich benachrichtigt werde."

Der Börsen-Comité antwortete am 9. August 1890 sub № 516, dass der Verwaltungsausschuss des Comités sich persönlich nach Dünamünde begeben habe, um ein Local für das Quarantaine-Lazareth für erkrankte Seeleute zu ermitteln.

Als in jeder Beziehung für diesen Zweck passende Localität erscheine das beim Leuchtthurm belegene Wirthschaftsgebäude des Börsen-Comités, in welchem zwei, bisher von Beamten des Börsen-Comités bewohnte Zimmer, sobald die Nothwendigkeit dazu sich herausstellt, sofort zu einem Quarantaine-Lazareth für Seeleute hergerichtet werden können. Die isolirte Lage des qu. Gebäudes und die reine Luft, von welcher es umgeben ist, lassen dasselbe als ganz vorzüglich geeignet erscheinen, einerseits die Verbreitung der Epidemie zu verhindern, andererseits den Genesungsprocess zu beschleunigen.

Das erforderliche Lazareth-Inventar werde vorbereitet werden, sodass das Lazareth sofort eröffnet werden kann, sobald der erste cholerakranke Seemann werde eingeliefert werden.

Am 2. November 1890 sub № 3318 ging ein Schreiben der Medicinal-Abtheilung der Livländischen Gouvernements-Regierung folgenden Inhalts ein:

„In Folge des Schreibens des Rigaschen Börsen-Comités an den Herrn stellvertretenden Livländischen Gouverneur vom 9. August d. J. sub № 516 hatte die Medicinal-Abtheilung der Livländischen Gouvernements-Regierung den freipractisirenden Arzt in Bolderaa, Meyer beauftragt, das bei dem Leuchtthurme befindliche Oekonomiegebäude des Comités, in Bezug auf seine Tauglichkeit zur Einrichtung eines Cholera-Lazareths in demselben, zu besichtigen.

Da aus dem Berichte des Herrn Meyer vom 17. October c. zu ersehen ist, dass das für das Cholera-Lazareth in Aussicht genommene Gebäude lange nicht dem vorbestimmten Zwecke entspricht, so beehrt sich die Medicinal-Abtheilung, bei Uebersendung einer Copie des erwähnten Berichts, den Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, in dem Falle, wenn von Neuem das Bedürfniss nach einem Local für ein Cholera-Lazareth sich herausstellen sollte, vor der Wahl eines Gebäudes zu diesem Zwecke in Dünamünde, sich mit dem örtlichen Festungs-Commandanten zu verständigen, damit seinerseits der Errichtung eines Cholera-Lazareths daselbst nicht Hindernisse in den Weg gelegt werden, — sodann aber ein Local zu wählen, welches mehr seiner Bestimmung entspricht."

Das Gutachten des Dr. Meyer vom 17. October 1890 lautet, wie folgt:

„In Nachstehendem beehre ich mich über die Besichtigung des vom Rigaschen Börsen-Comité eventuell in ein Cholera-Lazareth zu verwandelnden Gebäudes zu berichten.

Dasselbe ist im Ganzen 120 Fuss lang, 32 Fuss breit, 11 Fuss hoch und sehr leicht gebaut. An beiden Enden sind 12 Fuss breite und auf die Hälfte getheilte Räume zu Wohnungen eingerichtet, während die Mitte vollständig unausgebaut, durch eine Zwischenwand in zwei zum Ablegen von Holz, Böten, Stricken etc. etc. verwendete Scheunen getheilt ist. Das eine Ende wird von einem Aufseher, das andere von einem Wächter bewohnt und befindet sich letzteres in einem höchst unsauberen Zustande. Privêtanlagen und sonstige Wirthschaftsräumlichkeiten sind gar nicht vorhanden.

Das in der Nähe befindliche Dünawasser ist stark mit Seewasser vermischt und daher zum Trinken und Kochen untauglich.

Es befindet sich auf dem Fortcometdamm in einer Entfernung von 3—4 Werst von Bolderaa und wäre der Bezug von Victualien etc. dadurch sehr erschwert.

Endlich muss ich wiederum daran erinnern, dass, wie es mir zuverlässig bekannt ist, die Etablirung eines Cholera-Hospitals an dieser Stelle von der Festungsobrigkeit in keinem Falle gestattet werden wird."

Da inzwischen die Cholera in Spanien erloschen war, so fand diese Angelegenheit damit ihre Erledigung.

19. Slip-dock.

Das Patent-Slip wurde im Jahre 1890 von 28 Schiffen mit 4093 Lasten benutzt, darunter 7 Dampfer mit 545 Pferdekraft, gegen 29 Schiffe im Vorjahre mit 3340 Lasten, darunter 8 Dampfer mit 645 Pferdekraft.

20. Bolderaa-Maschinenfabrik.

Die Bolderaa-Maschinenfabrik hatte bedeutende Arbeiten für den Baggerbetrieb des Börsen-Comités und für die Dampfer der Rigaer Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Augenblicklich ist dieselbe mit dem Neubau eines kleinen Dampfers für den Börsen-Comité beschäftigt, und sind noch namhafte Reparaturen an diversen Dampfern auszuführen, so dass die Fabrik stark beschäftigt ist.

21. Küstenbeleuchtung.

Einer Mittheilung des Directors der Baltischen Leuchtthürme vom 5. December 1890 № 4371 zufolge, ist im Laufe des Jahres 1890 der Zerelsche Leuchtthurm mit einem Fresnelschen Beleuchtungsapparat I. Classe versehen worden, der im nächsten Jahre in Function gesetzt werden soll. Im nächsten Jahre wird ferner beabsichtigt, das durch den Sturm zerstörte hölzerne Zeichen auf der Insel Kirgo durch ein eisernes zu ersetzen.

22. Rettungswesen zur See.

Der Livländische Bezirk der unter dem Protectorate Ihrer Majestät der Kaiserin stehenden Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser, mit 9 Bootsstationen und 4 Winterstationen, wird aus den Mitteln des Börsenvereins mit 2000 Rbl. jährlich subventionirt, ausserdem wird der grösste Theil der privaten Jahresbeiträge, die sich durchschnittlich auf 1200 Rbl. belaufen, von der Rigaschen Kaufmannschaft beigesteuert.

Rettungsfahrten sind im Laufe des Jahres 1890 gemacht worden:

a. von der Station Salismünde am 20. Juni zur Rettung der Besatzung eines Fischerbootes, wobei 1 Mann gerettet wurde;

b. von der Station Salismünde am 16. August zur Rettung der Besatzung des Küstenfahrzeugs „Paul", wobei 3 Mann gerettet wurden;

c. von der Station Orrisaar am 13. November zur Rettung der Besatzung des Schiffes „Levi", wobei 6 Menschen gerettet wurden.

Belohnungen erhielten im Jahre 1890:

a. der Vormann der Station Orrisaar, Johann Pielbusch, für die Rettung von 5 Menschenleben im kleinen Sunde am 5. December 1888, das Wladimirband zu einer bereits früher ihm verliehenen Rettungsmedaille;

b. der Pernausche Lootsencommandeur C. W. Meybaum, für die Rettung von 4 Menschenleben von dem am 17. October 1888 gestrandeten Schiffe „Puika", die silberne Rettungsmedaille am Wladimirbande.

Im September 1890 wurden die Stationen des Livländischen Bezirks, im Auftrage der Oberverwaltung vom Commandeur der Kaiserlichen Yacht Zarewna, Capitain II. Ranges

Friedrichs, besichtigt. In seinem ausführlichen Berichte an die Oberverwaltung rühmt der Revident sämmtliche Stationen und schliesst den Bericht mit der Bemerkung, dass er den Livländischen Bezirk in einer „durchweg idealen Ordnung“ gefunden.

23. Meteorologische und Pegel-Beobachtungen.

Die meteorologischen und Pegel-Stationen in Riga und Dünamünde werden mit einem Kostenaufwande von 780—800 Rbl. vom Rigaschen Naturforscher Verein, und dem Börsen-Comité (welcher jährlich 600 Rbl, beisteuert) unterhalten. Die Leitung hat Herr Oberlehrer Ad. Werner. Der Jahresbericht des Letzteren pro 1890 lautet:

a. Meteorologische Stationen in Riga und Dünamünde.

Die Beobachtungen sind auch in diesem Jahre in der vorgeschriebenen Ordnung und Regelmässigkeit ausgeführt worden, jedoch haben sie einerseits leider eine Einschränkung, andererseits eine erfreuliche Erweiterung erfahren. Im August 1889 wurde auf der Station in Riga ein selbstregistrirender Apparat für die Windbeobachtungen aufgestellt, welcher werthvolle Aufzeichnungen lieferte. Behufs Abstellung einiger Mängel wurde derselbe zum Beginn dieses Jahres vom Eigenthümer zurückgenommen und ist er seit dieser Zeit nicht wieder aufgestellt worden. So manche bedeutsame Witterungserscheinung, wie der Wirbelwind am 20. Juni a. c. ist unaufgezeichnet geblieben. Die Erweiterung der Beobachtungen bezieht sich auf eine tägliche Messung der Höhe der den Erdboden bedeckenden Schneelage. Ausser den Terminbeobachtungen werden somit noch besonders beobachtet: Stürme, Gewitter und Wetterleuchten, starke Regenfälle, Schneegestöber, die Höhe der Schneedecke, Auf- und Zugang der Flüsse.

Die telegraphische Uebersendung der Beobachtungen nach St. Petersburg, Hamburg und Paris ist ohne Unterbrechung erfolgt, sowie auch der Empfang der Witterungsdepeschen von auswärtigen Stationen derselbe geblieben ist. Als ein Zeichen des wachsenden Interesses für die Meteorologie auch seitens weiterer Kreise muss die Thatsache angesehen werden, dass seit dem Herbst die Witterungstelegramme von drei Zeitungen ihren Lesern gebracht werden, ferner eine Zeitung auch die vollständigen Beobachtungen aus Riga abdruckt und endlich eine Zeitung eine tägliche Witterungsübersicht nebst Prognose den Lesern darbietet.

b. Pegelstationen in Riga und Dünamünde.

Die täglich abgelesenen Pegelstände in Riga und Dünamünde ergeben als Monats- und Jahresmittel nach neuem Styl in russ. Fuss für das Jahr 1890:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli
Riga . . .	4,7	4,3	4,7	4,5	3,9	4.9	4,9
Dünamünde	4,8	4,4	4,3	4,2	3,9	4,9	5,0
Differenz	—0,1	— 0,1	+ 0,4	+ 0,3	0,0	0,0	— 0,1

	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Decbr.	Jahr
Riga . . .	4,8	4,7	5,5	4,4	3,8	4,6
Dünamünde	4,9	4,7	5,6	4,3	3,8	4,6
Differenz	— 0,1	0,0	— 0,1	+ 0,1	0,0	0,0

Da in diesem Jahre der Eisgang nur eine unbedeutende Erhöhung des Wasserstandes der Düna bei Riga zur Folge hatte, so ist die höchste Differenz zwischen den Wasserständen in Riga und Dünamünde nur 0,4, in vier Monaten sind sie an beiden Orten gleich hoch und in fünf Monaten ist der Wasserstand in Dünamünde höher, als der in Riga.

Eine vom ersten Beobachtungsjahre an gemachte Erfahrung findet auch in diesem Jahre volle Bestätigung, dass nämlich die Höhe des Wasserspiegels der Düna von den herrschenden Winden abhängig ist. Der höchste Wasserstand ist verzeichnet am 3. October n. St. und zwar mit 8,1′ in Riga und 7,8′ in Dünamünde, an diesem Tage herrschte ein heftiger Nord-West-Sturm. Der niedrigste Wasserstand ist beobachtet am 25. November n. St. in Riga mit 2,8′, in Dünamünde mit 2,1′ nach anhaltenden, starken östlichen Winden.

Die aus der Reihe von 18 Beobachtungsjahren gewonnenen Mittel sind:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli
Riga . . .	4,6	4,3	4,3	6,3	5,0	4,6	4,7
Dünamünde	4,4	4,2	4,0	4,0	4,1	4,4	4,6
Differenz	+0,2	+ 0,1	+ 0,3	+ 2,3	+ 0,9	+ 0,2	+ 0,1

	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Decbr.	Jahr
Riga . . .	4,8	4,6	4,6	4,5	4,8	4,8
Dünamünde	4,7	4,5	4,5	4,4	4,6	4,4
Differenz	+0,1	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,2	+ 0,4

Vergleicht man diese Zahlen mit den aus dem Jahre 1890 erhaltenen Mitteln des Wasserstandes in Dünamünde, so ergeben sich für zwei Monate erhebliche Abweichungen, denn im October ist der diesjährige Wasserstand um 1,1′ höher, im December um 0,8′ niedriger als das 18jährige Mittel. Entsprechende Resultate erhält man bei einem Vergleich der in Riga gemachten Beobachtungen, wenn man von

den Monaten des Hochwassers absieht. Auch diese Differenzen lassen sich durch die in den beiden Monaten vorherrschenden westlichen resp. südöstlichen Winde erklären.

c. Sturmwarnungen.

Die meteorologischen Stationen in Riga und Dünamünde erhielten vom Central-Observatorium 71 Telegramme, die auf stürmische Witterung Bezug hatten. Unter diesen enthielten 41 die Ordre, den Konus zu hissen und 17 eine bedingte Sturmwarnung. Es vertheilten sich diese Telegramme auf die einzelnen Monate a. St. folgendermassen:

	Jan.	Fbr.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Spt.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
Sturmtelegramme:	4	4	4	2	2	1	1	4	6	6	4	3	41
bed. Sturmwarn:	3	—	2	1	—	—	—	3	3	4	—	1	17

An 39 Tagen oder ca. 17 % erreichte der Wind Sturmstärke und zwar kamen 14 Sturmtage auf den October.

d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und in Bolderaa.

Die Limnigraphen (selbstregistrirende Pegel) in Riga bei der Eisenbahnbrücke und in Bolderaa bei der Station Hafendamm standen unter Obhut des Ingenieurs des Börsen-Comités. Der um 1 Uhr mittags verzeichnete, der höchste und der niedrigste Wasserstand jeden Tages, wird in der Rigaschen Industrie-Zeitung veröffentlicht. Für die einzelnen Monate ergaben sich aus den Beobachtungen folgende Daten:

	Höchster Wasserstand.		Niedrigster Wasserstand.		Mittlerer Wasserstand um 1 Uhr mittags.	
	Riga.	Dünamünde.	Riga.	Dünamünde.	Riga.	Dünamünde.
Januar	6.2	6,0	2,4	2,3	4,8	4,6
Februar	6,0	5,7	3,0	2,7	3,8	3,6
März	7,0	5,9	3,9	3,4	5,0	4,1
April	5,2	4,7	3,2	2,7	4,0	3,5
Mai	5,6	5,4	3,1	2,7	4,3	4,0
Juni	5,6	5,2	3,6	3,6	4,8	4,5
Juli	6,3	5,8	3,8	3,7	5,0	4,7
August	6,5	6,3	3,6	3,3	4,8	4,6
September	8,5	7,9	3,7	3,4	5,1	4,8
October	6,8	6,2	3,7	3,3	5,1	4,8
November	5,2	4,8	2,6	1,8	4,2	3,8
December	4,9	4,7	2,2	1,9	3,4	3,2

24. Eisgangsbeobachtungen.

Ueber den Eisgang und das Hochwasser der Düna im Frühjahr 1890 erstattete der Hafenbau-Ingenieur Pabst folgenden Bericht.

Der Winter 1889/90 zeichnete sich durch sehr geringe Kälte und wenig Schneefall aus, so dass die Schifffahrt im Rigaschen Meerbusen nur einige Tage durch Eis-Hindernisse fand und das Fahrwasser im Hafen den ganzen Winter hindurch bis zur Stadt hinauf von den Eisbrechern offen gehalten werden konnte.

Nachdem am Abend des 2. März das Befahren der Eisdecke bei der Stadt verboten worden, zeigte sich am 3. März bereits eine rasch zunehmende Trübung des Dünawassers. Am 4. März wurde der Steg für die Fussgänger zwischen der Stadt und der Mitauer Vorstadt abgenommen und brach der Hercules die Eisdecke bis zur Stadt auf, welche sodann langsam stromab trieb. Am Montag früh drangen die Dampfer Simson und Hercules bis zur Eisenbahnbrücke vor und wurde das Fahrwasser unterhalb der Stadt ganz eisfrei.

Die Eismassen bei Dahlen setzten sich schon am Abend des 3. März in Bewegung, die feste Eisdecke zwischen Klein-Jungfernhof und der Eisenbahnbrücke blieb aber bis zum 6. März stehen, gerieth dann um 8 Uhr Morgens, bei geringem Steigen des Wassers, in Gang und trieb, in Schollen gebrochen, in dichten Massen bei der Stadt vorbei. Der höchste Wasserstand war am 6. März um 10 Uhr morgens 6,1 Fuss am Pegel der Karlsschleuse. Das Wasser sank dann wieder, ohne beim Eisgange und in den darauf folgenden Wochen durch stärkeren Zufluss höher zu steigen, so dass ein Frühjahrshochwasser bei Riga im Jahre 1890 nicht eingetreten ist.

25. Auseisung der Schiffe.

Ueber die Wirksamkeit der Eisungscommission am Schlusse des Jahres 1890 ist dem Börsen-Comité folgender Bericht erstattet worden:

Nachdem mit den heftigen Stürmen vom 13. und 14. November strenge Kälte eingetreten war, befror der bis dahin eisfreie Strom derartig schnell, dass schon am 15. die Dampfer nicht mehr ohne Bugsirer zur Stadt kommen konnten, weshalb sich die Eisungscommission am 16. unter Einführung der doppelten Taxe für Riga und Mühlgraben constituirte. Nachher trat aber der Frost mässiger auf, überstieg selten 10°, und trotzdem die Eisung 42 Tage dauerte, während welcher Periode wir nur einige Tage Thauwetter hatten, gelang es durch rechtzeitiges Aufbrechen, unterstützt durch südliche Winde, das Eis derartig auszutreiben, dass noch am 10. December die Waake bis zum Deub-

nerschen Stege eisfrei war. Hierdurch wurde es der Commission möglich die ganze Arbeit zur doppelten Taxe auszuführen, nur für den am 28. December expedirten Dampfer „Russ“ wurde die dreifache Taxe berechnet.

Am 29. December löste sich die Eisungscommission auf, nachdem sie 213 Bugsirungen laut Taxe und 87 laut Abmachung ausgeführt und solange es von ihr verlangt wurde, die Schifffahrt bis zur Stadt offen gehalten hatte.

Betheiligt haben sich in diesem Jahre die Dampfer: Simson, Hercules, Hermes, Mosquito, Neptun, Pilot, Solid und Düna, von welchen jedoch nur Simson, Mosquito, und Pilot ununterbrochen gearbeitet haben; Hercules war 2 Tage abwesend auf einer Fahrt nach Pernau, Hermes hatte einmal seine Räder beschädigt, Neptun brachte den „Gustav Molien“ ein und Solide und Düna waren durch Bergungen und Domesnaessche Fahrten veranlasst mehrmals auszutreten.

Die Gesammt-Eisungskosten betrugen 20,973 Rbl. 33 Kop., von welchen, nach Abzug von 1450 Rbl. 27 Kop. Unkosten, 19,523 Rbl. 26 Kop. zur Vertheilung unter die Bugsirer gelangten.

Der Börsen-Comité hat den Gliedern der Eisungs-Commission, den Herren Viceconsul N. Fenger, H. Kehrhahn und C. F. Sommer-Horst für ihre Mühewaltung den Dank der Kaufmannschaft ausgesprochen.

26. Hafen-Ordnung.

a. Diebstähle von den Getreidefuhren.

Unter dem 19. März 1890 sub Nr. 67 richtete der Börsen-Comité folgendes Schreiben an den Rigaschen Polizeimeister:

„Von Seiten der Rigaschen Kaufmannschaft ist mehrfach beim Börsen-Comité darüber Beschwerde geführt worden, dass die Diebstähle von den Getreidefuhren immer mehr Ueberhand nehmen. Diese Diebstähle finden auf dem ganzen Wege von der Eisenbahn und den Speichern der Moskauer Vorstadt bis zu den Schiffen statt, namentlich aber gegenüber dem Bahnhofsgebäude der Riga-Dünaburger Eisenbahn, bei den rothen Speichern, bei der Eisenbahnbrücke und beim Ankerneeken-Comptoir. Man vermuthet, dass auch die Fuhrleute nicht selten selbst zu den Diebstählen die Hand bieten.

Da unter diesem schreienden Uebelstande der Rigasche Getreidehandel in hohem Grade leidet, so erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité an Ew. Hochgeboren die ergebenste Bitte zu richten, den

Schutzleuten zur strengsten Pflicht machen zu wollen, die Getreidefuhren von der Eisenbahn resp. der Moskauer Vorstadt bis zu den Schiffen, namentlich an den vorgenannten Stellen, im Auge zu behalten und bei vorkommenden Diebstählen die Schuldigen der Polizei zur Beahndung zu überliefern."

Der Polizeimeister antwortete hierauf am 28. März 1890 Nr. 1753, dass er stets das Nöthige wahrgenommen habe, um Diebstähle von den Fuhren auf dem Wege von der Eisenbahn und von den Ambaren in der Moskauer Vorstadt zu den Schiffen zu verhindern. Der polizeiliche Schutz könne aber an den bezeichneten Orten nicht verstärkt werden, weil es der Polizei an Schutzleuten mangele. Falls aber der Börsen-Comité einen stärkeren Schutz für nothwendig halte und der Polizei die erforderlichen Mittel zur Engagirung weiterer Schutzleute zur Verfügung stellen wolle, so würden auch bessere Resultate erzielt werden "

Der Börsen-Comité erwiderte hierauf am 31. März 1890 sub Nr. 126, dass der Unterhalt der städtischen Polizei der Stadtverwaltung obliege, welcher die Mittel zur Verfügung gestellt seien, den Etat der Stadtpolizei den sich steigernden Bedürfnissen des Handels entsprechend zu verstärken. Sollten demnach, trotz der neuerdings eingeführten bedeutenden Erhöhung des Polizeietats, die der Polizei zur Verfügung gestellten Mittel nicht reichen um dem Handelsverkehr den dringend benöthigten Schutz gegen den immermehr Ueberhand nehmenden Diebstahl zu gewähren, so ersuche der Börsen-Comité den Polizeimeister die zu dem Behufe erforderlichen Mittel von der Stadtverwaltung in Anspruch nehmen zu wollen.

Gleichzeitig wandte sich der Börsen-Comité sub Nr. 119 an das Stadtamt mit der Bitte, den Polizeimeister durch Anweisung der erforderlichen Mittel zur Verstärkung des polizeilichen Schutzes in Stand zu setzen.

Der Polizeimeister antwortete am 9. April 1890 sub Nr. 1753, dass er eine Verstärkung der Aufsicht über die Waarenfuhren nicht für nothwendig halte, weshalb denn auch eine Requisition seinerseits an die Stadtverwaltung, wegen Verstärkung der polizeilichen Aufsicht an Stellen, wo solche nach Ansicht des Börsen-Comités nothwendig sei, nicht angezeigt wäre. Indem er daher eine solche Requisition ablehne, ersuche er den Börsen-Comité sich deswegen direct an die Stadtverwaltung zu wenden, wenn von ihm eine Verstärkung der polizeilichen Aufsicht für durchaus nothwendig gehalten würde.

Das Stadtamt äusserte sich am 14. April 1890 sub Nr. 1749 wie folgt:

„In Erwägung dessen, dass in Gemässheit des Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigten Gutachtens des Reichsraths, durch welches der Stadt Riga das Recht eingeräumt worden, eine Abgabe von 1/8 % vom Werthe der Import- und Exportwaaren mit der Massgabe zu erheben, dass aus dieser Einnahmequelle der Personalbestand der städtischen Polizei entsprechend den Bedürfnissen des örtlichen Handels vermehrt werde, der städtische Polizei-Etat durch das Gesetz vom 9. Juni 1888 schon bedeutend vergrössert worden ist, wodurch die Ausgabe der Stadt zum Unterhalt der Polizei um 65,000 Rbl. gewachsen ist, — sieht sich das Stadtamt ausser Stande, der Stadtverordnetenversammlung eine Vorlage wegen Bewilligung weiterer Geldmittel zur Anmiethung ergänzender Polizeimannschaften zu machen; die Sicherstellung der privaten Vermögensinteressen dürfte übrigens Allem zuvor den Waareneigenthümern selbst obliegen, welche auch die Pflicht und die Kosten der Bewachung der Fuhren zu übernehmen hätten."

Der Börsen-Comité musste unter solchen Umständen die Sache vorläufig auf sich beruhen lassen.

b. Beleuchtung des Düna-Ufers.

Am 31. März 1890 sub Nr. 118 erging seitens des Börsen-Comités folgendes Schreiben an das Stadtamt.

„Von Seiten der Kaufmannschaft ist der Börsen-Comité darum angegangen worden, sich dafür zu verwenden, dass die ungenügende Beleuchtung des Dünaquais, mit Beginn der dunklen Abende des nächsten Herbstes, durch eine zweckentsprechendere ersetzt werde.

Der Börsen-Comité beehrt sich diesen Wunsch der Kaufmannschaft zur Kenntniss des Stadtamts zu bringen und denselben warm zu befürworten, da schon seit längerer Zeit über die schlechte Beleuchtung am Dünaufer geklagt wird, die gegenwärtige Erweiterung des Dünaufers aber es jetzt dringend nothwendig erscheinen lässt, dass dem gerügten Uebelstande bald und energisch abgeholfen werde."

Hierauf erfolgte am 28. August 1890 sub Nr. 1265 ein Schreiben des Bauamts nachstehenden Inhalts:

„In Folge der Schreiben des Rigaschen Polizeimeisters, des Rigaschen Zollamts und endlich des Rigaer Börsen-Comités vom 31. März 1890 sub Nr. 118 hat die Stadtverwaltung schon mehrfach sich mit der Frage über die Verbesserung der Beleuchtung des Dünaquais bei der Stadt beschäftigt und die Verwaltung des Gas- und Wasserwerkes hat bereits zwei Projecte über Gas- und electrische Beleuchtung des Dünaquais bei der Stadt ausgearbeitet.

Da jedoch bis hierzu die Frage wegen Regulirung der Strassen längs dem Dünaquai, sowie wegen Verlegung und Erweiterung des Dünamarktes, gleichwie auch die Frage wegen Einführung der electrischen Beleuchtung noch nicht entschieden worden ist, so hält das Bauamt es für zweckmässig, bis zur Entscheidung der erwähnten Fragen, die Verstärkung der Beleuchtung des Dünaquais bei der Stadt nur als ein Provisorium auszuführen.

Zu diesem Zwecke hat das Bauamt ein Project für die Herstellung einer electrischen Leitung, behufs Beleuchtung der ladenden Schiffe und des Ladequais der Düna mit Bogenlampen, auf der Strecke von der Karlsstrasse bis zur Nicolaistrasse, mittelst eines Stromes aus der electrischen Aufstellung beim Stadttheater, ausgearbeitet.

Dieses Project stützt sich auf die sehr wahrscheinliche Annahme, dass zu dem oberwähnten Zwecke eine beschränkte Anzahl nicht beständig brennender Lampen erforderlich sein wird, da bei anderen Bedingungen solche Aufstellung nicht als ökonomisch und zweckentsprechend genannt werden kann.

Die Leitungen sind in folgender Richtung projectirt: vom Theater durch die städtischen Anlagen zur Thurmstrasse, sodann längs dieser Strasse, den Anlagen beim Schlosse vorbei, längs der Nicolaistrasse, dem Dünaquai, der Karlsstrasse und dem Theaterboulevard zurück zum Theater.

Für die Beleuchtung werden Laternen mit Bogenlampen, die auf transportablen Ständern aufgestellt sind, verwandt werden. Diese Ständer sollen am Rande des Quais in der Nähe der ladenden Schiffe aufgestellt werden. Die Verbindung der Laternen mit der beständigen Leitungskette geschieht zeitweilig durch Drähte, die zwischen der Kette und dem Ständer gezogen sind.

Die Kosten der Aufstellung stellen sich folgendermassen dar:

Die Pfosten für die Leitungen, im Ganzen 75 Stück, incl. Aufstellung, kommen auf rund 300 Rbl. zu stehen, während die Kosten des electrischen Theils auf 950 Rbl. pro Lampe zu veranschlagen sind.

Die Kosten der vom Bauamte vorgeschlagenen Errichtung von vier transportablen Bogenlampen stellen sich auf $4 \times 950 + 300 = 4100$ Rbl.

Für den Fall, dass es gewünscht werden sollte, fürs Erste nur zwei Bogenlampen zu errichten, würden sich die Kosten solcher Aufstellung auf $2 \times 950 + 300 = 2200$ Rbl. stellen.

Die Calculation der Brennkosten pro Lampe und Stunde ist darauf basirt, dass für jede Lampe eine Brennzeit von mindestens 500 Stunden jährlich angenommen ist, wobei die Brennkosten pro Lampe und Stunde sich auf 75 Kop. stellen.

Ausserdem beträgt die beständige Ausgabe für die jedesmalige Aufstellung der Lampe, nebst dem Ständer, an dem Orte, der beleuchtet werden soll, circa 2 Rbl.

Das Bauamt ersucht den Börsen-Comité ergebenst seine Meinung bezüglich der Verwirklichung des oben erwähnten Projects der temporären Beleuchtung des Dünaquais aussprechen, sowie dem Bauamte mittheilen zu wollen, in welchem Masse der Börsen-Comité sich an den Kosten für die Herstellung der oberwähnten electrischen Leitung zu betheiligen beabsichtigt.

Gleichzeitig spricht das Bauamt seine Bereitwilligkeit aus, für den Fall, wenn die projectirte electrische Beleuchtung sich als ungenügend erweisen sollte, auf Wunsch des Börsen-Comités, zeitweilig am Dünaquai bei der Stadt, bis zu dem Zeitpunkte, wo die Düna mit Eis bedeckt wird, noch eine entsprechende Anzahl Petroleumlampen aufzustellen."

Der Börsen-Comité antwortete am 3. September 1890 Nr. 581, dass er die Einführung einer electrischen Beleuchtung des Dünaufers für sehr wünschenswerth halte, auch geneigt sei einen Theil der erforderlichen Anlagekosten auf sich zu nehmen, und ersuchte das Bauamt einen Tag bestimmen zu wollen, an welchem das Project näher erörtert und die Details über die Einführung festgestellt werden können.

Als sich bei der darauf folgenden Berathung aber herausstellte, dass die electrische Beleuchtung in diesem Jahre noch nicht ausgeführt werden könne und das Bauamt vorläufig nur 36 Petroleum-Laternen aufstellen wolle, beauftragte der Börsen-Comité seinen Verwaltungsausschuss, sich nach anderen Hilfsmitteln umzusehen, damit Laden und Löschen der Schiffe auch nach der so frühzeitig eintretenden Dunkelheit fortgesetzt werden könne. Der Ausschuss war denn auch so glücklich, einen verhältnissmässig günstigen Ausweg in dem Anerbieten der Firma E. Höflinger zu finden, eine grössere Anzahl von Petroleumfackeln am Dünaufer zur Verfügung und für Rechnung des Börsen-Comités aufzustellen. Leider konnte die ganze besprochene Zahl an Fackeln nicht geliefert werden, da die fest zugesagten Lieferungen von England, trotz vielfacher Mahnungen ausblieben. Dennoch hat Handel und Schifffahrt auch von den 4, die dargeboten wurden, nicht zu unterschätzenden Nutzen und Bequemlichkeiten gezogen. Konnten doch die Schiffe nun auch nach der um 4 Uhr eintretenden Dunkelheit ungestört ihre Ladungen an Land oder in den Raum schaffen, was auch möglichst ausgenutzt wurde, ja in der Zeit strengerer Fröste gar so weit, dass die Schiffer die ganze Nacht hindurch luden, um am Morgen zeitig in See gehen zu können.

In Berücksichtigung dessen, dass diese Einrichtung dem Handel und der Schifffahrt im Allgemeinen zu Gute kam, hatte der Börsen-Comité die Kosten für die übliche Arbeitszeit bis 8 Uhr Abends auf seine Rechnung genommen, es den Interessenten überlassend, bei noch späterer Benutzung der Fackeln in die Nacht hinein, die Spesen selbst zu tragen.

Das Arrangement mit Herrn E. Höflinger war insofern ein günstiges, als der Börsen-Comité keine Anschaffung von Fackeln zu machen brauchte, sondern nur für das verbrauchte Petroleum 9 Kop. pro Stof und für die Bedienung 36 Rbl. pro Monat zahlte. Die Gesammtzahlung an Herrn E. Höflinger betrug 348 Rbl. 10 Kop., wovon die Correspondenten der Schiffe für die Benutzung der Fackeln bei der Nachtzeit ca. 55 Rbl. zu tragen hatten.

Die Fackeln haben 809 Stunden gebrannt und calculiren sich die Kosten auf ca. 38 Kop. pro Stunde an Petroleum und ca. 12 Kop. für die Bedienung, zusammen 50 Kop. pr. Stunde.

c. Projectirter neuer Modus der Vertauung der Holz ladenden Schiffe in Alt-Mühlgraben, bei Rhone-Dyk und der Cementfabrik.

In einer Eingabe vom 17. Mai 1890 hatte der Lootsencommandeur Schiemann Vorschläge gemacht zu einem neuen Modus der Vertauung der Holz ladenden Schiffe in Alt-Mühlgraben, bei Rhone-Dyk und der Cementfabrik, da die Ankerneeken das Fahrwasser kreuzen und auch die Anker oft in das Fahrwasser verschleppt und dadurch für den Schiffsverkehr gefährlich werden. Der Lootsencommandeur schlägt in Folge dessen eine Vertauung an Bojen mit Schrauben-Ankern vor, deren 21 in Alt-Mühlgraben, 14 in der Poderaabucht und 2 bei der Drahtseilbahn der Cementfabrik auszulegen wären.

Der Börsen-Comité antwortete unterm 1. Juni 1890 sub Nr. 345 dem Lootsencommandeur, dass er dessen Vorschlag einer sorgfältigen Prüfung unterzogen, jedoch zur Zeit Abstand nehmen zu müssen geglaubt, der Sache weiteren Fortgang zu geben, und zwar nicht nur der grossen Kosten (ca. 30,000 Rbl.) wegen, sondern auch weil, nach Beendigung des Regulirungsdammes FG, angenommen werden könne, dass nach einer durchgehenden Ausbaggerung, die Poderaa-Bucht nicht mehr versanden dürfte, wogegen Alt-Mühlgraben, durch die in Angriff genommene Regulirung der Rothen Düna, während der nächsten Jahre Versandungen ausgesetzt sein wird, so dass die Schrauben-Anker nach jedem Eisgange durch die Bagger freigelegt werden müssten.

Der Lootsencommandeur erwiderte hierauf am 6. Juni 1890, dass, wenn der Börsen-Comité der Ansicht ist, dass nach Ausführung des

Regulirungsdammes FG die Poderaa-Bucht nicht mehr in dem Masse wie bisher versanden wird, welcher Ansicht er, der Lootsencommandeur, sich nur anschliessen könne, dennoch, nach einer Ausbaggerung der Poderaa-Bucht und bei der Drahtseilbahn, dieselben Verhältnisse fortbestehen blieben, nämlich die Schiffsanker würden nach wie vor das Fahrwasser der ein- und ausgehenden Schiffe gefährden.

Was Alt-Mühlgraben betreffe, so würden vor der Placirung der Bojen in der Linie, wo dieselben liegen sollen, allerdings auf einigen Stellen unter dem hohen Berge starke Vertiefungen stattfinden müssen, etwa 22 bis 23 Fuss, damit, wenn Versandungen vorkommen sollten, die Verschraubungen nicht durch die Baggerungen blosgelegt werden; die meisten Verschraubungen würden aber auf mehr als 23 Fuss Tiefe kommen.

Die Kosten seien allerdings nicht gering, liessen sich vielleicht aber auf mehrere Jahre vertheilen, auch würde der Preis sich vielleicht noch ermässigen lassen.

Am nothwendigsten seien Bojen erforderlich 2 bei der Drahtseilbahn und 4 bis 5 in Alt-Mühlgraben beim hohen Berge, hier beginnend von innen nach aussen, später an der Nordseite der Poderaa-Bucht, beginnend von aussen nach innen. In dieser Weise würden sich dieselben im Laufe von 5 bis 6 Jahren beschaffen lassen. Bei der Drahtseilbahn seien Bojen deshalb so dringend, weil von Jahr zu Jahr immer grössere Dampfer mit Kreideladungen zur Cementfabrik gehen und das Fahrwasser für dieselben gefährdet werden kann durch die Anker der an der Drahtseilbahn liegenden Schiffe; für Alt-Mühlgraben beim hohen Berge, weil hier das Fahrwasser nach Neu-Mühlgraben abbiegt und die grossen Dampfer die Courve schwer beschreiben können.

Mittelst Schreibens vom 8. Juni 1890 Nr. 369 stellte der Börsen-Comité dem Lootsencommandeur anheim sich mit seinen Vorschlägen an die Stadtverwaltung zu wenden.

d. Verkehrsstörung in Mühlgraben durch die Dombrowskysche Sägemühle.

Von der Hafenbauverwaltung war der Dombrowskyschen Sägemühle auf der Insel Ilkenesch gestattet worden, schwimmende Anlegeplätze für das Be- und Entladen der Holzprähme vor der Regulirungslinie zu errichten.

Da dadurch nicht nur der Platz für die Seedampfer eingeschränkt worden war, sondern die bei den Anlegeplätzen liegenden Prähme die Befestigung der Dampfer an den Anbinde-Pfählen behindert hätten, so holte der Börsen-Comité vom Lootsencommandeur ein Gut-

achten über diesen Gegenstand ein, welches (vom 17. Januar 1890) die vom Börsen-Comité gehegten Befürchtungen bestätigte.

Unterm 21. Juni 1890 sub Nr. 315 theilte die Hafenbauverwaltung dem Börsen-Comité mit, dass Herr A. Dombrowsky mit seinen Anlagen hinter die Regulirungslinie zurückgetreten sei.

27. Flossbrücke und Eisenbahnbrücke.

a. In Berücksichtigung der derzeitigen milden Witterung und der aus Kurland zu erwartenden Zufuhr, war seitens der Kaufmannschaft der Wunsch ausgesprochen worden, der Börsen-Comité möge sich beim Stadtamt dahin verwenden, dass die Dünaflossbrücke auch über den 1. November hinaus, bis zum Eintritt von strengem Frost, auf ihrem Standort belassen werde.

Der Börsen-Comité brachte diesen Wunsch der Kaufmannschaft mittelst Schreibens vom 26. October 1890 sub Nr. 721 zur Kenntniss des Stadtamts, mit der Bitte demselben willfahren, von der hierüber getroffenen Verfügung aber dem Börsen-Comité eine Benachrichtigung zugehen zu lassen.

Das Stadtamt theilte hierauf am 2. November 1890 sub Nr. 3960 dem Börsen-Comité mit, dass der Verkehr über die Flossbrücke auch nach dem 1. November, bis zum Eintritt des Frostes, stehen bleiben soll, jedoch nicht später als bis zum 15. November.

b. Der Umbau der Eisenbahndrehbrücke ist in der Weise, wie solches im Handelsarchiv des Jahres 1890, Heft 1, pag. 73 angegeben, zur Ausführung gekommen und konnte dieselbe am 24 April 1890 zum ersten Male wieder zum Durchlassen eines Schiffes gedreht werden.

Durch diesen Umbau ist abgesehen von der Verstärkung derselben — namentlich das ungehinderte Drehen der Brücke auch zur Zeit des Frostes ermöglicht worden.

28. Lootsenamt.

a. Reorganisation des Lootsenamts.

In Nr. 624 der von Einem Dirigirenden Senat herausgegebenen Sammlung der Gesetze und Regierungs-Verordnungen pro 1890 ist ein am 1. Mai 1890 Allerhöchst bestätigtes Statut für die Seelootsen publicirt worden, welches sich im deutschen Translate im Rigaer Handelsarchiv Jahrgang 1890 pag. 359 bis 370 abgedruckt befindet.

Beim Schreiben vom 10. October 1890 sub Nr. 1695 übersandte das Handelsamt dem Börsen-Comité eine Copie seines Protocolls vom 4. October über die Gründung eines Lootsenvereins in Riga, mit dem Ersuchen um seine Meinungsäusserung. Dieses Protocoll lautet:

„Vorgetragen: Der vom Stadtamt behufs Begutachtung übersandte Antrag des Directors der Leuchtthürme und des Lootsenwesens der Ostsee vom 15. September sub Nr. 3227, in welchem der letztere, im Hinblick auf die Publicirung des Gesetzes vom 1. Mai 1890, die Seelootsen betreffend, die Stadtverwaltung bittet, ihm mitzutheilen, ob ein Erforderniss nach örtlichen Lootsen vorliege, und, wenn solche nöthig sind, ein Project eines Statuts für einen Lootsenverein oder eine Lootsen-Genossenschaft vorzustellen. Gleichzeitig bittet der Director der Leuchtthürme und des Lootsenwesens, mitzutheilen, welcher der Regierungs-Institutionen oder welcher obrigkeitlichen Person die Stadtverwaltung die nächste Aufsicht über die Lootsen aufzuerlegen gedenkt."

Das Handelsamt beschloss:

I. dem Stadtamt vorzuschlagen, dem Director der Leuchtthürme und des Lootsenwesens Folgendes mitzutheilen:

1) dass in Riga ein Lootsenamt existirt, welches in Grundlage des am 24. November 1854 Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens eingerichtet ist, —

2) dass gemäss dem Art. 37 des erwähnten Reichsrathsgutachtens das Rigasche Lootsenamt dem Landvogteigerichte untergeben ist, und nach Anwendung der Städteordnung vom 16 Juni 1870 auf die Städte der Ostsee-Gouvernements, in Grundlage des Punktes A der am 26. März 1877 Allerhöchst bestätigten Regeln darüber, in die Aufsicht der Stadtverwaltung übergegangen ist, —

3) dass durch die Publication des allgemeinen Gesetzes vom 1. Mai 1890 das Gesetz vom 24. November 1854, als ein Specialgesetz, in Nichts abgeändert worden und in Erwägung dessen die Einrichtung eines Lootsenvereins oder einer Lootsen-Genossenschaft, an Stelle des für den Rigaschen Hafen bestehenden Lootsenamts, sich nicht als nothwendig erweist.

4) dass die Rigasche Stadtverordnetenversammlung, in Uebereinstimmung mit dem Rigaschen Börsen-Comité, im Jahre 1888 bei der Regierung um Abänderung derjenigen das Rigasche Lootsenamt betreffenden Bestimmungen des Gesetzes vom 24. November 1854 supplicirt hat, welche nicht mehr den wachsenden Bedürfnissen der Schifffahrt entsprechen, dass aber nach Publication des Gesetzes vom

1. Mai 1890 die Stadtverwaltung beabsichtigt, das der Regierung vorgestellte Project zurück zu erbitten, um dasselbe nach Möglichkeit dem Gesetz vom 1. Mai 1890 anzupassen; —

5) dass nach Meinung der Stadtverwaltung die der letzteren nach dem Gesetz vom 24. November 1854 anheimgegebene Aufsicht über das Lootsenamt auch in Zukunft seine Kraft bewahren muss.

II. Der Mittheilung des vorliegenden Antrages an das Stadtamt vorgängig, eine Abschrift dieses Protocolls, wie auch eine Abschrift des Antrages des Directors der Leuchtthürme und des Lootsenwesens der Ostsee, dem Rigaschen Börsen-Comité zur Begutachtung zu übersenden.

Der Börsen-Comité antwortete am 26. October 1890 sub Nr. 719, dass er mit der vom Handelsamt beabsichtigten, dem Director der baltischen Leuchtthürme abzugebenden Erklärung einverstanden sei.

Am 26. October 1890 sub Nr. 1783 übersandte das Handelsamt dem Börsen-Comité eine Copie des Schreibens des Livländischen Gouverneurs vom 20 October 1890 Nr. 9099 an das Rigasche Stadthaupt folgenden Inhalts:

„In Anlass des von mir, dem Gesuche der Rigaschen Stadtverwaltung gemäss, dem Ministerium des Innern vorgestellten Entwurfs zu einem Reglement über die Abänderung des Allerhöchst am 24. November 1854 bestätigten Statuts des Rigaschen Lootsenamts, war das Ministerium des Innern mit dem Marine-Ministerium in Relation getreten. Gegenwärtig theilt das genannte Ministerium (sub Nr. 2800) mit, dass dieses Reglement in der hydrographischen Oberverwaltung geprüft und, sobald dasselbe mit den Forderungen der Allerhöchst am 1. Mai d. J. bestätigten „Verordnung über die Seelootsen“ in Einklang gebracht worden, dem Chef des Baltischen Lootsenbezirks sowohl zur Begutachtung und Ergänzung, wie auch zur Einziehung von Auskünften übersandt werden wird, behufs Aufnahme in den Statutenentwurf desjenigen Personalbestandes des Vereins und derjenigen Bestimmungen über die Führung des Oeconomiewesens desselben, welche von den an der Sache interessirten Institutionen werden ausgearbeitet und vom Bezirkschef werden approbirt werden.

Von dieser Sachlage halte ich mich verpflichtet Ew. Hochwohlgeboren auf die Vorstellung vom 25. November 1888 sub Nr. 3692 in Kenntniss zu setzen.“

Endlich erhielt der Börsen-Comité vom Livländischen Gouverneur unterm 15. December 1890 sub Nr. 11003. folgende Mittheilung:

„Der im Jahre 1888 von der Rigaschen Stadtverwaltung, gemeinsam mit dem Rigaer Börsen-Comité ausgearbeitete Entwurf der Bestimmungen über die Abänderung des Allerhöchst am 24. November 1854 bestätigten Statuts des Rigaschen Lootsenamts war von mir seinerzeit dem Herrn Minister des Innern vorgestellt worden. Gegenwärtig ist mir die Aeusserung des Marineministeriums in dieser Angelegenheit mitgetheilt worden.

In der erwähnten Aeusserung weist das Ministerium darauf hin, dass der Entwurf der Rigaschen Stadtverordnetenversammlung sich als ganz und gar nicht übereinstimmend mit der Allerhöchst am 1. Mai d. J. bestätigten „Verordnung über Seelootsen" erweise, mit deren Bestimmungen, nach Art. 26, die speciellen Statuten von Lootsenvereinen nicht im Widerspruch stehen dürfen, und dass demnach der von der Rigaschen Stadtverwaltung angefertigte Statutenentwurf für die Rigaschen Lootsen einer vollständigen Umarbeitung im Sinne der oben erwähnten „Verordnung über Seelootsen" bedürfe.

Von solcher Aeusserung des Ministeriums halte ich für meine Pflicht, den Rigaschen Börsen-Comité in Kenntniss zu setzen."

b. Pensions-Statut.

(Handels-Archiv Jahrgang 1890, pag. 74).

Im Jahre 1889 hatte der Börsen-Comité dem Lootsenamte einen Entwurf zu einem Pensionsstatut für dasselbe übersandt, welches also lautete:

Entwurf zu einem Pensionsstatut für das Rigaer Lootsenamt.

I. Zweck der Casse und Beitritt zu derselben.

§ 1. Die Pensionscasse hat den Zweck:

a. den Gliedern des Lootsenamts, nach mindestens 5jährigem fortlaufendem Dienst, bei eingetretener Dienstunfähigkeit durch Alter oder Krankheit, eine lebenslängliche Pension zu sichern;

b. den Wittwen der im Dienst gestorbenen oder der pensionirten Lootsen eine fortlaufende Unterstützung und

c. den verwaisten Kindern der Lootsen zu ihrer Erziehung eine Beihilfe bis zur Erreichung von 17 Jahren, zu gewähren.

§ 2. Der Pensionsfond wird gebildet:

a. durch die einmaligen Eintrittszahlungen der Lootsen (3% der Jahreseinnahme);

b. durch die regelmässigen Jahresbeiträge (ebenfalls 3% der Jahreseinnahme);

c. durch die Nachzahlungen der zur Zeit der Bestätigung dieses Statuts zum Amt gehörigen Lootsen;

d. durch die nicht zur Vertheilung gelangenden Ueberschüsse;

e. durch die Zahlungen der Lootsen bei deren Versetzung in eine höhere Kategorie im Betrage von 1/4 der Differenz, die sie durch Eintritt in die höhere Classe aus der Jahrestheilung der Lootseneinnahmen mehr erhalten;

f. durch die den Lootsen auferlegten Strafzahlungeu;

g. durch einen diesem Pensionsfond von der Rigaer Börsenvereins-Kaufmannschaft zu leistenden Zuschuss von 500 Rbl. per Jahr.

Anmerkung. Sollte dieser Jahresbeitrag durch Zuweisung eines Capitals von 10,000 Rbl. abgelöst werden, so darf dieses nicht angegriffen werden, sondern können lediglich die Zinsen desselben zu Pensionszahlungen verwandt werden.

§ 3. Jeder ins Amt neu eintretende Lootse ist verpflichtet, dieser Pensionscasse beizutreten und sich den Regeln derselben zu unterwerfen.

§ 4. Die bereits im Amt stehenden Lootsen, soweit sie nicht das Lebensalter von 45 Jahren überschritten haben, können dieser Pensionscasse ebenfalls beitreten, unter Anrechnung der bereits verflossenen Dienstzeit bis zum Maximum von 10 Jahren, unter folgenden Bedingungen:

bis zum 40. Lebensjahre ist ein nachträgl. Eintrittsgeld v. 10 R. pr. Dienstjahr
im 41. „ „ „ „ „ „ 11 „ „ „
„ 42. „ „ „ „ „ „ 12 „ „ „
„ 43. „ „ „ „ „ „ 13 „ „ „
„ 44. „ „ „ „ „ „ 14 „ „ „
„ 45. „ „ „ „ „ „ 15 „ „ „

ferner ein Jahresbeitrag von 30 Rbl. für jedes nachträglich anzunehmende Dienstjahr zu leisten. Die Zahlung dieser Jahresbeiträge soll zur Erleichterung der Beitretenden, in der Weise gestattet werden, dass sie allmälig, und zwar mit der Beitragsquote, jährlich erhoben wird, und gewinnt der Betreffende bei solchem Modus der Nachzahlung für jedes Jahr der effectiven Zahlungleistung d. h. 3 % regulären und 30 Rbl. Extrabeitrag, nur Anrechte auf 2 Jahre, so dass er bei einer Anciennität von 10 Jahren erst nach einer Beisteuer von 10 Jahren den Pensionsanspruch für 20 Jahre erwirbt.

§ 5. Die Beisteuern der Lootsen zur Pensionscasse werden bei Vertheilung der Jahreseinnahmen in Abzug gebracht.

II. Pensionsberechtigung und Feststellung des Pensionsbetrages.

§ 6. Jedes Mitglied des Rigaschen Lootsenamts, das zu dieser Casse gehört, erwirbt für sich, beziehungsweise für seine Wittwe oder Kinder, einen Anspruch auf Pension, unter folgenden Voraussetzungen:

a. dass er während mindestens 5 Jahren als im activen Dienst stehender Lootse seine regulären Beiträge zu dieser Casse geleistet habe;

b. dass er (nach Ablauf dieser Zeit) im activen Dienst durch Krankheit oder Altersschwäche arbeitsunfähig geworden;

c. dass er nicht wegen Dienstvergehen oder Lasterhaftigkeit aus dem Amt ausgeschlossen worden;

d. dass er nicht wegen eines, mit Verlust oder Beschränkung der Standesrechte bedachten Verbrechens oder wegen eines der im Friedensrichtergesetze art. 169—180 angeführten Vergehens verurtheilt worden.

§ 7. Die Dienstunfähigkeit eines Lootsen muss durch eine Bescheinigung der städtischen Aufsichtsbehörde nachgewiesen werden.

§ 8. Der Bezug der Pension hört auf:

a. wenn nach Beseitigung der Krankheit der Pensionär wieder arbeitsfähig wird;

b. wenn der Pensionär stirbt;

c. wenn der Pensionär wegen einer der im § 6 angeführten Vergehen oder Verbrechen verurtheilt wird;

d. wenn eine pensionirte Wittwe eine neue Ehe eingeht;

e. wenn eine pensionirte Wittwe notorisch einen unsittlichen, öffentlichen Anstoss gebenden Lebenswandel führt.

Anmerkung: In den sub *d.* und *e.* angeführten Fällen kann jedoch den Kindern eine Pension bewilligt werden nach demselben Massstabe, wie mutterlosen Kindern.

f. bei Kindern pensionsberechtigter Mitglieder, mit Erreichung eines Alters von vollen 17 Jahren.

§ 9. Ein Lootse, der wegen Dienstunfähigkeit aus dem Amte scheidet bevor er 5 Jahre gedient, erwirbt, wenn er auch während solcher Zeit seine Beiträge geleistet hat, keinerlei Pensionsansprüche, ebenso der freiwillig aus dem Amte scheidende Lootse; doch können ihnen die eingezahlten Gelder, ohne Zuschlag von Zinsen, zurückgezahlt werden, in letzterem Fall aber nur, wenn sämmtliche Glieder der Verwaltung dem zustimmen.

§ 10. Wenn ein bereits pensionirter Lootse zur Ehe schreitet, so erwirbt er für die Frau keine Pensionsberechtigung, ebenso wenig für die aus solcher Ehe etwa hervorgehenden Kinder.

§ 11. Die Wittwe und die Waisen eines, vor Ablauf von 5 Dienstjahren verstorbenen Lootsen haben keinerlei Anrecht auf eine Pension, jedoch kann, in besonders dringenden Fällen, denselben eine einmalige Unterstützung bewilligt werden, die aber die Höhe der vom Verstorbenen geleisteten Zahlungen nicht übersteigen darf.

§ 12. Die Pensionen werden, ohne Rücksicht auf den Wohnort des Pensionsberechtigten, 1/4jährlich pränumerirt. Auswärts Lebende haben, falls sie nicht persönlich erscheinen, behufs Hebung der Pension jedesmal ein glaubwürdiges Lebensattest, und die Wittwen ausserdem ein Zeugniss darüber beizubringen, dass sie nicht zu einer neuen Ehe geschritten sind.

§ 13. Nur eheliche Kinder haben Anrecht an die Pensionscasse.

§ 14. Die Pensionsquote, welche dem dienstunfähig gewordenen Lootsen zu bewilligen ist, wird in der Weise berechnet, dass ihm für jedes Dienstjahr, wobei nur vollendete Dienstjahre gerechnet werden, eine jährliche Pensionssumme von 10 Rbl. ausgezahlt wird. Beträgt aber die so berechnete jährliche Pension weniger als 100 Rbl., so sind 100 Rbl. als jährliche Quote zu bewilligen.

§ 15. Die Wittwe eines im Dienst verstorbenen Lootsen erhält:

a. wenn sie kinderlos ist oder nur ein Kind unter 17 Jahren hat, die Hälfte der Pension, die dem Manne zugestanden hätte;

b. wenn sie mehrere Kinder unter 17 Jahren hat, 3/4 solcher Pension.

§ 16. Wenn ein Lootse mit Tode abgeht und mutterlose Kinder hinterlässt, so haben diese, wenn sie noch nicht 17 Jahre erreicht, bis zu dieser Zeit Anrecht auf einen Theil der Pension, die dem Vater zur Zeit zugestanden hätte und zwar, wenn ein Kind vorhanden, auf den vierten Theil, falls 2 Kinder, auf die Hälfte, und falls mehr Kinder vorhanden, auf Dreiviertel.

Ist eines der Kinder oder mehrere durch körperliche oder geistige Gebrechen arbeitsunfähig, so kann die betreffende Pension auch über das Alter von 17 Jahren verlängert werden, bis zur Beseitigung der Krankheit.

§ 17. Gesuche um Bewilligung von Pensionen oder Unterstützungen sind bei der Verwaltung der Pensionscasse anzubringen und werden von dieser entschieden.

III. Die Verwaltung.

§ 18. Die Verwaltung der Pensionscasse besteht aus 2 Gliedern des Börsen-Comités, von denen eines das Präsidium übernimmt, dem Lootsencommandeur, dem Lootsenältermann und einem Oberlootsen, der auf der Amtsversammlung der Lootsen durch Stimmenmehrheit auf 2 Jahre gewählt wird.

§ 19. Die Verwaltung der Pensionscasse hat dem Börsen-Comité alljährlich Rechenschaft abzulegen. Auch wird dem Lootsenamt auf seiner Jahresversammlung der Bericht über den Stand der Casse zur Kenntniss gebracht.

§ 20. Die Verwaltung der Pensionskasse führt ordnungsmässige Bücher und legt die Gelder der Casse in von der Regierung garantirten oder hypothekarisch sichergestellten Werthpapieren an, die, sowie die laufenden Gelder, in einer sicheren Bank deponirt sein müssen, wo sie nur gegen Unterschrift des Präses und eines der Glieder, die zur Amtsverwaltung gehören, gehoben werden können.

§ 21. Beschwerden über die Verwaltung werden beim Börsen-Comité angebracht und von diesem inappellabel entschieden.

§ 22. Alle 5 Jahre sind die Verhältnisse der Kasse auf wissenschaftlicher Grundlage zu untersuchen. Sollte sich dabei ergeben, dass die Casse nicht im Stande ist vollständig den Anforderungen zu genügen, so sind Abänderungen in den Zahlungen oder Beiträgen vorzunehmen, die diesem Mangel abhelfen.

Im Uebrigen können Aenderungen dieses Statuts nur auf Grund eines übereinstimmenden Beschlusses des Börsen-Comités und des Lootsenamtes bei der Regierung nachgesucht werden.

§ 23. Bei Auflösung der Kasse soll das übrig bleibende Capital, nach Entscheidung der Börsenvereins-Kaufmannschaft, zu einem den Seefahrern zu Gute kommenden Zweck verwandt werden.

Dieser Entwurf wurde vom Amte abgelehnt, weil die über 45 Jahre alten Lootsen von der Aufnahme in die Pensionscasse ausgeschlossen sein sollten. —

Zu Anfang des Jahres 1890 machte der Lootsencommandeur noch einen Versuch, das Amt von der segensreichen Wirkung der projectirten Pensionscasse zu überzeugen.

Nach Inhalt des Berichts des Lootsencommandeurs vom 7. März 1890 hatten die Lootsen gegen folgende Bestimmungen des Projects Einwendungen gemacht:

1) dass die über 45 Jahr alten Lootsen von der Betheiligung an der projectirten Casse ausgeschlossen sein sollen (§ 4),

2) dass die bei Versetzung in eine höhere Kategorie zu leistenden Extrabeiträge, sowie die Strafgelder in die Pensionscasse zu fliessen haben (§ 2 pct. e. und f.),

3) dass die Pensionsansprüche durch Vergehen und Verbrechen verloren gehen sollen (§ 6 pct. c. und d.),

4) dass bei Auflösung der Casse das übrig bleibende Kapital nach Bestimmung der Börsenvereins-Kaufmannschaft, zu einem den Seefahrern zu Gute kommenden Zwecke zu verwenden ist (§ 23).

Hierauf bemerkte der Börsen-Comité in einem Schreiben an den Lootsencommandeur vom 28. März 1890 № 106.

ad. 1) dass die Beschränkung des Beitritts bis zu einem Lebensalter von 45 Jahr die Basis für die der Errichtung der Casse zu Grunde zu legende Calculation, also für die Leistungsfähigkeit derselben, bildet, mithin eine Aenderung in dieser Beziehung nicht möglich ist. Die Opposition der über 45 Jahr alten und sonach bei der projectirten Casse nicht weiter in Betracht kommenden Lootsen zum Nachtheil ihrer jüngeren Collegen, erscheint ganz unberechtigt, da die Ersteren ja in keiner Weise durch Leistungen für die Kasse in Anspruch genommen werden.

ad 2. Extrabeiträge bei Gehaltserhöhungen werden bei allen ähnlichen Pensionskassen verlangt und dürfte es wol auch nicht unbillig erscheinen, dass Jemand, der eine Gehaltsaufbesserung erfährt, das verhältnissmässig kleine Opfer einer einmaligen Zahlung von 1/4 der Erhöhung bringt. Uebrigens gehört diese Bestimmung nicht zu den die Existenz der Casse bedingenden Normen.

Von der Heranziehung der Strafgelder kann, im Hinblick auf den § 172 des zur Zeit in Kraft bestehenden Lootsenreglements, natürlich erst dann die Rede sein, sobald die alten Lootsen ausgestorben sein und alsdann sämmtliche Lootsen der Pensionskasse angehören werden.

ad 3. dass die wegen Verbrechen und Vergehen aus dem Amte ausgeschlossenen Lootsen damit auch aller Beneficien verlustig gehen, auf die sie nur durch pflichtgetreuen und makellosen Dienst einen Anspruch erwerben, muss wol als selbstverständlich angesehen werden, wenn man erwägt, dass die Pensionen nicht nur aus den Beiträgen der Lootsen, sondern auch aus den Zuschüssen der Börsenvereinskaufmannschaft werden gezahlt werden. Eine analoge Bestimmung findet sich ausnahmslos in allen Pensionsstatuten.

ad 4. dass bei Auflösung der Casse die Ansprüche der derzeitigen Mitglieder der Casse befriedigt werden müssen, versteht sich zwar von selbst, kann aber auch noch ausdrücklich hinzugefügt werden.

Der Börsen-Comité ersucht Sie seine vorstehende Aeusserung den Lootsen zu eröffnen und jeden Einzelnen zu veranlassen auf einem Circulair seine zustimmende oder ablehnende Erklärung abzugeben, wobei jeder sein Alter zu notiren haben wird.

Ist die Majorität dafür, das Project abzulehnen, so wird der Börsen-Comité seine Bemühungen, dem Lootsenamte die Wohlthat einer Alters- und Familienversorgung zu schaffen, fallen lassen."

Da das Amt, einem Berichte des Lootsencommandeurs vom 11. Juli zufolge, in seiner ablehnenden Stellung zur Sache verblieb, beschloss der Börsen-Comité seinen Entwurf zurückzuziehen und eröffnete Solches dem Lootsencommandeur mittelst Schreibens vom 13. Juli 1890 sub Nr. 460.

c. Prüfung der Lootsen auf Sehschärfe und Farbensinn.

Nachdem bereits im October 1889 im Börsen-Comité die Nothwendigkeit betont worden war, die Lootsen auf Sehkraft und Farbensinn zu prüfen, war diese Massregel auch vom Handelsamt als geboten erachtet worden und fand im Januar 1890 solche Prüfung durch den Dr. med. C. Dahlfeldt in Gegenwart des Lootsen-Inspectors Herrn A. Wirckau, des Delegirten des Börsen-Comités Herrn N. Fenger und des Lootsencommandeurs Schiemann statt. Es stellte sich dabei Folgendes heraus:

a) die normale Sehschärfe beider Augen hatten 16 Mann;
b) die normale Sehschärfe eines Auges 8 Mann;
c) 3/4 der normalen Sehschärfe mindestens des einen Auges 12 Mann;
d) 1/2 der normalen Sehschärfe mindestens des einen Auges 7 Mann;
e) weniger als 1/2 der normalen Sehschärfe 6 Mann.

Bei 4 Mann wurde der Beginn des grauen Staars constatirt.

Auf Grund der Prüfung wurde 1 Lootse entlassen, 3 Lootsen wurde nur unter der Bedingung die weitere Ausübung ihres Dienstes gestattet, dass sie sich eines Fernrohres, nach Angabe des Dr. Dahlfeldt, bedienen, 2 wurden vom Nachtdienst ausgeschlossen.

d. Collisionen.

a. Am 21. April 1890 berichtete der Lootsencommandeur Schiemann:

„Der Flusslootse H. Kellermann, der gestern den 20. den dänischen Dampfer „Hafnia" zur Stadt aufführte, brachte zur Anzeige, dass Capitain Petersen, trotz seiner Aufforderung, vor dem Bagger „Cyclop" die Maschine in genügender Entfernung langsam gehen zu

lassen, wie es den Lootsen vorgeschrieben ist, dieses nicht gleich gethan habe, sondern erst unweit des Baggers, in Folge dessen die „Hafnia“ auch mit ziemlich starker Fahrt „Cyclop“ passirt hat. Des Ferneren hat Capitain Petersen bei der Stadt seiner Ordre nicht gefolgt, ist mit halber Maschinenkraft beim Zollquai über die Bank, zwischen den beiden oberen Bojen durchgelaufen, hat die Fahrt des Dampfers auch hier nicht gemässigt, um die Ordre der Flusspolizei zwecks des Anlegeplatzes abzuwarten. Hierauf hat Kellermann, da der Capitain in keiner Weise seinem Commando Folge leistete, die Commandobrücke verlassen. Die „Hafnia“ erhielt dann die Ordre von der Flusspolizei langsseite der „Mathilde Joost“ anzulegen, was auch mit zu viel Fahrt stattfand und wodurch die „Mathilde Joost“ einen starken Stoss erhalten hat, derart, dass die Stege verschoben worden sind. Der Lootse Kellermann hat correct gehandelt, indem er die Commandobrücke verlassen hat, und sind etwaige entstandene Schäden demselben nicht zur Last zu legen.“

Nach einer Mittheilung des Handelsamts vom 26. April 1890 sub Nr. 775 hat sich dasselbe darauf beschränkt, den Capitain Petersen zu ermahnen, künftig unbedingt und in jedem Falle sich den Anordnungen des Lootsen zu fügen.

b. Am 23. Juni 1890 berichtete der Ingenieur Pabst:

„Am Vormittag des 21. Juni ist der Dampfer „Kelso“ beim Anlegen an den Helmsing & Grimmschen Dampfersteg, um eine Collision mit dem eben vom Stege abgegangenen, aber vom Winde zurückgetriebenen Dampfer „Borodino“ zu vermeiden, rückwärts gegen den am neuen Bollwerk, unterhalb vom Dampfersteg, liegenden Baggerprahm Nr. 34 gefahren und hat denselben an einer Seite stark beschädigt. Auf Anordnung des den städtischen Quaibau leitenden Ingenieuren Klihwe ist der Prahm, der sofort zu sinken begann, so schnell als möglich entleert worden, wobei ein Theil des Baggerbodens in den Strom geworfen werden musste.“

Der Lootse Herrmann Paul, welcher den „Kelso“ führte, sagte aus, er habe rückwärts gehen müssen, um einen grösseren Schaden beim Zusammenstoss mit dem Dampfer „Borodino“ zu verhüten.

Der vom Baggerprahm erlittene Schaden ist von der Firma Helmsing & Grimm, in Vertretung des Dampfers „Kelso“ beglichen worden.

c. Am 23. Juli 1890 berichtete der Ingenieur Pabst:

„Der Baggermeister Gerlach meldet, dass am 20. Juli 1890 der Dampfer „Silvio“, unter der Führung des Lootsen Paul, rückwärts, mit Hilfe der zwei Bugsirer „Mosquito“ und „Riga“, beim Bagger „Gustav“ mit voller Kraft vorbeigeführt worden sei. Der Dampfer habe auf der

Fahrt seinen Anker gleich oberhalb von den Tauen des Baggers fallen lassen, so dass das eine Seitentau des Baggers gefasst und der Bagger seitwärts fortgerissen worden ist. Dem Umstande, dass das Seitentau des Baggers schliesslich riss, ist wohl nur zuzuschreiben, dass der Baggerrahmen nicht beschädigt und die Winden nicht zerstört worden sind."

Der Lootse Paul hat vor einigen Jahren den Bagger „Düna" im Seegatt fast angerannt, vor kurzer Zeit einen Baggerprahm bei der Stadt beschädigt und jetzt den Bagger „Gustav" grosser Gefahr ausgesetzt. Das Wetter ist ruhig gewesen, längs der Zollkaje liegen Bojen zum Verholen der Schiffe, unterhalb vom Bagger „Gustav" ist die ganze Sandbank schon beseitigt, zum Führen des Dampfers standen 2 Bugsirdampfer zu Gebote, so dass nicht recht zu verstehen ist, wie ein solcher Unfall von einem Lootsen hat angerichtet werden können.

Abgesehen von der Betriebsstörung des Baggers beträgt der Schaden, wenn man den halben Werth eines neuen Taues in Anrechnung bringt, circa 65 Rbl.

Der Lootsencommandeur Schiemann, vom Börsen-Comité zur Untersuchung des Vorfalls aufgefordert, berichtete am 31. Juli:

Den 20. d. Mts. verholte der Oberlootse H. Paul den englischen Dampfer „Silvio" vom Krahn am Zollquai nach dem Andreasdamm und da „Silvio" selbst keinen Dampf hatte, so waren die beiden Bugsirdampfer „Mosquito" und „Riga" zu diesem Zweck angenommen worden. Um Zeit zu gewinnen entschloss sich Paul den „Silvio" rückwärts schleppen zu lassen, ein Manöver, das bei guter Witterung und keinem Strom leicht ausführbar und auf kurzen Strecken üblich ist, und beorderte deshalb „Mosquito" zum Rückwärtsschleppen nach hinten und „Riga" nach vorne zum Stoppen der Fahrt, wie auch zum Steuern. Der Bagger „Gustav" lag zur Zeit circa 75 bis 80 Faden unterhalb des Krahns. Als „Silvio zuerst hinten und später vorne vom Lande abgeschleppt war, ertheilte der Lootse dem „Mosquito" die Ordre „Silvio" mit halber Kraft rückwärts zu schleppen, wobei „Riga" sich selbstverständlich auch rückwärts schleppen lassen musste, zu welchem Zwecke „Riga" das Bugsirtau hinten auf dem Heck durch ein Tau, genannt Spring, befestigte um nicht vorquer zu kommen.

In der Nähe des Baggers gekommen, girte der Kopf des „Silvio" nach Osten, desgleichen auch „Riga" in Folge des Windes, der aus SW. wehte oder eines anderen Umstandes. „Riga" erhielt hierauf die Ordre den Kopf nach Westen aufzuschleppen, konnte dieses aber nicht ausführen, und um einer Collision mit dem Kronsdampfer „Samojed", der gleich unterhalb lag, zu vermeiden, war Paul genöthigt den Anker fallen zu lassen oberhalb des oberen Seitentaus des Baggers. Der

Anker bei Dampfern hält, wie bekannt, nicht sofort, sondern schleppt etwas mit, bis genügend Kette ausläuft, hierbei wurde das Tau gefasst und mitgeschleppt resp. zerrissen. Bei der so geschaffenen Lage der Schiffe war Paul berechtigt den Anker fallen zu lassen um grösseren Schaden zu vermeiden; ich habe aber die Ansicht gewonnen, dass die Verholung des „Silvio", geleitet mit mehr Um- und Vorsicht, auch ohne Fallen des Ankers vor dem Bagger hätte ausgeführt werden können.

Der Börsen-Comité verlangte nun Ersatz des durch Zerreissen des Taues des Baggers Gustav geursachten, auf 65 Rbl. veranschlagten Schadens.

Das Lootsenamt erklärte sich zuerst bereit den Schaden zu ersetzen, bestritt aber die Höhe desselben, lehnte sodann jedoch jede Ersatzleistung ab, worauf der Börsen-Comité beschloss gegen das Amt gerichtlich vorzugehen. Die Entscheidung ist noch nicht erfolgt.

e. Lootsenzeichen.

Mittelst Schreibens vom 14. December 1890 Nr. 895 hat der Börsen-Comité den Lootsencommandeur aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die Steine, an welche die Lootsenstangen befestigt werden, im Herbste aus dem Fahrwasser entfernt werden, indem beim Baggern wiederholt solche Steine vorgefunden und ausgehoben worden.

29. Technische Besichtigung der Dampfer.

Dem Antrage des Börsen-Comités vom 24. November 1889 № 665 (Handelsarchiv, Jahrgang XVII, pag. 80) entsprechend, zog das Handelsamt vom Rigaschen Technischen Verein ein Gutachten ein, über die Anwendung der provisorischen Regeln des Bautenministeriums vom 19. September 1881 an Stelle der vom Kämmereigerichte erlassenen und im § 5 der Instruction für die Dampferbesichtigung enthaltenen Regeln für die Vornahme der Druckprobe an Schiffskesseln.

Im Schreiben vom 19. Februar 1890 empfahl der Technische Verein die Anwendung jener Regeln des Bautenministeriums für die Normirung des Probedrucks bei Untersuchung der Kessel der zur Rigaschen Rhederei gehörenden Dampfer.

Die erwähnten Regeln bestimmen im Wesentlichen Folgendes:

Dampfkessel, bei welchen die Ventilbelastung einer Atmosphäre Ueberdruck oder weniger entspricht, sind einem Probedruck zu unterwerfen, welcher gleich dem dreifachen Ventildruck ist. Der Probedruck

soll das zweifache des Ventildruckes, mindestens aber drei Atmosphären betragen, wenn die Ventilbelastung mehr als einer, aber nicht mehr als 5 Atmosphären Ueberdruck entspricht. Sollen sich die Ventile erst bei mehr als 5 Atmosphären Ueberdruck heben, so hat der Probedruck 5 Atmosphären mehr als der Ventildruck zu betragen. Kessel dieser letztern Kategorie, welche bisher nur mit dem $1^1/_2$ fachen Ventildruck geprüft worden sind, sollen bis auf Weiteres auch bei ferneren Proben nur diesem Druck unterworfen werden.

Ferner beantwortete der Technische Verein die gleichzeitig an ihn gerichtete Anfrage, ob die jährliche zweite Revision der Passagierdampfer in Wegfall kommen könne, dahin, dass er die Beibehaltung dieser Revision für wünschenswerth halte, mit Rücksicht darauf, dass es manchen der Schiffsmaschinisten an der nöthigen Fachkenntniss und Zuverlässigkeit fehlt.

Die vom Börsen-Comité beantragte Herabsetzung der Gebührentaxe für die Besichtigung der Dampferkessel hatte die Zustimmung des Handelsamts nicht gefunden.

Die Untersuchung der Kessel, wie des Gesammtzustandes der zur Rigaschen Rhederei gehörenden Dampfer, war für das Jahr 1890 dem Professor der Maschinenbaukunde am Baltischen Polytechnikum K. Moll und dem Maschineningenieur Ad. Lange übertragen. Als Stellvertreter fungirte der Schiffsbaumeister Aug. Ferle. Für die Vollziehung der Besichtigung war die bisherige Instruction, ergänzt durch die vom Technischen Verein empfohlenen Regeln des Bautenministeriums, massgebend.

Besichtigt wurden im Laufe des Jahres im Ganzen 62 Dampfer. Der Eigenthümer eines Dampfers, der denselben der Besichtigung entzog, wurde vom Handelsamt dem Gericht übergeben.

Die Besichtigung der Dampfer erfolgt, wie oben bemerkt, nach einer vom ehemaligen Rigaschen Kämmereigericht erlassenen Instruction, deren Bestimmungen den gegenwärtigen Verhältnissen jedoch nicht mehr in vollem Masse Rechnung tragen. Auch das Handelsamt hat die Revisionsbedürftigkeit dieser Instruction anerkannt, ihre Abänderung aber unterblieb einstweilen, da am 30. Juli 1890 der Finanzminister, auf Grund der ihm durch das Gesetz vom 8. Juni 1889 ertheilten Befugniss, eine Reihe von Regeln*) erliess, welche detaillirte Bestimmungen für die Besichtigung und Untersuchung von Dampfkesseln aller Art, sowol in Fabriken und industriellen Anlagen, als auch auf Schiffen enthalten. Diese Regeln

*) Anmerkung. (Siehe Rigasche Börsenzeitung, Jahrgang 1890. Nr. 210—214.)

liessen die fernere Ausübung der technischen Besichtigung der Dampfer durch die Stadtverwaltung zweifelhaft erscheinen, da ihrem Inhalte nach diese Aufgabe Regierungsinstitutionen zugewiesen war.

Die entstandenen Zweifel löste jedoch das Schreiben des Livländischen Gouverneurs vom 24. October 1890 № 6519. In demselben theilte der Gouverneur mit, dass für Dampfkesselanlagen in Fabriken, deren Koncessionirung und Beaufsichtigung, die Regeln des Finanzministeriums vom 30. Juli 1890 zur Richtschnur zu nehmen sind, dass die technische Besichtigung der zur Rigaschen Rhederei gehörenden Dampfer aber unabhängig von diesen Regeln, nach wie vor in der bisherigen Weise erfolgen soll.

In Folge dieses Schreibens nahm das Handelsamt die Verhandlungen über die Regelung der technischen Besichtigung der Dampfer wieder auf. Dieselben sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

30. Hebung des Schiffsbaues in Russland.

Der Livländische Gouverneur richtete am 15. September 1890 sub Nr. 7918 folgendes Schreiben an den Börsen-Comité:

„In Anlass der im Finanzministerium angeregten Frage über die Ergreifung von Massnahmen zur Hebung unseres Schiffsbaues, sowie der bezüglich dieser Frage von dem genannten Ministerium einverlangten Auskünfte über die Lage des Schiffsbaues im Livländischen Gouvernement, beehre ich mich an den Rigaschen Börsen-Comité die ergebene Bitte zu richten, mir die Zahl der zur Zeit existirenden Schiffswerften (mit Angabe des Ortes, wo sie sich befinden und der Namen der Besitzer) und die Zahl der auf denselben in den letzten drei Jahren gebauten Schiffe, mit Angabe der Gattung und des Rauminhaltes derselben, sowie des mittleren Bauwerthes, sowohl der hölzernen, wie auch der eisernen Fahrzeuge per Ton, mitzutheilen; hierbei wäre auch eine Meinungsäusserung des Börsen-Comités darüber wünschenswerth, in wiefern der Rigasche Schiffsbau besonderer aufmunternder Massnahmen bedarf, und welche Massnahmen, nach Ansicht des Börsen-Comités, sich hierzu als nützlich erweisen könnten."

Die Antwort des Börsen-Comités d. d. 6. October 1890 sub Nr. 671 lautete wie folgt:

„Mittelst Rescripts vom 15. September c. sub Nr. 7918 haben Ew. Exzellenz, auf Antrag des Finanzministeriums, beliebt den Rigaer Börsen-Comité aufzufordern, verschiedene Auskünfte bezüglich der Lage des örtlichen Schiffsbaues und der zur Förderung desselben etwa zu ergreifenden Massregeln vorzustellen.

Eine vollkommen gleichlautende Anfrage war bereits am 5. Mai 1888 sub Nr. $\frac{4523}{435}$ seitens des Departements des Handels und der Manufacturen an den Rigaer Börsen-Comité gelangt und von diesem am 15. Juni 1888 sub Nr. 297 beantwortet worden.

Die Umstände haben sich seitdem nicht verändert und kann der Börsen-Comité demnach im Allgemeinen auch gegenwärtig nur wiederholen, was er bereits vor 2 Jahren (siehe Handels-Archiv Jahrg. XVI pag. 73—75) angeführt hat.

Schiffswerfte, die sich ständig mit dem Bau hölzerner Schiffe beschäftigen, existiren schon seit längerer Zeit in Riga nicht mehr.

Eiserne Schiffe baut am hiesigen Orte zur Zeit hauptsächlich die Maschinenfabrik und Schiffswerft von Lange & Sohn. Im Laufe der letzten 3 Jahre sind von derselben (nach Ausweis der beifolgenden Beilage I) 16 mittelgrosse Bugsir- und Passagierdampfer, zusammen 723 Ton, Gesammtwerth 331,600 Rbl., per Ton circa 430 Rbl., gebaut worden. Ausserdem hat die Maschinenfabrik von R. Mantel 3 kleine Bugsirdampfer von zusammen 50 Ton, Gesammtwerth 18,000 Rbl., per Ton circa 360 Rbl. und die Fabrik von Peter Radionow ebenfalls 3 kleine Dampfer von zusammen 55 Ton, Gesammtwerth 29,000 Rbl., per Ton circa 530 Rbl., gebaut (Beilage II).

Die einer Actien-Gesellschaft gehörende Bolderaa-Maschinenfabrik nebst Slip-Dock, welche sich bisher nur auf Reparaturen beschränkt hatte, baut gegenwärtig den ersten Dampfer und zwar einen Bugsirdampfer von 20 Pferdekraft für den Preis von 13,000 Rbl.

Eiserne Frachtdampfer sind von keiner dieser Fabriken gebaut worden.

An der Küste des Rigaschen Meerbusens existiren ebenfalls keine continuirlich arbeitenden Schiffswerfte, sondern bauen die Küstenbewohner Seefahrzeuge, wo das Schiffsbauholz am billigsten ist. Das ins Wasser gelassene Schiff, meist sehr primitiver Bauart, wird dann in Riga oder in einem anderen baltischen Hafen getakelt und daselbst auch angeschrieben. Ueber diejenigen Bauerschiffe, welche in den letzten 3 Jahren gebaut und in Riga angeschrieben sind, giebt die Beilage III, auf Grund von Daten, welche der Veritas Agent, Capitain Mailund geliefert hat, näheren Nachweis. Der Kostenpreis stellt sich, je nach der Construction und dem Material, auf 50 bis 80 Rbl. per Register-Ton.

Will die Staatsregierung diese Industrie heben, so müsste der Zoll für das zum Bau eiserner Schiffe erforderliche Material bedeutend herabgesetzt oder ganz aufgehoben, desgleichen die zollfreie Einfuhr von Anker, Ketten,

und anderem Schiffszubehör, sowol für eiserne, als für Holzschiffe, statuirt werden. Solche Zollvergünstigungen existirten früher und ist wesentlich der Aufhebung derselben der Verfall des örtlichen Schiffsbaues zuzuschreiben. Dem Schiffsbau müsste endlich vom Staat ein ausreichender Credit bei den Reichscreditanstalten, sowie besondere Prämien zur Aufmunterung dieser Industrie, gewährt werden.

Will man aber eine russische Handelsmarine schaffen, die im Stande wäre, den internationalen Handel Russlands von der ausländischen Rhederei unabhängig zu machen, so wird das nicht durch eine Begünstigung des einheimischen Schiffsbaues, sondern nur durch Aufhebung des Schiffszolles zu erreichen sein, da eiserne Schiffe in Russland nie so billig werden gebaut werden können als im Auslande.

In Anlass der bevorstehenden Revision des Zolltarifs hat der Börsen-Comité über diesen Gegenstand dem Departement des Handels und der Manufacturen unterm 13. Februar 1890 sub Nr. 895 ein Gutachten abgegeben, welches er in Abschrift beizulegen sich erlaubt." (Siehe den nächsten pct. 31.)

31. Schiffszoll.

In Anlass der Revision des Zolltarifs hat der Börsen-Comité in einer Vorstellung an das Departement des Handels und der Manufacturen vom 13. Februar 1890 sub Nr. 895 sich folgendermassen geäussert:

„Das dem Börsen-Comité mitgetheilte Memoire des Professors N. F. Labsin befürwortet die Beibehaltung des gegenwärtig bestehenden Zolls auf importirte eiserne und hölzerne Schiffe, und die Ausdehnung desselben auf Baggermaschinen und schwimmende Krähne.

Dieser Zoll beträgt:

1) für eiserne Fahrzeuge:
   a. für die ersten 100 Tons . . . . . 38 Rbl. pr. Ton
   b. für die folgenden 100—1500 Tons . . . . 20 „ „ „
   c. „ „ „ Tons über 1500 . . . . 10 „ „ „
2) für hölzerne Fahrzeuge:
   a. für die ersten 100 Tons . . . . . 12 „ „ „
   b. für die nach 100 Tons folgenden. . . . . 6 „ „ „

Bis zum Jahre 1882 waren importirte Schiffe zollfrei. Der Tarif vom Jahre 1882 statuirte für eiserne Schiffe unter 200 Lasten einen Zoll von 20 Rbl. pr. Last, über 200 Lasten einen Zoll von 10 Rbl. per Last, für hölzerne Schiffe einen Zoll von 5 Rbl. per Last. Dieser Satz wurde bereits im Jahre 1885 auf resp. 24, 12 und

6 Rbl. erhöht und erhielt seine gegenwärtige Normirung durch das Allerhöchst am 9. Juni 1887 bestätigte Reichsrathsgutachten.

Es handelte sich bei diesem Zoll von Hause aus nicht um einen Finanzzoll, sondern um einen Schutzzoll zur Förderung des einheimischen Schiffbaues.

Zur Beurtheilung der Frage, ob dieser Zweck erreicht worden, mögen nachstehende auf den Rigaschen Hafen bezügliche Daten I. über den Bestand der Rigaschen Rhederei und II. den Antheil russischer Schiffe an dem Seehandel Riga's dienen.

I.

Riga's Rhederei excl. Bugsir- und Flussdampfer.

Jahr.	Segler.		Dampfer.		Zusammen.	
	Zahl.	Lasten.	Zahl.	Lasten.	Zahl.	Lasten.
1883	55	8,771	12	2,026	67	10,797
1884	55	9,530	13	2,361	68	11,861
1885	51	9,049	12	2,174	63	11,223
1886	44	7,710	12	2,174	56	9,884
1887	39	7,276	12	2,174	51	9,450
1888	33	6,165	9	1,786	42	7,951

II.

Die in den Jahren 1883—1888 in den Rigaschen Hafen eingekommenen Schiffe.

Im Rigaschen Hafen kamen ein im Jahre	Im Ganzen.		Davon unter russischer Flagge.			Von den Schiffen unter russischer Flagge kamen	
	Zahl der Schiffe.	Lastenzahl.	Zahl der Schiffe.	Lastenzahl.	Procent d. Gesammtlastenzahl.	aus russischen Häfen.	Lastenzahl.
1883	2,522	479,759	514	66,963	14%	220	30,344
1884	2,318	432,711	540	73,717	17%	267	37,161
1885	2,148	429,717	540	73,793	17%	264	36,852
1886	1,940	387,866	496	70,264	18%	231	33,492
1887	2,343	499,996	559	83,673	16%	252	37,043
1888	2,540	555,965	611	83,121	15%	275	35,310

Aus diesen Zusammenstellungen geht, was den Rigaschen Hafen anbelangt, unbestreitbar hervor: 1) dass die einheimische Rhederei seit dem Jahre 1882 nicht nur keinen Zuwachs erhalten, sondern im Gegentheil seit dieser Zeit erheblich zurückgegangen ist und zu 3/4 aus hölzernen Segelschiffen besteht, die meist von den Strandbauern erbaut sind; 2) dass der Antheil der einheimischen Handelsflotte am Seehandel in den Jahren 1883—1888 durchschnittlich nur 16% betragen hat, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass fast die Hälfte der russischen Schiffe der Cabotage gedient hat, also für den internationalen Handel von keiner Bedeutung gewesen, sodass an Letzterem die russischen Schiffe nur mit 8% participirten*). Da in den anderen russischen Häfen analoge Verhältnisse obgewaltet haben, so gelangt man zu dem Resultate, dass der durch den Schiffszoll beabsichtigte Zweck der Förderung des einheimischen Schiffsbaues nicht erreicht worden ist und in Folge dessen der internationale Handel Russlands grossentheils durch ausländische Schiffe vermittelt wird.

Für den internationalen Handel kommen zunächst die grossen eisernen Dampfer in Betracht und bei diesen calculiren sich die Kosten etwa folgendermassen:

ein Schiff von 1000 Tons kostet in England
gegen 14,000 £. . . . . = 126,000 Credit-Rbl.

Der Zoll beträgt:
für die ersten 100 Tons à 38 Rbl. . . . 3,800 Rbl.
für die folgenden 900 Tons à 20 Rbl. . . 18,000 „

Zusammen 21,800 Rbl. Gold oder
32,700 „ Credit.

Da nun aber die durch den Zoll veranlasste Preissteigerung dem Inländer die Concurrenz mit den ausländischen Rhedern erschwert, so veranlasst der hohe Zoll ihn dazu, sich mit Antheilen an unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen zu betheiligen. Die einheimischen Schiffswerfte, deren Zahl überdies äusserst beschränkt ist, arbeiten zu theuer, um mit ausländischen Werften concurriren zu können. Fällt nun der internationale Schiffsverkehr von Jahr zu Jahr

*) Anmerkung. Nach den vom Zolldepartement herausgegebenen „Свѣдѣнія о Внѣшней Торговлѣ Россіи по Европейской границѣ съ 1 Января по 1 Декабря 1889 г." betrug im Jahre 1889 die Gesammtzahl der aus dem Auslande in den Baltischen Häfen Russlands eingekommenen Schiffe 6,586 mit 1.534,383 Lasten, davon waren russische Schiffe 758 mit 108,274 Lasten, also nur 7%.

immer mehr dem Auslande zu, so ist es wohl begreiflich, dass der einheimische Seemannsstand in seiner Entwickelung immer mehr zurückgeht und sich zuletzt nur auf die Cabotage-Schifffahrt beschränkt sieht, die nicht im Stande ist, einen tüchtigen, dem Auslande ebenbürtigen Seemannsstand auszubilden.

Befindet sich aber einerseits der internationale Handel Russlands in vollständiger Abhängigkeit von der ausländischen Rhederei, so wird auch andererseits Russland, unter den obwaltenden Verhältnissen, im Falle eines Krieges, nicht über eine eigene Handelsflotte und einen tüchtigen einheimischen Seemannsstand, zur Unterstützung seiner Kriegsmarine, verfügen können, wie Solches in England, Frankreich, Deutschland etc. der Fall ist.

Für drückend muss auch der Zoll auf Baggermaschinen erachtet werden, da solche in Russland nicht gebaut werden, dieselben ferner nicht Privatzwecken dienen, sondern zur Vertiefung unserer Häfen, also zum allgemeinen Nutzen, gebraucht werden.

In der Beilage sind als Beispiel der betreffenden Zustände im Auslande einige Daten über Norwegen's Handelsschiffahrt und die Betheiligung der einheimischen Schiffe an demselben enthalten.

Beilage:

Im Jahre 1887 sind nach Norwegen

angekommen:

	Im Ganzen.				Mit Ladung.			
	Anzahl.	%	Tonnen.	%	Anzahl.	%	Tonnen.	%
Norwegische Schiffe	6,495	56,63%	1,507,033	64,74	3,399	59,68	799,934	58,07
Andere „	4,974	43,37%	820,801	35,26	2,297	40,32	577,765	41,93
	11,469	100%	2,327,834	100%	5,696	100%	1,377,699	100%
	abgegangen:							
Norwegische Schiffe	6,550	57,07	1,597,745	66,02	5,891	57,41	1,341,749	67,17
Andere „	4,927	42,93	817,141	33,98	4,370	42,59	655,655	32,83
	11,477	100%	2,414,886	100%	10,261	100%	1,997,404	100%

Die Stadt Bergen allein hat im Jahre 1889 — 13 neue Schiffe von zusammen 14,678 Tons erworben. Der Werth der erworbenen Schiffe beträgt 3,144,000 Kronen; zur Lieferung im Jahre 1890 sind für die genannte Stadt Bestellungen gemacht im Werthe von 7,320,000 Kronen.

32. Das Beresinasystem und die obere Düna.

a. Das Beresinasystem.

Einer Mittheilung der Mohilewschen Bezirksverwaltung der Wege- und Wasserverbindungen vom 5. December 1890 Nr. 5895 zufolge, ist im Jahre 1890, ausser den gewöhnlichen Remonte-Arbeiten, der Umbau der Schleuse Nr. II im Sergutschschewschen Kanale und die Halbschleuse Nr. XIV im Tschaschnitzkyschen Kanale in Angriff genommen worden.

Im Jahre 1891 sollen diese Bauten beendigt und alsdann zum Umbau der Schleuse Nr. I auf dem Sergutschschewschen Kanal, sowie der Halbschleuse Nr. XIII, und der mittleren Halbschleuse auf dem Tschaschnitzkyschen Kanal geschritten werden.

Unterm 20. März 1890 sub Nr. 1542 ging dem Börsen-Comité von der Mohilewschen Bezirksverwaltung der Wegecommunication folgendes Schreiben zu:

„Im Hinblick darauf, dass die geringfügige 1/4 % Steuer von Waaren, die das Beresina-Kanalsystem passiren, kaum den Betrag von ca 605 Rbl. jährlich erreicht, hält das Ministerium der Wegecommunication es nicht für möglich, besondere Mittel zur Verbesserung dieses Systems anzuweisen, sondern beschränkt sich nur auf die Instandhaltung der bereits bestehenden Bauten.

Da jedoch der Börsen-Comité am meisten an der Verbesserung des Beresinasystems interessirt ist, so ersucht die Bezirksverwaltung um eine Mittheilung darüber, ob derselbe eine Erhöhung der Steuer, und in welchem Betrage, durch Erhöhung des Procentsatzes der vom Werthe der Waaren zu erhebenden Abgabe, wie Solches auch auf anderen Wasserwegen gestattet worden ist, für möglich findet, und in welcher Weise der wirkliche Werth der Waaren festgestellt werden könnte, da die Waareneigenthümer sich gewöhnlich der genauen Angabe entziehen, während dem Börsen-Comité doch der wahre Werth mehr oder weniger bekannt sein muss.

Die Bezirksverwaltung bedarf dringend der obigen Auskünfte, da im Falle der Unmöglichkeit einer Erhöhung der Steuer, wahrscheinlich

geplant werden wird, das Beresinasystem, ebenso wie alle Wege, welche eine staatliche Bedeutung verloren haben, entweder ganz eingehen zu lassen, oder den betreffenden Landschaften zu übergeben."

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 14. Mai 1890 sub Nr. 278:

„Auf das Schreiben vom 20. März 1890 Nr. 1542 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité der Mohilewschen Bezirksverwaltung ergebenst mitzutheilen, dass die Rigasche Kaufmannschaft ohne Zweifel ein hervorragendes Interesse daran hat, dass das Beresina-Kanalsystem in seiner Leistungsfähigkeit erhalten bleibe, da ein wesentlicher Theil der den Kanal passirenden Waaren den Weg über unseren Hafen nimmt. Nicht richtig ist es aber, die Behauptung aufzustellen, dass sie das grösste Interesse hat; denn für die collossalen Länderstrecken, die an dem Kanal und an den in denselben mündenden Flüssen liegen, ist die Erhaltung des Kanals geradezu eine Lebensfrage, da die Verwerthung ihrer Landesproducte, namentlich der Walderzeugnisse auf diesen Wasserweg angewiesen, ohne denselben zur Unmöglichkeit würde und den wirthschaftlichen Ruin dieses ausgedehnten Gebietes zur Folge haben müsste. In zweiter Reihe würden dann die Kaufleute jener Gegend beeinträchtigt werden, denen das Feld ihrer Thätigkeit völlig entzogen wäre — aber auch der Fiskus müsste durch den Ausfall an Gildesteuern und Verminderung der Abgaben von jenen Ländereien eine nicht unwesentliche Einbusse seiner Einnahmen erleiden.

Schon im Jahre 1871, unter dem 6. October, erlaubte sich der Börsen-Comité dem Ministerium der Wege-Bauten eine Vorstellung zu machen, in der er hervorhob, dass die Einnahmen der Canalabgaben, durch eine sorgsamere Prüfung des Werthes der passirenden Waaren, nicht unwesentlich zu erhöhen wären. Der Börsen-Comité wird auch noch jetzt gewiss gern bereit sein, der Verwaltung des Mohilewschen Bezirks die gewünschten Aufgaben über den Werth der einzelnen Waaren zu machen.

Eine Erhöhung der Abgabe auf die den Canal benutzenden Güter, wenn sie im Rahmen der Billigkeit bliebe, würde, nach Ansicht des Börsen-Comités, keine besondere Schwierigkeit haben und von den Betheiligten gewiss gern übernommen werden, wenn dadurch die Erhaltung des Canals in einem Zustande gesichert würde, der die Schifffahrt auf demselben ohne Störungen ermöglicht."

Die Mohilewsche Bezirksverwaltung erwiderte hierauf am 18 Mai 1890 sub Nr. 2640:

Auf das Schreiben des Rigaschen Börsen-Comités vom 14. Mai d. J. sub Nr. 278 beehrt sich die Bezirksverwaltung mitzutheilen, dass,

da auf dem Beresinasysteme vorzugsweise und einzig Holz nach Riga geflösst wird, ganz natürlich der Börsen-Comité mehr als Alle an dieser Operation interessirt ist, was auch durch die beständige Correspondenz mit dem Comité wegen des Zustandes des Kanalsystems bestätigt wird. Indessen giebt das oberwähnte Schreiben des Comités sub Nr. 278 nicht eine directe Antwort auf die von der Bezirksverwaltung in den Schreiben vom 20. März und 30. April c. sub NNr. 1542 und 2341 gestellten Fragen, welche namentlich bezweckten, Auskünfte zu erhalten über etwaige Mittel zur Verbesserung des Systems, um darüber dem Herrn Minister Vorstellung zu machen. Demzufolge ersucht die Bezirksverwaltung, in Ergänzung ihrer Schreiben sub NNr. 1542 und 2341, abermals den Comité ergebenst um Ertheilung stricter, nicht ausweichender Antworten, zum Zwecke der Beschleunigung der Sache."

Die Antwort des Börsen-Comités vom 5. Juni 1890 sub Nr. 358 lautete, wie folgt:

„Der Börsen-Comité, als von der Regierung bestellter Wächter der Handelsinteressen Riga's, die zugleich Interessen des Staates sind, hat freilich geglaubt nur seine Pflicht zu erfüllen, wenn er vorkommenden Falls sich mit Bitten an die Mohilewsche Bezirksverwaltung oder auch an das Ministerium der Wegecommunication wandte, wo es galt Schwierigkeiten, die dem Handel drohten, zu beseitigen, und kann nur dankend den Schutz anerkennen, den man ihm hat angedeihen lassen. Die Zufuhr von Hölzern auf dem Beresina-Systeme bleibt auch heute noch für Riga von nicht zu unterschätzender Bedeutung und widmet der Börsen-Comité demselben, nach wie vor, seine ganze Aufmerksamkeit; es hat demselben demnach auch nichts ferner gelegen, als ausweichende Antworten geben zu wollen. Er glaubt vielmehr ganz direct auf die Fragen eingegangen zu sein. Die Fragen lauteten:

1) Ob der Börsen-Comité in der Lage sei, der Bezirksverwaltung Angaben bezüglich des Werthes der den Kanal passirenden Hölzer zu machen?

Hierauf erwiderte der Comité, dass er gern bereit sei, im Frühjahr, bevor die Flössung beginnt, der Bezirksverwaltung eine ausführliche Preisliste einzusenden. Der Comité könnte auch sogleich eine solche anfertigen lassen, doch scheint es gegenwärtig keinen Zweck zu haben, da für dieses Jahr die Flössung zum grössten Theil beendet ist, und bis zum nächsten Jahre möglicherweise grosse Veränderungen in den Preisen eintreten.

2) Ob der Börsen-Comité es für möglich erachte, dass die Einnahme der Krone durch Erhöhung der Kanalsteuer gesteigert werde?

Hierauf lautete die Antwort dahin, dass eine solche Erhöhung der Abgabe für möglich gehalten werde.

3) Welche Steigerung der Abgaben der Börsen-Comité eventuell für thunlich ansehe?

Der Börsen-Comité glaubt hierauf sich dahin äussern zu sollen, dass die Steigerung im Rahmen des Erschwingbaren bleiben müsse. Die Grenze hierfür aber genau von sich aus zu fixiren, ist er nicht im Stande, da hierzu eingehende Studien der Lage der dortigen Guts- und Waldbesitzer unumgänglich sind, um genau zu berechnen, welche Lasten dieselben zu tragen vermögen. Es unterliegt nämlich keinem Zweifel, dass jede Mehrbelastung der Holzwaaren auf den Waldbesitzer zurückfällt, da der Werth der Waaren sich deshalb nicht erhöht, sondern dieser sich nach den in Riga im Allgemeinen geltenden Preisen richten muss. Eine Erhöhung der Kanalabgaben auf ½ Procent, ja vielleicht sogar auf 1 %, dürfte, nach Ansicht des Börsen-Comités, wahrscheinlich ausführbar sein."

Die Bezirksverwaltung bat sodann mittelst Schreibens vom 30. Juni 1890 sub Nr. 3211 um Aufgabe der Preise für die das Beresinasystem passirenden Holzwaaren, welche derselben vom Börsen-Comité, beim Schreiben vom 24. September 1890 sub Nr. 637, pro 1888, 1889 und 1890 zugesandt wurden, bei dem Hinzufügen, dass die notirten Durchschnittspreise in den Monaten Februar und März der genannten Jahre in Geltung gewesen und diese Monate namentlich deshalb in Betracht gezogen seien, weil die Flusssteuer vorzugsweise in den darauf folgenden Monaten erlegt werde. Ferner müsse darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Preise für nach Riga gelieferte Waaren angenommen worden, und dass die Holzhändler also wol berechtigt sein dürften, den Werth dort um soviel geringer zu veranschlagen, als die Transportkosten hierher betragen, die auf 15 bis 20 Kop. per Faden zu schätzen sein dürften.

Die Quantitäten der den Beresinakanal passirt habenden Hölzer für die genannten 3 Jahre nachträglich genau zu bestimmen, sei der Börsen-Comité nicht in der Lage; es könnten dieselben aber aus den Flossbilleten zusammengestellt werden, welche jedoch nicht dem Börsen-Comité, wohl aber der Bezirksverwaltung zur Verfügung stehen."

b. Regulirung der oberen Düna.

Nachdem der Börsen-Comité in Erfahrung gebracht hatte, dass im Departement der Chaussée- und Wasserverbindungen des Ministeriums der Wegecommunication ein Project zur Regulirung

der oberen Düna ausgearbeitet worden, wandte er sich am 5. November 1890 sub Nr. 746 mit folgender Vorstellung an den Herrn Minister der Wegecommunication:

„Der Zustand des Dünastromes in seinem oberen Theile und des die Düna mit dem Dnjepr verbindenden Beresinakanalsystems ist seit einer langen Reihe von Jahren Gegenstand dringender Vorstellungen der Rigaschen Kaufmannschaft an das Ministerium der Wegecommunication gewesen, und hat zu wiederholten Malen zu umfassenden Untersuchungen Veranlassung gegeben, sowie eine ganze Reihe von Projecten hervorgerufen, deren Verwirklichung die Handelswelt des Düna-Bassins mit grosser Spannung entgegensieht.

Nachdem bereits in den Jahren 1859 und 1860 ein Project zur Regulirung der oberen Düna ausgearbeitet worden war, stellte die Verwaltung des IX. Bezirks der Wegecommunication im Jahre 1868 ein neues Project vor, welches im Doclad des technischen Comités des Departements der Wasserverbindungen vom 7. Mai 1868 gebilligt wurde, aber, in Folge des Baues der Dünaburg-Witebsker Eisenbahn, nicht zur Ausführung kam, obgleich der Ingenieur Regulsky, in einem Memoire vom Jahre 1871, die eminente Wichtigkeit des Wasserweges, neben der Eisenbahn, überzeugend dargelegt hatte. Der Bau der Eisenbahnen hatte das Interesse der Staatsregierung für die Wasserwege in den Hintergrund gedrängt, und erst als der General-Adjutant Possiet im Jahre 1874 an die Spitze des Bautenministeriums trat, fing dieses wieder an sich der Wasserstrassen anzunehmen, und benutzte der Rigaer Börsen-Comité diesen Umstand, um in einem, in demselben Jahre dem Herrn Bautenmeister überreichten Memoire die Nothwendigkeit der Schiffbarmachung der oberen Düna vom Standpunkte der Handelsinteressen, nicht nur der Stadt Riga, sondern des ganzen von der Düna und ihren Nebenflüssen durchschnittenen grossen Rayons, nachzuweisen. Im November 1875 und Mai 1876 wurden auf Anordnung des Ministers in Riga Flussschifffahrts-Congresse abgehalten. Diese, sowie der im April 1878 in Petersburg zusammengetretene Central-Congress der Flussschifffahrts-Interessenten befürwortete dringend die energische Inangriffnahme der Dünaregulirung. Die überall im Auslande, und namentlich in Deutschland, Frankreich und Belgien gemachte Erfahrung, dass die Wasserwege neben den Eisenbahnen bestehen können und für billige Güter, die den kostspieligen Eisenbahntransport nicht vertragen, eine absolute Nothwendigkeit sind, der colossale Wasserverkehr auf den grossen Strömen Nord-Amerika's, der es ermöglicht, dass dieser entfernte Welttheil mit seinem, in Folge der geringen Transportkosten, billigen Getreide in

Europa in eine erfolgreiche Concurrrenz mit dem hier producirten Getreide treten konnte, haben das Vorurtheil überwunden, dass die Wasserstrassen nicht mehr nothwendig seien, wo Eisenbahnen gebaut werden.

Russland ist aber umsomehr darauf angewiesen seine grossen Wasserstrassen zu exploitiren, als es vorzugsweise in grossen Massen Rohstoffe producirt, welche auf den billigen Wassertransport angewiesen sind. Aber nur auf der Wolga und ihren Nebenflüssen kann bis jetzt von einem lebhaften Güterverkehr die Rede sein, die anderen grossen Ströme des mit zeitgemässen Verkehrsmitteln ungenügend ausgestatteten Russischen Reichs harren noch der Regulirung. Auch die Schiffbarmachung der Düna befindet sich noch immer im Stadium der Projecte und der Handelsverkehr auf diesem an Nebenflüssen reichen und, durch das Beresina-System, die Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee vermittelnden Stromes spielt noch heutzutage eine ganz untergeordnete Rolle.

Von der Gesammtsumme des Werthes der wesentlichsten Exportartikel Riga's wurden angeführt:

	auf den Eisenbahnen	auf der Düna
im Jahre 1876	77%	20%
„ „ 1877	78%	20%
„ „ 1878	83%	15%
„ „ 1879	83%	15%
„ „ 1880	74%	25%
„ „ 1881	74%	26%
„ „ 1882	80%	19%
„ „ 1883	76%	30%
„ „ 1884	80%	18%
„ „ 1885	74%	23%
„ „ 1886	71%	26%
„ „ 1887	82%	17%
„ „ 1888	79%	20%
„ „ 1889	73%	25%

Den absoluten Zahlen nach betrug der Werth der Waarenzufuhr der wesentlichsten Exportartikel:

	auf den Eisenbahnen	auf der Düna
im Jahre 1876	26,503,000 Rbl.	6,820,000 Rbl.
„ „ 1877	49,507,000 „	12,978,000 „
„ „ 1788	44,597,000 „	8,080,000 „
„ „ 1879	54,178,000 „	10,000,000 „
„ „ 1880	33,647,000 „	11,370,000 „

im Jahre	1881	36,105,000 Rbl.	12,425,000 Rbl.
„ „	1882	42,645,000 „	10,001,000 „
„ „	1883	40,554,000 „	12,272,000 „
„ „	1884	39,131,000 „	8,932,000 „
„ „	1885	33,667,000 „	10,582,000 „
„ „	1886	28,717,000 „	10,445,000 „
„ „	1887	48,683,000 „	9,897,000 „
„ „	1888	49,828,000 „	12,368,000 „
„ „	1889	39,527,000 „	13,403,000 „

Die Düna hat gegenwärtig fast nur eine Bedeutung für die Holzzufuhr.

Strusen mit Getreide, Mehl und anderen Gütern trafen auf der Düna in Riga ein:

1876 — 89	1881 — 65	1886 — 13
1877 — 124	1882 — 60	1887 — 45
1878 — 54	1883 — 63	1888 — 52
1879 — 75	1884 — 77	1889 — 45
1880 — 89	1885 — 45	

und zwar durchschnittlich jährlich:

1866 — 1870	— 321
1871 — 1875	— 151
1876 — 1880	— 86
1881 — 1885	— 62
1886 — 1889	— 39

Aus diesen Zahlen ergiebt sich schon, in welchem Masse die Zufuhr auf der Düna abgenommen hat.

Die auf der Düna zugeführten wesentlichsten Exportartikel repräsentiren folgende Werthe:

	Holzwaaren:	Getreide, Mehl, Lein- und Hanfsaat etc.
1876 —	5,428,000 Rbl.	1,392,000 Rbl.
1877 —	10,946,000 „	2,032,000 „
1878 —	6,957,000 „	1,123,000 „
1879 —	8,457,000 „	1,544,000 „
1880 —	10,106,000 „	1,264,000 „
1881 —	11,234,000 „	1,192,000 „
1882 —	8,763,000 „	1,238,000 „
1883 —	10,827,000 „	1,445,000 „
1884 —	7,677,000 „	1,255,000 „

1885 —	9,715,000 Rbl.	867,000 Rbl.
1886 —	9,972,000 „	473,000 „
1887 —	9,039,000 „	858,000 „
1888 —	11,389,000 „	979,000 „
1889 —	12,390,000 „	1,013,000 „

Es ist zur Kenntniss des Rigaer Börsen-Comités gekommen, dass zur Zeit im Ministerium der Wegecommunication die Instandsetzung des Beresina-Systems oder die Herstellung einer neuen Canalverbindung des Dnjepr mit der Düna, zwischen Orscha und Witebsk, in Erwägung gezogen wird. Für welche dieser beiden Verbindungen man sich nun aber auch entscheiden mag, in jedem Falle ist die Regulirung der oberen Düna eine nothwendige Voraussetzung für eine lohnende Ausnutzung der betreffenden Canalverbindung. Wenn hiezu auch bedeutende Summen aus dem Reichsschatze beansprucht werden sollten, so würden sie dennoch keine unproductive Ausgabe darstellen, denn abgesehen von dem wachsenden Wohlstand der dem Düna- und Dnjeprbassin angehörenden Productionsgebiete und der dadurch bedingten Erhöhung der Steuerkraft, darf wohl angenommen werden, dass die projectirte Canalverbindung dem Bodenreichthum des südlichen Russlands an Steinkohlen, Salz, Eisen, Kreide*) etc. etc. lohnende Absatzquellen im nördlichen Theile des Reichs erschliessen wird, wenn die erwähnten Artikel, die keinen langen, theuren Eisenbahntransport vertragen, auf dem billigen Wasserwege verführt werden können. Der jetzt verhältnissmässig unbedeutende Verkehr auf diesem Wege würde sich unzweifelhaft ausserordentlich heben und die Flussschifffahrtssteuer das auf die Canal- und Regulirungsbauten verwandte Capital zu verzinsen im Stande sein, sobald die Erhebung rationell geregelt und namentlich, statt der Selbstschätzung des Werthes der auf diesem Wasserwege transportirten Güter seitens der Eigenthümer derselben, eine officielle Schätzung eingeführt, ausserdem aber die 1/4 % Steuer etwa verdoppelt werden würde, was von Seiten der ihre Waaren nach Riga versendenden Kaufleute der zum Handelsrayon Riga's gehörenden Gouvernements wiederholt offerirt worden.

Gegenwärtig, wo das Ministerium der Wege- und Wasserverbindungen, unter der thatkräftigen Leitung Ew. hohen Excellenz den Wasserverbindungen des Reichs wieder seine besondere Aufmerksamkeit und Fürsorge zuwendet, hält der Rigaer Börsen-Comité den geeigneten

*) Anmerkung. Die Rigaer Cementfabrik bezieht gegenwärtig jährlich circa 2 Millionen Pud Kreide aus England.

Moment für gekommen, um an Ew. hohe Excellenz die ergebenste Bitte zu richten, sich geneigtest dafür verwenden zu wollen, dass die zur Regulirung der oberen Düna erforderlichen Mittel aus dem Reichsschatze bewilligt werden, damit dieses hochwichtige Werk, dessen Ausführung durch die im Departement der Wasserverbindungen ausgearbeiteten Projecte vollständig vorbereitet worden, endlich in Angriff genommen werde, dadurch aber dem daniederliegenden Handel Rigas ein neuer Aufschwung, sowie der Production der nicht nur zum Dünabassin gehörenden, sondern auch der südlichen Gouvernements des Reichs, die Möglichkeit geboten werden kann, durch billige Transportmittel ihre Producte vortheilhaft zu verwerthen."

III. Telegraphenwesen.

33. Kronstelegraph.

Unterm 17. September 1890 sub Nr. 621 richtete der Börsen-Comité folgendes Schreiben an den Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks:

„Von Seiten der Kaufmannschaft ist zur Kenntniss des Rigaer Börsen-Comités gebracht worden, dass auf der hiesigen Haupt-Telegraphenstation am Schalter für die inländische Correspondenz, und zwar insbesondere zur Mittagszeit von 12 bis 2 Uhr, ein so grosser Andrang stattfinde, dass die rechtzeitige Auf- resp. Abgabe der Telegramme eine starke Verzögerung erleidet.

Im Namen der hiesigen Kaufmannschaft erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité an Ew. Hochgeboren hiermit die ergebenste Bitte zu richten, durch Oeffnung eines zweiten Schalters für die inländische Correspondenz dem erwähnten Uebelstande geneigtest Abhilfe schaffen zu wollen."

Die Antwort des Bezirkschefs d. d. 28. September 1890 Nr. 12864 lautete wie folgt:

„In Anlass des Schreibens vom 17. September c. sub Nr. 621 beehre ich mich dem Rigaschen Börsen-Comité mitzutheilen, dass, nach dem mir erstatteten Berichte des Chefs der Rigaschen Telegraphenstation, zuweilen in der That ein grosser Andrang des Publikums an der Casse des Telegraphenbureaus stattfindet, dass aber in solchen Fällen, wenn irgend möglich, ein Beamter beiden Cassirern für die Annahme der inneren und ausländischen Telegramme zur Hilfe gegeben wird.

Im Hinblick jedoch darauf, dass diese Hilfe nur im Zusammenzählen der Worte der aufgegebenen Telegramme und im Aufschreiben

des Bestimmungsortes und der Wortzahl am Kopfe der Depeschen bestehen kann, ist sie im Ganzen nur eine unbedeutende und trägt wenig zur raschen Empfangnahme der Telegramme von den Abgebern derselben bei. Diese beschränkte Hilfe erklärt sich dadurch, dass die Nummerirung der Depeschen, das Eintragen derselben in das Quittungsbuch, die Empfangnahme der Zahlung und die Ausreichung der Quittung an den Abgeber ausschliesslich von einer Person besorgt werden kann, nämlich dem betreffenden Cassirer.

Endlich wird der Andrang des Publikums an der Casse häufig auch dadurch veranlasst, dass von einer Person, von ein und derselben Firma, zuweilen 15—20 Telegramme aufgegeben werden, wodurch die übrigen Depeschenabgeber lange auf die Reihenfolge zu warten haben.

Ungeachtet der oben angeführten Umstände ist von mir beim Rigaschen Telegraphencomptoir die Anordnung getroffen worden, dass in Fällen eines starken Andranges von Publikum an der Casse, dem Cassirer ein besonderer Beamte zur Hilfe gegeben und für diese Zeit ein zweiter Schalter für die Annahme der inländischen Telegramme eröffnet werde."

34. Riga-Bolderaa-Telegraph.

a. Wirksamkeit im Jahre 1890.

Es wurden telegraphirt:

I.	Unbezahlte Depeschen:	
	1) eingekommene Schiffe	2,072
	2) ausgegangene Schiffe	2,100
	3) div. Depeschen für Rechnung des Börsen-Comités . . .	2,411
		6,583
II.	Bezahlte Depeschen.	7,023
		Total 13,606

Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1889 und 1890 so ergiebt sich:

	Unbezahlte Depeschen:	Bezahlte Depeschen:	Total:
1890	6,583	7,023	13,606
1889	7,181	8,083	15,264
pro 1890	—598	—1,060	—1,658

b. Neuer Pächter.

Am 5. November 1890 verstarb der Telegraphist Ed. Bredenschey und trat an seine Stelle der bisherige Gehilfe desselben, Herr M. Trentsche, mit dem der Börsen-Comité folgenden Pachtvertrag abschloss:

Zwischen dem Rigaer Börsen-Comité und dem Herrn Michael Trentsche ist unter heutigem Datum nachstehende Vereinbarung getroffen worden:

1) Herr Michael Trentsche übernimmt vom 1. Januar 1891 den Betrieb des Riga-Bolderaaer electromagnetischen Telegraphen, auf Grundlage des am 5. April 1869 obrigkeitlich bestätigten Reglements für den Telegraphendienst zwischen Riga und Bolderaa, sowie der etwa in Zukunft zu erlassenden Instructionen und obrigkeitlichen Verordnungen für eigene Gefahr und Rechnung und verantwortet allein für alle seine Handlungen als Pächter dieses Telegraphen.

2) Pächter hat beide Telegraphenbureaus, das eine im Börsenhause zu Riga, das andere im Lootsenhause zu Bolderaa, mit dem erforderlichen tüchtigen und zuverlässigen Dienstpersonal zu unterhalten. In jedem Bureau müssen mindestens ein Telegraphist, ein Stellvertreter desselben und ein Austräger angestellt sein. Pächter hat ferner für die betriebsfähige Instandhaltung der Linie und Apparate, sowie auch für die nöthigen Utensilien und Werkzeuge aus eigenen Mitteln Sorge zu tragen.

Anmerkung. Für die Bureaumiethe im Börsenhause zahlt Pächter dem Börsen-Comité 200 Rbl. in halbjährlichen Raten am 1. Januar und 1. Juli pränumerando; für das Bureaulocal in Bolderaa dem Lootsenamte jährlich 30 Rbl. als Grundgeld und für Beheizung. Die Bureaus sind nur als Dienstlocale und nicht zu Privatzwecken zu benutzen.

3) Der Börsen-Comité übernimmt die Kosten der Capitalremonte und Veränderungen der ganzen Linie und der Apparate, wie auch der Erneuerung der Telegraphenpfosten in Bolderaa, sobald Solches erforderlich ist.

4) Pächter geniesst die gesammte Einnahme von den Privatdepeschen, auf Grundlage der im § 16 des Reglements statuirten Gebührentaxe, dagegen sind die Depeschen für den Börsen-Comité, sowie überhaupt alle officiellen resp. Dienst-Depeschen, kostenfrei zu befördern.

5) Für die von ihm herauszugebenden und auf seine Kosten zu druckenden Schiffslisten hat der Pächter den Abonnementspreis mit den Abonnenten zu vereinbaren, doch darf derselbe den Betrag von 6 Rbl. per Jahr nicht übersteigen. Die Schiffslisten sind an Sonn- und Feiertagen 1 Mal, sonst täglich 2 Mal zu liefern, und müssen die Rapporte eines Tages vollständig spätestens am anderen Tage bis 9 Uhr Morgens den Abonnenten zugestellt werden. Pächter hat dafür zu

sorgen, dass die Schiffslisten und sonstigen Rapporte stets pünktlich in dem betreffenden Schaukasten der Börse ausgehängt werden.

6) Pächter unterliegt der Controle der Delegation des Börsen-Comités für den Riga-Bolderaaer Telegraphen und des dieser Delegation unterstellten, speciell zur Besichtigung des Betriebes designirten technischen Beamten, dem er, wie der Delegation, jederzeit in alle Bücher Einblick zu gewähren und jede sonst erforderliche Auskunft zu ertheilen hat. Für die Controle und die anderen etwaigen Ausgaben des Börsen-Comités hat Pächter jährlich 200 Rbl. aus seinen Einnahmen in vierteljährlichen Raten à 50 Rbl. pränumerando in die Casse des Börsen-Comités einzuzahlen. Der Controleur hat monatlich ein Mal den Betrieb zu revidiren und über das Resultat dem Börsen-Comité Bericht zu erstatten. Für diesen Monatsbericht hat Pächter dem Controleuren alle benöthigten Daten zu liefern. Ausserdem können auch plötzliche Revisionen, nach Anordnung der Delegation, stattfinden.

7) Pächter hat folgende Bücher zu führen:

1. Journäle für einkommende und ausgehende Schiffe;
2. Journäle für kostenfreie dienstliche Depeschen (für den Börsen-Comité, Wasserstandsrapporte etc.);
3. Journäle für Privatdepeschen;
4. Cassabücher;
5. Quittungsbücher über gezahlte Depeschengebühren;
6. Austragebücher;
7. Inventar-Verzeichnisse.

8) Nach Ablauf des Jahres hat Pächter in den ersten Tagen des neuen Jahres der Delegation, zur Vorstellung an den Börsen-Comité, einen ausführlichen Bericht über die Wirksamkeit des Telegraphen im verflossenen Jahre abzustatten.

9) Die Dauer dieser Vereinbarung ist, unter der Voraussetzung, dass Pächter alle seine Verpflichtungen gewissenhaft erfüllt, auf ein Jahr festgesetzt. Beiden Theilen steht das Recht der Kündigung am 1. October zu; erfolgt eine solche von keiner Seite, so gilt der Vertrag als auf ein weiteres Jahr prolongirt.

10) Pächter hat dem Börsen-Comité eine Caution von eintausend Rubel zu stellen.

11) Nach Auflösung des Vertrages hat Pächter den Telegraphen nebst gesammtem Inventar der Delegation in vollständig betriebsfähigem Zustande zu übergeben und erhält dann die von ihm gestellte Caution zurück.

12) Pächter hat während der Dauer des Vertrages seinen Wohnsitz in Riga zu nehmen und darf die Stadt nur mit Genehmigung der Delegation verlassen. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass während seiner Abwesenheit keinerlei Störung im Betriebe eintritt.

Zur Urkunde dessen ist diese Vereinbarung, unter Verzichtleistung auf jedwede Einrede, von beiden contrahirenden Theilen unterzeichnet und in zweien Exemplaren ausgefertigt worden.

Riga, den 22. December 1890.

35. Telegraphen-Verbindung mit Domesnaes.

Die telegraphische Berichterstattung von Domesnaes nach Riga wurde auch im abgelaufenen Jahre durch den in Domesnaes stationirten Telegraphisten, Herrn Grünwald, gemäss Vereinbarung mit dem Börsen-Comité besorgt.

Herr Grünwald hat darauf hingewiesen, dass die Errichtung einer Sturmsignalstation auf Domesnaes von grossem Nutzen für die daselbst passirenden Schiffe sein dürfte, namentlich für die Segelschiffe und Küstenfahrer.

Der Börsen-Comité hat hierauf die hydrographische Oberverwaltung des Seeministeriums mittelst Schreibens vom 13. October 1890 sub Nr. 695 ersucht, beim St. Petersburger Centralobservatorium die kostenfreie Zufertigung der Sturmdepeschen an Herrn Grünwald zu erwirken.

IV. 36. Postwesen.

Das Postwesen hat im Jahre 1890 zu keinen Verhandlungen Veranlassung gegeben.

V. Eisenbahn-Wesen.

37. Die Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahnwesen.

Die Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahnwesen hat auch im Jahre 1890, wie früher, die Regelung der Tarife von und nach Riga als ihre wichtigste Aufgabe angesehen und zu solchem Zwecke, theils selbst die erste Anregung gegeben, theils auf geschehene Anfragen Seitens des Finanzministeriums und der Eisenbahn-Verwaltungen, die in ihrem Bereiche vorhandenen Daten gesammelt und geliefert, welche bei der Regelung der Tarife in Berücksichtigung zu ziehen waren.

Im Einzelnen ist Folgendes zu referiren:

a) der in Riga im October Monat 1890 eingetroffenen, von der allgemeinen Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen abdelegirten Reise-Commission, zum Zweck der Sammlung von Daten über den Salzhandel, wurden von der Delegation die umfassendsten Daten zur Verfügung gestellt, welche zugleich dazu bestimmt waren, auf die Erhaltung des Rigaschen Engros-Salzhandels und die Nothwendigkeit der Zufuhr von Salz zur See aus der Krim hinzuweisen.

b) Zur Wahrung der Interessen des Rigaschen Handels und der Industrie sah sich die Delegation veranlasst, zu verschiedenen Conferenzen der Eisenbahnen, welche die Erstellung der Tarife für den internen directen Verkehr von Riga und Libau nach den Stationen der Bahnen erster Gruppe, sowie für den internen und überseeischen directen Verkehr von Riga, Reval und Libau nach Moskau zum Gegenstande hatten, ihren Vertreter, in der Person des Herrn Heiblig, abzudelegiren. Ebenso nahm Herr Heiblig in gleicher Eigenschaft an einer Sitzung der allgemeinen Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen, welche sich mit der Frage über die Regelung der Salztarife beschäftigte, Theil.

In Anlass der in den vorgenannten Conferenzen geführten Verhandlungen war die Delegation genöthigt, durch Herrn Heiblig, während dessen Anwesenheit in St. Petersburg, verschiedene schriftliche Anträge direct dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten vorzustellen und zwar: wegen Anwendung der für den Importverkehr festgesetzten Frachtsätze, ohne jeden Zuschlag, auf die wichtigsten Artikel der Rigaschen Industrie, bei deren Beförderung nach Moskau, sowie wegen Gleichstellung der Frachtsätze nach Moskau für die in Riga mit Tourdampfern und mit Gelegenheitsschiffen eingetroffenen ausländischen Waaren.

c) Da der auf der Riga-Dünaburger Bahn am 1. December 1890 zur Einführung gelangte neue Localtarif eine bedeutende Erhöhung der Fracht für Flachs von Dünaburg nach Riga ergab, wogegen auf der Libau-Romnyer Bahn noch der bisherige billigere Tarif für den genannten Artikel in Kraft verblieben war, so veranlasste die Delegation, dass der Rigasche Börsen-Comité sich schriftlich an das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten mit dem Ersuchen wandte, dass der Flachstarif der Strecke Libau-Kalkuhnen, soweit derselbe in den Zufuhrrayon der Riga-Dünaburger Bahn hineingreift, entsprechend erhöht werde.

Dieser Antrag fand beim Departement Berücksichtigung und es gelangte in Folge dessen ein entsprechender, erhöhter Flachs-Tarif auf der Libau-Romnyer Bahn zur Einführung.

d) Die Regulirung der Zuckertarife wurde durch besondere Eingaben bei der temporairen Verwaltung der Krons-Eisenbahnen betrieben, wobei namentlich um Bewilligung gleicher Pudwerstsätze für den ganzen Zuckerrayon nachgesucht wurde.

Auf Grund der unterm 14. Januar 1889 mit Herrn Heiblig getroffenen Vereinbarung hat derselbe seine Thätigkeit folgendermassen entwickelt:

An Frachtsätzen sind Börsenvereinsgliedern aufgegeben worden circa 6000 Stück:

Zur Nachrechnung wurden übergeben Frachtbriefe	4308
von denen als richtig berechnet	2638
Frachtbriefe zurückgegeben werden konnten.	
Es sind somit	1670

Frachtbriefe wegen Mehrerhebungen, Gewichtsmancos, Verderben der Waare und Diebstahl etc. in Reclamation verblieben. Zur Durchsicht gelangten an diversen Schreiben von Eisenbahn-Verwaltungen, Gerichtsakten, zurükgewiesenen Reclamationen und sonstigen Schriftstücken über Streitfälle 60.

Vorlagen sich nothwendig erweisender Frachtermässigungen wurden erstellt für folgende Artikel: Salz, Reis, Zucker, Eisen, Knochenfett, Molkereierzeugnisse, Cement, Wagenfett, Flachs, Bau-, Brenn- und Nutzholz, Eier, Papier, Bier und Weissblech.

Vom Tarifbüreau der Riga-Dünaburger Eisenbahn sind, auf Grund der demselben von der Direction dieser Bahn ertheilten Instruction, der Delegation des Börsen-Comités im Laufe des Jahres 1890 folgende Daten über die Einführung neuer und Abänderung bestehender Tarife geliefert worden und zwar:

8 Tarifanzeiger für den Verkehr von Riga,
34 „ „ „ „ nach Riga und
5 allgemeine Tarif-Anzeiger für den Verkehr von und nach Riga.

Ferner hat das Tarifbüreau der Riga-Dünaburger Eisenbahn dem Publicum, auf dessen Anfragen, darunter insbesondere der Kaufmannschaft, neben einer grossen Anzahl von mündlichen, 10,414 schriftliche Frachtaufgaben geliefert.

Bei dem genannten Tarifbüreau sind endlich im Jahre 1890 — 1337 Reclamationen wegen Frachtüberhebungen auf in summa 11,800 Frachtbriefe zur Behandlung gelangt.

38. Regelung der Import-Tarife und der Tarife von den Hafen- und Grenzrayons.

Von dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums wurde mittelst Circulairs vom 14. Juni 1890 sub Nr. 4995 sämmtlichen Eisenbahn-Verwaltungen bekannt gegeben, dass, laut Verfügung des Herrn Finanzministers, vom 20. December 1890 ab, alle auf den russischen Eisenbahnen für die directe Beförderung ausländischer Güter im internationalen Verkehr über die Häfen des Baltischen und Schwarzen Meeres, sowie über die an der Landgrenze gelegenen Stationen geltenden Tarife, und, im Zusammenhange damit, alle internen directen von den Häfen und den Uebergangspunkten an der Landgrenze, sowie von den Stationen der Hafen- und Grenzrayons ausgehenden Tarife aufzuheben und an deren Stelle neue Tarife unter Beobachtung nachstehender Regeln zusammenzustellen und nicht später, als bis zum 15. September 1890 dem Finanzministerium zur Genehmigung vorzustellen seien.

Regeln für die Zusammenstellung der Importtarife und der Tarife von den Stationen der Hafen- und Grenzrayons.

I.

1) Betreffs der Importtarife nach Moskau: a. die Frachtsätze für die Beförderung der ausländischen Güter vom St. Petersburger Hafen nach Moskau dürfen nicht niedriger sein, als die gebrochene Fracht, welche sich durch Zusammenlegung der entsprechenden Frachtsätze, nach dem in der Sitzung vom 11. Mai cr. vom Tarif-Comité bestätigten Tarif der Hafenzweigbahn, für die Beförderung vom genannten Hafen bis zur Station St. Petersburg der Nicolaibahn, mit den Frachtsätzen nach dem in den Sitzungen vom 1. und 21. März und 4. und 7. April cr. vom Tarif-Comité bestätigten neuen Localtarif der Nicolaibahn, für die Beförderung von der Station St. Petersburg bis zur Station Moskau, ergiebt.

Der nach obigen Grundsätzen berechnete, hier beiliegende Tarif, welcher die Nomenclatur der Importgüter, mit Angabe der entsprechenden Frachtsätze für die Beförderung derselben vom St. Petersburger

Hafen bis Moskau, enthält, hat als Grundtarif für den Importverkehr und zwar für die Entfernung von 625 Werst zu gelten.

b. Die Frachtsätze für die Beförderung ausländischer Güter von den Häfen bis Moskau auf Strecken bis zu 1000 Werst dürfen nicht niedriger sein, als sie sich durch Zusammenlegung der entsprechenden Frachtsätze des Grundtarifs für den Importverkehr auf der Strecke von 625 Werst mit den Frachtzuschlägen für die Mehrentfernung über 625 Werst ergeben, wobei diese Frachtzuschläge auf Grund folgender Einheitssätze pro Pudwerst zu berechnen sind: für Güter, welche im Grundtarif für den Importverkehr zur I. Classe zählen — 1/80 Kop., für Güter der II., III., IV. und V. Classe — 1/100 Kop. und für Güter der VI., VII und VIII. Classe — 1/125 Kop.

c. Die Frachtsätze für die Beförderung ausländischer Güter von den Hafen- und Grenzstationen bis Moskau auf Strecken über 1000 Werst dürfen nicht niedriger sein, als sie sich durch Zusammenlegung der nach den im vorhergehenden Absatz erläuterten Grundsätzen berechneten Frachtsätze für 1000 Werst mit den Frachtzuschlägen für die Mehrentfernung über 1000 Werst ergeben, wobei diese Frachtzuschläge auf Grund folgender Einheitssätze pro Pudwerst zu berechnen sind: für Güter, welche im Grundtarif für den Importverkehr zur I. Classe zählen — 1/100 Kop., für Güter der II., III., IV. und V. Classe — 1/125 Kop. und für Güter der VI., VII. und VIII. Classe — 1/150 Kop.

Anmerkung: Die Frachtsätze für die Beförderung ausländischer Güter im directen Verkehr von den Grenzstationen Wirballen und Grajewo bis Moskau müssen gleich sein mit den Frachtsätzen, welche für die Beförderung der ausländischen Güter von Libau bis Moskau werden festgesetzt werden, wobei indessen, zum Zweck der Regelung der directen Verkehre über Wirballen und Grajewo, Abweichungen von dieser allgemeinen Regel zulässig sind (Punkt IV, 6).

2) Betreffs der Importtarife nach anderen Ortschaften des Reiches: a. Nach den hinter Moskau gelegenen Stationen dürfen die Frachtsätze für die Beförderung der ausländischen Güter von den Hafen- und Grenzstationen nicht niedriger sein, als wie sie sich ergeben durch Zusammenlegung der nach den Normen des Punkt 1. berechneten Importsätze bis Moskau mit den, auf Grund der internen Tarife, berechneten Frachtsätzen von Moskau bis zur Bestimmungsstation.

Anmerkung: Den Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften ist es nothwendigen Falles gestattet, bei dem Finanzminister

für den Transport ausländischer Güter des directen internationalen Verkehrs auf der Strecke von Moskau bis zur Bestimmungsstation die Genehmigung zur Erstellung gegenüber den internen Tarifen ermässigter Frachtsätze nachzusuchen, jedoch nur unter der unabweislichen Bedingung, dass diese ermässigten Frachtsätze, seitens der betreffenden Eisenbahnen, ohne Rücksicht darauf über welche Hafen- oder Grenzstationen die Güter zum Transport gelangen, zur Anwendung gebracht werden.

b. Nach den, ausserhalb der directen Route nach Moskau, östlich oder südöstlich von Moskau gelegenen Stationen, und zwar bei grösserer Entfernug als bis Moskau, sind die Frachtsätze für die Beförderung der ausländischen Güter von den Hafen- und Grenzstationen bezüglich derjenigen Strecke, welche der Entfernung Moskaus von der gegebenen Hafen- oder Grenzstation gleichkommt, nach den Grundsätzen, wie für den Importverkehr nach Moskau, für die Mehrentfernung aber nach den internen Tarifen der betreffenden Eisenbahnen zu berechnen.

c. Nach den übrigen Stationen der russischen Eisenbahnen werden die Frachtsätze nach denselben Grundsätzen berechnet, welche der Frachtberechnung für die Beförderung ausländischer Güter von den Hafen- und Grenzstationen bis Moskau zu Grunde zu legen sind. Ausnahmen hiervon werden gestattet: 1) in den Fällen, wo die Antheile der russischen Eisenbahnen im directen internationalen Verkehr nach den Localtarifen berechnet werden; 2) zwecks der Beseitigung der Concurrenz der russischen Eisenbahnen unter einander; 3) bei Concurrenz der russischen Eisenbahnen mit ausländischen Transportunternehmungen; 4) in den Fällen, wo die Erstellung der Frachtsätze, nach den oben erläuterten allgemeinen Grundsätzen, durch besondere locale, ökonomische und andere Bedingungen verhindert wird. In allen solchen Fällen bleibt es den Verwaltungen der betreffenden Eisenbahngesellschaften anheimgestellt, in vorschriftsmässigem Wege, die Genehmigung der einen oder anderen nothwendigen Abweichung von den allgemeinen Grundlagen für die Erstellung der Importtarife nachzusuchen, unter ausreichender Darlegung der Motive, durch welche diese Abweichungen bedingt werden, wobei die Importsätze von den Hafen- und Grenzstationen nach den vor Moskau belegenen Stationen in keinem Falle höher als die bis Moskau geltenden sein dürfen.

3j Betreffs der Importtarife im Allgemeinen sind die nach den oben angegebenen Grundsätzen berechneten Frachtsätze der russischen Eisenbahnen für die Beförderung ausländischer Güter von den Hafen- und Grenzstationen nach den im Innern des Reiches

gelegenen Stationen, nur auf solche ausländische Güter anzuwenden, welche in den directen internationalen See- und Landverkehren zur Beförderung gelangen oder mit Gelegenheitsdampfern unter russischer Flagge in die russischen Häfen einlaufen.

II.

Im Zusammenhange mit der Umgestaltung der Importtarife gelten für die Erstellung neuer Tarife von den Hafen- und westlichen Grenzrayons für diejenigen Artikel, welche in diesen Rayons producirt oder zur Beförderung nach den Ortschaften im Innern des Reichs aufgegeben werden, folgende Bestimmungen:

1. Die Frachtsätze für die Beförderung der bezeichneten Güter von den Hafen- und Grenzstationen (Loco-Tarife) dürfen nicht niedriger sein, als die nach den neuen Grundsätzen berechneten entsprechenden Frachtantheile der russischen Eisenbahnen im directen internationalen Verkehr für die Beförderung der ausländischen Güter von denselben Hafen- und Grenzstationen. Den Eisenbahnen bleibt es dagegen unverweigert, diese Frachtsätze zu erhöhen, wobei jedoch als Maximum der Erhöhung diejenigen Frachtsätze zu gelten haben, welche für die Beförderung ausländischer Güter vom nächstgelegenen (tarifmässig billigsten) in den directen überseeischen Verkehr aufgenommenen ausländischen Hafen oder von der nächstgelegenen (tarifmässig billigsten) in den directen Landverkehr aufgenommenen ausländischen Station (jedoch nicht Grenzübergangsstation) zur Erhebung gelangen.

2. Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern von den Stationen der den Hafen- und Grenzstationen nächstgelegenen Rayons nach den im Innern gelegenen Stationen, sind auf Grund nicht niedrigerer Einheitssätze pro Pudwerst zu erstellen, als diejenigen, zu denen, gemäss dem vorhergehenden Absatz, die Frachtsätze von den Grenzstationen für den Loco-Verkehr berechnet worden sind.

Anmerkung. Im Einklange hiemit sind die Tarife sämmtlicher directer interner Verkehre, an denen Hafen- und Grenzbahnen oder auch die Station Warschau betheiligt sind, umzugestalten.

III.

Vorstehende Verordnung bezieht sich nicht auf die Tarife directer ausländischer und inländischer Verkehre zwischen den Hafenplätzen und westlichen Grenzstationen (loco und transit) und den an dieselben anschliessenden Rayons einerseits und dem kaukasischen, transkaukasischen und transkaspischen Gebiet andererseits, sowol über das Schwarze und Asowsche Meer, als auch über das Kaspische Meer und die Wolga.

Nach Erhalt der vorstehenden Verfügung des Finanzministeriums seitens der Bahnverwaltungen traten die Vertreter der einzelnen Verkehrs-Verbände zu extraordinairen Conferenzen zusammen, um die Zusammenstellung der neuen Importtarife vorzunehmen und zugleich darüber zu berathen, nach welchen Grundsätzen die Tarife für den Loco-Verkehr von den Stationen der Hafen- und Grenzrayons zu erstellen sein werden. Die hierbei erzielten Resultate ergeben sich aus Folgendem:

A. Tarife für den Verkehr von Riga, Reval, Libau und Königsberg nach Moskau.

a. Frachtsätze des directen überseeischen Verkehrs.

Die an dem directen überseeischen Verkehr von Riga, Reval, Libau und Königsberg nach Moskau betheiligten Bahnen bildeten bisher einen Verband unter dem Namen: „Nordisch-überseeischer internationaler Verkehr", und hatten als Hauptgrundsatz angenommen, dass die Bahnfrachten der genannten verschiedenen nach Moskau führenden Routen mit einander gleich zu sein haben. Gemäss der neuen Bestimmung des Finanzministeriums wurde jedoch eine solche Gleichstellung nicht mehr zugelassen und lag die Vorschrift vor, dass die Frachtsätze der einzelnen Routen, entsprechend den Transportentfernungen, verschieden sein müssen. Zugleich enthielt das vom Finanzministerium gegebene Schema für die Bildung der Importtarife, die Bestimmung, dass die Bahnfracht von Wirballen und Grajewo nach Moskau mit derjenigen von Libau nach Moskau gleichzustellen sei, so dass also die Gesammtfracht Königsberg-Moskau gegenüber Libau-Moskau um soviel höher zu bemessen war, als der Frachtantheil der ausländischen Bahnen von Königsberg bis Wirballen, resp. Grajewo beträgt. Die neuen Frachtsätze von Riga, Reval und Libau nach Moskau stellten sich dagegen, auf Grund des Schemas, folgendermassen zusammen und zwar:

	von Reval (898 Werst)	von Riga (969 Werst)	von Libau (1140 Werst)
Classe I pro Pud	56,00 Kop.	56,89 Kop.	58,68 Kop.
„ II „ „	46,76 „	47,47 „	48,90 „
„ III „ „	38,21 „	38,92 „	40,35 „
„ IV „ „	32,35 „	32,96 „	34,39 „
„ V „ „	25,12 „	25,83 „	27,26 „
„ VI „ „	20,04 „	20,61 „	21,79 „
„ VII „ „	17,19 „	17,76 „	18,94 „
„ VIII „ „	15,52 „	16,09 „	17,27 „

Es ergiebt sich hieraus, dass die Frachtsätze von Reval niedriger sind:

gegenüber Riga um 0,57 — 0,89 Kop. pro Pud
„ Libau „ 1,75 — 2,68 „ „ „

Dagegen sind die Frachtsätze von Riga gegenüber Libau niedriger von 1,18 — 1,79 Kop. pro Pud.

Zugleich lag jedoch die Bestimmung vor, dass in allen denjenigen Fällen, wo die bisherigen Frachtsätze theurer, als die neuen Sätze waren, die ersteren auch für die Zukunft beizubehalten seien.

Die Conferenz der Vertreter der am Nordisch-überseeischen Verkehr betheiligten Bahnverwaltungen wandte sich in Folge dessen an das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten mit dem Ersuchen, es zu gestatten, dass für alle diejenigen Waaren, welche nach dem bisherigen Tarif eine höhere Fracht, als nach dem vom Ministerium vorgeschriebenen Schema zu zahlen haben und deren Transportquantum im Laufe des Jahres 1889 über alle Verbandshäfen weniger als circa 5000 Pud betragen, die bisherigen Frachtsätze bis auf die Sätze des Schemas ermässigt werden dürfen.

Auf solche Vorstellung ertheilte das Finanzministerium seine Genehmigung und zugleich bestätigte dasselbe, in Anlass der Beschlüsse der in der Zeit vom 25—27 Juli 1890 in St. Petersburg getagt habenden gemeinschaftlichen Conferenz der betheiligten Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften, folgende Grundbestimmungen für den weiteren Fortbestand des Nordisch-überseeischen Verkehrs.

1) Der Verband umfasst, wie bisher, nicht nur den directen überseeischen, sondern auch den internen directen Verkehr von Reval, Riga, Libau und Königsberg nach Moskau.

2) Am Verbande haben sich alle diejenigen Dampfschifffahrts-Gesellschaften zu betheiligen, welche mit den Hafenbahnen Contracte, wegen Einhaltung regelmässiger Fahrten und fester Seefrachten, abgeschlossen haben.

3) Die Eisenbahnfrachtsätze für den Import-Verkehr finden nur auf solche ausländische Güter Anwendung, welche mit regelmässigen Dampfern und Documenten des directen überseeischen Verkehrs, oder mit Gelegenheits-Dampfern unter russischer Flagge in Reval, Riga oder Libau eingetroffen sind und zur Weiterbeförderung nach Moskau gelangen. Waaren ausländischen Ursprungs, welche mit ausländischen Gelegenheits-Dampfern in Reval, Riga oder Libau eintreffen, unterliegen, bei ihrer Weiterbeförderung nach Moskau, den

Frachtsätzen des directen internen (loco) Verkehrs. Eine Ausnahme von dieser Regel machen die Artikel: Baumwolle, Harz, Oliven- und Baumöl, sowie Schwefel, welche auch im Verkehr von den Häfen (loco) zu den Frachtsätzen des Importverkehrs berechnet werden.

4) Die am directen überseeischen Verkehr nach Moskau betheiligten Dampfschifffahrts-Gesellschaften sind verpflichtet, nach den Häfen: Reval, Riga und Libau gleiche Seefrachten zu berechnen.

5) Den Hafenbahnen wird aufgetragen, die ihrerseits mit den Dampfschifffahrts-Gesellschaften, in Betreff des directen überseeischen Verkehrs, abgeschlossenen Contracte nicht später als bis zum 20. November 1890, auf Grundlage des Art. 10 des allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen, dem Ministerium der Wege-Communication und dem Finanzministerium zur Bestätigung vorzustellen.

Auf Grund der vorstehenden Bestimmungen sind nunmehr die neuen Durchfrachten-Tarife nach Moskau und zwar:

via Reval:

von London, Hull, Newcastle, Stettin, Lübeck, Hamburg (via Lübeck), Amsterdam, Rotterdam und Bordeaux,

via Riga:

von London, Hull, Newcastle, Liverpool, Leith, Stettin, Lübeck, Kopenhagen und Antwerpen,

via Libau:

von London, Hull, Newcastle, Stettin, Lübeck, Kopenhagen, Antwerpen, Bordeaux und Havre,

zusammengestellt und am 20. December 1890 eingeführt worden.

Von den an dem Königsberg-Moskauer Verkehr betheiltgten ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen wurde nachträglich die Erklärung abgegeben, dass sie einstweilen von der Bildung eines directen überseeischen Tarifs via Königsberg nach Moskau Abstand nehmen, weil nach den getroffenen Festsetzungen die Königsberger Route nicht in der Lage sei, für den überseeischen Verkehr nach Moskau gleich hohe Gesammtsätze mit den Routen: Libau, Riga und Reval zu bilden und darnach auf ein Prosperiren dieses Verkehrs, auch nur in dem bisherigen Umfange, über Königsberg nicht zu rechnen sei.

b. Frachtsätze des internen directen (loco) Verkehrs nach Moskau.

In der Sitzung vom 14. August 1890 wurde von der Conferenz der Vertreter der am Nordisch-überseeischen Verkehr betheiligten Eisenbahnen beschlossen, die Frachtsätze des Loco-Tarifs im Allgemeinen um 10% höher zu normiren, als die Sätze

des Importtarifs, mit dem Vorbehalte jedoch, für gewisse Erzeugnisse der einheimischen Industrie besondere Frachtermässigungen, bis zu den Sätzen des Importtarifs, zu bewilligen. Um in dieser Beziehung den Wünschen der Kaufmannsschaft Rechnung tragen zu können, beschloss die Conferenz zugleich, zur nächsten Sitzung, welche auf den 23. August 1890 anberaumt wurde, aus den Hafenstädten Reval, Riga und Libau diejenigen Vertreter der Industrie einzuladen, welche ein Quantum von 30,000 Pud und mehr Waaren ihrer Fabrikation jährlich nach Moskau und dahinter versandt haben.

In Folge der geschehenen Einladung erschienen in der erwähnten nächsten Sitzung am 23. August:

als Vertreter der Rigaschen Industrie: Herr P. v. Boetticher, Herr O. Heiblig;

als Vertreter der Revaler Industrie: Herr Baron A. W. Rosen, Herr Doctor A. W. Bührig, E. P. Jürgens;

als Vertreter der Libauer Industrie: Herr O. Heiblig, sowie endlich als Vertreter der Moskauer Industrie: J. Goujon.

Es wurde in dieser Sitzung, auf Grund der vorliegenden Statistik, festgestellt, dass folgende Waaren im Quantum von 30,000 Pud und mehr im internen directen Verkehr von Reval, Riga und Libau nach Moskau zur Beförderung gekommen seien und zwar:

1. Cement,
2. Lein- und Rüböl, sowie Firniss,
3. Cocos- und Palmöl,
4. Korken und Korkholzabfälle,
5. Drahtnägel und Eisendraht, sowie verschiedene Eisenwaaren,
6. Farben und Chemikalien,
7. Papier,
8. Wagenschmiere,
9. Maschinentheile,
10. Spiritus.

Bei Berathung darüber, in welcher Höhe die Frachtsätze für die vorgenannten Transport-Artikel normirt werden können, wurden folgende Beschlüsse gefasst:

1. Cement.

Herr O. Heiblig bemerkte, dass, seiner Ansicht nach, die Fracht für Cement von Riga nach Moskau gegen das Schema um 10% nicht erhöht werden könne, da dieser Artikel eine so hohe Fracht nicht vertrage und zwar im Hinblick darauf, dass die Rigasche Cementfabrik mit den in und bei Moskau belegenen Fabriken zu concur-

riren habe, wobei noch in Betracht komme, dass die Rigaer Fabrik die zur Fabrikation des Cements erforderliche Kreide aus dem Auslande beziehen müsse, während die Moskauer Fabriken dieses Rohproduct in nächster Nähe erhalten können. Ebenso sei der Arbeitslohn in Riga höher als in Moskau. Da nun überhaupt der Transport von Cement von Riga nach Moskau in den letzten Jahren zurückgegangen sei, so beantrage er, dass der bisherige Frachtsatz von 20 Kop. auf 18 Kop. pro Pud ermässigt werde.

Der Vertreter der Riga-Dünaburger Eisenbahn fügte seinerseits hinzu, dass, bei der Normirung der Fracht für Cement von Riga nach Moskau, auch auf die Wasserconcurrenz Rücksicht zu nehmen sei, da die Seefracht von Riga nach St. Petersburg, bei der Beförderung in ganzen Schiffsladungen, nur circa 3½ Kop. pro Pud betrage. Ferner falle noch der Umstand ins Gewicht, dass die Rigaer Cementfabrik sich auf der linken Seite der Düna, der Bahnhof der Riga-Dünaburger Eisenbahn aber auf der rechten Seite bei der Stadt sich befindet, mithin die Cementsendungen, welche zum Transport auf der Eisenbahn bestimmt sind, mit Lichtern über den Fluss befördert werden müssen, wodurch eine Ausgabe von ¾ Kop. pro Pud erwachse. ausserdem unterliege der Cement, beim Transport vom Dünaufer bis zum Bahnhofe, noch einer Zahlung von ½ Kop. pro Pud. Von diesen Unkosten im Gesammtbetrage von 1¼ Kop. pro Pud seien die Cementtransporte bei Benutzung des Seeweges befreit. Im Hinblick auf das Vorstehende gab der Vertreter der Riga-Dünaburger Eisenbahn die Erklärung ab, dass er ebenfalls sich gegen die Erhöhung der Fracht für Cement um 10% aussprechen müsse.

Dieser Erklärung schlossen sich die Vertreter der Moskau-Brester-, Orel-Witebsker und Dünaburg-Witebsker Bahn an.

Der Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft bemerkte dagegen, dass er die Aufrechterhaltung der bisherigen Frachtdifferenz von 5 Kop. pro Pud zu Gunsten Petersburgs gegenüber Riga beantragen müsse, da die Erfahrung gezeigt habe, dass bei solcher Differenz die Beförderung des Rigaschen Cements auf dem directen Eisenbahnwege von Riga nach Moskau möglich sei.

Ferner wurde von dem Vertreter der Moskauer Industrie, Herrn Goujon die Erklärung abgegeben, dass er überhaupt gegen jede Ermässigung des Frachtsatzes nach Moskau für Rigaschen Cement protestiren müsse, schon aus dem Grunde, weil dieser Cement aus ausländischem Material hergestellt werde, während die Moskauer Fabriken ausschliesslich russisches Material benutzen. Andererseits sei es nothwendig, die im Aufblühen begriffene Moskauer Cement-

Industrie zu schützen, was nur durch Normirung möglichst hoher Frachten nach Moskau für fremden Cement erreicht werden könne.

Anmerkung. Die Anträge der Rigaschen Vertreter wurden vom Ministerium unberücksichtigt gelassen. (Siehe weiter unten das Schreiben des Eisenbahn-Departements vom 29. September 1890 Nr. 7941/903.)

2. Lein- und Rüböl, sowie Firniss.

Von den Vertretern der Riga-Moskauer Eisenbahnlinie wurde, im Hinblick darauf, dass die Frachtberechnung auf Grund des Schemas gegenüber dem bisherigen Tarif schon eine Frachterhöhung von circa 20—40 % in sich begreift, andererseits aber die Frachtdifferenz zu Gunsten Petersburg's bisher nur 1 Cop. pro Pud betrug, beantragt, für die vorstehenden Samenöle incl. Firniss, die Frachtsätze des Schemas ohne Zuschlag von 10% anzunehmen.

Von der Conferenz wurde dieser Antrag genehmigt, wobei der Vertreter der Moskauer Industrie, Herr Goujon, den Vorbehalt aussprach, seine Erklärung über diesen Gegenstand nachträglich abzugeben.

Anmerkung. Nachträglich ist auch die Genehmigung des Finanzministeriums erfolgt.

3. Cocos- und Palmöl.

Die Conferenz beschloss, im Hinblick darauf, dass die Frachtberechnung nach dem Schema ohnehin schon eine bedeutende Frachterhöhung in sich begreift, von dem Zuschlage von 10% Abstand zu nehmen, was auch vom Ministerium genehmigt wurde.

4. Korken und Korkholzabfälle.

Die Conferenz beschloss, mit Rücksicht auf die Concurrenz des Wasserweges von Reval, Riga und Libau nach St. Petersburg, von dem Frachtzuschlage von 10% für die vorgenannten Artikel Abstand zu nehmen.

Anmerkung. Vom Ministerium abgelehnt.

5. Eiserne Drahtnägel, Eisendraht und verschiedene Eisenwaaren.

Der Vertreter der Riga-Dünaburger Bahn beantragte die Aufrechterhaltung der bei den Artikeln Nägel und Draht zu Gunsten Petersburgs bisher bestandenen Frachtdifferenz von 5 Kop. pro Pud für alle vorgenannten Gegenstände, mit dem Bemerken, dass bei einer grösseren Differenz die Gefahr vorliege, einen Theil der bisherigen Transporte an den Wasserweg zu verlieren.

Die Conferenz beschloss daher, für die vorgenannten Gegenstände sowohl, als auch für Eisenwaaren überhaupt den Zuschlag zu den Sätzen des Schemas nicht mit 10 %, sondern nur mit 5 % zu bemessen.

Der Vertreter der Moskauer Industrie, Herr Goujon, bemerkte jedoch, dass die Rigaer Fabriken ihre Fabrikate aus ausländischem Eisen anfertigen und aus diesem Grunde schon eine Unterstützung derselben seinerseits nicht gebilligt werden könne.

Gegen letztere Bemerkung gab der Vertreter der Riga-Dünaburger Eisenbahn die Erklärung ab, dass, nach Ausweis der Statistik, russisches Eisen in folgenden Quantitäten im Jahre 1888 in Riga angelangt sei und zwar:

auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn	520,636 Pud
auf dem Seewege von Petersburg	122,776 „
im Ganzen	643,412 Pud,

welche Ziffern dafür sprächen, dass die Rigaer Fabriken vorzugsweise russisches Eisen zu ihren Fabrikaten verwenden.

Die übrigen Vertreter der Riga-Moskauer Linie bestätigten es, dass bedeutende Quantitäten Eisen auf ihren Bahnen zur Beförderung nach Riga gelangt seien, ebenso bestätigten es die Vertreter der Rigaschen Industrie, dass die Rigaer Fabriken ihren Hauptbedarf an Roheisen aus dem Innern des Reichs beziehen.

Anmerkung. Vom Ministerium abgelehnt.

6. Farben und Chemikalien.

Die Conferenz beschloss, für Farbeholz- und Gerbeholz-Extracte von der Berechnung des Zuschlags von 10 % abzusehen, und zwar im Hinblick darauf, dass bereits bei Anwendung des Schemas eine Erhöhung der gegenwärtigen Sätze von Reval, Riga und Libau nach Moskau um 20 Kop. pro Pud eintritt.

Anmerkung. Vom Ministerium abgelehnt.

7. Papier.

Nachdem der Vertreter der Rigaer Industrie, Herr Heiblig, die Erklärung abgegeben hatte, dass die Seefracht für Papier von Riga nach St. Petersburg circa 8 Kop. pro Pud betrage, beschloss die Conferenz, in der Erwägung, dass die gegen das Schema um 10 % erhöhte Fracht Riga-Moskau keine grössere Differenz als 8 Kop. pro Pud, gegenüber der Fracht Petersburg-Moskau ergebe, und bei dieser Höhe der gesammten Transportkosten wohl kaum ange-

nommen werden könne, dass dem Wasserwege der Vorzug werde gegeben werden, — für den Artikel „Papier“ keine Frachtermässigung eintreten zu lassen.

Anmerkung. Vom Ministerium abgelehnt.

8. Wagenschmiere.

Der Vertreter der Riga-Dünaburger Bahn bemerkte, dass es sich im vorliegenden Falle um einen Industriezweig handle, welchen zu unterstützen jedenfalls im Interesse der Eisenbahnen liege. Wagenschmiere werde nämlich hauptsächlich aus Naphta-Rückständen bereitet, und werde das Rohmaterial von Zarizyn, welcher Ort 1800 Werst von Riga entfernt ist, bezogen. Bei der Beförderung des fertigen Fabrikats nach Moskau habe dasselbe wiederum eine Wegestrecke von 969 Werst zu durchlaufen, sodass durch die Wagenschmier-Industrie in Riga für das Eisenbahnnetz Transporte auf einer gesammten Entfernung von 2769 Werst erwachsen. Dagegen sei darauf hinzuweisen, dass die in Nishni-Nowgorod und Moskau befindlichen Wagenschmier-Fabriken die Naphta auf der Wolga via Nishni beziehen und somit in jedem Falle jene Transporte keine längere Eisenbahnstrecke als von Nishni bis Moskau, d. i. 410 Werst zu durchlaufen haben. Wenn schon das Vorangeführte dafür spreche, für Wagenschmiere den Zuschlag von 10 % nicht zu berechnen, so komme noch in Betracht, dass dieser Artikel nur einen geringen Handelswerth (1 Rbl. 20 Kop. pro Pud) habe und aus diesem Grunde schon eine hohe Fracht nicht vertragen könne, ausserdem das für den Importverkehr vorgeschriebene Tarifschema bereits eine Erhöhung der gegenwärtigen Fracht um 8 Kop. pro Pud bedinge.

Anmerkung. Vom Ministerium unberücksichtigt gelassen.

9. Maschinentheile.

Der Vertreter der Revaler Industrie, Herr Jürgens, beantragte, dass die Fracht für Maschinentheile von Reval nach Moskau nicht höher als nach dem Schema, ohne Zuschlag von 10%, bemessen werde, — welchen Antrag der Vertreter der Baltischen Bahn unterstützte.

Die Conferenz zog jedoch in Erwägung, dass Maschinentheile im Allgemeinen einen hohen Handelswerth haben, daher für dieselben die Erhöhung um 10 % über das Schema keine besondere Bedeutung haben könne, und beschloss daher, den vorstehenden Antrag abzulehnen.

Anmerkung. Auch vom Ministerium abgelehnt.

10. Spiritus.

Der in der Conferenz anwesende Vertreter des Finanzministeriums bemerkte, dass dieser Artikel, ausser für Reval, für die übrigen Hafenstädte überhaupt keine Bedeutung habe und daher die Aufnahme desselben in die Loco-Tarife des Verbandes nicht nothwendig erscheine. Was die Route Reval - Moskau anbetrifft, so habe dieselbe, laut Bestimmung des Finanzministeriums, Spiritus fortan zu den Frachtsätzen der neuerdings bestätigten Localtarife der Baltischen und Nicolaibahn zu berechnen.

Die Conferenz nahm unter solchen Umständen von einer weiteren Berathung dieses Gegenstandes Abstand.

Von dem Vertreter des Rigaschen Börsen-Comités, Herrn Heiblig, wurde ferner beantragt, noch für folgende Waaren, bei deren Beförderung im internen directen (loco) Verkehr von Riga nach Moskau die Frachtsätze genau nach dem Schema, ohne Zuschlag von 10% zu normiren, und zwar für:

landwirthschaftliche Geräthe,
Holzmasse, trocken und feucht,
gemischtes Brenn-Oel, aus Baum- und Samenöl bestehend
Wasserglas,
Farbeholz, gemahlen und gerieben,
Gerbeholz, gemahlen und gerieben,
Alaun,
Mineralsäure, nicht besonders benannte,
Salzsäure,
Schwefelsäure,
Eisenvitriol,
Soda, ausgenommen kaustische,
Schwefel, gereinigt,
Schwerspath, gemahlen,
Cementwaaren,
Cichorie, präparirt,
Reis,
Macaroni und Vermicelli,
Bindfaden und Schnüre,
Ofenkacheln, ausgenommen aus Majolika,
Knochenöl (Knochenfett),
Kartoffel- und Reisstärke,
Bier,
Zündhölzchen,
Flaschen,

Glaswaaren, nicht besonders benannte,
Dachpappe,
Porcellan- und Fayence-Gefässe.

Die Conferenz beschloss, für diejenigen Waaren aus der Zahl der vorstehenden, bei welchen, auf Grund der vorliegenden Daten über die Höhe der Seefrachten, die Befürchtung nahe liegt, dass dieselben auf dem Wasserwege von Riga via Petersburg nach Moskau zur Beförderung gelangen könnten, dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten Vorstellung zu machen, es zu genehmigen, dass für die betreffenden Waaren die Frachtsätze nach dem Schema ohne Zuschlag von 10% berechnet werden.

In derselben Conferenz wurde noch ein Schreiben des Revaler Börsen-Comités verlesen, worin der letztere Folgendes beantragte:

1) dass die von der Regierung festgesetzte Differenz in den Bahnfrachten von Reval, Riga und Libau nach Moskau auch in allen Durchfrachtsätzen und den Tarifen des internen Verkehrs zu Gunsten Revals aufrecht erhalten bleibe;

2) dass für alle in vollen Schiffsladungen ankommenden ausländischen Waaren unter allen Umständen die Frachtsätze des Importtarifs, ohne jede Erhöhung, zur Berechnung kommen;

3) dass von einer Frachterhöhung ferner alle diejenigen Güter ausgeschlossen werden, welche gleichviel mit welchen Schiffen, direct von Häfen eintreffen, von welchen die in Contract fahrenden Rhedereien keinen regelmässigen Seeverkehr unterhalten;

4) dass die Eisenbahnfrachtsätze für Waaren, welche in den Hafenrayons producirt sind und zum Transport ins Innere des Reichs gelangen, in keinem Falle höher seien, als die für den Importverkehr festgestellten, da anderenfalls eine Erhöhung der Fracht für einheimische Industrieerzeugnisse gleichbedeutend sein würde mit der Schaffung einer Importprämie für ausländische Waaren, — was weder im Interesse des Staates, noch der vaterländischen Industrie liegen könne.

Auf die vorstehenden Beschlüsse der vorgenannten Conferenz theilte das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten mittelst Schreibens vom 29. September 1890 sub Nr. 7941/903 der geschäftsführenden Verwaltung des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs mit, dass der Tarif-Comité, mit Genehmigung des Herrn Verwaltenden des Finanzministeriums, verfügt habe:

1) dass die Tarife für den internen directen (loco) Verkehr von Reval, Riga und Libau nach Moskau um 10% höher, als die Sätze des Importtarifs von diesen Häfen festzustellen seien

mit Ausnahme jedoch von Baumwolle, Schwefel ungereinigt, Harz, sowie Baum- und Olivenöl, für welche letztgenannten Artikel die Frachtsätze im Loco-Verkehr gleich zu sein haben mit denen des Import-Verkehrs. Hierbei mache das Ministerium zur Bedingung, dass die in die neuen Importtarife einzuschliessenden Seefrachten nicht höher als bisher normirt werden.

2) dass für Gegenstände der einheimischen Industrie des Baltischen Rayons die laut vorstehendem Pkt. 1 bestimmten Sätze des Loco-Verkehrs zur Berechnung kommen, mit folgenden Ausnahmen:

a. für Schwerspath, gemahlen, bei dessen Beförderung von Reval, Riga und Libau nach Moskau wird der Frachtsatz auf 30 Kop. pro Pud festgesetzt;

b. für Lein-, Raps-, Rüb-, Cocos- und Palmöl ist die Fracht nach dem Schema ohne Zuschlag von 10% zu berechnen, wobei jedoch für die erstgenannten 3 Oelgattungen nur ein Tarif von Riga und Libau zu erstellen ist;

c. für Alaun ist die Fracht nach dem Schema, mit Zuschlag der Fracht von Stettin, zu berechnen;

d. für landwirthschaftliche Geräthe ist die Fracht nach dem Schema ohne Zuschlag zu berechnen;

e. für Maccaroni und Vermicelli ist die Fracht von Reval, Riga und Libau nach Moskau mit dem gleichen Satz von 45 Kop pro Pud zu berechnen;

f. für Schnüre und Bindfaden ist die Fracht von Reval, Riga und Libau nach Moskau gleichmässig mit 30 Kop. pro Pud zu berechnen;

g. für Dachpappe ist die Fracht von Reval, Riga und Libau nach Moskau gleichmässig mit 25 Kop. zu berechnen;

h. für Bier in Wagenladungen ist die Fracht von Riga nach Moskau auf 24,23 Kop. pro Pud festzusetzen, wogegen für Reval und Libau kein Wagenladungstarif zu erstellen ist;

i. dass in allen denjenigen Fällen, wo die neuen Frachtsätze höher als die normalmässigen Sätze nach den Statuten der Eisenbahnen sich erweisen sollten, die letztgenannten Sätze in den Tarif einzustellen sind.

In der Zeit vom 2. bis zum 5. November 1890 trat in St. Petersburg nochmals eine gemeinschaftliche Conferenz der Vertreter der an dem Nordisch-überseeischen internationalen Verkehr betheiligten Eisenbahnen und Rhedereien zusammen, um die Tarif- und Transport-Bedingungen zu den

neuen Importtarifen festzustellen. Zu dieser Conferenz waren als Delegirte der Börsen-Comités erschienen und zwar:
des Rigaer und Libauer Börsen-Comités: Herr O. Heiblig,
des Revaler Börsen-Comités: Herr W. Meyerowitsch.

Die genannte Conferenz beschloss, die bisherigen Tarif- und Transportbestimmungen, mit einigen Modificationen, anzunehmen und solche den betreffenden Ministerien zur Bestätigung vorzulegen. Hierbei wurde von dem Vertreter des Revaler Börsen-Comités folgende besondere Meinung abgegeben:

Betreffs der Fassung des § 22 der Transport-Bedingungen „Dem Urtheil und Gutachten der Dampfschiffs-Rhedereien bleibt es überlassen, ob und wann sie es für rathsam halten, Dampfer gegen das Ende der Navigation nach St. Petersburg zu expediren," erklärt der unterzeichnete Börsen-Comité, hiergegen einwenden zu müssen, dass die im contractlichen Verbande mit den Eisenbahnen sich befindenden Rhedereien nicht die Befugniss haben dürfen, nach eigenem Ermessen den Verkehr zu unterbrechen, sondern, dass solches nur im Einverständniss mit der verbundenen Eisenbahngesellschaft, welche letztere das Gutachten des Börsen-Comités des betreffenden Hafenplatzes einzuholen hat, erfolgen kann.

Bevor eine telegraphische Anzeige seitens der verbundenen Eisenbahngesellschaft über den definitiven Schluss der Schifffahrt am betreffenden Hafenplatze, bei der im Contract-Verhältniss sich befindenden Rhederei nicht eingegangen ist, darf letztere nicht aufhören, ihre Dampfer in den contractlich vorgesehenen Zwischenräumen zu expediren.

Sollte die General-Conferenz sich dieser Meinungsäusserung des unterzeichneten Börsen-Comités nicht anschliessen, so behält sich letzteres vor, ein separates motivirtes Gutachten hierüber dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten beim Finanzministerium einzureichen.

Ferner wurden von dem Vertreter der Grossen Eisenbahn-Gesellschaft folgende Anträge gestellt:

1) der genannte Vertreter beantragte, dass, wenn während der Winterperiode es vorkommen sollte, dass ein nach St. Petersburg bestimmter Dampfer wegen Eisgefahr diesen Hafen nicht erreichen kann und genöthigt ist, nach Reval oder Baltischport zu gehen, alsdann die mit diesem Dampfer angelangten Güter, sofern dieselben von directen, auf Moskau lautenden Connossementen begleitet sind, bei ihrer Weiterbeförderung von Reval, resp. Baltischport nach Moskau nicht nach dem Loco-Tarif, sondern zu den Frachtsätzen des directen überseeischen Verkehrs via Reval nach Moskau berechnet werden.

Die anwesenden Vertreter der Börsen-Comités erklärten zu vorstehendem Antrage, dass sie denselben, sofern er auf den ganzen Verband Anwendung fände, unterstützen müssten, und bemerkte namentlich der Vertreter des Libauer Börsen-Comités, dass er für die Libauer Kaufmannschaft in der Frachtersparniss von 10% einen Vortheil erblicke, insbesondere, da es häufig vorgekommen sei, dass Schiffe, wegen Eissperre in Reval, nach Libau gelaufen sind.

Von dem Vertreter der Libau-Romnyer Bahn wurde dagegen die Erklärung abgegeben, dass er mit dem Antrage, bezüglich Reval's und St. Petersburg's, einverstanden sei, da derselbe eine interne Sache beider Routen betreffe, an denen die Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft gleichmässig betheiligt ist; was dagegen die Ausdehnung dieses Vorschlages auf den ganzen Verband anbelange, so müsse er dagegen protestiren. Dabei bemerkte der genannte Vertreter, dass nach der soeben erfolgten Regelung der Importtarife, wonach die Frachtsätze von den einzelnen Häfen nach Moskau entsprechend den Entfernungen normirt sind, der einzige Vortheil Libau's darin besteht, dass dieser Hafen fast regelmässig den ganzen Winter offen ist und demnach nur bei vorgerückter Jahreszeit, wo Eisgefahr in Aussicht steht, die Gütersendungen ihre Direction via Libau erhalten. Wenn es dagegen den Rhedereien gestattet sein soll, auch in solcher Periode Güter nach den anderen, gefahrvolleren Häfen zur Beförderung anzunehmen, ohne dass, bei Nichterreichung dieser Häfen, eine wesentliche Vertheuerung der Fracht für den Versender entsteht, so würde solche Einrichtung nur dazu dienen, die Navigationsperiode der übrigen Häfen auf Kosten des Libauer Hafens zu verlängern. Ausserdem würde eine solche Massnahme vollkommen die contractlichen Verhältnisse der Libau-Romnyer Bahn mit ihren Rhedereien illusorisch machen, denn die Rhedereien der anderen Häfen könnten im Laufe des ganzen Winters den Libauer Hafen unter denselben günstigen Bedingungen, wie die regelmässig fahrenden Dampfer benutzen.

Bei der hierauf in der Conferenz stattgefundenen Abstimmung erklärten sich 14 Mitglieder des Verbandes für die Annahme des vorgenannten Antrages mit allgemeiner Anwendung auf den ganzen Verband, während 6 Mitglieder sich dagegen aussprachen.

Die Conferenz beschloss demzufolge, die definitive Entscheidung dieser Sache dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten anheimzustellen.

Das Departement hat hierauf, mit Rücksicht auf die Ausführungen des Vertreters der Libau-Romnyer Bahn, den qu. Antrag der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft ablehnend beschieden.

2) der Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft beantragte, behufs genauer Bezeichnung des Verfügungsberechtigten über die Waare, und da hierüber im directen überseeischen Verkehr keine Regel festgesetzt ist, folgende Bestimmung in die Transport-Bedingungen aufzunehmen:

„Als Verfügungsberechtigter wird der Absender, welcher mit der Dampfschifffahrts-Gesellschaft den Frachtvertrag abgeschlossen hat, betrachtet. Derselbe bezeichnet für Verzollungen, soweit dieses mit den Eisenbahnen vereinbart ist, diejenige Person oder Firma, die im russischen Hafenort die Zollformalitäten zu besorgen hat, falls die Verzollung nicht am Bestimmungsorte erfolgt. Nachträgliche Verfügungen über Zollformalitäten, Auslieferung der Güter bis zum Bestimmungsorte, oder Auslieferung am Bestimmungsorte an andere, als im ursprünglichen Original-Connossement bezeichnete Personen können nur vom Absender solange er noch im Besitze des Original-Connossements ist und bei Vorzeigung desselben, durch die expedirende Dampfschifffahrts-Gesellschaft und solange das Gut noch im Hafenzollamte unverzollt lagert, getroffen werden.

Hat der Versender das Connossement bereits übergeben, so beachten die Dampfschifffahrts- und Eisenbahn-Gesellschaften bei Vorzeigung des Original-Connossements nur die Disposition des Empfängers.

Für Güter, welche an Ordre adressirt sind, wird als Verfügungsberechtigter der Besitzer des vom Absender girirten Connossements angesehen."

Die Conferenz fand kein Bedenken, den vorstehenden Antrag anzunehmen und beschloss, die qu. Bestimmung dem Ministerium der Wegecommunication zur Bestätigung vorzustellen.

Der Vertreter des Revaler Börsen-Comités gab jedoch die Erklärung ab, dass er mit der vorstehenden Bestimmung nicht ganz einverstanden sei, da dieselbe dazu angethan sei, den durch die jahrelange Praxis sich bewährt habenden Geschäftsgang bezüglich der Behandlung der Zollgüter zu ändern und den Handelsstand in der Ausübung seiner Thätigkeit zu behindern. Demnach ersuchte er die Conferenz, die nachstehende Meinungsäusserung, die er in Gemeinschaft mit den Vertretern des Rigaer und Libauer Börsen-Comités formulirt habe, ins Protocoll aufzunehmen.

Zu § 8. Verfügungsrecht über die Waare hat der Absender nur insoweit, als er Retentionsrechte geltend machen kann, die er im Wege der gesetzlichen Bestimmungen anzubringen hat.

Bei Sendungen an Ordre hat sich der Absender durch Uebergabe des indossirten Connossements auch aller Retentionsrechte begeben.

Die Bestimmung über die Behandlung der Waare am Hafenplatze, somit auch die Wahl des Vermittlers für die zollamtliche Behandlung steht gesetzlich nur dem Empfänger zu, sobald er Inhaber des Duplicat-Connossements ist.

Folglich beantragen die hier vertretenen Börsen-Comités folgende Formulirung des § 8 der Transportbedingungen:

1) Der Absender ist verpflichtet, eine Vermittelungsadresse für den Hafenplatz schon am Verschiffungsplatze in das Connossement zu schreiben, wobei derselbe in der Wahl des Vermittlers unbeschränkt ist.

2) Unterlässt der Absender die Aufgabe einer Vermittlung, so ist der im Connossement genannte Empfänger verpflichtet, binnen drei Tagen nach Ankunft des Dampfers am Hafenplatze einen Vermittler daselbst zu bestimmen.

3) Ist der im Connossement genannte Empfänger bereits im Besitze des Duplicat-Connossements, also Eigenthümer der Waare, so ist derselbe in der Wahl eines anderen Vermittlers, als der seitens des Absenders im Connossement vorgeschriebene, unbeschränkt, ebenso wie es ihm jederzeit freisteht, die Transitirung oder Verzollung nach seinem Ermessen zu veranlassen. Seinen Vermittler hat derselbe zu legitimiren durch das ordnungsmässig indossirte Duplicat-Connossement oder durch eine bei dem betreffenden Hafenzollamt deponirte legale Zollvollmacht.

4) Falls laut Punkt 2 binnen drei Tagen nach Ankunft des Schiffes seitens des Empfängers keine Disposition durch einen seinerseits erwählten Vermittler getroffen ist, so hat der Schiffsadressat die Pflicht, die Transito-Spedition zu besorgen.

5) Die Eisenbahn hat an der Spedition am Hafenplatze keinen Antheil; ihre Functionen beginnen erst mit dem Moment der Uebergabe der Güter zum Eisenbahntransport seitens des Speditionsvermittlers oder Schiffsadressaten.

6) Dem Empfänger, falls derselbe eine Verzollung am Hafenplatze verfügt, steht es frei, die Waare nach seinem Ermessen sofort oder später weiterzufördern, indem er dem Schiffsadressaten den in der Durchfracht enthaltenen Seefrachtantheil ohne jeden Zuschlag sofort auskehrt und die Weiterbeförderung per Eisenbahn später zum Bahnfrachtantheil des directen überseeischen Verkehrs bewirkt.

Lässt der Empfänger die Waaren durch seinen Vermittler transitiren, so erfolgt die Verrechnung mit dem Schiffsadressaten und die Eisenbahn-Fracht-Berechnung auf derselben Grundlage.

3) Da für eine jede überseeische Sendung mehrere Exemplare des Connossements ausgestellt werden, ohne dass es feststeht, welche Bestimmung die einzelnen Connossements-Exemplare haben, dadurch aber Weiterungen für den Geschäftsgang eintreten können, so beantragte der Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft, dass die für eine und dieselbe Sendung ausgestellten Conossement-Exemplare hinkünftig mit folgender Aufschrift versehen werden:

1) Original-Connossement für den Verfügungs-Berechtigten,
2) Connossement für den Capitain,
3) Zoll-Connossement (behufs Beobachtung der Zollformalitäten im russischen Hafen),
4) Connossement für die Rhederei,
6) Connossement für Eisenbahnzwecke.

Ausserdem kann noch eine beliebige Anzahl von Copieen des Connossements ausgefertigt werden, die jedoch keine officielle Bedeutung für den directen Verkehr haben und mit der Aufschrift „Copie" zu versehen sind.

Die Conferenz beschloss, den vorstehenden Antrag zu acceptiren, und ist demnach die Bestimmung hierüber in die neuen Transport-Bedingungen aufgenommen worden.

Von der genannten Conferenz wurde endlich der Entwurf zu einem Verbandvertrage für den Nordisch-überseeischen internationalen Verkehr festgestellt und beschloss dieselbe, den qu. Entwurf dem Ministerium der Wegecommunication zur Bestätigung vorzustellen.

Hierbei wurden von den Vertretern der Börsen-Comités folgende Erklärungen abgegeben:

a. von dem Vertreter des Revaler Börsen-Comités, in Bezug auf die höheren Frachten für den Localverkehr, — dass der genannte Börsen-Comité seinerzeit dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten beim Finanzministerium darüber Vorstellung gemacht habe, dass die Loco-Frachten von Reval nach Moskau mit denen des Importverkehrs gleichgestellt werden, — worauf der Börsen-Comité bis hierzu noch keine Antwort erhalten, und deshalb diese Angelegenheit als noch unentschieden zu betrachten sei;

b. von dem Vertreter des Rigaer und Libauer Börsen-Comités in Bezug auf die Einschliessung der Agentenprovision in die Durchfrachten: dass, seiner Ansicht nach, ein Bahnagent bei den gegenwärtig geregelten Tarifverhältnissen, welche Frachtunterbietungen ausschliessen, ganz unnütz sei und bitte er daher, die dem Agenten zugedachte Provision von 1½ % der Bahnfracht den Durchfrachten resp. Ersatzkosten nicht zuzuschlagen, da die Eisenbahnfrachtsätze durch die Anwendung des für den Import vorgeschriebenen Schemas in den meisten Fällen ohnehin schon erhöht worden seien.

Vom Ministerium der Wegecommunication ist hierauf noch keine Entscheidung erfolgt.

Das Eisenbahn-Departement des Finanzministeriums hat am 17. December 1890 Nr. $\frac{10082}{1273}$ der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft folgende Mittheilung gemacht:

„Bezugnehmend auf das Schreiben der Direction vom 1. December c. sub Nr. 19431 beehrt sich das Departement mitzutheilen, dass der Herr Finanzminister am 16. December c. das Journal der Sitzung des Tarif-Comités vom 15. December c. in Kraft zu setzen geruht hat, in welchem unter Andern die Fragen des von der Direction mit dem oben bezeichneten Schreiben vorstellig gemachten Protocolls der XII. General-Conferenz in Tarif-Angelegenheiten des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs vom 2. und 3. November c. zur Durchsicht gelangten.

Indem das Departement in der Anlage den Auszug aus dem bezeichneten Journal und die Abschrift der von dem Tarif-Comité bestätigten Tarifregeln des directen überseeischen Güterverkehrs via Reval, Riga und Libau nach Moskau übersendet, beehrt sich dasselbe ergebenst zu ersuchen, die bezeichneten Beschlüsse des Tarif-Comités zur Richtschnur zu nehmen.

Der bezogene Auszug lautet wie folgt:

Auszug aus dem vom Finanzminister am 16. December 1890 in Kraft gesetzten Journal der Sitzung des Tarif-Comités vom 15. December c. sub Nr. 10045.

Vorgetragen:

1) Das Protocoll der XII. General-Conferenz in Tarif-Fragen des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs vom 2. und 3. November 1890.

1) Nachdem das von der Conferenz ausgearbeitete Project der Tarifregeln für den directen überseeischen Verkehr via Reval, Riga und Libau nach Moskau als ungenügend erachtet worden, beschloss das Tarif-Comité, den Bahnen des bezeichneten Verkehrs vorzuschlagen, die in der Anlage angeschlossenen, vom Departement der Eisenbahn-Angelegenheiten in einer besonderen

Commission, unter dem Vorsitze des Gliedes des Tarif-Comités W. W. Maksimow, und unter Theilnahme der Vertreter der Libau-Romnyer, Riga-Dünaburger und der Baltischen Bahn, abgeänderte Tarifregeln zur Einführung zu bringen.

2) Bezüglich der Frage wegen Anwendung des directen Import-Tarifs in denjenigen Fällen, wo ein nach Petersburg, Reval oder Riga abgefertigter Tourdampfer wegen Eisgefahr nicht den Bestimmungshafen erreichen kann, und genöthigt ist, in einen anderen Hafen des Verbandes einzulaufen, zur Entlöschung und Weiterbeförderung der auf Weiterbeförderung auf directe Connossemente lautenden Güter nach Moskau, anerkannte das Tarif-Comité die von dem Vertreter der Libau-Romnyer Bahn im Protocoll der Conferenz gemachten Hinweise auf den Nachtheil der Libauer Route bei der in Vorschlag gebrachten Einrichtung als gerechtfertigt, und beschloss:

Die Frachtsätze des directen Import-Tarifs (transit) über die nördlichen russischen Häfen nach Moskau ausschliesslich auf solche Güter anzuwenden, welche über diejenigen Häfen zur Beförderung gelangen, welche in den betreffenden directen Connossementen bezeichnet sind."

Die Tarifregeln lauten folgendermassen:

Tarif-Bestimmungen für den directen überseeischen Güterverkehr via Reval, Riga und Libau nach Moskau.

§ 1. Die Beförderung der Güter vom Verschiffungsplatze nach (Reval, Riga oder Libau) erfolgt per Dampfer und von dort weiter per Bahn nach Moskau.

Für die Zustellung der Waare ins Moskauer Hauptzollamt wird, bei der Beförderung via Riga und Libau, ein Frachtzuschlag von 0,15 Kop. pro Pud erhoben.

Dieser Gebühr unterliegen nicht die via Reval nach demselben Zollamte expedirten Sendungen.

Wenn jedoch die Verzollung der transito nach Moskau abgefertigten Sendungen in der an der Moskau-Kurskor Bahn belegenen Abtheilung des Moskauer Zollamts „Nordische Niederlage" stattfinden soll, so ist bei der Beförderung über alle 3 Routen (Reval, Riga und Libau) für die Zustellung ins Zollamt eine Gebühr von 1¼ Kop. pro Pud zu erheben.

Anmerkung. In den Begleitpapieren für den Eisenbahn-Transport muss jedesmal angegeben werden, nach welcher Abtheilung des Moskauer Zollamts namentlich die Waaren bestimmt sind.

§ 2. Die Durchfrachtsätze des gegenwärtigen Tarifs sind in Kopeken pro Pud berechnet, sowol für pudweise Beförderung, als auch für Wagenladungen von 610 Pud.

Es gilt die Bestimmung, dass die Frachtzahlung bei pudweiser Beförderung nicht mehr betragen darf, als für eine Wagenladung.

§ 3. In den Durchfrachtsätzen sind einbegriffen:

a. die Seefracht vom Hafen der Verschiffung bis Reval, Riga oder Libau;

b. die Kosten für die Abwickelung der Transitformalitäten, einschliesslich der Stadtabgaben, Platzkosten und Provision des Spediteurs in Reval, Riga oder Libau, sowie der besonderen Kosten für die Einrichtung des Verkehrs, jedoch excl. der event. Zolllagermiethe;

c. die Eisenbahnfracht von Reval, Riga oder Libau bis Bahnhof Moskau incl. der Ein- und Ausladegebühr und der Gebühr für die Uebergabe von Bahn zu Bahn (die Gebühr für die Uebergabe ist nur in den Sätzen für Salz, Erze, Düngmittel, Schienen und Steinkohlen nicht includirt, da für diese Artikel die Uebergabegebühren nicht zur Erhebung zu kommen haben).

Separat kommen zur Berechnung:

a. bei Sendungen unter 300 Pud ein Zuschlag von 1 Rbl. pro Sendung zur Deckung der Speditionskosten;

b. die Assecuranz-Prämie, sofern die Waare versichert wird;

c. Reparaturkosten an der Emballage der Waare, im Falle die Reparatur erforderlich sein sollte;

d. die Kosten für die Zustellung von Transitgütern bis zur Zollstation, resp. Zollniederlage in Moskau (vide § 1);

e. die Kosten, welche in Reval, Riga oder Libau entstehen, wenn die Waare verzollt, resp. zollbereinigt wird (vide § 5);

f. die Extra-Löschungs- und Ladekosten für schwerwiegende Gegenstände und zwar zu Gunsten der Rhederei: für das Entlöschen in Reval, Riga oder Libau von Colli $\frac{\text{bei Sendungen von}}{\text{bei Sendungen von}}$ $\frac{\text{den Häfen der Ostsee: über 90 Pud}}{\text{den Häfen der Nordsee: über 120 Pud}}$ im Stück wiegend, sowie zu Gunsten der Eisenbahnen: für das Auf- und Abladen in Reval, Riga, Libau und Moskau von Colli über 250 Pud im Stück wiegend (vide § 8);

g. die Kosten bei Aufstellung der Acte und Expertise wegen Constatirung von Beschädigungen der Waaren;

h. die Gebühren für Ausstellung der Connossemente am Verschiffungsplatze;

i. die Kosten bei Bezahlung der Stempelmarken für die Frachtbriefe und Connossemente.

Reval. § 4. Wenn durch Eis oder andere Schifffahrts-Verhältnisse die nach Reval bestimmten Schiffe genöthigt sind, in Baltischport zu löschen, so wird hierfür ein Frachtzuschlag von ½ Kop. pro Pud erhoben.

§ 5. Wenn die Verzollung der Waaren in Reval, Riga oder Libau stattfindet, so haben sich die Empfänger, resp. Absender über die besondere Zahlung für diese Operation mit den betreffenden Spediteuren direct zu verständigen.

§ 6. An Fracht und Nebengebühren werden erhoben:

a. für den Antheil der Eisenbahnen nicht weniger als für 1 Pud;

b. für den Antheil der Dampfschifffahrts-Gesellschaften bei Sendungen von den Häfen der Ostsee nicht weniger als für 5 Pud, jedoch in keinem Falle weniger, als 1 Rbl. pro Sendung, dagegen bei Sendungen von den Häfen der Nordsee nicht weniger als für 10 Pud, und in keinem Falle weniger als 2 Rbl. pro Sendung. Bruchtheile eines Pudes werden für volle Pude berechnet.

1 Pud = $16^{38}/_{100}$ Kilogr.; 1 Ton engl. = $62^{1}/_{64}$ Pud.

§ 7. Für Gegenstände, welche eine Länge von mehr als 21 Fuss englisch resp. russisch (6,4 Meter = 3 Faden) haben, wird an Fracht erhoben:

a. für den Antheil der Dampfschifffahrts-Gesellschaften laut besonderer Vereinbarung;

b. für den Antheil der Eisenbahnen: für Gegenstände, deren Länge das Zusammenkoppeln zweier Plattformen erfordert, wird

die doppelte Bahnfracht nach dem entsprechenden Tarifsatz auf allgemeiner Grundlage erhoben, wobei dieselbe indessen nicht die Fracht für die Gesammttragkraft beider Wagen übersteigen darf.

§ 8. Für Gegenstände, welche in einem Stück mehr als: 90 Pud (bei Sendungen von den Häfen der Ostsee) / 120 Pud (bei Sendungen von den Häfen der Nordsee) Brutto wiegen, wird folgender Frachtzuschlag berechnet, und zwar:

a. Im Verkehr von den Ostseehäfen:

Für Gegenstände von:	Antheil der Bahnen für Auf- und Abladen.	Antheil der Rhedereien.	Summa des Zuschlags.
	Kopeken pro Pud:		
91 bis 120 Pud	—	4	4
121 „ 200 „	—	7,5	7,5
201 „ 250 „	—	12,5	12,5
251 „ 300 „	3	12,5	15,5
301 „ 400 „	4	17,5	21,5
401 „ 500 „	5	27,5	32,5
501 „ 600 „	6	27,5	33,5

Anmerkung 1. Für die Zeit vom 1. October bis 1. März alten Styls erhöhen sich diese Zuschläge zu Gunsten der Rhedereien um 5 Kop. pro Pud.

2. Gegenstände, welche in einem Stück mehr als 600 Pud wiegen, werden nur auf Grund besonderer Vereinbarung zum Transport angenommen.

3. Gegenstände, welche eine Länge von mehr als 21 Fuss englisch, resp. russisch (6,4 Meter = 3 Faden) haben, unterliegen ausserdem den Bestimmungen des § 7.

4. Die Krahnkosten beim Aufladen in Lübeck und beim Entlöschen aus den Dampfern in Reval, Riga oder Libau werden besonders erhoben.

b. Im Verkehr von den Nordseehäfen:

Im Gewicht von:	Antheil der Bahnen für Auf- und Abladen.	Antheil der Rhedereien.	Summa des Zuschlags.
	Kopeken pro Pud:		
1) Für Dampfkessel:			
121 bis 250 Pud	—	5	5
251 „ 300 „	3	5	8
301 „ 400 „	4	5	9
401 „ 500 „	5	5	10
501 „ 600 „	6	10	16
2) Für andere Gegenstände:			
121 bis 250 Pud	—	5	5
251 „ 300 „	3	5	8
301 „ 400 „	4	10	14
401 „ 500 „	5	10	15
501 „ 600 „	6	15	21

Anmerkung 1. Von diesen Zuschlägen zu Gunsten der Rhedereien sind im Verkehr von Hull, London, Leith und Newcastle Dampfkessel, landwirthschaftliche Maschinen und Locomobilen bis zu 300 Pud im Stück wiegend, ausgenommen.

2. In den vorgenannten Zuschlägen sind die Krahnkosten am Verschiffungsplatz einbegriffen.

3. Die Krahnkosten, welche beim Entlöschen in Reval, Riga oder Libau entstehen, werden besonders erhoben.

4. Gegenstände, welche in einem Stück mehr als 600 Pud wiegen, werden nur auf Grund besonderer Vereinbarung zum Transport angenommen.

5. Gegenstände, welche eine Länge von mehr als 21 Fuss englisch resp. russisch (6,4 Meter = 3 Faden) haben, unterliegen ausserdem den Bestimmungen des § 7.

§ 9. Bei Abfertigung sperriger Güter von den Häfen, mit Ausnahme von Amsterdam und Antwerpen, wird die Fracht zu Gunsten der Dampfschifffahrts-Gesellschaft auf Grundlage besonderer Vereinbarung erhoben, bei Abfertigung jedoch von Amsterdam und Antwerpen wird für sperrige Güter, welche einen grösseren Raum als 1½ Cubikmeter auf 60 Pud einnehmen, eine Seefrachtzulage von 3 Rbl. pro

Cubikmeter erhoben. Güter die bei einem Gewicht von 60 Pud einen grösseren Raum als 5 Cubikmeter einnehmen, werden nur auf Grund besonderer Vereinbarung zur Beförderung angenommen.

§ 10. Güter, welche im unverpackten Zustande zur Beförderung gelangen und das Zusammenladen mit anderen Waaren nicht zulassen, werden von den Eisenbahnen zum Transport nur bei Bezahlung der Fracht nach dem Tarif für mindestens 610 Pud pro Wagen angenommen, falls auch das wirkliche Gewicht der Sendung weniger betragen sollte.

Ein Verzeichniss über die im unverpackten Zustande zur Beförderung gelangenden Gegenstände ist diesen Tarif-Regeln als Anlage angeschlossen.

§ 11. Die Fracht kann je nach dem Wunsche des Versenders am Verschiffungsplatze oder in Moskau entrichtet werden, mit Ausnahme der im § 12 genannten Gegenstände.

Bei allen Francaturen wird der 3-monatliche Berliner, resp. Londoner Cours, mit Zuschlag von 3% berechnet.

Die Frachten und Nachnahmen sind in Moskau in Rubeln zahlbar.

§ 12. Gegenstände, deren Werth augenscheinlich die Frachtsumme nicht deckt, Flüssigkeiten in zerbrechlichen Gefässen, gefährliche, zerbrechliche Gegenstände, sowie Gegenstände, welche einem schnellen Verderb ausgesetzt sind, als: Austern, frisches Obst, Südfrüchte, Blumenzwiebeln, Pflanzen, frische Fische etc. werden nicht anders als unter Vorausbezahlung der Durchfracht befördert.

Anmerkung: Getränke in Flaschen und in Kisten verpackt unterliegen nicht dem Frankaturzwange.

§ 13. Die Frachtsätze laut Tarif haben Giltigkeit vom 1. März bis zum 1. October alten Styls. Vom 1. October bis zum 1. März erhöhen sich die Durchfrachten zu Gunsten der Dampfschifffahrts-Gesellschaften:

bei der Beförderung von London, Hull, Newcastle, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Leith und Hamburg:

	Vom 1. Oct. bis zum 15. Nov. alten Styls.	Vom 16. Nov. b. z. 1. März a. St
für Güter der	I. Klasse 1 pro Pud.	2 Kop. pro Pud.
„ „ „	II. „ 1½ „ „	3 „ „ „
„ „ „	III. „ 2 „ „	4 „ „ „
„ „ „	IV. „ 2½ „ „	5 „ „ „
„ „ „	V. „ 3 „ „	6 „ „ „
„ „ „	VI. „ 3½ „ „	7 „ „ „
„ „ „	VII. „ 4 „ „	8 „ „ „
„ „ „	VIII. „ 4½ „ „	9 „ „ „
„ „ „	IX. „ 5 „ „	10 „ „ „
„ „ „	X. „ 5½ „ „	11 „ „ „

bei der Beförderung von Lübeck, Stettin und Kopenhagen:

Vom 1. October bis zum 1. März alten Styls.

Für	Güter	der	I.	Klasse	2½	Kop.
„	„	„	II.	„	3	„
„	„	„	III.	„	4	„
„	„	„	IV.	„	5	„
„	„	„	V.	„	6	„
„	„	„	VI.	„	7½	„
„	„	„	VII.	„	9	„
„	„	„	VIII.	„	10	„

§ 14. Sämmtliche zum Transport kommenden Waaren müssen in den Connossementen entsprechend der Nomenclatur dieses Tarifes declarirt werden.

§ 15. Die Besorgung der Assecuranzen für die ganze Dauer des Transports bleibt dem Waaren-Eigenthümer überlassen.

Die Rhederei übernimmt die Besorgung der Assecuranz nur nach vorausgegangener besonderer Abmachung.

§ 16. Nachnahmen der Versender sind nur in russischer Valuta gestattet und dürfen den Werth der Waaren nicht überschreiten.

Die vom Versender auferlegten Nachnahmen müssen in dem Connossement, resp. Frachtbriefe besonders aufgeführt werden und wird für dieselben eine Incasso-Provision von 2,8% erhoben.

Die Nachnahmen werden nicht früher dem Versender ausgezahlt, als nachdem sie von dem Empfänger in Moskau eingezogen sind.

Anmerkung: Von der Nachnahme-Provision entfallen auf den Antheil der Rhedereien 2% und auf den Antheil der Eisenbahnen 0,8%, welche letzteren die Provision unter einander nach Massgabe der Conventionsbestimmungen vertheilen.

§ 17. Für die Ueberweisung der Durchfrachten, diverser Auslagen etc. wird keine Incasso-Provision berechnet.

§ 18. Bei Waaren, welche in Reval, Riga oder Libau eine Emballage erhalten, durch welche das Gewicht grösser wird, als im Connossement verzeichnet, wird für das Uebergewicht die Bahnfracht von Reval, Riga und Libau nach Moskau laut dem internen Tarif nacherhoben.

§ 19. Wenn der Schiffs-Capitain wegen Eisgefahr, Blokade oder Quarantaine seinen Bestimmungs-Hafen Reval, Riga oder Libau nicht erreicht und die Waaren in dem nächsten erreichbaren Hafen entlöscht, so werden:

a. die Nachnahmen im vollen Betrage erhoben, und

b. die Seefracht nach Ermessen der Dampfschifffahrts-Gesellschaft erhoben, jedoch nicht höher als die nachstehenden Normen:

von den Häfen der Ostsee:

Für	Güter	der	I.	Classe	6	Kop.	pr. Pud.
„	„	„	II.	„	7½	„	„ „
„	„	„	III.	„	10	„	„ „
„	„	„	IV.	„	12½	„	„ „
„	„	„	V.	„	15	„	„ „
„	„	„	VI.	„	18	„	„ „
„	„	„	VII.	„	22½	„	„ „
„	„	„	VIII.	„	25	„	„ „

von den Häfen der Nordsee:

Für	Güter	der	I.	Classe	9	Kop.	pr. Pud.
„	„	„	II.	„	12	„	„ „
„	„	„	III.	„	15	„	„ „
„	„	„	IV.	„	19	„	„ „
„	„	„	V.	„	24	„	„ „
„	„	„	VI.	„	27	„	„ „
„	„	„	VII.	„	30	„	„ „
„	„	„	VIII.	„	33	„	„ „
„	„	„	IX.	„	37	„	„ „
„	„	„	X.	„	45	„	„ „

Vom 1. October bis zum 1. März alten Styls werden die im § 13 normirten Winter-Zuschläge hinzugefügt.

c. werden für den Antheil der Bahnen die Frachtsätze des directen Verkehrs nicht angewandt. Alle in solchen Fällen entstehenden Extra-Kosten werden auf die Waaren nachgenommen.

§ 20. Wenn eine Sendung des directen überseeischen Verkehrs von dem Waareneigenthümer auf dem Wege angehalten wird, so findet der vorstehende Tarif keine Anwendung, vielmehr wird die Fracht zu Gunsten der Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach den im § 19 bezeichneten Normen, für den Antheil der Eisenbahnen aber nach den internen Tarifen erhoben.

Verzeichniss der unverpackten Waaren.

(Circulair des Ministeriums der Wegecommunication vom 22. Mai 1890 sub Nr. 5735).

Alabaster, Gyps und Kreide in Stücken (aus der Gruppe 1/3 der allgemeinen Waaren-Nomenclatur).

Asphalt, unbearbeitet, sowie Asphalt-Kitt-, Masse und Mastik (die ganze Gruppe 3/6).

Scherben von Thon, Töpferwaaren, Glas, Porcellan und Fayence (die ganze Gruppe 9/105).
Fassdauben (aus der Gruppe 10/14).
Thon-, Töpfer- und Terracotta-Waaren (aus der Gruppe 25/117).
Bauerholzarbeiten (aus der Gruppe 29/60).
Brennholz (die ganze Gruppe 31/16).
Bruch, Splitter und Feilspäne von Eisen, Gusseisen, Stahl (aus der Gruppe 32/26).
Gusseiserne Gefässe (aus der Gruppe 33/27).
Knochen, Hörner und Hufen (aus der Gruppe 35/1).
Erde und Thon, mit Ausnahme von Farbeerde und japanischer Erde (die ganze Gruppe 38/30).
Steine unbearbeitete: Bau-, Feld-, Beton-, Fundament-, Sand- und Kalksteine, Schotter und Schleifsteine (aus der Gruppe 41/113).
Knochen, einfache rohe (aus der Gruppe 50/67).
Flachsheede (aus der Gruppe 54/38).
Holz-, Baumaterial (die ganze Gruppe 55/58).
Waldproducte (die ganze Gruppe 56/122).
Farben-Erde und Thon (aus der Gruppe 66/23).
Matten und Bast (aus der Gruppe 67/82).
Gemüse, Garten-, Feld- jeder Art (ausgenommen die den Delicatesswaaren zugezählten), Pilze und Grünwerk, frische (die ganze Gruppe 77/45).
Schlacken von Säuren und Salzen oder Kesselstein (die ganze Gruppe 78/106).
Hanfheede (aus der Gruppe 82/54).
Erze (aus der Gruppe 92/31).
Salz (aus der Gruppe 101/101).
Glasgefässe (aus der Gruppe 105/50).
Heu und Stroh, ungepresst (aus der Gruppe 109/70).
Lumpen (aus der Gruppe 110/78).
Düngungsmittel (die ganze Gruppe 111/24).
Kohlen, Torf und Kisjak (die ganze Gruppe 112/69).
Fayence- und Porcellan-Gefässe (aus der Gruppe 114/95).

(Siehe weiter unten pct. 48 dieses Berichts.)

B. Tarife für den directen Verkehr von Riga, Libau und Königsberg nach Kursk, Charkow und Kiew.

Die an dem directen Verkehr von Riga und Libau nach Kursk, Charkow und Kiew betheiligten Bahnverwaltungen beschlossen, die Frachtsätze für den überseeischen Ver-

kehr nach den bezeichneten Punkten genau nach dem vom Finanzministerium gegebenen Schema, für den internen directen (loco) Verkehr aber gleichwie im Verkehr nach Moskau, um 10% höher als die Sätze des Importtarifs zu stellen.

Die auf solcher Grundlage ausgearbeiteten Tarife haben die Genehmigung des Finanzministeriums erhalten und sind bereits am 20 December 1890 zur Einführung gelangt,

Es ist hierbei zu bemerken, dass auch im Verkehr nach Kursk, Charkow und Kiew die Artikel: Baumwolle, Harz, Schwefel ungereinigter, Oliven- und Baumöl eine Ausnahme bilden, indem für dieselben im Loco-Verkehr dieselben Frachtsätze wie im Importverkehr zur Berechnung kommen.

Im Uebrigen ist der directe überseeische Güterverkehr von Riga und Libau nach Kursk, Charkow und Kiew nach denselben Grundsätzen geregelt worden, welche für den überseeischen Verkehr nach Moskau festgestellt worden sind.

C. Tarife für den directen Verkehr von Riga und Libau nach den Stationen der Bahnen I. Gruppe.

Von der am 15. October 1890 in St Petersburg zusammengetretenen Conferenz der Vertreter der Bahnen erster Gruppe, zu welcher Herr O. Heiblig als Vertreter des Rigaschen Börsen-Comités abdelegirt war, wurde der Beschluss gefasst, von der Erstellung von directen überseeischen Importtarifen via Riga und Libau nach den Stationen der Bahnen erster Gruppe einstweilen Abstand zu nehmen, da das Bedürfniss hierfür nicht vorliege. Demnächst beschloss die Conferenz, für den internen directen (loco) Verkehr von Riga und Libau nach sämmtlichen Stationen der Bahnen erster Gruppe die Classification und Frachtsätze des Localtarifs der Nicolai-Bahn mit folgenden Modificationen anzunehmen:

a. aus der Classification alle Differenzialtarife auszuschliessen, da diese nur eine locale Bedeutung für die Nicolai-Bahn haben.

b. für Flachs und Hanf, deren Beförderung von Riga und Libau nicht zu erwarten ist, die normalmässige Fracht von $^1/_{18}$ Kop. pro Pud und Werst mit den procentualen Abschlägen zu berechnen.

c. für Steinkohlen den Frachtsatz von $^1/_{65}$ Kop. pro Pud und Werst zu berechnen.

d. für verschiedene Waaren, welche im Laufe eines Jahres im Quantum von nicht weniger als 5000 Pud von Riga und Libau nach

gewissen Stationen der Bahnen I. Gruppe zur Beförderung gekommen, Specialtarife unter Anwendung des vom Finanzministerium für den Importverkehr vorgeschriebenen Schemas, mit Zuschlag von 10%, gleichwie im Verkehr nach Moskau, zu erstellen.

e. für Eisen und Gusseisen, unbearbeitet, bei der Beförderung von Riga nach Reschitza, die Frachtsätze nach dem Schema, ohne jeden Zuschlag zu berechnen.

f. die Frachtsätze der einzelnen Classen folgendermassen zu bilden:

Classe I — 1/12 Kop. pro Pud und Werst,
„ II — 1/12 „ „ „ „ „
„ III — 1/15 „ „ „ „ „
„ IV — 1/18 „ „ „ „ „
„ V — 1/24 „ „ „ „ „
„ VI — 1/30 „ „ „ „ „
„ VII — 1/36 „ „ „ „ „
„ VIII — 1/40 „ „ „ „ „

Ferner wurde noch für solche Gegenstände, welche nach den statutenmässigen Tarifen der Bahnen nicht höher als zum Frachtsatze von 1/18 Kop. pro Pudwerst berechnet werden dürfen, für welche aber im Nicolai-Tarif eine höhere Classe angegeben steht, eine besondere Classe IV[a.] unter Zugrundelegung des Satzes von 1/18 Kop. pro Pudwerst, gebildet, mit der Bestimmung, dass sowohl für diese Classe, als auch für die Classe I die procentualen Abschläge entsprechend der Entfernung jeder einzelnen Bahn berechnet werden sollen.

Für die übrigen Classen II—VIII wurde dagegen bestimmt, dass die procentuellen Abschläge für die ganze Transportstrecke von der Versand- bis zur Bestimmungsstation zu berechnen seien und zwar:

bei einer Entfernung von mehr als 200 Werst bis 500 Werst 10%
„ „ „ „ 501—1000 Werst 15%
„ „ „ „ 1001—1500 „ 20%
„ „ „ „ 1501—2000 „ 25%
„ „ „ „ 2001 Werst und mehr 30%

mit der Bedingung, dass die Frachtberechnung für eine längere Transportstrecke nicht weniger betragen darf als für eine kürzere.

Der auf vorstehender Grundlage ausgearbeitete Tarif für den directen internen (loco) Verkehr von Riga und Libau nach den Stationen der Bahnen I. Gruppe hat die Genehmigung des Finanzministeriums erhalten und ist bereits am 20. December 1890 zur Einführung gelangt.

Zu bemerken ist hierbei, dass der Tarif von Libau nach den Stationen der I. Gruppe nur über die Route Dünaburg erstellt ist.

D. Tarif für den internen directen (loco) Verkehr von Riga und Libau nach Zarizyn.

Nach der vom Finanzministerium erlassenen Vorschrift über die Bildung der Importtarife und der Tarife von den Hafen- und Grenzrayons gehörte Zarizyn, als südöstlich von Moskau belegen, nicht zu denjenigen Stationen, auf welche für die ganze Transportstrecke die Frachtsätze des Schemas angewandt werden, vielmehr hatte für diejenige Strecke, welche weiter als Moskau von der Versandstation entfernt ist, d. i. von Orel ab bis Zarizyn der zur Zeit bestehende interne Tarif zur Berechnung zu kommen. Da nun die auf solche Weise gebildeten Frachtsätze von Riga und Libau nach Zarizyn sich bedeutend höher, als die bisherigen Sätze für diesen Verkehr erwiesen, so beschlossen die betheiligten Bahnverwaltungen, das Finanzministerium zu ersuchen, es zu genehmigen, dass die bisherigen Sätze auch fernerhin unverändert in Kraft verbleiben. Dieses Gesuch motivirten die Bahnen dadurch, dass, bei einer bedeutenden Erhöhung der Eisenbahnfrachten, die Gefahr vorliege, die bisherigen Waarentransporte an den Wasserweg zu verlieren, da es möglich sei, die Waarensendungen während der Sommermonate von Riga und Libau bis St. Petersburg per Dampfer, von St. Petersburg bis Rybinsk auf dem Mariensystem und von dort bis Zarizyn auf der Wolga zu niedrigen Frachten zu befördern.

Auf die betreffende Vorstellung hat das Finanzministerium bis hierzu noch keine Entscheidung getroffen.

E. Tarif für den internen directen (loco) Verkehr von Riga und St. Petersburg nach Odessa und vice versa.

Von der, auf Veranlassung der Direction der südwestlichen Bahnen im October 1890 in St. Petersburg zusammenberufenen Conferenz der Vertreter der am directen Güterverkehr von St. Petersburg und Riga nach Odessa und vice versa betheiligten Bahnen wurde der Beschluss gefasst, die Frachtsätze für diesen Verkehr genau nach dem ministeriellen Schema der Importtarife, ohne Zuschlag von 10%, zu bilden und zugleich für einzelne wichtige Artikel der Rigaschen Industrie, wie: Drahtnägel, Eisendraht Cichorien, Farbeholz-Extracte, Cement, Schwefel- und Salzsäure, Korkholzabfälle etc. mit Rücksicht auf die bestehenden billigen Seefrachten zwischen Riga und Odessa, besondere Frachtermässigungen zu bewilligen.

Der auf solcher Grundlage zusammengestellte Tarif ist vom Finanzministerium bestätigt und am 20. December 1890 bereits eingeführt worden.

F. Tarif für den directen internen (loco) Verkehr von St. Petersburg und Riga nach Warschau und den Stationen der in Warschau sich anschliessenden polnischen Bahnen und vice versa.

Da für die St. Petersburg-Warschauer Bahn neuerdings ein neuer Localtarif ausgearbeitet und vom Ministerium bestätigt worden ist, welcher am 1. März 1891 zur Einführung gelangen soll, und dieser Tarif in einigen Fällen niedrigere Frachtsätze, als der Localtarif der Nicolai-Bahn, der als Grundlage für die Regelung der Importtarife dient, enthält, so beschloss die im November 1890 in Petersburg versammelte Conferenz der Vertreter der betheiligten Bahnen, für den directen internen Verkehr zwischen St. Petersburg und Riga einerseits und Warschau und den polnischen Bahnen andererseits, keinen besonderen allgemeinen directen Tarif auszuarbeiten, sondern nur für die wichtigsten Transport-Artikel, bei welchen es sich erweist, dass die Frachtsätze des Schemas niedriger, als die zusammengesetzten Localtarife sind, Specialtarife zu erstellen.

Zugleich beschlosss die Conferenz, den für den vorgenannten Verkehr seit Jahren unter dem Namen „Petersburg-Rigaer-Warschauer Verband“ bestehenden Tarifverband durch die Aufnahme der Sedletz-Malkiner, Libau-Romnyer, Pleskau-Rigaer und Baltischen Bahn zu erweitern und demselben den Namen „Nordisch-westlicher Verband“ zu geben.

Die Localtarife der zum Verbande gehörigen Bahnen, sowie sämmtliche zur Anwendung kommenden Specialtarife sollen hinkünftig in einer Sammlung (Sbornik) herausgegeben werden, damit hierdurch sowohl für die Eisenbahnstationen, als auch für das Publicum Erleichterung bei der Frachtberechnung geschaffen werde.

Sämmtliche für den in Rede stehenden Verkehr von der Conferenz ausgearbeiteten Specialtarife sind dem Ministerium bereits vorgestellt worden und ist dessen Bestätigung in nächster Zeit zu erwarten.

39. Exporttarife der Bahnen I. Gruppe (excl. Getreide).

I. Tarife für Kerosin und andere Naphtaproducte.

Am Schlusse des Jahres 1889 hatte sich die Direction der Gesellschaft für Naphta-Production, Gebrüder Nobel, an die Verwaltung

der Grjäsi-Zarizyner Bahn mit der Bitte gewandt, für Naphta-Producte, bei deren Beförderung ins Ausland, sowohl über die trockene Grenze via Warschau, als auch via Libau, den ermässigten Frachtsatz von 7 Kop. pro Wagen und Werst zu bewilligen, worauf indessen von der Grjäsi-Zarizyner Bahn nicht sobald eine Antwort erfolgte, da es derselben nicht gelang, die Zustimmung der übrigen Bahnen für die genannte Ermässigung zu erhalten. In Folge dessen sah sich die Direction der Gesellschaft Gebrüder Nobel veranlasst, ihre vorstehende Bitte in einem Schreiben an den Präsidenten der Conferenz der Vertreter der I. Eisenbahn-Gruppe vom 10. Januar 1890 zu erneuern, wobei sie zur Motivirung derselben Folgendes anführte:

Bei ihren Calculationen, welche ihrer Bitte an die Grjäsi-Zarizyner Bahn im November 1889 zu Grunde gelegen hatten, habe sie für den Verkauf des Petroleums im Auslande den Cours von 218 Mark = 100 Rubel in Berechnung gezogen, inzwischen sei jedoch der Cours auf 225 Mark = 100 Rubel gestiegen und liege die Tendenz für eine weitere bedeutende Erhöhung des Courses der russischen Valuta vor. Da andererseits aber der Preis für amerikanisches Petroleum gesunken, indem derselbe im Januar 1890 nur 6 Mark 80 Pf. gegen 7 Mark 50 Pf. pro Centner im Januar 1889, betrage, so verbleibe dem russischen Producenten von dem durch die Concurrenz bedingten Verkaufspreise, nach Abzug der bisherigen Frachtkosten bis Libau, ein so geringer Betrag übrig, dass damit die Productionskosten des Petroleums nicht gedeckt werden, und sei damit zugleich die Gefahr verbunden, dass überhaupt der Export des russischen Petroleums werde eingestellt werden müssen. Da nun bisher bedeutende Quantitäten von Petroleum zum Export über die Eisenbahnen der I. Gruppe zur Beförderung gekommen und somit beim Wegfall dieser Transporte für die Eisenbahnen selbst ein bedeutender Verlust in ihren bisherigen Einnahmen entstehe, so sprach die Direction der Gesellschaft Gebrüder Nobel zugleich die Hoffnung aus, dass die Eisenbahnen die vorgelegte Bitte auf Ermässigung der bestehenden Frachtsätze für Petroleum, welche vor länger als 3 Jahren unter günstigeren Handelsverhältnissen festgestellt seien, genehmigen werden.

Der Präsident der I. Gruppe brachte hierauf diese Frage zur Berathung auf der zu Anfang Januar 1890 in St. Petersburg versammelten Conferenz der Vertreter der genannten Gruppe. Bei dieser Gelegenheit wurde von dem in der Conferenz anwesenden Vertreter des Departements für Eisenbahnangelegenheiten bemerkt, dass die Frage über die Regulirung der Tarife für Naphta-Producte eigentlich in die

allgemeine Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen gehöre, dennoch aber das Finanzministerium, mit Rücksicht auf die von der Gesellschaft Gebrüder Nobel angeführten dringlichen Umstände, nichts dagegen einzuwenden habe, dass die in Rede stehende Angelegenheit auf der Conferenz der I. Gruppe berathen werde, nur müsse der von derselben gefasste Beschluss, ehe derselbe dem Ministerium zur Bestätigung vorgelegt wird, vorher noch der allgemeinen Conferenz zur Erörterung vorgelegt werden. Zugleich bemerkte der Vertreter des Departements, dass, nach den dem Finanzministerium vorliegenden Daten, die Transportkosten für russisches Petroleum nach Lübeck via Batum zur Zeit sich pro Pud niedriger stellen, als via Zarizyn-Libau. Bei solcher Lage der Sache sei es möglich, dass der bisherige Export via Libau ausschliesslich der Batumer Route zufalle, und sei es nur dem Umstande zuzuschreiben, dass die qu. Transporte noch nicht sämmtlich den billigeren Weg eingeschlagen, weil die Transkaukasische Bahn keine genügenden Beförderungsmittel besitze.

In Folge dessen erklärten sich die Vertreter der an den Linien Zarizyn-Libau und Saratow-Libau betheiligten Bahnen damit einverstanden, die nachgesuchte Ermässigung für den Transport von Kerosin nach Libau eintreten zu lassen, wobei zugleich, auf Antrag des Vertreters der Riga-Dünaburger Bahn, bestimmt wurde, dass auch für den Verkehr von Zarizyn und Saratow nach Riga ein ermässigter Exporttarif für Kerosin, welcher um 4 Rbl. 76 Kop. pro Wagen gegen den Libauer Tarif billiger zu sein habe, einzuführen sei.

Nachdem dieser Beschluss der Conferenz der I. Gruppe der allgemeinen Conferenz mitgetheilt war, zog letztere die Frage über die Regulirung der Exporttarife für Kerosin nicht nur nach Riga und Libau, sondern auch nach St. Petersburg und Reval, sowie nach den Stationen der trockenen Grenze in Berathung und beschloss ihrerseits, im Hinblick auf die eingetretenen ungünstigeren Conjuncturen für den Absatz des russischen Petroleums im Auslande, auf allen vorgenannten Routen eine entsprechende Frachtermässigung zu bewilligen. Auf die hierauf bezügliche Vorstellung, bestätigte das Finanzministerium unter Anderem die nachstehenden ermässigten Frachtsätze für den Export von Kerosin via Riga, Reval und Libau, welche demnächst am 4. April 1890 zur Einführung gelangten, mit der Bestimmung jedoch, dass diese ermässigten Frachtsätze nicht nur auf Kerosin, sondern auch auf Transporte von roher Naphta, Naphta-Producte und Naphta-Rückstände beim Export ins Ausland Anwendung finden.

Frachtsätze für Kerosin, rohe Naphta, Naphta-Producte und Naphta-Rückstände, bei der Beförderung in Cisternen-Waggons:

a. In Wagen der Eisenbahnen	b. In Wagen der Versender
pro Wagenladung von 610 Pud:	
nach Riga:	
von Zarizyn, Solnaja Pristan und Wolschskaja ..... 164 Rbl. 90 Kop.	128 Rbl. 91 Kop.
von Saratow und Uleschowskaja Pristan ..... 152 „ 90 „	118 „ 64 „
von Nishni-Nowgorod	97 „ 64 „
nach Reval:	
von Zarizyn, Solnaja Pristan und Wolschskaja ..... 164 „ 90 „	128 „ 91 „
von Saratow und Uleschowskaja Pristan ..... 152 „ 90 „	118 „ 58 „
von Nishni-Nowgorod ..... 122 „ 52 „	96 „ 16 „
von Rybinsk	78 „ 52 „
nach Libau:	
von Zarizyn, Solnaja Pristan und Wolschskaja ..... 177 „ 12 „	137 „ 76 „
von Saratow und Uleschowskaja Pristan ..... 165 „ 12 „	127 „ 50 „
von Nishni-Nowgorod	105 „ 76 „

Zugleich hatte das Finanzministerium über die Anwendung der vorstehenden Tarifsätze folgende Bestimmungen festgesetzt:

„Für das 610 Pud überschreitende Mehrgewicht in einem Wagen wird die Fracht pudweise nach dem entsprechenden Wagenladungstarif berechnet. Das Auf- und Abladen geschieht durch Kräfte der Versender resp. Empfänger. Die entleerten Cisternen-Waggons werden frachtfrei zurückbefördert, wobei die Nebengebühren für das Nachwägen, Stationskosten und für die Uebergabe nicht erhoben werden. Die ursprüngliche Berechnung geschieht nach den bestehenden Tarifen des internen directen Verkehrs. Die Verrechnung nach dem obigen Tarif unter Rückzahlung der Fracht-Differenz findet nur nach Vorstellung der von der Versandstation ausgefertigten Frachtbriefe und der Bescheinigungen des Zollamtes über den bewerkstelligten Export der Naphtawaaren ins

Ausland, sowie Beifügung des Connossements statt. Reclamationen über die Rückzahlung der Frachtdifferenz unter Beifügung der vorbezeichneten Documente dürfen nicht später als in 4 Monaten, gerechnet vom Tage der Ankunft der Waare in Riga, resp. Reval oder Libau anhängig gemacht werden."

Nach Einführung der vorstehenden, ermässigten Tarife für den Export von Naphtawaaren ins Ausland, wandte sich die Rigasche Firma A. Oehlrich & Co. an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn unterm 25. Mai 1890 mit der Bitte, es zu veranlassen, dass die erwähnten ermässigten Frachtsätze für rohe Naphta nicht nur im Exportverkehr, sondern auch bei Sendungen nach Riga zur Berechnung gezogen werden, da die genannte Firma aus der Naphta verschiedene Producte herstelle, welche sie zum Theil später ins Ausland versende und demnach gegen die in Baku befindlichen Fabriken bedeutend im Nachtheile wäre, wenn sie für die rohe Naphta einen höheren Frachtsatz, als jene für die fertigen Producte, bei der Beförderung nach Riga, zahlen müsste. Hierbei wies die genannte Firma noch auf den Umstand hin, dass die Fabriken in Baku selbst bei Berechnung gleicher Frachten, noch immer gegen die Rigasche Fabrik im Vortheil wären, da bei der Fabrikation der Naphta-Producte ein gewisser Procentsatz des Rohmaterials übrig bleibe, welcher keine Verwendung finde, und den somit die Bakuer Fabriken nicht zu befördern brauchten, während die Rigaer Fabrik für das Rohmaterial, mit Einschluss jenes werthlosen Procentsatzes, die Fracht bis Riga bezahlen müsste.

Die Direction der Riga-Dünaburger Bahn übergab diese Angelegenheit zur weiteren Behandlung der Ende Mai 1890 in St. Petersburg zusammengetretenen Conferenz der I. Gruppe, welche letztere beschloss, der Firma A. Oehlrich & Co. in der Weise eine Vergünstigung zu gewähren, dass dieselbe für diejenigen Quantitäten Naphta-Producte, welche sie ins Ausland befördere, nachträglich die Frachtdifferenz zwischen den Tarifen des internen directen und Exportverkehrs zurückerhalte, wenn sie im Laufe von 6 Monaten den Nachweis unter Beifügung der erforderlichen Documente liefere, dass der Export wirklich stattgefunden hat. Da aber der in der Conferenz anwesende Vertreter des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten es verlangte, dass diese Frage noch auf der allgemeinen Conferenz in Berathung gezogen werde, so übergab die Conferenz der I. Gruppe, unter Mittheilung ihres Beschlusses, die Sache der allgemeinen Conferenz. Die allgemeine Conferenz dagegen bestätigte den Beschluss der Conferenz der I. Gruppe und ist nunmehr nur noch die Bestätigung desselben Seitens des Finanzministeriums zu erwarten.

Schliesslich ist zu bemerken, dass die allgemeine Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen im Laufe des Jahres 1890 mehrere Sitzungen gehabt hat, welche die Regelung der Tarife für die Beförderung von Naphthawaaren im internen Verkehr zum Gegenstande hatten. Die hierüber geführten Verhandlungen liegen gegenwärtig dem Ministerium zur Bestätigung vor und wird über das Resultat derselben in dem nächsten Jahresberichte des Börsen-Comités berichtet werden.

II. Vom 18. resp. 28 Aprill 1890 gelangten folgende Specialtarife für Schweinefleisch, Schweinetalg und Schweinespeck bei der Beförderung nach Riga in Wagenladungen von 610 Pud zur Einführung:

a. von den Stationen der Rjäshsk-Wjäsmaer Bahn

	pro Wagenladung incl. Nebengebühren:
von Stanowaja	150 Rbl. 54 Kop.
„ Babarykino	150 „ 54 „
„ Jefremow	150 „ 54 „
„ Jeletz	150 „ 54 „
„ Kolodesi	148 „ 30 „
„ Karassi	146 „ 37 „
„ Malewka	144 „ 24 „
„ Bogoroditsch	142 „ — „
„ Uslowaja	142 „ — „
„ Jepifan	142 „ — „
„ Klekotki	142 „ — „
„ Paweletz	143 „ 73 „
„ Skopin	146 „ 37 „
„ Rjäshsk	150 „ 14 „
b. von der Station Grjäsi der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn	159 „ 69 „
c. von der Station Koslow der Rjäsan-Koslower, sowie der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn	159 „ 69 „

III. Für den Transport von Eiern und Eigelb nach Riga gelangten im Laufe des Jahres 1890 folgende Special-Tarife zur Einführung:

	Fracht pro Wagenladung von 610 Pud incl. Nebengebühren:
a. am 21. April 1890 von der Station Nishni-Nowgorod	202 Rbl. 38 Kop.

Fracht pro Wagenladung von 610 Pud incl. Nebengebühren:

b. am 26. Mai 1890 von den Stationen der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn:

von Koslow	193	Rbl.	80	Kop.
„ Murawjewo	193	„	80	„
„ Usmann	193	„	80	„
„ Woronesh	205	„	80	„
von Olen-Kolodes	213	„	80	„
„ Dawydowka	221	„	80	„
„ Liski	229	„	80	„
„ Puchowo	229	„	80	„
„ Jewdokowo	234	„	30	„
„ Saguny	238	„	80	„
„ Michailowka	242	„	48	„
„ Olginskaja	244	„	56	„
„ Schurawka	246	„	64	„
„ Byk	248	„	48	„
„ Liman	250	„	16	„
„ Tschertkowo	251	„	28	„
„ Scheptuchowka	252	„	96	„
„ Maltschewskaja	251	„	64	„
„ Millerowo	256	„	32	„
„ Tarassowka	258	„	16	„
„ Glubokaja	260	„	—	„

c. am 20. October 1890:

von der Station Werchowje der Orel-Grjäsier Bahn	179	„	85	„
von der Station Orel der Orel-Witebsker Bahn	167	„	05	„

d. am 17. November 1890:

von der Station Jeletz (Passagierstation) der Orel-Grjäsier Bahn	193	„	80	„
von der Station Jeletz (Güterstation) der Orel-Grjäsier Bahn	193	„	80	„
von der Station Lipetsk der Orel Grjasier Bahn	193	„	80	„
von der Station Grjäsi der Orel-Grjäsier Bahn	193	„	80	„
von der Station Russki Brod der Liwnyer Bahn	188	„	18	„
von der Station Liwny der Liwnyer Bahn	192	„	77	„

IV. Für Anis, bei der Beförderung in vollen Wagenladungen von 610 Pud von der Station Jewdokowo der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn nach Riga gelangte am 26 December 1890 der Frachtsatz (incl. Nebengebühren) von 249 Rbl. 49 Kop. zur Einführung.

V. Am 19. September 1890 gelangten für die Beförderung von unbearbeiteten Schafsfellen von Moskau nach Riga in Wagenladungen von 600 Pud folgende ermässigte Frachtsätze zur Einführung:

a. für die Zeit vom 16. April bis zum 15. November	170 Rbl. 40 Kop.	incl. Nebengebühren.
b. für die Zeit vom 16. November bis zum 15. April	184 „ 60 „	

VI. Für die Beförderung von unbearbeiteten Knochen in vollen Wagenladungen von 610 Pud von den nachbenannten Stationen der Rjäsan-Koslower Bahn nach Riga gelangten am 10. October 1890 folgende Frachtsätze zur Einführung und zwar:

von Koslow	138 Rbl. 40 Kop.	incl. Nebengebühren.
„ Bogojawlensk . . .	137 „ 58 „	
„ Alexandro-Newskaja.	137 „ 10 „	
„ Rjäshsk	136 „ 64 „	
„ Chruschtschewo . . .	136 „ 64 „	
„ Rjäsan	136 „ 64 „	

VII. Am 26. Mai 1890 gelangte für geschlachtetes Hausgeflügel und Wild bei der Beförderung in vollen Wagenladungen von 600 Pud von den Stationen der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn nach Riga ein ermässigter Specialtarif zur Einführung.

40. Getreide-Tarife.

Nachdem im Jahre 1889 die Getreidetarife, auf Veranlassung des Finanzministeriums, eine rationelle Regelung gefunden, trat am Anfange des Jahres 1890 die allgemeine Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen zusammen, um über die Frage wegen Erstellung von Navigationstarifen für Getreide zu berathen, da die Bahnen der II. Gruppe die Befürchtung ausgesprochen hatten, dass in Folge der niedrigen Wasserfrachten auf der Wolga, die für die Winterzeit bemessenen, bestehenden Eisenbahnfrachtsätze nicht genügen, um der Wasser-Concurrenz zu begegnen. Die allgemeine Conferenz beschäftigte sich daher mit der Sammlung der Daten über die Wasserfrachten für Getreide und machte hierauf dem Finanzministerium darüber Vorstellung, dass die im Jahre 1889 festgestellten Getreidetarife, entsprechend der vorhandenen Concurrenz, während der Sommermonate

des Jahres 1890 ermässigt werden dürfen, — auf welche Vorstellung das genannte Ministerium die Genehmigung ertheilte, mit der Bestimmung jedoch, dass die Ermässigung sich nur auf solche Versandstationen erstrecke, bei welchen die augenscheinliche Möglichkeit vorliege, dass die Getreidetransporte sich dem Wasserwege zuwenden können.

Die auf solcher Grundlage für den Verkehr nach Riga von der genannten Conferenz ausgearbeiteten Navigations-Tarife für Getreide, welche nach erfolgter Bestätigung seitens des Finanzministeriums, am 22. März 1890, mit einer Giltigkeitsdauer bis zum 15. September desselben Jahres, zur Einführung gelangten, sind, im Vergleich mit den Winterfrachten, folgende:

	Sommerfracht		Winterfracht	
	pro Wagenladung von 610 Pud, incl. Nebengebühren.			
	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
a. von den Stationen der Grjäsi-Zarizyner Bahn:				
von Donskaja	133	2	167	76
„ Wolschskaja	129	36	164	60
„ Zarizyn	130	65	164	60
b. von den Stationen der Tambow-Saratower Bahn:				
von Saratow	133	41	164	20
„ Kurdjum	141	40	165	—
„ Mariinskaja	144	40	166	—
„ Kologinowka	150	40	167	40
„ Atkarsk	156	40	167	40
„ Lopuchowka	162	40	167	40
c. von den Stationen der Sysran-Wjäsmaer Bahn:				
von Batraki	133	—	164	60
„ Sysran	133	—	164	60
„ Repjewka	144	96	164	60
„ Nowospasskoje	151	30	164	60
„ Praskowjino	157	16	165	40
„ Nikulino	163	1	166	40
d. von der Samara-Ufaer Bahn:				
von Sarai-Gir	184	40	188	60
„ Jelan	181	65	186	60

	Sommerfracht		Winterfracht	
	per Wagenladung von 610 Pud, incl. Nebengebühren.			
	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Von Assekejewo	178	60	184	20
„ Bugnonsslan	173	72	181	30
„ Pochwistnewo	169	4	179	60
„ Kljutschi	164	38	177	60
„ Tscherkasskoje	159	72	175	45
„ Krotowka	155	6	172	75
„ Turgenjewka	152	37	170	86
e. von der Orenburger Bahn:				
von Totskaja	182	70	186	—
„ Pogromnoje	177	44	183	60
„ Busuluk	173	12	180	70
„ Kollubanka	168	6	177	—
„ Borskaja	163	18	174	75
„ Marytschewka	159	70	173	75
„ Bogatoje	157	87	173	15
„ Gratschewka	154	46	172	15
„ Trostjanka	151	77	170	26
„ Kinel	150	63	169	—
„ Smyschljäjewka	150	63	167	—
„ Samara	150	63	164	—
„ Kyasch	150	63	164	—
„ Lipjagi	150	63	164	—
„ Tomylowo	145	27	164	—
„ Besentschik	139	44	164	—
„ Mylnaja	136	—	164	—
„ Obscharowka	136	—	164	—
f. von der Mitauer Bahn:				
von Mitau	10	—	13	91
„ Friedrichshof	14	46	18	19
„ Behnen	18	73	21	24

Aehnliche Navigationstarife gelangten für Getreidetransporte nach St. Petersburg, Reval und Libau zur Einführung.

Als sich am Schlusse des Jahres 1890 Stockungen in Dünaburg bei der Uebergabe der aus dem Innern daselbst, mit der Bestimmung nach Libau angelangten, mit Getreide beladenen Waggons an die Libau-Romnyer Bahn bemerkbar machten und in Folge dessen Klagen von Seiten der Waarenversender über die Verzögerung ihrer Transporte verlautbart wurden, wurde von den resp. Bahnverwaltungen, in Einvernehmen mit dem Finanzministerium, die Anordnung getroffen, dass die für den Getreideverkehr von der Orel-Witebsker, Orel-Grjäsier-Grjäsi-Zarizyner und Dünaburg-Witebsker Bahn nach Libau via Kalkuhnen giltigen Tarife vom 12. December 1890 auch für die Route Dünaburg-Riga-Moscheiki nach Libau Anwendung finden.

Ferner wurde auf Ansuchen der Direction der Mitauer Bahn, vom Finanzministerium genehmigt, dass die für den directen Verkehr von verschiedenen Bahnen via Moscheiki nach der Station Riga, Mitauer Vorstadt, im Jahre 1889 zur Einführung gelangten Getreidetarife, vom 18. Juli 1890 ab, über dieselbe Route auch bei der Beförderung des Getreides nach der Station Riga der Riga-Dünaburger Bahn Giltigkeit haben.

Im Uebrigen haben keine wesentlichen Veränderungen in den Getreidetarifen im Jahre 1890 stattgefunden.

Zum Schluss ist noch zu bemerken, dass im Juli 1890, auf Veranlassung des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten, von der allgemeinen Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen eine Sammlung sämmtlicher Getreidetarife herausgegeben worden ist.

41. Tarife für russische Steinkohlen.

Auf Veranlassung des Finanzministeriums gelangten am 1. September 1890 folgende, bedeutend ermässigte Specialtarife zur Einführung und zwar:

a. für Steinkohlen, Briquets von Steinkohlen und Torf, Kisjak, Torf, Braunkohlen (auch Lignit), sowie Torfkohlen, mit Ausnahme jedoch von Coaks, bei der Beförderung von den Stationen: Dombrowo, Dombrowo-Gornaja, Strschemeschitzy und Sosnowice der Warschau-Wiener Bahn nach sämmtlichen Stationen der Riga-Dünaburger und Mitauer Bahn 55 Rbl. 20 Kop. pro Wagen von 609 Pud excl. Nebengebühren.

b. für Coaks, bei der Beförderung von den Stationen: Belaja, Isjum, Jasinowataja, Jusowo und Rudnitschnaja der Donetzer Eisenbahn nach Riga (R.-D.) 84 Rbl. pro Wagen von 609 Pud excl. Nebengebühren.

42. Localtarife.

Am 1. Januar 1890 gelangte ein neuer, von dem Finanzministerium, unter Hinzuziehung der Vertreter der betheiligten Bahnen, ausgearbeiteter Localtarif für den Warschauer Rayon, wohin gezählt werden: die Warschau-Bromberger, Warschau-Wiener, Warschau-Terespoler, Iwangorod-Dombrower, Brest-Cholmer, Weichsel- und Sedletz-Malkiner Bahn, zur Einführung.

Dieser für die vorstehende Gruppe von Bahnen festgestellte gemeinschaftliche Localtarif findet auch im directen Verkehr zwischen denselben und mit den Nachbarbahnen Anwendung und ist im Allgemeinen nach denselben Grundsätzen zusammengestellt worden, welche von dem Ministerium bei der Ausarbeitung des neuen Localtarifs der Nicolai-Bahn adoptirt worden sind, wobei allerdings auch noch die besonderen Localverhältnisse der polnischen Bahnen Berücksichtigung gefunden haben.

Im Laufe des Jahres 1890 setzte das Finanzministerium die von ihm in Aussicht genommene Reform der Localtarife fort und nahm demnächst die Umarbeitung der Localtarife des Baltischen Rayons, zu welchem die Bahnen: Riga-Dünaburger, Pleskau-Rigaer, Mitauer, Riga-Bolderaaer und Baltische gezählt wurden, in Angriff, wobei das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten zu dieser Arbeit auch die Vertreter der betheiligten Bahnen hinzuzog. Als Ergebniss der in verschiedenen Commissionssitzungen über diesen Gegenstand geführten Verhandlungen ging der am 1. December 1890 für die vorgenannten Bahnen zur Einführung gelangte neue Localtarif des Baltischen Rayons hervor, wobei dieser Tarif speciell für die Pleskau-Rigaer Bahn schon vom 15. September 1890 ab Anwendung fand.

Dieser neue Localtarif des Baltischen Rayons, welcher grösstentheils wesentliche Erhöhungen der Frachtsätze, im Vergleich zu den bisherigen Localtarifen der Riga-Dünaburger, Mitauer und Baltischen Bahn, enthält, ist im Allgemeinen nach dem Muster der neuen Localtarife des Warschauer Rayons und der Nicolai-Bahn aufgestellt worden.

Demnächst hat das Finanzministerium den Localtarif der St. Petersburg-Warschauer Bahn einer vollständigen Umarbeitung unterzogen und soll der neue Tarif der genannten Bahn nunmehr am 1. März 1891 zur Einführung gebracht werden.

43. Regeln über die Verladung von Waaren in zwei und mehr Schichten.

(Siehe Sbornik der Tarife der russ. Eisenbahnen Nr. 82).

Von dem Herrn Minister der Wegecommunication sind unterm 4. Januar 1890 folgende Regeln über die Verladung von Waaren in mehreren Schichten bestätigt worden.

1) Den Eisenbahnen ist es anheimgestellt, die Verladung von Waaren in mehreren Schichten in einem Wagen, unter Benutzung der den Versendern gehörigen Vorrichtungen, zu gestatten.

2) Ueber die Zulassung solcher Art von Transporten ist von der betreffenden Bahn in dem Sbornik der Tarife öffentliche Bekanntmachung zu erlassen.

3) Alle solche Vorrichtungen sind von dem Versender selbst mit eigenen Mitteln im Wagen anzubringen und nach der Ankunft wiederum fortzunehmen. Die Bahn kann auch die Herstellung von dergleichen Vorrichtungen, nach geschehener Vereinbarung, für Rechnung des Versenders übernehmen; in welchem Falle sie die gehabten Auslagen von demselben gegen Ertheilung einer besonderen Quittung erhebt.

4) Die Vorrichtungen sind von dem Versender ohne jede Beschädigung des Wagens in demselben anzubringen und wenn durch solche eine Beschädigung erfolgt, so ist der Versender verpflichtet, die Kosten für die Reparatur des Wagens zu ersetzen.

Ueber die vom Versender im Wagen angebrachten Vorrichtungen ist im Frachtbriefe Vermerk zu machen und kann der Empfänger die Auslieferung derselben zusammen mit der Waare verlangen.

5) Die Verladung und Entladung der Waaren, für welche der Versender besondere Vorrichtungen im Wagen angebracht hat, geschieht durch die Mittel des Waareneigenthümers.

6) Die Zeit, welche zur Anbringung der Vorrichtungen in den Waggons erforderlich ist, wird in die für die Verladung festgesetzte Frist eingerechnet.

7) Wenn der Empfänger, nach Ankunft der Waare auf der Empfangsstation, die Entladung nicht innerhalb der hierfür festgesetzten Zeit ausführt, so hat die Eisenbahn das Recht, solches zu thun und die Vorrichtungen aus dem Wagen zu entfernen.

8) Den Versendern, welche Waaren in mehreren Schichten befördern, ist es gestattet, solchen Transporten ihre Agenten als Begleiter zuzucommandiren und können letztere gegen Zahlung des festgesetzten Fahrgeldes in den betreffenden Waggons Platz nehmen.

44. Ummahletarife.

(Siehe Sbornik der Tarife der russischen Eisenbahnen № 84 u. 97).

Zufolge Verfügung des Herrn Finanzministers traten die bisherigen Regeln über Ummahletarife vom 1. Juli 1890 für den internen Verkehr ausser Kraft, mit der Bestimmung, dass die Vorstellung der

Frachtbriefe über Getreide, welches bis zu diesem Zeitpunkte zur Beförderung gelangt war, behufs Rückerstattung der Frachtdifferenz in bisheriger Grundlage, bis zum 1. Januar 1891 stattzufinden habe.

Zugleich erklärte sich der Herr Finanzminister einverstanden mit der Anwendung der Ummahletarife auf Mehl, Grütze und Malz, welche ins Ausland exportirt werden und ordnete an, dass von der Allgemeinen Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen die hierfür erforderlichen Regeln ausgearbeitet und dem Ministerium zur Bestätigung vorgestellt werden.

Nachdem die allgemeine Conferenz sich dieser Aufgabe unterzogen hatte, bestätigte der Herr Finanzminister folgende Regeln über die Anwendung der Ummahletarife auf Mehl, Grütze und Malz, welche ins Ausland exportirt werden:

§ 1. Bei der Ausfuhr von Mehl, Grütze und Malz, welche auf den Eisenbahnen befördert und in Mühlen auf dem Wege von der ursprünglichen Versandstation des Getreides bis zum Punkte der Ausfuhr der genannten Producte zubereitet werden, wird dem Exporteur, unter Beobachtung der nachstehenden Bestimmungen, die Differenz zurückerstattet:

a. zwischen den Tarifen für die Beförderung des Getreides von der ursprünglichen Versandstation des Getreides bis zum Ummahlungspunkte desselben, sowie für das Product von letzterem Punkte bis zum Ausfuhrpunkte,

b. und dem directen Tarif, welcher am Tage der Abfertigung des Getreides im betreffenden Verkehr für die gesammte Entfernung von der ursprünglichen Versandstation bis zur Endstation, wo der Export des Products stattgefunden, Geltung hatte. Die Differenz wird für dasjenige Pudquantum des Mehlproducts berechnet, welches wirklich ins Ausland befördert worden ist.

§ 2. Die Nebengebühren für das Auf- und Abladen des Getreides, sowie des Mahlproducts werden auf allgemeiner Grundlage zur Berechnung gezogen.

§ 3. Um die vorstehende Vergünstigung zu geniessen, hat der Exporteur der Empfangsstation vorzustellen:

a. die Frachtbriefe sowohl für das Getreide, als auch für die im pct. 1 bezeichneten Mahlproducte, und

b. die Bescheinigung des Zollamts über den Export des Mahlproducts ins Ausland, mit Angabe in denjenigen Fällen, wenn dasselbe unmittelbar auf dem Eisenbahnwege ins Zollamt gelangt ist, der Nummern der betreffenden Eisenbahn-Frachtbriefe.

§ 4. Die Frachtbriefe über das umgearbeitete Getreide sind auf den Namen des Exporteurs auszustellen, die Frachtbriefe über das Getreide aber auf den Namen derjenigen Mühle, wo die Ummahlung des Getreides stattfindet.

Beide Frachtbriefe sind für die Anwendung des directen Getreidetarifs nur für den Zeitraum von einem Jahre, gerechnet vom Tage der ursprünglichen Abfertigung des Getreides giltig.

§ 5. Die Empfangsbahn hat die den Exporteuren zurückerstatteten Frachtdifferenzen mit ihren Vorbahnen auf allgemeiner Grundlage vermittelst besonderer Rechnung zu verrechnen.

§ 6. Die in den vorstehenden Punkten angegebenen Regeln können auch in denjenigen Fällen Anwendung finden, wenn die Ummahlung des Getreides in Mühlen stattgefunden hat, welche abseits vom Wege von der ursprünglichen Versand- bis zur Exportstation belegen, sofern die Besitzer solcher Mühlen hierüber eine besondere Vereinbarung mit den Eisenbahnen abgeschlossen haben, in welcher die Höhe der Frachtzahlung für die Beförderung bis zur Mühle und zurück bis zum Anschlusspunkte an den directen Weg festgesetzt ist. Die betreffenden Tarife sind in der vorgeschriebenen Ordnung dem Ministerium zur Bestätigung vorzustellen und dürfen nicht höher als die Pudwerst-Sätze der Transitbahnen aus dem directen Tarif von der Versandstation bis zur allendlichen Bestimmungsstation der Waare normirt werden.

§ 7. Die durch die vorstehenden Regeln gewährten Vergünstigungen sind für die Zeit vom 1. Juli 1890 bis zum 1. Juli 1895 festgesetzt.

45. Tarifbestimmungen für die Beförderung von Milchwaaren.

(Siehe Sbornik der Tarife der russischen Eisenbahnen № 110.)

Laut Circulairvorschrift des Departements für Eisenbahnangelegenheiten vom 26. April 1890 sub № 3591 sind von dem Herrn Finanzminister folgende Regeln für die Beförderung von Milchwaaren auf sämmtlichen Russischen Bahnen mit einer Giltigkeit vom 25. Mai 1890 bestätigt worden:

1) Bei der Beförderung der, der Gruppe 65 der Nomenclatur zugezählten Milchwaaren, (mit Ausnahme von geschmolzener Butter), mit den Passagierzügen ist der Frachtsatz von $^1/_{12}$ Kop. pro Pud und Werst mit den gemäss den Statuten der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft vorgeschriebenen procentualen Abschlägen, je nach der Entfernung, zu berechnen. Auf denjenigen Bahnen, wo bereits niedrigere Frachtsätze bestehen, sind dieselben auch fernerhin beizubehalten.

2) Die leeren Gefässe sind, unter Beobachtung der auf der Nicolaibahn hierfür geltenden Regeln, frachtfrei zurückzubefördern.

3) Auf der Moskau-Rjäsaner Bahn wird bei einer Entfernung bis 80 Werst an Stelle des vorstehenden Tarifs, der Satz von 1/8 Kop. pro Pud und Werst erhoben. Auf der Rjäsan-Koslower Bahn findet dieser Tarif keine Anwendung, wenn die Beförderung nur auf der Verbindungslinie in Rjäschsk und Koslow stattfindet.

46. Abkürzung der Frist für die unentgeltliche Aufbewahrung der Waaren auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn.

(Siehe Sbornik der Tarife der russischen Eisenbahen № 110.)

Auf Vorstellung des Eisenbahn-Departements ist von dem Herrn Minister der Wegecommunication verfügt worden, dass vom 2. Mai 1890 ab bis zum Ausbau der Station Riga I der Riga-Dünaburger Eisenbahn, die laut § 81 des Allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen festgesetzte Frist für die unentgeltliche Aufbewahrung der auf der Riga-Dünaburger Bahn von der Pleskau-Rigaer, Mitauer und Riga-Tuckumer Bahn mit den Güterzügen eintreffenden Waaren, von 48 Stunden auf 12 Stunden abzukürzen und die Lagermiethe für dieselben im doppelten Betrage entgegen der allgemeinen Norm zu erheben sei.

47. Verfahren beim Aufstellen von Protocollen über Beschädigung oder Verlust von Gütern.

(Siehe Sbornik der Tarife der russischen Eisenbahnen № 121.)

Laut Allerhöchst bestätigtem Gutachten des Reichsraths ist der Art. 88 des Allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen folgendermassen abgeändert worden:

„Im Falle der Entdeckung, während des Transports, oder auf der Empfangsstation, von Mancos oder Beschädigung an der Waare, hat die Eisenbahn sofort eine Revision derselben vorzunehmen und die Feststellung des geursachten Schadens herbeizuführen. Die Revision hat im Beisein der Chargen der Eisenbahn-Gensdarmerie-Polizei und zweier Zeugen, sowie, nöthigenfalls, auch eines Experten und, wenn möglich, in Gegenwart des Verfügungs-Berechtigten über die Waare stattzufinden.

Ueber die stattgefundene Revision wird ein Protocoll aufgestellt, von welchem, auf Verlangen, dem Verfügungs-Berechtigten über die Waare eine Copie auszureichen ist.“

48. Regeln über die Beförderung von unverpackten Waaren.

(Siehe Sbornik der Tarife der russischen Eisenbahnen № 121.)

Von dem Herrn Minister der Wegecommunication sind auf Vorstellung des Eisenbahn-Raths, unterm 22. Mai 1890 folgende Regeln über die Beförderung von unverpackten Waaren bestätigt worden:

1) Nachstehende Güter, sofern dieselben nicht in einer Verpackung, welche die Vermischung mit anderen Gütern verhindert, zur Beförderung aufgegeben werden, werden in unverpacktem Zustande nicht anders befördert, als in Wagenladungen, ohne Angabe der Stückzahl, wobei die Fracht nach dem Tarif für die volle Tragkraft des Wagens berechnet wird, auch wenn das Effectivgewicht geringer sein sollte.

Alabaster, Gyps und Kreide in Stücken (aus der Gruppe Nr. 1 der allgemeinen Nomenclatur).

Asphalt, unbearbeitet und Asphaltkitt, Asphaltmasse und Asphalt-Mastix (die ganze Gruppe Nr. 3).

Scherben-, Topf-, Thon-, Glas-, Porzellan- und Fayencescherben (die ganze Gruppe Nr. 9).

Fassdauben (aus der Gruppe Nr. 10).

Töpferwaaren, Thon und Terracotta-Waaren (aus der Gruppe Nr. 25).

Holzwaaren (aus der Gruppe Nr. 29).

Brennholz (die ganze Gruppe Nr. 31).

Eisen-, Gusseisen-, Stahlbruch, Späne und Feilspäne (aus der Gruppe Nr. 32).

Geschirre, gusseiserne (aus der Gruppe Nr. 33).

Knochen, Hörner und Klauen (aus der Gruppe Nr. 35).

Erde und Thon, ausgenommen Farbeerde und japanische Erde (die ganze Gruppe Nr. 38).

Steine, unbearbeitete: Bausteine, Feldsteine, Betonsteine, Fundamentsteine, Sandsteine, Kalksteine, Schottersteine und Schleifsteine (aus der Gruppe 41).

Knochen, einfache, rohe (aus der Gruppe Nr. 50).

Flachsheede (aus der Gruppe Nr. 54).

Holzbaumaterialien (die ganze Gruppe Nr. 55).

Waldproducte (die ganze Gruppe Nr. 56).

Farbeerde und Farbethon (aus der Gruppe Nr. 66).

Bast und Matten (aus der Gruppe Nr. 67).

Gemüse, Garten- und Feld-, jeder Art, (ausgenommen die zu den Colonial- und Delicatesswaaren gehörigen). Pilze und Grünwerk frische (die ganze Gruppe Nr. 77).

Schlacken von Salzen und Säuren, Kesselstein (die ganze Gruppe Nr. 78).
Hanfheede (aus der Gruppe Nr. 82).
Erze (aus der Gruppe Nr. 92).
Salz (aus der Gruppe Nr. 101).
Glasgefässe (aus der Gruppe Nr. 105).
Heu und Stroh, ungepresst (aus der Gruppe Nr. 109).
Lumpen (aus der Gruppe Nr. 110).
Düngungsmittel (die ganze Gruppe Nr. 111).
Kohlen, Torf und Kisjak (die ganze Gruppe Nr. 112).
Porzellan- und Fayence-Gefässe (aus der Gruppe Nr. 114).

Anmerkung. Grosse Stücke von Holz-Baumaterialien können auf Wunsch der Versender auch mit Angabe der Stückzahl in dem Frachtbriefe angenommen werden.

2) Güter in unverpacktem Zustande, welche bei der Anfuhr zur Beförderung bei einem Frachtbrief aufgegeben werden, werden nach der für alle Waaren festgesetzten Reihenfolge befördert.

Güter jedoch, die ohne Vorweisung eines Frachtbriefs zu den Speichern angeführt werden, welche auf von der Bahn oder von Privatpersonen arrendirten Plätzen erbaut sind, nicht weiter als 25 Faden von der Expropriationsgrenze entfernt liegen und in Folge einer Uebereinkunft mit der Bahn die Rechte von Stationsspeichern besitzen, werden in die allgemeine Reihenfolge nicht aufgenommen.

3) Die Versender, welche die im vorhergehenden Punkte erwähnten Waarenlager besitzen, haben dem Stationsvorsteher die Frachtbriefe für die von ihnen zum Transport bestimmten Waaren vorzuweisen. Die Sendungen, welche in diesen Frachtbriefen angegeben sind, werden nach einer besonderen Reihenfolge eingetragen, nach der sie auch zur Beförderung gelangen, wobei unter dieselben das nach Verladung nach der allgemeinen Reihenfolge zu befördernde freigebliebene rollende Material vertheilt wird.

4) Diejenigen Bahnen, die Stationen besitzen, für welche Ausnahmebestimmungen in Bezug auf Annahme und Abfertigung von Gütern im unverpacktem Zustande bestehen, stellen besondere örtliche Regeln über die Bestimmung der Reihenfolge auf, welche in der hierfür vorgeschriebenen Weise bestätigt werden.

5) Falls das Aufladen durch die Versender stattfindet, müssen dieselben darauf achten: a. dass die Ladung die für das rollende Material vorgeschriebene Grenze (Ladeprofil) nicht überschreite; b. dass das Gewicht der Ladung die Tragkraft des Wagens mit der vom

Tarif gestatteten Ueberfracht nicht übersteige; und c. dass die Vertheilung der Ladung im Wagen und die Befestigung der Ladung auf den Plattformen unter Beobachtung aller nothwendigen technischen Vorschriften ausgeführt werde. Alle zur Verladung nothwendigen Vorrichtungen (wie z. B. Stützen und Stricke bei Verladung von Holz) müssen vom Versender geliefert werden.

6) Wenn bei einer Verladung durch den Versender während des Transportes constatirt wird, dass der Wagen über seine Tragkraft hinaus beladen ist, so wird das Mehrquantum unter Aufnahme des erforderlichen Protocolls abgeladen und als Ergänzungs-Sendung befördert.

Vor Bezahlung sämmtlicher Kosten, sowohl der für die ursprüngliche Sendung, als auch der Ergänzungsfrachtkosten für das abgeladene Gut, werden dem Empfänger weder die Ladung noch der abgeladene Theil derselben ausgeliefert.

7) Nach Abladung der Waaren in unverpacktem Zustande auf der Empfangsstation muss sogleich zur Abfuhr derselben von der Bahn geschritten werden.

Waaren, welche ausgeladen werden, aber innerhalb 12 Stunden nicht abgeführt sind, werden für Rechnung des Empfängers fortgeschafft.

49. Abrundung der Werstzahl und der Summe des declarirten Werthes der Waare bei Berechnung der Assecuranz-Prämie.

(Siehe Sbornik der Tarife der russ. Eisenbahnen Nr. 126.)

Von dem Herrn Finanzminister ist unterm 5. Juni 1890 verfügt worden, dass bei versicherten Waarensendungen, behufs Berechnung der Assecuranz-Prämie, die Werstzahl sowohl, als auch die declarirte Werthsumme auf volle 100 abzurunden seien und im Minimum 10 Kop. an Prämie für jede Sendung zur Erhebung zu kommen habe.

50. Verkauf der auf den Eisenbahnen zurückgelassenen, verlorenen und nicht abgenommenen Gegenstände.

(Siehe Sbornik der Tarife der russ. Eis. Nr. 135, Circulair Nr. 150.)

Laut Allerhöchst bestätigtem Reichsrathsgutachten sind die Art. 40 und 90 des Allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen folgendermassen ergänzt worden:

1) Mit den auf den Eisenbahnstationen, in den Waggons, oder auf dem Wege vergessenen, oder verlorenen Gegenständen, ist, im Falle dieselben nicht von dem Eigenthümer im Laufe von

14 Tagen abgeholt werden, nach den im Artikel 40 des Statuts vorgeschriebenen Bestimmungen zu verfahren, wobei die 14 tägige Frist vom Tage der Vorstellung der vergessenen und verlorenen Gegenstände an den Eisenbahn-Stationschef gerechnet wird.

2) Ausführliche Regeln über den öffentlichen Verkauf: a. der im Pkt. 1 genannten Gegenstände, und b. der von den Empfängern nicht abgenommenen Bagage und Waaren (Art. 40 und 90) werden von dem Eisenbahn-Rath herausgegeben werden.

Vom Herrn Minister der Wegecommunication wurden hierauf unterm 19. October 1890 die in der Rigaschen Börsenzeitung Nr. 4, Jahrgang 1891 auf Anordnung des Börsencomités abgedruckten Regeln über den öffentlichen Verkauf Seitens der Eisenbahnen von nicht abgenommenen Gütern und Bagage festgestellt und zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

51. Abänderung der Regeln über die Prüfung des Inhalts, Gewichts und Werths der zur Beförderung angenommenen Waaren.

(Siehe Sbornik der Tarife der russ. Eis. Nr. 84.)

Von dem Herrn Minister der Wegecommunication ist die von ihm getroffene Verfügung vom 7. Mai 1889 bezüglich der Prüfung des Inhalts, Gewichts und Werthes der Güter, durch eine Verordnung vom 19. December 1889 Nr. 14395 ergänzt worden (auf Anordnung des Börsencomité in der Börsenzeitung Nr. 3 vom Jahre 1891 abgedruckt).

52. Regeln über die Beförderung von feuergefährlichen Gegenständen auf den Einsenbahnen.

(Sbornik der Tarife der russ. Eis. Nr. 100).

Die von dem Herrn Minister der Wegecommunication unterm 24. Februar 1890 erlassenen Regeln über die Beförderung von feuergefährlichen Gegenständen auf den Eisenbahnen sind auf Anordnung des Börsencomités übersetzt und in den NNr. 4 und 5 der Börsenzeitung vom Jahre 1891 abgedruckt worden.

53. Regeln über die Beförderung von Naphthawaaren in Cisternen-Waggons.

(Siehe Sbornik der Tarife der russ. Eis. Nr. 140.)

Die von der Allgemeinen Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen, mit Genehmigung des

Finanzministeriums, festgesetzten temporairen Regeln über die Beförderung von Naphthawaaren in den Bahnen oder den Versendern gehörigen Cisternen-Waggons, sind, auf Anordnung des Börsencomités übersetzt und in Nr. 6 der Börsenzeitung, Jahrgang 1891, abgedruckt worden.

54. Verzeichniss der der Stempelsteuer unterliegenden Eisenbahn-Documente.

(Siehe Sbornik der Tarife der russ. Eis. Nr. 158, Circulair Nr. 362.)

Von dem Finanzministerium ist das nachstehende Verzeichniss derjenigen Eisenbahn-Documente, welche der Stempelsteuer unterliegen, in der Sammlung der Tarife der Russischen Eisenbahnen sub Nr. 158 vom 17. October 1890 publicirt worden:

Bezeichnung der Documente und Acte.	Betrag der Stempelsteuer.	Artikel des Ustaws, welcher die Höhe und die Art der Berechnung der Stempelsteuer, sowie Befreiung von derselben festsetzt.
1) Acte über die Erwerbung der den Eisenbahnen erforderlichen Landstücke und Baulichkeiten, — cfr. Acte (Nr. 9).		
2) Ladelisten	befreit	56, pct. 3.
3) Duplicate der Frachtbriefe (an Stelle der Quittungen zur Beglaubigung bei der Abnahme der Waarensendungen):		
wenn die Frachtzahlung mehr als 5 Rbl. pro Sendung beträgt . . .	5 Kop. pro Stück	14, pct. 6.
wenn die Frachtzahlung weniger als 5 Rbl. beträgt	befreit	53, pct. 3.
4) Verträge der Eisenbahnen:		
a. Conventionen, welche zwischen den angrenzenden Eisenbahnen (einschliesslich mit den ausländischen Eisenbahnen) abgeschlossen werden, in Betreff der Benutzung der Bahn und deren Zubehörs	entsprechend der Wahl des Actenpapiers	20, 21, 25, 27

Bezeichnung der Documente und Acte.	Betrag der Stempelsteuer.	Artikel des Ustaws, welcher die Höhe und die Art der Berechnung der Stempelsteuer, sowie Befreiung von derselben festsetzt.
b. über die Art der Exploitation auf den angrenzenden Bahnen . . . c. über die Vereinigung von Bahnen d. mit städtischen Institutionen, Landschaften und Privat-Personen wegen Erbauung von Halbstationen, Perrons und über die Benutzungsbedingungen derselben . . . . . e. wegen Erbauung von Anfuhrgeleisen zu Privat-Niederlagen, Fabriken und dergl. und über die Benutzungsbedingungen derselben.	entsprechend der Wahl des Actenpapiers	20, 21, 25, 27.
5) Quittungen:		
a. welche dem Waaren-Empfänger über von demselben eingezahlte Nachnahmen ausgereicht werden:		
wenn die Summe der Nachnahme:		
mehr als 5 Rbl. beträgt. . . .	5 Kop. pro St.	14, pct. 5.
weniger als 5 Rbl. beträgt . .	befreit	53, pct. 1.
b. welche über die Einzahlung von Geld für die Vermiethung von Landstücken zur Lagerung von Brennholz, Baumaterialien und Steinkohlen ausgereicht werden:		
wenn die Summe mehr als 5 Rbl. beträgt	5 Kop. pro St.	do.
wenn die Summe weniger als 5 Rbl. beträgt	befreit	do.
6) Frachtbriefe über die Beförderung von Waaren und Effecten, einschliesslich solcher, welche im Auslande über Waaren ausgegeben werden, die im directen Verkehr in's Innere des Reichs befördert werden.	10 Kop. pro St.	13^1, pct. 1, nach dem Nachtrage von 1887.

Bezeichnung der Documente und Acte.	Betrag der Stempelsteuer.	Artikel des Ustaws, welcher die Höhe und die Art der Berechnung der Stempelsteuer, sowie Befreiung von derselben festsetzt.
7) Reverse:		
a. der Sicherstellung für Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender auf offenem Wagen befördert werden		
auf die Summe über 5 Rbl. . . .	5 Kop. pro St.	14, pct. 5.
auf die Summe bis 5 Rbl. . . .	befreit	53, pct. 1.
b. der Sicherstellung für flüssige und gebrechliche Gegenstände:		
auf die Summe über 5 Rbl. . . .	5 Kop. pro St.	do.
„ „ „ bis 5 „ . . .	befreit	
c. der Sicherstellung für gefährliche Gegenstände	80 Kop pro Stück	27, nach dem Nachtrage von 1887.
d. der Sicherstellung von Waaren, welche schnellem Verderb unterworfen sind:		
auf die Summe über 5 Rbl. . . .	5 Kop. pro St.	14, pct. 5.
„ „ „ bis 5 „ . . .	befreit	53, pct. 1.
e. die Beglaubigung über den Verlust der Eisenbahn-Quittung:		
auf die Summe über 5 Rbl. . . .	5 Kop. pro St.	do.
„ „ „ bis 5 „ . . .	befreit	
8) Bescheinigung des Empfängers über Verzicht auf jegliche Forderungen an die Eisenbahn-Verwaltung:		
auf die Summe über 5 Rbl. . . .	5 Kop. pro St.	do.
„ „ „ bis 5 „ . . .	befreit	

55. Regeln für die Conferenzen der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifsachen.

(Siehe Sbornik der Tarife der russ. Eis. Nr. 141, Circulair Nr. 453).

Von dem Herrn Finanzminister sind besondere Regeln über die Conferenzen der Vertreter der Eisenbahnen für Tarifsachen bestätigt worden, aus welchen hervorgeht, dass dergleichen Conferenzen nicht

anders, als mit Zustimmung des Ministeriums und nachdem das Programm von dem letzteren bestätigt worden, abgehalten werden dürfen.

Zu diesen Conferenzen sind auch die Vertreter der interessirten öffentlichen Institutionen und von der Regierung bestätigten Corporationen, sofern solche darum nachsuchen, zuzulassen, behufs Verlautbarung der Bedürfnisse des Handels und der Industrie. Dergleichen Vertreter haben jedoch in den Conferenzen nur eine berathende Stimme.

An allen Conferenzen haben stets die Vertreter des Finanzministeriums und, wenn nöthig, auch anderer Regierungs-Ressorts mit berathender Stimme theilzunehmen.

Uber die von der Conferenz gefassten Beschlüsse ist ein Protokoll aufzunehmen, wobei die etwa abgegebenen besonderen Meinungen der einzelnen Vertreter ausführlich in demselben wiederzugeben sind.

Sämmtliche Conferenz-Beschlüsse dürfen nicht früher, als nach erfolgter Bestätigung Seitens des Finanzministeriums zur Ausführung gebracht werden.

56. Erweiterung des Bahnhofs Riga I.

Im Handelsarchiv des Jahres 1890 pag. 113 und weiter — war am Schluss über die Versammlung, welche im November 1889 in St. Petersburg, unter Betheiligung von Vertretern der temporären Verwaltung der Staats-Eisenbahnen, der in Riga einmündenden Bahnen, des Rigaer Börsen-Comités und der Stadtverwaltung stattgefunden hatte, berichtet, in welcher Versammlung über den Bau einer Zweigbahn von dem Haltepunkt Kriegshospital der Mühlgrabener Bahn zu dem auf dem Andreasholm zu erbauenden Elevator, sowie über die Frage, wo in Riga die Pleskau-Rigaer Bahn endgültig einmünden sollte, berathen worden war.

Anschliessend hieran erhielt die Riga-Dünaburger Eisenbahn im Januar 1890 den Auftrag, dem Eisenbahn-Departement drei Projecte vorzustellen und zwar für den Umbau des Bahnhofs Riga I in Bezug auf die Aufnahme des Personenverkehrs der Pleskau-Rigaer Eisenbahn, zweitens in Bezug auf die Aufnahme des Güterverkehrs der Pleskau-Rigaer Eisenbahn und drittens für die Erweiterung der Station Riga I in Bezug auf eine bequemere Abwickelung des eigenen Güterverkehrs. Alle drei Projecte hat die Riga-Dünaburger Eisenbahn Mitte Februar dem Herrn Regierungs-Inspector eingeliefert.

Das für die Aufnahme des Pleskauer Personenverkehrs aufgestellte Project wurde, mit einzelnen Aenderungen, im Mai 1890

zwar genehmigt, jedoch musste später, und zwar im September, ein neues Project vereinbart werden, dessen Aufstellung sich gegenwärtig noch in Arbeit befindet.

Gelegentlich der im September stattgehabten Verhandlung wurde auch dahin eine Vereinbarung getroffen, dass, nach Fertigstellung des neuen Projects, täglich bis 4 Personenzüge der Pleskau-Rigaer Eisenbahn auf dem Bahnhof Riga I abgefertigt und empfangen werden sollten.

Von den beiden Projecten für die Erweiterung der Station Riga I in Bezug auf den Güterverkehr wurde dasjenige, welches auch die Aufnahme des gesammten Güterverkehrs der Pleskau-Rigaer Bahn im Auge hatte, nicht weiter berücksichtigt, wol aber wurde das Project, welches sich nur auf die Bedürfnisse der Riga-Dünaburger Eisenbahn bezog, am Anfang August, unter Betheiligung eines Vertreters der Riga-Dünaburger Eisenbahn, im Ministerium durchgesehen und daraufhin die Ausführung desselben bestimmt.

Der Bau soll im Frühling 1891 beginnen.

Obwohl der Endpunkt der Pleskau-Rigaer Eisenbahn, in Bezug auf den Güterverkehr, nicht auf den Bahnhof Riga I verlegt werden, sondern, wenigstens bis auf Weiteres, bei der Alexanderpforte verbleiben sollte, so musste bei der Aufstellung des Projects der Erweiterung der Station Riga I für den Güterverkehr doch auch auf die, gemäss § 8 des allgemeinen Eisenbahnstatuts, von der Pleskau-Rigaer, sowie ausserdem auch auf die von der Mitauer Bahn auf die Station Riga I einlaufenden und von dort abgehenden Güterwagen Rücksicht genommen werden. Die in Aussicht genommene Erweiterung besteht nun hauptsächlich in dem Erbau eines neuen Güterschuppens und der Erweiterung zweier bestehender Güterschuppen auf der Station Riga I selbst und ausserdem in dem Erbau eines Rangirbahnhofes vor der Station Riga I.

Die Geleiseanlage des Rangirbahnhofes wird jedoch vorläufig nicht die Ausdehnung erhalten, welche im Project anfänglich vorgesehen war, indem unvorhergesehene hohe Ansprüche seitens der Stadtverwaltung für die Abtretung des zum Rangirbahnhof erforderlichen Landes, die für die Anlage des Rangirbahnhofes ausgesetzte Summe zu sehr in Anspruch nehmen.

Nach Fertigstellung des Rangirbahnhofes werden die von der Riga-Dünaburger und der Mühlgrabener Zweigbahn nach Riga kommenden Güterzüge zunächst auf diesen einlaufen. Hier werden die Wagen je nach ihrer Hingehörigkeit zusammenrangirt und dann zu den ver-

schiedenen Endbestimmungen auf den Bahnhof selbst, in das Speicherquartal, nach Mühlgraben oder auf die Bolderaa-, Tuckumer und Mitauer Bahn weiter befördert werden.

Es ist anzunehmen, dass dadurch die den Strassenverkehr oft sehr belästigenden längeren Sperrungen der den Bahnhof kreuzenden Strassen wesentlich werden verringert werden.

Um den Popow-Strassenübergang ausserdem noch möglichst vom Strassenverkehr zu entlasten, soll auf der nördlichen Seite der Bahn, zwischen der Popow- und Romanow-Strasse, eine Parallelstrasse angelegt werden.

Der Uebergang der Wagen von der Station Riga I auf die Pleskau-Rigaer Eisenbahn und auf die Mitauer Bahn und umgekehrt, hat sich in letzter Zeit, etwa wie folgt, gestaltet:

es wurden täglich übergeben:
auf die Pleskau-Rigaer Bahn rund 10 Wagen
„ „ Mitauer „ „ 4 „
es wurden täglich übernommen:
von der Pleskau-Rigaer Bahn rund 30 Wagen
„ „ Mitauer „ „ 6 „

Dabei ist jedoch zu bemerken, dass zeitweise die hier angegebenen Wagenzahlen nicht unwesentlich überschritten wurden.

Die von der Pleskau-Rigaer Eisenbahn auf die Station Riga I einlaufenden Wagen enthalten in der Hauptsache Wagenladungsgut, und zwar namentlich Getreide und Flachs. Ausserdem findet aber auch ein nicht unbedeutender Empfang von Stückgut allerlei Art statt, welches grösstentheils für Riga, und nur in geringem Masse zum Weitertransport, bestimmt ist. Es ist dieses Stückgut, mit Ausnahme des von den Stationen der Pleskau-Rigaer Eisenbahn versandten Gutes, ein solches, wie es vor der Eröffnung der Pleskau-Rigaer Eisenbahn von den Petersburg zunächst gelegenen Stationen der St. Petersburg-Warschauer Bahn und von der Baltischen Bahn über Dünaburg nach Riga geleitet wurde.

Von der Mitauer Bahn werden Wagenladungsgüter in nur sehr geringem Masse übernommen, während der Empfang von Stückgütern ein ziemlich bedeutender ist.

Die Uebergabe auf die Pleskau-Rigaer Eisenbahn besteht grösstentheils in Stückgut; Wagenladungsgut, namentlich Salz und Superphosphat, kommt nur zeitweise, dann aber auch in nicht unbedeutendem Umfange zur Uebergabe.

Zum Verladen der für die Pleskau-Rigaer Bahn und weiter bestimmten Waaren wählt der hiesige Versender nicht immer diejenige Versandstation, Riga I oder Alexanderpforte, welche ihm am nächsten liegt, sondern scheint die erstere wesentlich bevorzugt zu werden, wie denn z. B. sogar die in allernächster Nähe der Station Alexanderpforte belegenen Fabriken vielfach die auf die Pleskau-Rigaer Eisenbahn bestimmten Waaren der Station Riga I zum Versande zuführen.

Für die Mitauer Bahn wird auf der Station Riga I fast nur Stückgut verladen.

57. Pskow-Bologojer Eisenbahn-Project.

Nachdem die Generalversammlung der Actionäre der Rybinsk-Bologojer Eisenbahn bereits im Mai 1889 den Beschluss gefasst hatte, bei der Staatsregierung um die Concession für eine Eisenbahn-Verbindung Bologoje-Pskow zu petitioniren, beschloss der Rigaer Börsen-Comité, auf Anregung des Bevollmächtigten der Direction der genannten Eisenbahn, Ingenieur A. Sakowitsch, sich der Agitation für dieses Project anzuschliessen und übersandte seinem St. Petersburger Agenten v. Boetticher am 3. März 1890 sub Nr. 13, zur Ueberreichung an die in dieser Frage massgebenden Persönlichkeiten, ein Memorial foldenden Inhalts:

„Der Bau der Pskow-Rigaer Eisenbahn veranlasste die Actionäre der Rybinsk-Bologojer Eisenbahn-Gesellschaft in der Generalversammlung vom 21. Mai 1889 den Beschluss zu fassen, bei der Staatsregierung um die Concession für eine Eisenbahn Bologoje-Pskow zu petitioniren, die Rybinsk, den wichtigsten Sammelpunkt für die Getreideproduction des Wolga-Gebiets, in directe Verbindung mit dem Exporthafen Riga setzen soll, der 2—3 Monate länger offen bleibt, als Petersburg. Auch das Apanagen-Departement hatte bereits im Jahre 1887 den Rigaschen Hafen ins Auge gefasst, wo ein Elevator errichtet werden sollte, mit der Aufgabe, die Verschiffung des, auf den, im Wolga-Rayon belegenen, über 1 Million Dessätinen umfassenden Apanagengütern, producirten Getreides in den 6 Monaten zu ermöglichen, während welcher der St. Petersburger Hafen durch Eis geschlossen ist.

Mit diesen Bestrebungen musste die Rigasche Kaufmannschaft in hohem Grade sympathisiren, seitdem es den Südhäfen Russlands, in Folge der zu ihren Gunsten gebildeten Eisenbahntarife, gelungen ist, in das Exploitationsgebiet der auf Riga ausmündenden Bahnen der I. Gruppe einzudringen und hier immer mehr an

Terrain zu gewinnen.* In der Erschliessung des Wolga-Rayons für seinen Handel glaubt Riga einen theilweisen Ersatz suchen zu müssen für die ihm in seinem natürlichen Handelsgebiet mit stetig zunehmendem Erfolge gemachte Concurrenz und nahm daher das Elevator-Project, als die Ausführung desselben seitens des Apanagen-Departements auf Schwierigkeiten stiess, energisch auf, indem Stadt, Kaufmannschaft und die Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen, einen Elevator nebst Zweigbahn, veranschlagt auf 800,000 Rbl., auf ihre Kosten zu erbauen. Gleichzeitig ist die Staatsregierung darauf bedacht, durch Anweisung der Mittel (circa 5 Millionen Rubel) zur Regulirung der Düna von der Stadt Riga bis zur Mündung des Stromes, den Rigaschen Hafen zu befähigen, den Ansprüchen eines namhaft gesteigerten Exports nach allen Richtungen zu genügen. — Hand in Hand gehen damit die vom Rigaschen Börsen-Comité mit einem jährlichen Kostenaufwande von über 100,000 Rbl. ausgeführten Stromvertiefungsarbeiten, die darauf hinzielen 18—20 Fuss tiefgehenden Schiffen die Möglichkeit zu bieten bis zur Stadt heraufzukommen und hier zu loschen und zu laden. Zur Verlängerung der Navigationsperiode im Rigaschen Hafen hat ferner die Rigasche Kaufmannschaft Eisbrecherschiffe angeschafft, die auch bei starkem Frost das Fahrwasser offen halten, bis das Zufrieren des Rigaschen Golfs der örtlichen Schifffahrt eine Grenze setzt, was oft sehr spät, bisweilen auch gar nicht geschieht, wie in den Jahren 1877/78, 1881/82 und 1883/84. Zieht man endlich auch noch die Verlängerung der Riga-Tuckumer Bahn bis Windau in Betracht, die doch nur noch eine Frage der Zeit ist, so bietet sich dann der Production des Wolga-Rayons auch noch ein gänzlich eisfreier Hafen dar, so dass damit jede Schranke für eine Verschiffung des Wolga-Getreides während des ganzen Jahres gehoben sein wird.

Die Gesammtsumme der auf der Wolga nach Rybinsk zur Weiterbeförderung gelangenden Getreide- und Mehl-Quantitäten beziffert sich, nach dem Durchnitt der Jahre 1885—1888, auf 84 Millionen Pud.

*) Anmerkung: An dem Gesammtexport Russlands participirten:

	die Ostseehäfen	die Südhäfen
1884	— 40%	— 40%
1885	— 27%	— 56%
1886	— 32%	— 56%
1887	— 29%	— 60%
1888	— 25%	— 63%
1889	— 25%	— 64%

Der Rest ging über die trockene Grenze.

In die Weiterbeförderung von Rybinsk nach Petersburg theilen sich im Wesentlichen das Mariensystem und die Rybinsk-Bologojer Eisenbahn (auf dem Wischnewolotschokschen und dem Tichwinskyschen System werden nur circa 3—4 Millionen Pud transportirt). Der grössere Theil der transportirten Güter, circa 50 Millionen, geht auf dem billigeren Wasserwege nach Petersburg, auf der Rybinsk-Bologojer Bahn werden circa 15—20 Millionen nach Petersburg befördert und der Rest von 15—20 Millionen muss in Rybinsk überwintern.

Da nun aber Rybinsk von Petersburg nur 575 Werst entfernt ist, während die Eisenbahnstrecke Rybinsk-Bologoje-Pskow-Riga circa 900 Werst betragen wird, so dass Petersburg 325 Werst näher ist, so dürfte eine Concurrenz Rigas mit Petersburg, so lange letzterer Hafen offen ist, ausgeschlossen sein, so dass Riga sich mit demjenigen Theil begnügen müsste, der Petersburg nicht mehr vor Schluss der dortigen Navigation erreichen kann."

Nach einem 10jährigen Durchschnitt war Petersburg 148 Tage im Jahre, also circa 5 Monate für den Schiffsverkehr geschlossen, Riga dagegen nur 65 Tage, also circa 2 Monate, die aber durch die Eisbrecher noch bedeutend verkürzt werden. Wird nun aber Riga mit dem eisfreien Hafen Windau durch einen Schienenweg in Verbindung gebracht, so steht der Production des Wolga-Rayons das ganze Jahr ohne Unterbrechung zur Verschiffung ins Ausland offen, wodurch enorme Ersparnisse an Lagerkosten und Kapitalzinsen erzielt, sowie auch für das Wolga-Gebiet die Möglichkeit gewonnen werden würde, alle günstigen ausländischen Getreide-Conjuncturen auszunutzen, während es bisher 5—6 Monate lang davon ausgeschlossen war.

Dass auch ein auf das ganze Jahr ausgedehnter Import von landwirthschaftlichen Maschinen, künstlichen Düngstoffen etc. der Entwickelung der Landwirthschaft im Wolga-Gebiet ausserordentlich förderlich sein wird, ist selbstverständlich.

Ein ganz neuer Culturfortschritt ist aber für die Theile des Nowgorodschen und des Pskowschen Gouvernements zu erwarten, die bisher einer Eisenbahnverbindung gänzlich entbehrten, von der sie durchschneidenden Linie Bologoje-Pskow aber für den Absatz ihrer Producte eine namhafte Erleichterung erfahren würden und durch billigen Bezug landwirthschaftlicher Culturmittel ihre Production ganz bedeutend zu steigern im Stande wären.

In Erwägung dessen nun, dass:

1) die Bologoje-Pskower Bahn für die Getreide-Production des Wolga-Rayons die Verschiffungszeit um 3 Monate verlängern, resp. (sobald die Windauer Bahn erbaut wird) auf das ganze Jahr aus-

dehnen, dabei zugleich die sofortige Realisirung der Ernte des laufenden Jahres ermöglichen würde, während Petersburg nur immer die Ernte des Vorjahres zu verschiffen im Stande ist;

2) dass auch die projectirte sibirische Bahn erst zu ihrer vollen Bedeutung gelangen kann, wenn ihr der Zugang zu den eisfreien Ostseehäfen erschlossen wird;

3) dass die von der Linie Bologoje-Pskow durchschnittenen Theile der Gouvernements Nowgorod und Pskow einen grossen Aufschwung ihrer Production erfahren werden;

4) dass nur durch die Verbindung mit Bologoje die Pskow-Rigaer Eisenbahn rentabel werden kann, sowie auch

5) die Rentabilität der Riga-Tuckum-Windauer Linie erst durch die Zufuhren aus Rybinsk vollkommen ausser Frage gestellt werden dürfte, und

6) endlich dem Handel Riga's, durch die auf circa 10 bis 15 Millionen Pud Getreide zu veranschlagende Zufuhr aus dem Wolga-Gebiet, ein Ersatz für den Eindrang der Südbahnen in sein bisheriges Exploitationsgebiet geboten werden würde, —

kann die Rigasche Kaufmannschaft sich den Bestrebungen der Rybinsk-Bologojer Eisenbahn-Gesellschaft und der Pskower Landschaft zur Erwirkung der Schienenverbindung von Bologoje nach Pskow nur mit dem lebhaftesten Wunsche anschliessen, diese Bahn baldmöglichst zur Ausführung gelangt zu sehen."

58. Riga-Tuckumer Eisenbahn.

Es war die Absicht der Staatsregierung bekannt geworden, der Riga-Tuckumer Eisenbahn-Gesellschaft den von Ersterer genossenen Credit zu kündigen, beziehungsweise, falls nicht zu umgehen, eine Liquidation derselben herbeizuführen. Diese Frage musste nach vielen Richtungen ein lebhaftes Interesse erwecken. Die Riga-Tuckumer Bahn beginnt, wie bekannt, bei der Station Sassenhof (Riga-Bolderaaer Eisenbahn), wickelt aber ihren Hauptverkehr auf der Station Riga derselben Riga-Bolderaaer Bahn ab, unter Benutzung der stehenden Dünabrücke, welche wiederum zur letztgenannten Bahn gehört. Da diese letztere bereits seit dem Jahre 1878, auf Grund einer besonderen, mit der Staatsregierung abgeschlossenen und am 10. December 1877 Allerhöchst bestätigten Convention, von der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet wird, so trat die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft in die Action, um unter Vorlegung der einschlägigen Verhältnisse, dahin zu wirken, dass die Ver-

waltung der Riga-Tuckumer Bahn gleichfalls der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft übertragen würde.

Während die diesbezüglichen Verhandlungen geführt wurden und nachdem auf Verlangen des Eisenbahn-Departements, zur Förderung der Vorberathungen, näher formulirte Bedingungen ausgearbeitet und in Behandlung genommen waren, und zwar unter Zugrundelegung der am 8. Juli 1888 zwischen der Staatsregierung und der Nowotorschker Eisenbahn vereinbarten Convention, erfolgte, auf Antrag des Finanz-Ministeriums, Seitens des Rigaschen Bezirksgerichts am 23. November 1890 die Insolvenz-Erklärung der Riga-Tuckumer Eisenbahn-Gesellschaft.

Das hierdurch bedingte weitere Verfahren ist im Art. 142 des Allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen vorgesehen, d. h. der Betrieb der insolventen Bahn wird in staatliche Verwaltung genommen.

Demgemäss war auf Anordnung Sr. hohen Excellenz, des Herrn Ministers der Wegecommunication eine besondere Commission zur Uebernahme der Riga-Tuckumer Eisenbahn in intermistische staatliche Verwaltung, und zwar vom 1. Januar 1891 ab, niedergesetzt worden, welche im Laufe des December 1890 ihre vorbereitende Thätigkeit begann. Dieselbe machte hierüber unter dem 22. December 1889 sub Nr. 11 der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft Mittheilung, bei dem Hinzufügen, dass, nach Beendigung der Arbeiten jener Commission, die Riga-Tuckumer Bahn der temporairen Verwaltung der Staats-Bahnen unterstellt werden würde, während die Betriebs-Leitung dem Chef der Pskow-Rigaer Bahn, Herrn Ingenieuren Staatsrath M. J. Grigorowsky vom 1. Januar 1891 ab übertragen werde.

VI. Bank- und Finanz-Angelegenheiten.

59. Rigaer Börsenbank.

Die Rigaer Börsenbank hat im Laufe des Jahres 1890 zu keinen besonderen Verhandlungen Veranlassung gegeben.

VII. Zoll-Angelegenheiten.

60. Revision des Zolltarifs.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1890 pag. 119—124).

Im Verfolg seiner im Jahre 1890 vorgestellten Gutachten zur Revision des Zolltarifs übersandte der Börsen-Comité zu Ende des

Jahres 1889 und zu Anfang des Jahres 1890 dem Departement des Handels und der Manufacturen nachträglich noch folgende Sentiments:

1) von den Fabrikanten H. Goldmann und R. Gläser, betreffend die zollfreie Einfuhr von Cedernholz und Graphit — vorgestellt dem Departement am 18. December 1889 Nr. 767.

2) vom Fabrikanten L. B. Jacobsohn, betreffend den Zoll auf das zur Anfertigung von Kratzen erforderliche Material — vorgestellt dem Departement am 18. December 1889 Nr. 769.

3) vom Fabrikanten Fr. Posse, betreffend den Zoll auf Flaggentuch — vorgestellt dem Departement am 18. December 1889 sub Nr. 768.

4) vom Kaufmann A. Frisk, betreffend den Zoll auf Asphalt — vorgestellt dem Departement am 29. December 1889 Nr. 791.

5) von den Kaufleuten A. und I. A. Mentzendorff betreffend den Zoll auf ausländische Cigarren — vorgestellt dem Departement am 31. Januar 1890 sub Nr. 859.

6) vom Börsen-Comité, betreffend den Zoll auf importirte eiserne und hölzerne Schiffe und Baggermaschinen, — vorgestellt dem Departement am 13. Februar 1890 Nr. 895 (siehe oben pct. 31).

7) vom Fabrikanten J. C. Jessen, betreffend den Zoll auf Thon;

8) vom Kaufmann A. Frisk, betreffend den Zoll auf rohe und bearbeitete Steine;

9) vom Kaufmann R. Beck, betreffend den Zoll auf Schiefer;

Die sub 7, 8 und 9 bezeichneten Anträge wurden vom Börsen-Comité dem Departement am 22. Februar 1890 sub Nr. 914 vorgestellt.

Am 5. März 1890 sub Nr. 19 übersandte der Börsen-Comité dem Departement eine Zusammenstellung aller hiesigen Aeusserungen zu den projectirten Tarifänderungen.

Sodann wandte sich der Börsen-Comité auch noch am 10. März 1890 sub Nr. 49 an das Departement mit folgender Vorstellung:

„Bei Prüfung der projectirten Aenderungen des Zolltarifs im Schoosse des Rigaer Börsen-Comités ist der Wunsch verlautbart worden, dass die Fassung des Textes einzelner Paragraphen, zur Vermeidung von Zweifeln und Missverständnissen, geändert werde.

Der Börsen-Comité kann sich nur dringend dafür verwenden, dass bei der neuen Fassung des Zolltarifs die einzelnen Tarifartikel nicht soviel Unterabtheilungen und Anmerkungen erhalten, wie solche die vom Departement zur Begutachtung eingesandten Memoires aufweisen und welche eben eine richtige und genaue Classification der Waaren erschweren, sondern dass vielmehr die Fassung der einzelnen Para-

graphen eine klar bestimmte und zu keinen Deutungen Anlass gebende sei.

Nur wenn eine solche Klarheit im neuen Zolltarif durchgeführt wird, wird es dem Importeur möglich sein, nicht stets mit der Zollbehörde in Conflict zu gerathen und nicht in vielen Fällen einen höheren Zoll bezahlen zu müssen, als solcher ursprünglich bestimmt ist und schliesslich Zollstrafen und anderen Ausgaben, die durch Vorstellungen ans Departement entstehen, aus dem Wege zu gehen.

Das Importgeschäft könnte durch derartige praktische und gerechte Verordnungen, die eine schnelle Abwickelung der Zollproceduren nach sich führen würden, in jeder Beziehung nur gehoben werden.

Der Rigaer Börsen-Comité beehrt sich dem Departement des Handels und der Manufacturen beifolgend eine Zusammenstellung der betreffenden Anträge zur geneigten Berücksichtigung, als Ergänzung seiner Vorstellung vom 5. März c. sub Nr. 19, vorzustellen."

Am 30. August 1890 sub Nr. 8923 forderte das Departement des Handels und der Manufacturen den Börsen-Comité auf, zu der auf Allerhöchsten Befehl, unter Vorsitz des Herrn Finanzministers, niedergesetzten Zolltarif-Revisionscommission einen Delegirten, nebst Stellvertreter, zu ernennen.

Der Börsen-Comité beauftragte seinen St. Petersburger Agenten Herrn P. v. Böttticher mit der allgemeinen Vertretung der örtlichen Handels- und Industrie-Interessen; als Vertreter für einzelne Gegenstände begaben sich ausserdem successive noch die Herren N. Fenger, C. Hartmann, H. Stieda und Capitain A. v. Hertwig nach St. Petersburg.

Beim Schreiben vom 24. September 1890 sub Nr. 9749 übersandte das Departement des Handels und der Manufacturen dem Börsen Comité die gedruckten Vorlagen für die Commission und forderte der Börsen-Comité, durch Publikation in Nr. 224 der Börsenzeitung, die Kaufmannschaft auf, in dieselben Einsicht zu nehmen.

Am 10. October 1890 wurden die Sitzungen der Commission eröffnet. Dieselbe bestand aus den Directoren und Vicedirectoren der Departements des Finanzministeriums, Mitgliedern des Conseils für Handel und Manufacturen, Professoren des technologischen Instituts, Delegirten der Ministerien der Reichsdomainen, des Innern, des Auswärtigen und der Reichskanzlei, Repräsentanten des Grossgrundbesitzes und der landwirthschaftlichen Industrie, sowie der Fabrikindustrie und endlich der Börsen-Comités von St. Petersburg,

Moskau, Nishnij-Nowgorod, Odessa, Kiew, Charkow, Warschau und Riga.

Ueber die stattgehabten Verhandlungen berichtete Herr von Boetticher nach jeder Sitzung dem Börsen-Comité und wurden diese Berichte nicht nur unter den Gliedern des Börsen-Comités in Circulation gesetzt, sondern auch sonstigen Interessenten auf deren Wunsch mitgetheilt.

Am 5. December 1890 wurden die Sitzungen der Commission geschlossen und werden die Beschlüsse der Letzteren, zunächst im Finanzministerium geprüft und alsdann dem Reichsrathe zur Entscheidung vorgestellt werden.

Die Majorität der Commission vertrat schutzzöllnerische Tendenzen und fielen dementsprechend auch die Beschlüsse aus.

Schliesslich ist der Commission auch ein Project des Finanzministeriums mitgetheilt worden, enthaltend Regeln für eine Aenderung der Zollsätze bei Coursänderungen. Den Zollsätzen des neuen Tarifs ist der Cours von 150 Kop. Credit für 100 Kop. Gold zu Grunde gelegt. Im Falle einer Erhöhung des Werthes eines Goldrubels über diese Norm werden die Zollsätze nicht reducirt, bei einer Verminderung des Werthes des Goldrubels aber um 10 Kop. und darüber, soll mit Allerhöchster Genehmigung eine Zoll-Ergänzungssteuer, entsprechend dem Betrage des Rückganges, eintreten.

61. Hopfen-Plombirung.

(Handels-Archiv Jahrgang 1890, pag. 124).

Unterm 20. Juli 1890 sub Nr. 13,534 wandte sich das Zolldepartement an den Börsen-Comité mit folgendem Schreiben

„In Veranlassung der durch das Gesuch einiger Firmen angeregten Frage, wegen Einführung der Stempelung des aus dem Auslande importirten Hopfens, hat das Rigasche Zollamt, auf eine diesbezügliche Anfrage, dem Zolldepartement berichtet, dass nach den durch Vermittelung des Rigaschen Börsen-Comités eingezogenen Auskünften „die örtlichen Brauereibesitzer und Hopfenhändler sich entschieden gegen die Plombirung von ausländischem Hopfen in den Zollämtern ausgesprochen haben, indem sie dieselbe als eine vollständig zwecklose Belästigung des Importhandels mit Hopfen ansehen. Durch diese Massnahme werde in keiner Weise der beabsichtigte Zweck, einer etwaigen Betrügerei im Hopfenhandel vorzubeugen, erreicht, sondern im Gegentheil solche noch erleichtert werden."

In Erwägung dessen, dass in den beim Zolldepartement eingegangenen Gesuchen darauf hingewiesen worden ist, dass um die

Plombirung von Hopfen alle Brauereibesitzer Russlands bitten, beehrt sich das Zolldepartement den Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, nach nochmaliger Beprüfung der obenerwähnten Daten, anher mittheilen zu wollen, ob die Rigaschen Brauereibesitzer in der That es finden, dass die Einführung der Plombirung für sie eine belästigende und nutzlose Massnahme wäre und warum?"

Der Börsen-Comité berief hierauf die örtlichen Bierbrauer und Importeure von Hopfen zu einer Berathung und beantwortete, auf Grundlage der von denselben abgegebenen Erklärung, die Anfrage des Zolldepartements am 24. September 1890, sub Nr. 633 wie folgt:

„Auf das Rescript des Zolldepartements vom 20. Juli c., Nr. 13,534 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu berichten, dass er die Frage der Plombirung von ausländischem Hopfen den hiesigen Brauereibesitzern zur nochmaligen Erwägung vorgelegt hat, worauf dieselben in Anbetracht dessen, dass die übrigen Brauereibesitzer in Russland sich für diese Massregel ausgesprochen, die Erklärung abgegeben, wie sie nichts dagegen einzuwenden hätten, dass mit derselben ein Versuch gemacht werde, wobei aber der Wunsch verlautbart worden, dass die Jahreszahl, sowie der Monat der Plombirung stets auf der Plombe in deutlicher Schrift vermerkt werde."

62. Schiffszoll.

(siehe oben pct. 31.)

63. Zoll-Artell.

Von der Delegation für den Zoll-Artell ging dem Börsen-Comité am 10. October 1890 folgender Antrag zu:

„Die wenigen Ladungen ausländischen Salzes, welche nach Riga kommen, wurden bisher, auf Anordnung des Rigaschen Zollamts, im Zollrayon entloscht, wobei, mit Genehmigung des Zollamts, der Zoll-Artell nur das Wiegen nach zollamtlichen Waagelisten besorgte, während die übrigen Arbeiten bei der Entloschung durch Leute des Empfängers ausgeführt wurden. Es haben sich indessen bei dieser Art der Entloschung Ungenauigkeiten am Gewicht gezeigt, welche abzustellen nicht in der Macht des Artells liegt, weshalb das Zollamt die Verfügung getroffen hat, dass hinfort sämmtliche Arbeiten beim Entloschen und Wiegen von ausländischem Salz nur durch den Zoll-Artell ausgeführt werden dürfen.

Der im Artell-Tarif für Salz angeführte Satz von 1 Kop. pro Pud + 1/5 Kop. pro Pud Aufladelohn, ist s. Z. wohl nur für Tischsalz

in Säcken und Fässern, welches in geringen Quantitäten eingeführt wird, festgesetzt worden und kann daher nicht auf Salz in Ladungen Anwendung finden.

Die Delegation hat die Zoll-Artell-Taxe für ausländisches Salz mit dem Vertreter des Zoll-Artells Herrn N. Klatzo, wie folgt vereinbart:

1) für Salz, los in Schüttung, für den Empfang vom Steg des Schiffes durch den Artell, inclusive Wiegen und Aufladelohn auf die Fuhren . . . . . 3/4 Kop pro Pud
2) für Salz in Säcken und Fässern exclusive Aufladelohn. . . . . 1 Kop. pro Pud

Der Börsen-Comité hat hiezu mittelst Schreibens vom 22. December c. Nr. 915 an die Delegation des Zollartells seine Zustimmung ertheilt.

64. Lagerung von auf den Eisenbahnen angeführten Gütern auf den Zollämtern.

In Nr. 66 der Sammlung der Regierungs-Verordnungen vom Jahre 1890 sind sub NNr. 635 und 636 Allerhöchst bestätigte Reichsrathsgutachten publicirt worden, betreffend:

a. die Ordnung für die Aufbewahrung und den öffentlichen Verkauf von Gütern und Gegenständen, welche vom Auslande auf den Eisenbahnen anlangen, und für welche die Zoll- und Eisenbahn-Gebühren nicht bezahlt worden sind; und

b. die Lagerung von Gütern, die dafür zu leistende Lager-Gebühr, den Verkauf der nicht zum Termin bereinigten Waaren, sowie die Rückbeförderung transito durchs Reich.

Der Börsen-Comité hat diese Verordnungen übersetzen und in der „Börsen-Zeitung" Nr. 1 und 2 Jahrgang 1891 zur Kenntniss der Kaufmannschaft bringen lassen.

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

65. Börsenspeicher.

Der Börsenspeicher ist vom 1. Januar 1891 der Firma Cauderlier & Co. für den Miethzins von 2500 Rbl. verpachtet worden.

66. Central-Waarendepôt-Speicher.

Die Gesellschaft der Central-Waarendepôt-Speicher besitzt 7 steinerne Speicher im städtischen Ambaren-Viertel und 5 ebensolche, wie auch 2 Speicherplätze, in Mühlgraben.

Bei dem Actien-Capital von 264,000 Rbl. ist der Börsen-Comité mit 60,000 Rbl. und die Börsenbank mit 105,000 Rbl. betheiligt.

Die im Jahre 1890 zur Auszahlung gelangte Dividende betrug 6%.

67. Die projectirte Elevator-Anlage auf dem Andreasholm.

(Handels-Archiv Jahrgang 1890 pag. 127—135.)

Mittelst Allerhöchst am 13. Juni 1890 bestätigten Reichsrathsgutachtens erfolgte die Genehmigung zum Bau der Verbindungsbahn von der Mühlgraben-Zweigbahn zum projectirten Elevator auf dem Andreasholm.

Der Wortlaut ist folgender:

„Der Reichsrath hat im Departement der Reichsökonomie, nach Beprüfung der Vorstellung des Ministers der Wege-Communication, wegen Ertheilung der Genehmigung an die Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft zur Erbauung einer Verbindungszweigbahn von der Hauptlinie zum Elevator auf dem Andreasholme in Riga, gutachtlich beschlossen:

I. Der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn zu gestatten: a. eine Verbindungsbahn von der Halbstation „Kriegshospital" der Mühlgrabener Zweigbahn zum Elevator auf dem Andreasholme zu erbauen. b. mit der Rigaschen Stadtverwaltung und dem Rigaer Börsen-Comité einen Vertrag bezüglich des Baues der genannten Zweigbahn abzuschliessen, sowie bei der Rigaer Börsenbank eine Anleihe von 226,000 Rbl. Cred., auf den in dieser Vorstellung angegebenen Grundlagen, aufzunehmen, d. i. zu 5½% Zinsen und 2% Tilgung pro Jahr, mit der Massgabe, dass die Verzinsung und Tilgung dieser Schuld aus den Betriebseinnahmen der Riga-Dünaburger Eisenbahn gedeckt werden. Der erwähnte Vertrag unterliegt der Bestätigung der Minister der Wegecommunication und der Finanzen.

II. An die Erlaubniss zur Erbauung der projectirten Zweigbahn folgende Forderungen zu knüpfen: 1) dass das für die projectirte Zweigbahn erforderliche Territorium als Eigenthum der Riga-Dünaburger Eisenbahn Gesellschaft erworben werde; 2) dass diese Zweigbahn ein unabtrennbares Eigenthum der Riga-Dünaburger Eisenbahn bilde, beim Ankauf der Riga Dünaburger Eisenbahn durch die Staatsregierung aber, sowie nach Ablauf der Concessionsfrist derselben, die Zweigbahn mit allen Einrichtungen in das Eigenthum der Krone, zusammen mit der Hauptlinie, übergehen soll; 3) dass die Exploitation der Zweigbahn zum Elevator auf den im Statut der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft angegebenen Grundlagen bewerkstelligt werde; 4) dass die Tarifsätze für den Transport von Waaren auf der Zweigbahn mit zuständiger Be-

stätigung festgesetzt werden; 5) dass der Bau der Zweigbahn und die Exploitation derselben unter Controle der Regierungsinspection ausgeführt, im Falle der Nothwendigkeit aber, in dem technischen Theile des Projects, nach dem Dafürhalten des Ministers der Wegecommunication, irgend welche Aenderungen vorzunehmen, die auf den Antheil der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft entfallende Summe von 226,000 Rbl. nicht erhöht, sondern der hierdurch sich vergrössernde Bauwerth der Zweigbahn von der Stadt und Kaufmannschaft für eigene Rechnung übernommen werde, und 6) dass der Zeitpunkt der Inangriffnahme der Arbeiten zur Erbauung der Zweigbahn und der Termin der Beendigung derselben vom Minister der Wegecommunication festgesetzt werde.

Mittelst Schreiben vom 3. Mai 1890 sub Nr. 5153 und vom 17. October 1890 sub Nr. 12252 erhielt die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft Mittheilung über die von dem Ministerium verlangten Aenderungen des Projects, welche im Wesentlichen in einer theilweisen Erhöhung des Dammes, sowie in einer stärkeren Befestigung der Böschungen desselben bestanden.

Zugleich erhielt die Direction den Auftrag, behufs einer genauen Kostenbestimmung des Bahnbaues, nach Bestätigung aller Detailprojecte, auf Grundlage der, mit Rücksicht auf die vom Ministerium geforderten Aenderungen, aufgestellten Detailkostenanschläge, einen allgemeinen Kostenanschlag anfertigen zu lassen.

Der auf diese Weise verfasste Kostenanschlag soll, nebst allen Detailkostenanschlägen, dem Departement zur weiteren Beschlussfassung vorstellig gemacht werden.

Die einzelnen Detailprojecte sind nun dem Departement am Anfang December 1890 seitens der Eisenbahn-Direction übersandt worden, zu denen dann, nach Bestätigung derselben, die Detailanschläge angefertigt werden, und nach diesen, der allgemeine Anschlag zur weiteren Vorstellung an das Ministerium zusammengestellt werden wird.

Die Verhandlungen über den Bau des Elevators haben im abgelaufenen Jahre vollständig geruht, denn zunächst kam es darauf an, zu erfahren, welche Mehrleistungen von der Stadt und Kaufmannschaft, über den bewilligten Zuschuss zum Bau der Zweigbahn hinaus, werden beansprucht werden, alsdann ist ein Aufschub insofern nicht unerwünscht, als die Ansichten über das System — ob Silo- oder Bodenspeicher — noch getheilt sind und die Erfahrungen, die man inzwischen mit den Elevatoren in Jeletz, St. Petersburg, Odessa, Libau, etc. gemacht haben wird, die Lösung der Systemfrage wesentlich erleichtern dürften.

IX. Exportgeschäft.

68. Hanf- und Flachs-Geschäft.

a. Regelung der Eisenbahn-Tarife.

Am 17. Januar 1890 sub Nr. 669 erhielt der Börsen-Comité vom Eisenbahn-Departement des Finanzministeriums folgendes Schreiben:

„Im Begriffe stehend, an die Ausarbeitung von Tarifen für den Transport von Fachs und Hanf zu gehen, beehrt sich das Departement den Börsen-Comité um unverzügliche Zusendung der auf nachstehende Fragen bezüglichen Auskünfte hierdurch ergebenst zu ersuchen:

1) Welches Quantum Flachs und Hanf ist in den letzten 5 Jahren dem Rigaschen Markte durch Eisenbahnen, Bauerfuhren und auf Wasserwegen zugeführt worden und wie vertheilt sich die Gesammtzufuhr auf die Productionsrayons der erwähnten Producte?
2) Welche Rayons liefern die beste Waare und worin besteht deren Werth?
3) Nach welchen Märken geschieht die Sortirung von Flachs und Hanf im Rigaschen Handel?
4) Welche Preise bestanden für die verschiedenen Märken im Laufe der letzten 5 Jahre?
5) Welche Firmen handeln mit diesen Artikeln, wie gross sind ihre Jahresumsätze und wann haben sich dieselben etablirt?
6) Welches Quantum Flachs und Hanf ist in das Ausland ausgeführt worden, wie vertheilte sich dieses Quantum auf die auswärtigen Staaten und Häfen und wo befinden sich die hauptsächlichsten Industriecentren für die Bearbeitung des aus Russland ausgeführten Rohmaterials?
7) Stehen die Seefrachten für Flachs und Hanf in einem bestimmten und constanten Verhältnisse zu den Getreidefrachten?

Wenn ein solches correlatives Verhältniss nicht besteht, so wäre es wünschenswerth, Auskünfte über die in den letzten 5 Jahren bei der Ausfuhr der genannten Artikel nach den wichtigeren ausländischen Häfen bezahlten höchsten, niedrigsten und mittleren Jahresfrachten und Assecuranzprämien zu erhalten.

8) Wie gross sind die Nebenkosten, welche mit den verschiedenen Operationen im Flachs- und Hanfhandel im Rigaschen Hafen verbunden sind?

9) Welche Mängel sind im Rigaschen Flachs- und Hanfhandel bemerkbar und welche Massnahmen wären zur Beseitigung dieser Mängel zu ergreifen?

10) Welchen Ursachen ist, nach Ansicht des Börsen-Comités, das Sinken der Preise für Flachs und Hanf in letzterer Zeit zuzuschreiben?

Das Departement bittet auch um Mittheilung anderer Daten, die zur Charactrisirung des gegenwärtigen Standes der Flachs- und Hanfindustrie und des Handels mit diesen Artikeln dienen können, sowie auch um Zusendung der vom Börsen-Comité herausgegebenen Berichte über Umfang und Richtung des Rigaschen Handels für die letzten Jahre."

Die Antwort des Börsen-Comités d. d. 5. Februar 1890 Nr. 870 lautete:

1) Die Zufuhr von Flachs nach Riga betrug:

a. per Eisenbahn:

1884	2,057,012	Pud.
1885	2,194,694	„
1886	1,505,398	„
1887	2,127,577	„
1888	1,654,137	„

b. per Fuhre und auf dem hier fast gar nicht in Betracht kommenden Wasserwege:

1884	890,803	Pud.
1885	591,758	„
1886	763,951	„
1887	558,070	„
1888	1,258,632	„

Die Hauptzufuhr erfolgte auf der Witebsk-Dünaburger, alsdann auf der Petersburg-Warschauer Linie, dann folgt Livland, für welches das eingeführte Quantum nicht genau festzustellen ist, da die Zufuhr, bis zu der im Jahre 1889 erfolgten Eröffnung der Riga-Pleskauer Bahn, ausschliesslich per Fuhre erfolgte, — immerhin kann bei guten Erntejahren die Zufuhr aus Livland auf circa 1,000,000 Pud geschätzt werden. Mit dem kleinsten Zufuhrsquantum figuriren Kurland und Litthauen.

Die Zufuhr von Hanf nach Riga betrug:

	1884	1885	1886	1887	1888
a. per Eisenbahn:	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.
Orel-Witebsk	1,033,480	1,030,482	793,560	1,046,396	485,143
Dünaburg-Wilna-Kowno-Warschau	—	17	50	69,474	147,823
Brest-Smolensk-Moskau	11,535	22,368	9,855	14,891	13,273
Orel-Liwny-Jeletz-Grjäsi-Woronesch	10,156	—	3,201	24,211	12,156
Moskau-Rjäshsk-Orenburg	555	3,610	1,141	1,200	44
Wjäsma-Rjäshsk	26,211	21,917	15,402	29,631	42,771
Moskau-Kursk	19,766	7,801	3,316	60,205	19,350
Orel-Kursk-Kiew	—	3,693	6,490	610	610
Dünaburg-Witebsk	1,120	42	47	1,653	593
Petersburg-Dünaburg	155	104	—	55	—
Libau-Romny	3	—	—	649	—
b. auf dem Wasserwege per Düna aus dem Smolenskschen Gouvernement	16,040	11,930	9,100	723	3,360
c. auf dem Landwege per Fuhre und auf dem Wasserwege:					
aus dem Witebskschen Gouvernement	6,408	13	1	8,234	11
aus Kurland	6,779	12,527	4,374	5,664	4,611
aus Livland und div.	73	14	1	2	241
Total	1,132,281	1,114,518	846,538	1,263,598	729,986
Zufuhr von Garn aller Sorten	76,895	48,190	51,602	49,535	40,638

Die Hauptzufuhr erfolgte aus den Gouvernements Orel und Smolensk, denen im Range Mohilew und endlich Tschernigow folgt.

2) Die beste Waare lieferte:

in Flachs: Livland, das Pleskausche Gouvernement und Kurland und besteht die Güte hauptsächlich in höherer Spinn-Qualität;

in Hanf: das Smolensker und Mohilewer Gouvernement für Spinn-Qualität; für Tauwerke dagegen das Oreler und Tschernigower Gouvernement.

3) Flachs wird sortirt in:

I. Kron,
II. Hofsdreiband,
III. Wrack,
IV. Dreiband und
V. Dreiband-Wrack;

Hanf wird sortirt in:

I. superior fein polnisch Rein,
II. deutsch fein polnisch Rein,
III. fein polnisch Rein und
IV. polnisch Rein

mit den entsprechenden unteren Sorten.

4) Für die verschiedenen Märken bestanden folgende Preise;

	1884	1885	1886	1887	1888
a. in Flachs durchschnittlich per Berkowetz:	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.
für Kron	37—42	43—47	40—49	40—45	34—41
„ Hofsdreiband	35—40	41—45	38—45	36—42	30—37
b. in Hanf:					
für superior fein polnisch Rein	48—51	48½—50	49—51	47—51	41—48
für deutsch fein polnisch Rein	46—49	46½—48	47—49	45—49	39—46½
für fein polnisch Rein	45—48	45½—47	46—48	44—48	38—45½
„ polnisch Rein	44—47	44½—46	45—46	43—46	35—43½

5) Den Hanf- und Flachshandel betreiben folgende Firmen: Mitchell & Co., A. A. Bulatkin, A. Sellmer, W. Sperling, Cauderlier Gebr., Webster & Co.

Die Jahresumsätze derselben bewegen sich zwischen 1½ und 3 Millionen; Mitschell & Co. sind circa 100 Jahre in Riga etablirt, die anderen Firmen seit einigen Decennien und auch jüngeren Datums.

Exportirt wurde zur See:

	1884	1885	1886	1887	1888
Flachs nach:	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.
Grossbrittannien	1,435,472	1,513,142	953,575	1,261,222	1,214,266
Frankreich	918,801	782,992	727,087	770,480	680,524
Belgien	497,633	421,347	358,322	584,238	552,875
In diverse Länder	81,217	62,447	71,495	57,299	23,501
in Summa	2,933,123	2,779,928	2,110,499	2,673,239	2,471,166

	1884	1885	1886	1887	1888
	Pud.	Pud.	Pud,	Pud.	Pud.
Ausserdem sind per Mitauer und Libau-Romnyer Bahn theils direct in's Ausland, theils nach Libau zur Verschiffung versandt worden	10,692	6,528	158,863	11,408	441,603
so dass sich der Gesammt-Export aus Riga, wie folgt, stellt	2,943,815 für 1884.	2,786,456 für 1885.	2,269,342 für 1886.	2,684,647 für 1887.	2,912,769 für 1888.

Als hauptsächlichste Industriecentren für die Bearbeitung des aus Russland ausgeführten Rohmaterials dürfen die grossen Industriestädte der Ausfuhrgebiete Grossbrittanniens, Frankreichs, Belgiens gelten.

	1884	1885	1886	1887	1888
Hanf wurde exportirt zur See nach:	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.
Grossbrittannien.....	573,468	603,580	526,768	619,128	374,106
Frankreich	81,059	99,700	53,336	98,701	69,416
Belgien	43,115	52,050	34,950	66,399	43,622
Holland	62,596	40,287	39,241	69,231	54,675
Dänemark.....	77,685	37,212	35,989	41,077	28,368
Norwegen	107,746	102,573	61,988	74,284	65,978
Schweden	49,137	34,819	36,653	31,757	27,186
Deutschland	68,265	80,099	78,119	77,460	38,236
Diverse	18,561	39,225	27,190	39,500	25,666
Total	1,081,632	1,089,545	894,234	1,117,537	727,253
Hanfgarne wurden exportirt zur See nach:					
Grossbrittannien	70,253	52,684	71,146	70,761	55,160
Diverse	3,680	5,747	8,352	5,919	2,634
	73,933	58,431	79,498	76,680	57,794
so dass an Hanf und Hanfgarn exportirt wurden	1,155,565 für 1884.	1,147,976 für 1885.	973,732 für 1886.	1,194,217 für 1887.	785,047 für 1888.

7) Die Seefrachten für Flachs und Hanf stehen in der Regel in einem bestimmten Verhältniss zu den Getreidefrachten; zuweilen kommen

jedoch auch Abweichungen vor. Statistische Aufgaben darüber fehlen. Das Verhältniss ist laut Stevens: „On Stowage“ folgendes: Hanf und Flachs I. und II. Sorte zahlt 10/6^{d} per ton, wenn Weizen 1/— per quarter Fracht bedingt.

8) Die Nebenkosten beim Verladen von Hanf und Flachs betragen circa 5 Kop. per Pud.

9) Rigasche Hanfe und Flachse sind qualitativ gut und daher gern begehrt, die Concurrenz wird aber für Riga durch den weniger gewissenhaften Empfang am Productionsorte, seitens der jüdischen Aufkäufer, den nach dem Auslande handelnden Kaufleuten erschwert.

10) Der Preisrückgang für Flachs erklärt sich durch die grossen Ernten der letzten Jahre und das Ueberhandnehmen der Baumwollen-Industrie, für Hanf durch die hinzugekommenen neuen Productionsgebiete des Auslandes und die Anwendung von Drahttauen“.

Unterm 24. September 1890 sub Nr. 632 machte der Börsen-Comité dem Herrn Finanzminister folgende Vorstellung:

„Durch den neuen, vom Tarif-Comité im Juli d. J. beschlossenen, mit dem 1. December c. in Kraft tretenden Tarif der Eisenbahnen des baltischen Rayons ist, um den Flachstransport der längeren Route über die trockene Grenze zuzuführen, für die Riga-Dünaburger Eisenbahn der Frachtsatz für Flachs auf $^{1}/_{18}$ Kop. pro Pudwerst, sowohl bei pudweiser Beförderung, als auch beim Transport in Wagenladungen, festgesetzt worden, was einer Erhöhung des gegenwärtigen Frachtsatzes von $6{,}_{80}$ Kop. pro Pud von Dünaburg nach Riga, auf $11{,}_{11}$ Kop. gleichkommt.

Dagegen ist der Tarif der Libau-Romnyer Bahn unverändert geblieben, sodass der Frachtsatz von Dünaburg nach Libau nur $7{,}_{17}$ Kop. pro Pud beträgt. Es ist demnach zu befürchten, dass die bisherige Rigasche Flachszufuhr via Dünaburg ihren Weg über die trockene Grenze und nach Libau nehmen, dadurch aber dem Rigaschen Handel einer der wichtigsten Gegenstände seines Exports gänzlich verloren gehen wird.

Es soll nun zwar auch eine Tarifregulirung der Libau-Romnyer Bahn und des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes in Aussicht genommen sein, bevor aber eine solche nicht eingetreten ist, droht dem alten Rigaschen Flachshandel, durch die starke Erhöhung des Tarifs der Riga-Dünaburger Eisenbahn, eine grosse Gefahr und erlaubt sich daher der Rigaer Börsen-Comité, in Vertretung der Interessen der Rigaschen Kaufmannschaft, an Ew. hohe Excellenz die ergebenste Bitte zu richten, beim Tarif-Comité geneigtest veranlassen zu wollen, dass der erhöhte Flachstarif der Riga-Dünaburger Eisenbahn nicht eher in Wirksamkeit

gesetzt werde, bis die Regulirung der Tarifsätze auf den erwähnten Concurrenzlinien stattgefunden hat, dass aber bei dieser Regulirung auf die geographische Lage der Exporthäfen und ihrer natürlichen Handelsgebiete und Productionsbezirke die gebührende Rücksicht genommen werde.

Der Rigaer Börsen-Comité hofft umsomehr auf eine wohlwollende Beachtung dieser seiner Bitte, als die Staatsregierung grosse Summen zum Ausbau des Rigaschen Hafens hergegeben hat und folglich auch dabei interessirt ist, dass diesem Hafen nicht ein Handelsartikel entzogen wird, der seit Jahrhunderten einen der wichtigsten Gegenstände seines Exports gebildet hat."

Vom Eisenban-Departement des Finanzministeriums erhielt der Börsen-Comité hierauf unterm 6. October 1890 sub Nr. 8080/958 folgenden Bescheid:

„Mit Bezugnahme auf das an den Herrn Finanzminister gerichtete Gesuch des Börsen-Comités vom 24. September c. Nr. 632 wegen Regulirung des gegenwärtig bestehenden Flachstarifs der Libau-Romnyer Eisenbahn von der Station Kalkuhnen nach Libau mit dem vom Tarif-Comité genehmigten neuen, vom 1. December d. J. ab in Kraft tretenden Localtarif der Riga-Dünaburger Eisenbahn, beehrt sich das Departement für Eisenbahnangelegenheiten hierdurch mitzutheilen, dass der Verwaltende des Finanzministeriums am 2. October c. zu befehlen beliebt hat: dem Rigaschen Börsen-Comité mitzutheilen, dass vom Finanzministerium bereits Massnahmen zum Schutze der Interessen des Rigaschen Hafens, bezüglich der Ausfuhr von Flachs aus seinem Rayon, durch Erhöhung des Tarifs der Libau-Romnyer Eisenbahn für den Transport von Flachs von der Station Kalkuhnen nach Libau, ergriffen worden sind.

b. Controle über den zur Verschiffung gelangenden Flachs.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1889 pag. 117—120).

Die mehrjährigen Verhandlungen bezüglich der über den zum Export gelangenden Flachs auszuübenden Controle haben durch die am 24. Juli 1890 vom Herrn Finanzminister bestätigten „Regeln für die Verpackung von Flachs" ihren vorläufigen Abschluss gefunden. Kurz vorher, und zwar am 19. Juli 1890, hatte noch eine Conferenz im Departement des Handels und der Manufacturen stattgefunden, an welcher, als Delegirte des Börsen-Comités, der Präses desselben R. Kerkovius und Aeltester Sellmer theilnahmen. Die Delegirten standen aber einer bereits fertigen Thatsache gegenüber, indem die Verordnung im Princip bereits am 3. Juli 1890 Allerhöchst bestätigt war und es sich

nur um einige Modalitäten der Ausführung handelte. Der Börsen-Comité hat diese Verordnung, welche einerseits als eine provisorische Massnahme auf 3 Jahre eingeführt worden, andererseits nur einen facultativen Charakter hat, im Handelsarchiv Jahrgang 1890 pag. 355–357 abdrucken lassen. Der Rigasche Flachshandel hat von dieser Massregel bis hiezu keinen Gebrauch gemacht.

Vorangegangen war dieser Verordnung in den Monaten März und Mai 1890 eine ausführliche Besprechung des Flachsgeschäfts in der St. Petersburger deutschen Zeitung, namentlich durch den Professor des Baltischen Polytechnikums E. Pfuhl und die Delegation des Rigaer Börsen-Comités für das Flachsgeschäft, welche ebenfalls im Handels-Archiv Jahrgang 1890 pag. 335–355. abgedruckt worden.

69. Getreide- und Saatgeschäft.

a. Die Eisenbahntarife für Getreide.

(siehe oben pct. 40.)

b. Getreidetransport in loser Schüttung.

(Handelsarchiv Jahrgang 1890 pag. 152.)

Das im Jahr 1890 Riga über die Riga-Dünaburger Bahn in loser Schüttung zugeführte Getreide übersteigt die Zufuhr des Vorjahres in absoluter sowol, als auch in relativer Beziehung.

Es sind in den letzten 3 Jahren in loser Schüttung überhaupt zugeführt worden:

im Jahre 1888 — 3,218,360 Pud.
„ „ 1889 — 2,610,190 „
„ „ 1890 — 5,108,140 „

Von der Gesammtzufuhr an Getreide entfällt auf den Schütttransport in %:

1888: 14,50 %
1889: 14,71 %
1890: 36,70 %

wobei zu bemerken, dass für das Jahr 1890 die vier Hauptgattungen Getreide: Weizen, Roggen, Hafer und Gerste zu der Gesammtzufuhr dieser Hauptgattungen in Verhältniss gesetzt worden sind.

Die vorstehenden Ergebnisse bestätigen die bereits im Vorjahre hervorgehobene Thatsache, dass der Schütttransport immer mehr und mehr an Boden gewinnt.

Neben Anderem spricht auch in Weiterem hierfür noch die fortwährende Zunahme des in den steinernen Ambarenspeichern auf Lager genommenen Schüttgetreides.

Von der gesammten Zufuhr an Schüttgetreide wurden in den steinernen Ambarenspeichern eingelagert:

	in %
1888:	11,77 %
1889:	13,46 %
1890:	67,96 %

Die Bewegung von Getreide in geschüttetem Zustande war im Jahre 1890 nachstehende:

Es sind transportirt worden

1888	— 5,276	Wagen
1889	— 4,279	„
1890	— 8,374	„

Es entfallen von den im Jahre 1890 transportirten 8,374 Wagen mit Rücksicht auf die Verladebahn:

auf die Dünaburg-Witebsker Bahn .	653	Wagen
„ „ Orel-Witebsker Bahn . . .	239	„
„ „ Orel-Grjäsi Bahn	893	„
„ „ Grjäsi-Zarizyner Bahn . .	4,891	„
„ diverse Bahnen der II. Gruppe	788	„
„ „ „ „ III. „	269	„
„ diverse Bahnen	641	„
Zusammen wie oben:	8,374	Wagen.

Den grössten Procentsatz hat diesem gemäss die Grjäsi-Zarizyner Bahn mit 58,41 % beigestellt.

In Bezug auf die Wageneinrichtungen für den Schütttransport wurden im Jahre 1890 benutzt:

der Schüttsack, System Okunew, für .	334	Wagen
die Wageneinrichtungen der Bahnen für	1,825	„
die Wageneinrichtungen Privater für .	6,215	„
Zusammen:	8,374	Wagen.

Nach Getreidegattungen vertheilt, ergiebt sich, dass im Jahre 1890 entfallen auf:

Roggen . .	3,311	Wagen
Hafer . . .	2,578	„
Gerste . .	1,152	„
Weizen . .	1,198	„
Diverse . .	135	„
Summa:	8,374	Wagen.

Wie aus den vorstehenden Ziffern über die Wageneinrichtungen hervorgeht, werden die für den Transport in loser Schüttung erforderlichen Schutzbretter vorwiegend von den Waaren-Eigenthümern selbst gestellt.

Diese umfangreiche Beschaffung eigener Verladeutensilien deutet wol darauf hin, dass der Handelsstand sich mit dieser neuen Transportweise allmählig fest einzurichten gedenkt.

Es gestattet dies jedoch noch einen Schluss in anderer Beziehung.

Die Einrichtung der Wagen mit dem Schüttsacksystem Okunew stellt sich je nach der Versandbahn auf 2 Rbl. 50 Kop. bis 3 Rbl. 50 Kop pro Wagen. Die Bahnen berechnen für die leihweise Hergabe ihrer Schutzbretter 1 Rbl. pro Wagen. Die Einrichtung der Wagen durch die Eigenthümer der Waare selbst stellt sich nun zweifelsohne etwas billiger als 1 Rbl. pro Wagen, hat aber den Nachtheil, dass die Interessenten jeder Garantie für den Wageninhalt verlustig gehen, da die Bahnen des Reichs gestützt auf § 5 des Reglements für den Schütttransport für Manco nicht haften.

Wenn gleichwol die Interessenten, trotz des geringeren materiellen Vortheils, der ihnen durch die Verwendung eigener Schutzbretter gegenüber den Schutzbrettern der Bahn erwächst, dennoch einen so umfangreichen Gebrauch von letzteren machen, so kann sich dies nur dadurch erklären, dass der Nutzen bei Verwendung eigner Schutzbretter grösser ist, als der Geldwerth event. vorkommender Mancos, was im Allgemeinen nur für die Güte des Schütttransportes sprechen würde.

c. Feststellung der Durchschnittsqualität für Getreide und Saat

Mittelst Schreibens vom 11. December 1889 hatte sich der Vorsitzende des Amsterdamer Comités für Analyse und Arbitrage von Oelsaaten an den Rigaer Börsen-Comité mit dem Gesuch um Einsendung einer officiellen Durchschnittsprobe von Steppensaat der Lieferungen des Jahres 1889 gewandt.

Der Börsen-Comité musste mittelst Schreibens vom 13. Januar 1890 sub Nr. 822 dieses Ansuchen ablehnen, da solche Durchschnittsproben pro 1889 nicht zusammengestellt worden waren, er beauftragte jedoch in dieser Veranlassung die Delegation für das Getreide- und Saatgeschäft Vorschläge darüber zu machen, in welcher Weise für die Zukunft der Saatschreiber, Herr Drachenhauer, durch das Handelsamt dahin zu instruiren wäre, die officielle Durchschnittsqualität von Steppensaat festzustellen. Dieser Auftrag wurde bald darauf auch auf Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Erbsen und Hanfsaat extendirt.

Die Delegation machte hierauf unter 27. August 1890 folgende Vorschläge:

1) Die Feststellung der Durchschnittsqualität von Saatabladungen wird der Saat-Delegation übergeben, welche, unter Hinzuziehung von neu zu ernennenden 4 Gliedern und des Herrn Drachenhauer, die Angelegenheit in die Hand nimmt.

2) Die Feststellung der Durchschnittsqualität für Getreideabladungen wird der Getreide-Delegation übergeben, welche, unter Hinzuziehung von neu zu ernennenden 3 Gliedern und des Herrn Drachenhauer, die Angelegenheit in die Hand nimmt.

3) Nach Beginn der neuen Verschiffungssaison bestimmen die betreffenden Delegationen alle 14 Tage, oder falls erforderlich, in kürzeren Zeiträumen, die Durchschnittsqualitäten.

4) Die betreffenden Proben werden bei Herrn Drachenhauer unter dessen Verschluss aufbewahrt.

5) Die Delegationen ernennen unter sich den Präses, welcher bei gleicher Stimmenzahl den Ausschlag giebt.

6) Zur Feststellung der Durchschnittsqualitäten sind mindestens 4 Glieder erforderlich.

Diese Vorschläge wurden vom Börsen-Comité approbirt, worauf derselbe in Nr. 216 der Rigaschen Börsen- und Handelszeitung folgende Publication erliess:

„Zufolge Beschlusses des Rigaer Börsen-Comités werden von der Getreide- und Saat-Delegation, unter Hinzuziehung von hiesigen Exporteuren und des Herrn Saatschreibers Drachenhauer, während der Verschiffungsperioden, von 14 Tagen zu 14 Tagen, oder falls erforderlich, auch häufiger, Durchschnittsproben von allen Getreide- und Saatgattungen, wie solche zur Zeit hier verladen worden sind, zusammengestellt und unter Aufbewahrung beim Herrn Saatschreiber Drachenhauer verbleiben.

Es ist diese Einrichtung getroffen worden, damit, bei vorkommenden Meinungsverschiedenheiten über Qualität zwischen Ablader und Empfänger, eine feste Basis zur Schlichtung solcher Fälle geschaffen ist.

Der Börsen-Comité beehrt sich hiervon die Kaufmannschaft in Kenntniss zu setzen.“

Riga, den 22. September 1890.

d. Getreideclassification.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1890, pag. 145).

In Nr. 4 der Rigaschen Börsen- und Handelszeitung publicirte der Börsen-Comité die vom Herrn Finanzminister am 20. November

1889 bestätigten „temporairen Regeln für die Controle über die Getreideclassification in dem von den Ingenieuren Boreischa und Maximowitsch auf dem südlichen Damme des St. Petersburger Seecanals erbauten Elevator."

Beim Schreiben vom 24. August 1890 übersandte der Staatsrath Koslowsky dem Börsen-Comité die vom Control-Comité des obenerwähnten Elevators ausgearbeitete Classification, mit dem Ersuchen um eine Aeusserung über Letztere.

Der Börsen-Comité antwortete am 22. September 1890 sub Nr. 630, wie er aus den zugesandten Actenstücken mit Interesse entnommen, dass man in St. Petersburg in den Grundprinzipien mit dem für unseren Platz ausgearbeiteten Classificationsproject übereinstimme. Die Abweichungen seien durch die Verschiedenheit der Qualität der nach Petersburg und Riga kommenden Waaren bedingt. Wie weit sich diese Classificationen in der Praxis bewähren werden, könne erst die Zukunft lehren. Jedenfalls sei der Boden für einen gedeihlichen Fortgang der Elevator-Angelegenheit gefunden.

c. Einführung einer Normal-Kornwaage.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1890, pag. 151).

Unterm 6. Juni 1890 sub Nr. 359 hat der Börsen-Comité dem Departement der okladmässigen Steuern folgende Vorstellung gemacht:

„Durch das Circulair vom 19. Juni 1889 sub Nr. 3388 wurde der Rigaer Börsen-Comité vom Departement der okladmässigen Steuern aufgefordert, sich gutachtlich dahin zu äussern, in welchem Masse die Einführung eines gleichförmigen Systems der Feststellung des Naturalgewichts von Getreide in ganz Russland, sowie einer gleichartigen Construction der Getreidewaagen, nach dem Vorbilde der an der Berliner Börse gebräuchlichen, und einer obligatorischen Stempelung derselben in einer Regierungsinstitution, wünschenswerth erscheine.

Fordert die einschneidende Wichtigkeit der gestellten Fragen, für einen vorzugsweise Ackerbau treibenden Staat von der Bedeutung Russlands, schon an sich auf, die Prüfung in sorgfältiger und eingehender Weise zu vollziehen, so legt die dem Rigaer Börsen-Comité zugleich übersandte Brochüre des Chefs der statistischen Abtheilung des Departements der okladmässigen Steuern, Herrn A. E. Reinbott, durch ihre gediegenen Untersuchungen und glänzende Bearbeitung der

Angelegenheit, gleichsam einen moralischen Zwang auf, diesem Beispiele möglichst zu folgen.

Die vom Börsen-Comité zur Begutachtung niedergesetzte Commission hat dementsprechend gründliche Studien nicht allein mit den ihr vorliegenden Getreidewaagen gemacht, sondern auch durch den hiesigen Mechaniker L. Raasche vielfache Versuche anstellen lassen, wie etwa den vorhandenen Mängeln der gegenwärtig im geschäftlichen Leben gebräuchlichen Getreidewaagen abzuhelfen wäre; sie hat ferner eine Waage der Firma Sommer & Runge in Berlin in ihrer allerneuesten Construction herstellen lassen, welche letztere erst kürzlich geliefert worden ist, wodurch namentlich sich die Abgabe der Meinungsäusserung bis hiezu hingezogen hat.

Der grösste Theil der im Gebrauche befindlichen verschiedenen Systeme von Getreidewaagen leidet an sehr erheblichen, nicht abzuändernden Mängeln, weshalb man denn glaubte von diesen ganz Abstand nehmen zu dürfen, und die eingehendere Prüfung und Beurtheilung auf nachstehende 4 Systeme beschränken zu können:

1. Die Issajewsche Waage.

Von einem sehr verleitenden Princip ausgehend, zur Verwirklichung einer Idee, deren Realisirung schon wiederholt angestrebt worden, nämlich: der menschlichen Hand eine nur geringe Mitwirkung bei der Wägung anzuweisen, ja dieselbe womöglich ganz auszuschliessen, fällt diese Waage in Folge der zur Erreichung obigen Zweckes gewählten Form des Behälters wiederum anderen Uebelständen anheim, deren Beseitigung, trotz aller aufgewandten Mühe, nicht möglich gewesen ist. Bei Roggen, Weizen und Leinsaat, falls in vollständig trockenem Zustande, erfüllt die Waage ziemlich ihre Pflicht; bei Hafer, namentlich langspitzigem, Gerste, Erbsen, Bohnen, weist sie bereits recht bedenkliche Schwankungen auf, da das Gefäss sich nicht gleichmässig füllt. Noch ungleicher sind aber die Ergebnisse, falls das zu wägende Getreide etc. etwas feucht ist, wie in Jahren, wo die Ernte bei regnerischer Witterung hat eingebracht werden müssen.

Es würde demnach diese Waage den Lieferanten resp. Producenten unter Umständen recht wesentlich schädigen können, weshalb man dieselbe nicht für empfehlenswerth erachtet.

2. Die Waage von Sommer und Runge in Berlin.

Der Börsen-Comité hat, da diese Waage neuerdings mehr Anhänger gefunden, es für wünschenswerth erachtet, auch diese, mit ihren neuesten Verbesserungen, in das Bereich seiner Untersuchungen zu

ziehen, und in Berlin eine solche herstellen zu lassen, die denn auch vor Kurzem hier eingetroffen ist. Nach vielfältigen Wägungen mit den verschiedensten Getreide- und Saatgattungen konnte die Commission nicht umhin, anzuerkennen, dass, Dank ihrer peinlich accuraten Ausarbeitung, sich sehr genaue Resultate erzielen lassen. Dennoch ist nicht zu leugnen, dass der an derselben angebrachte Klopfer eine höchst missliche Einrichtung bleibt, das Abschneidemesser bei hartem Getreide nur mit starker Anstrengung durchzustossen ist und namentlich zu befürchten steht, dass, bei der Complicirtheit des ganzen Systems, bei öfterem Gebrauch sich bald Ungenauigkeiten einstellen dürften. Ausserdem ist die Justirung ausserordentlich schwierig ; man hat demnach geglaubt, auch von dieser Schaale abrathen zu müssen.

3. Die in Berlin gegenwärtig gebräuchliche Literwaage.

Ist das metrische System bestimmt, die Welt zu erobern, wie es scheint, so könnte auch die Landwirthschaft, wie die Handelswelt Russlands nur mit Freuden die Einführung dieses Masses und Gewichts auch für unser Reich begrüssen — ist doch Gleichheit von Münze, Gewicht und Maass das Ideal des Kaufmannes. Der Annahme des Litermaasses im Allgemeinen würde die Literwaage aber von selbst, ohne allen Zwang, folgen; dagegen erscheint es der Commission nicht rathsam, mit der Einführung der Literwaage allein vorzugehen, da voraussichtlich weder der Landmann, noch die Kaufmannschaft der inneren Gouvernements dieselbe mit Verständniss aufnehmen, ihr vielmehr, als einem Novum, mit Misstrauen entgegen treten würden. Anders stände es, wenn den Leuten, bei gleichzeitiger Adoption des wirklichen Liter-Maasses, dieses practisch vor Augen gebracht und damit das Verständniss dafür geweckt würde.

Was das System des Wägens und der Waageconstruction betrifft, so ist dasselbe ziemlich analog dem der Amsterdamer Schaale, bis auf ein paar kleine, ganz empfehlenswerthe Aenderungen. Die Herstellung der Waage ist eine durchaus solide und accurate, folglich sind auch die zu erzielenden Ergebnisse beim Wägen genau, vorausgesetzt, dass das Wägen in unparteiischer Weise vorgenommen wird, denn auch bei diesem Apparat, wie bei jedem, wo die Mitwirkung der Hand zugelassen wird, lassen sich durch Kunstgriffe einzelne kleine Vortheile erzielen.

Da die in Berlin angefertigten Waagen für den täglichen Gebrauch in den Speichern aber wesentlich zu gross und unhandlich sind, hat Herr Raasche versucht, eine Vereinfachung nach dieser Richtung zu erzielen, wie es der Commission scheint, mit Glück; die Waage an

sich bleibt unverändert und auch die Wägung weist dieselben Resultate auf. Es scheint demnach der Commission, dass dieses in der That die Getreidewaage der nächsten Zukunft sein könnte, sobald die Annahme des metrischen Systems durch den Russischen Staat erfolgt.

4) Die alte Amsterdam-Hamburger Getreidewaage.

Auf demselben System beruhend wie die neue Liter-Waage, bringt diese eigentlich nur eine andere Art des Abstreichens der gefüllten Schaale; doch schliesst auch diese für den gewandten Handhaber der Waage nicht die Möglichkeit aus, etwas zu seinem Vortheil zu operiren. Ueberhaupt sind die Hauptmängel, die man der Amsterdamer Schaale vorwirft, nicht dem System derselben eigenthümlich, sondern, als nicht zu demselben gehörig, wol zu vermeiden. So hat man z. B. in früheren Jahren bei den einfacheren Waagen nicht darauf geachtet, dass bei jeder einzelnen auch alle einzelnen Theile derselben genau mit der Normalwaage übereinstimmten, sondern man begnügte sich damit, wenn die einzelnen Theile einer Waage unter einander im richtigen Verhältniss zu einander standen Bei Verwechselung der einzelnen Theile einer Waage mit solchen einer anderen, mussten natürlicher Weise Ungenauigkeiten entstehen. Gegen diesen Uebelstand wurde bereits vor einer Reihe von Jahren die Anordnung getroffen, dass kein einziger Theil von den vorgeschriebenen Bestimmungen irgendwie abweichen dürfe. Es mögen aus der früheren Periode jedoch noch manche alte Waagen in Benutzung sein.

Ferner hat man grössere Differenzen bei Waagen gefunden, die bereits eine längere Zeit in Gebrauch gewesen, in Folge von Abnutzung der subtilen Gewichte und Balancen. Das sind Eigenheiten, die sich bei jedem System der Getreidegewichtsermittelung finden, aber dadurch abzuschwächen, ja zu beseitigen wären, dass eine Rejustirung in kürzeren Perioden vorgeschrieben wird.

Ein weiteres Unrecht thut man der Amsterdamer Waage durch die Behauptung, dass, da die Wägung aus freier Hand geschehe, es möglich sei, durch höheres oder niedrigeres Halten des Trichters oder sonstige Kniffe, nach Belieben ein ganz bedeutendes plus oder minus an Gewicht herauszubringen. Dem ist jedoch keineswegs also — die Waagen ohne feststehenden Trichter, sogenannte Taschenwaagen, dienen lediglich den Expediteuren resp. Aufkäufern zu ihrer Information, um nicht wiederholt zur entfernten, feststehenden Normalwaage eilen zu müssen oder diesen etwas unhandlichen Apparat mit sich zu führen. Der gewandte Expediteur weiss mit dem Taschenінstrument vollkommen Bescheid und ist durchaus sicher in seinen Wägungen.

Bei Streitigkeiten haben dieser Art Waagen keine entscheidende Kraft, sondern es fordern die gesetzlichen Bestimmungen, dass der Trichter an einem festen Stande, in genau vorgeschriebener Höhe über dem Maasse, das das Getreide aufnehmen soll, angebracht sei, ausserdem darf die Manipulation des Wägens nur durch Unparteiische geschehen.

Dabei hat die Amsterdamer Waage den Vorzug, dass sie im grössten Theile des Innern des Reichs, dem Kaufmann sowohl als dem Landmanne, gut bekannt ist, wie auch auf vielen grossen Getreidemärkten des Westens Europas, wo sie auch noch heute in regem Gebrauch ist, wie namentlich in Dänemark, Schweden, Norwegen, Holland, Belgien und einem Theil von Deutschland. Die Beseitigung dieser anerkannt guten und eingebürgerten Getreidewaage liesse sich daher nur durch die allgemeine Einführung des Liter-Maasses begründen.

Der Rigaer Börsen-Comité erlaubt sich demnach seine Meinung in Folgendem kurz zusammenzufassen:

1) dass es durchaus wünschenswerth sei, zur allgemeinen Anbahnung eines einheitlichen Maasses und Gewichts, auch für das Russische Reich das metrische System zu adoptiren und damit zugleich auch die Liter-Waage;

2) dass aber, bis zur Einführung des metrischen Systems, die bisherige Amsterdamer Getreidewaage in Gebrauch gelassen werde und

3) dass die Justirung der Getreidewaagen in den grösseren Städten, wie St. Petersburg, Moskau, Warschau, Odessa und Riga, wo es genügend tüchtige Mechaniker giebt, den Stadtverwaltungen überlassen bleibe, wobei nicht ausgeschlossen sein solle, dass die Regierung zur Controle dieser Thätigkeit ihrerseits einen Beamten hinzudelegire.

Bei Mittheilung des Vorstehenden beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité hinzuzufügen, dass gleichzeitig hiermit dem Departement die von Raasche modificirte Berliner Waage, nebst Gewichtstabelle, übersandt worden, um deren Rücksendung nach gemachtem Gebrauch der Börsen-Comité bittet."

f. Berichterstattung über Getreidepreise, Seefrachten und Assecuranz.

(Handelsarchiv Jahrg. 1890 pag. 154.)

Mit der Berichterstattung an das Eisenbahn-Departement des Finanzministeriums über Getreide- und Saatpreise, Seefrachten und

Assecuranzen ist im Jahre 1890, in derselben Weise wie im Vorjahre, fortgefahren worden. Die betreffenden Daten wurden vom Mai bis November 2 Mal wöchentlich, von da ab nur 1 Mal wöchentlich dem Departement telegraphirt und zwar auf Kosten des Börsen-Comités.

g. Wägeverfahren an der Ostküste Schwedens.

Bei Uebersendung eines Auszuges aus dem Jahresbericht des Schwedisch-Norwegischen Consulats in Riga pro 1889 und einer Eingabe der Firma Daudert & Jansen in Riga vom 3. April 1890, eine Beschwerde enthaltend über das in den Häfen an der Ostseeküste Schwedens übliche ungenaue Wägeverfahren, wandte sich der Börsen-Comité am 8. August 1890 sub № 515 an den Kaiserlich Russischen General-Consul in Stockholm, Wirklichen Staatsrath Kudrjäwzew, mit der Bitte, die Interessen der nach Schweden handelnden Rigaschen Exporteuren wahrnehmen und veranlassen zu wollen, dass Uebelstände abgeschafft werden, die unsere Exporteure empfindlich schädigen.

Unterm 13/25. August 1890 sub № 263 antwortete hierauf der genannte Herr General-Consul, dass er in dieser Angelegenheit mit dem Russischen Gesandten in Stockholm, Geheimrath Schischkin, in Relation getreten sei.

h. Controle der Getreide- und Saatverschiffungen.

Da das hohe Alter des Saatschreibers, Herrn M. Drachenhauer, es geboten erscheinen lässt, demselben einen Gehilfen beizugeben, so hat der Börsen-Comité zu dieser Function Herrn John Zieser erwählt und mittelst Schreibens vom 22. December 1890 № 913 das Handelsamt ersucht, denselben als Gehilfen des Herrn M. Drachenhauer zu bestätigen.

70. Holzgeschäft.

a. Ortsstatut für die Regelung der Holzflössung im Stadtgebiete.

Mittelst Schreibens vom 8. Februar 1890 sub Nr. 687 forderte das Stadthaupt den Börsen-Comité auf, Delegirte zu ernennen zur Berathung des Projects zu einem Ortsstatut für die Regelung der Holzflössung im Stadtgebiete oberhalb der Flossbrücke.

Der Börsen-Comité ersuchte die Herren R. Kerkovius und E. Grade an dieser Berathung theilzunehmen.

Der Stadtverordnetenversammlung vom 5. März 1890 wurde hierauf folgender Entwurf zur Beschlussnahme vorgelegt:

Ortsstatut

über die Verbesserung und Regulirung der Flössung von Holzmaterialien auf der Düna in dem der Rigaschen Flusspolizei unterstellten Rayon oberhalb der Flossbrücke.

§ 1. Zu den Arbeiten beim Flössen von Hölzern im Rayon der Rigaschen Flusspolizei oberhalb der Flossbrücke werden nur Arbeitergesellschaften (Artelle) zugelassen, die in ihrem Gesammtstande für das regelrechte Flössen und für alle den Besitzern der Holzmaterialien zugefügten Verluste verantwortlich sind, mit Ausnahme der Fälle, wo die Gesellschaft (Artell) beweist, dass sie nicht die Schuld an diesen Verlusten trage.

§ 2. Die Mitglieder jedes Artells verantworten durch gegenseitige Bürgschaft für jeden durch die Schuld desselben den Besitzern des Holzmaterials entstandenen Schaden und ist der Artell verpflichtet, zur Sicherstellung seiner Verantwortlichkeit, in der Stadtcasse mindestens 30,000 Rbl. in baarem Gelde, Renten- oder anderen Werthpapieren zu deponiren, deren Entgegennahme von dem Gutachten des Stadtamts abhängig ist.

§ 3. Als Glieder werden in den Artell nur Leute von untadelhafter Führung und kräftigem Körperbau, welche beweisen können, dass sie mit den Arbeiten, welche dem Artell obliegen, vollkommen vertraut sind und die Fähigkeit besitzen, dieselben auszuführen, aufgenommen. Die Glieder des Artells werden von der Rigaschen Flusspolizei während der Zeit des Flössens mit besonderen Abzeichen, die an der Mütze zu tragen sind, versehen.

§ 4. Eine besondere Commission, bestehend aus Gliedern der Rigaschen Flusspolizei und des Stadtamts, hat diejenigen Personen, welche in den Artell einzutreten wünschen, zu prüfen und stellt denselben Zeugnisse über ihre Befähigung, die vom Artell geforderten Arbeiten zu verrichten, aus.

§ 5. Jede Person, welche sich der Prüfung zu unterwerfen wünscht, muss mindestens 4 Böte für je 2 Rudern mit allem Zubehör als: Anker, Tauen u. s. w. besitzen, welche von der Commission besichtigt werden. Nur Inhaber guter Böte werden zur Prüfung zugelassen.

§ 6. Die Artelle sind verpflichtet, sämmtliches nach Riga abgelassene Holzmaterial von der Station an der Grenze des Stadtbezirks bis zum Anlegeplatz oberhalb der Eisenbahnbrücke zu flössen und die Flösse nicht früher zu verlassen, als bis dieselben in gehöriger Weise befestigt sind.

§ 7. Jeder Artell, sowohl in seinem Gesammtbestande, als auch die einzelnen Glieder desselben, haben bei Ausführung ihrer Artellarbeiten unweigerlich die Anordnungen der Rigaschen Flusspolizei zu befolgen und in Allem das Ortsstatut zur Richtschnur zu nehmen. Für die Nichteinhaltung der Regeln desselben werden sie nach dem Gesetz zur Verantwortung gezogen.

§ 8. Die Besitzer und Pächter der Dünaufer und Inseln in dem der Rigaschen Flusspolizei unterstellten Rayon, sind verpflichtet, innerhalb ihrer Grenzen, sofort nach dem Eisgange, die zur Befestigung der Flösse nöthigen Pfähle einzurammen, deren Zahl, Dicke und Länge, sowie die Tiefe, in welche sie einzuschlagen sind, von der Flusspolizei bestimmt werden wird.

§ 9. Im Falle der nicht rechtzeitigen Erfüllung der im § 8 angegebenen Vorschriften durch die Eigenthümer oder Pächter der Ufer und Inseln, wird das Einschlagen der Pfähle, auf Anordnung der Flusspolizei, für Rechnung der Stadtcasse vorgenommen, wodurch die Eigenthümer und Pächter das Recht auf den Bezug einer Zahlung von den Holzindustriellen und Händlern für das Lagern der Flösse verlieren und diese Zahlung in die Stadtcasse fliesst.

§ 10. Alle Holzindustriellen und Händler, welche Holz nach Riga flössen, sind verpflichtet, vor Beginn des Flössens, die Rigasche Flusspolizei von der Zahl der von ihnen abzufertigenden Flösse zu benachrichtigen.

§ 11. Es ist nicht gestattet in den Rigaschen Hafen Flösse zu bringen, die breiter als 50 Fuss sind und hat daher die Flusspolizei das Recht, breitere nicht in den Hafen durchzulassen.

§ 12. Es muss auf jedem für den Rigaschen Hafen bestimmten Flosse ein Billet, mit der Angabe des vollen Namens des Besitzers desselben, sowie ein starkes mindestens 15 Faden langes, zum Befestigen des Flosses geeignetes Tau vorhanden sein. Die Besitzer der Flösse sind, sobald dieselben in den der Rigaschen Flusspolizei unterstellten Rayon eintreten, verpflichtet, für eigene Rechnung Wächter anzumiethen, welche die Flösse sowohl während des Tages, als auch in der Nacht zu überwachen haben.

§ 13. Falls es sich als nothwendig erweisen sollte, d. h. wenn alle Ufer oberhalb der Eisenbahnbrücke mit Flössen besetzt sind, können die oberhalb der Brücke liegenden, für Schiffe bestimmten und gewrackten Flösse, sowie diejenigen, welche für unterhalb der Brücke befindliche Sägemühlen und Lager von Holzmaterialien bestimmt sind, auf Anordnung der Flusspolizei, für Rechnung der Besitzer, an ihren Bestimmungsort geflösst und, falls dieses sich als unmöglich erweisen sollte, an den

zu diesem Zweck vorher bestimmten Plätzen unterhalb der Brücke placirt werden.

§ 14. Die Rigasche Stadtpolizei hat das Recht, falls unerwartet eine zu grosse Anzahl von Flössen gleichzeitig eintreffen und sie in Folge dessen Gefahr und Schaden voraussehen sollte, dieselben einstweilen nicht in den ihr unterstellten Rayon des Dünaflusses durchzulassen.

§ 15. Die den Artellen für das Flössen von den Ankerneekenstationen bis zu den Inseln und Ufern oberhalb der Eisenbahnbrücke, sowie den Besitzern und Pächtern der Ufer und Inseln zustehenden Gebühren müssen, auf Forderung, von den Besitzern der Holzmaterialien vor dem Weiterflössen der Flösse entrichtet werden.

§ 16. Die Zahlung von den Holzindustriellen und Händlern wird nach folgendem Massstabe erhoben:

a) für die Flössung der Flösse von der Ankerneekenstation zu den Inseln und Ufern der Düna oberhalb der Eisenbahnbrücke: von jedem Balken, jeder Mauerlatte oder Brusse 1½ Kop. pro Stück, wobei 3 Sleeper für einen Balken gerechnet werden;

b) für das Befestigen an den Ufern und Inseln und das Lagern der Flösse: für Balken, Mauerlatten und Brussen je 1¼ Kop., für Sleeper je ½ Kop. vom Stück.

Anmerkung. Die Arbeiter auf den Flössen sind verpflichtet den Arbeitern der Artelle Hilfe zu leisten und haben sie nicht das Recht, die Flösse vor der Befestigung derselben an den Ufern zu verlassen.

§ 17. Vorliegendes Ortsstatut tritt mit dem Tage dieser Publication in Kraft.“

Der Börsen-Comité richtete hierauf am 5. März 1890 sub Nr. 16 folgenden Antrag an die Stadtverordnetenversammlung.

„Aus dem heute den Stadtverordneten vorliegenden Project zu einem Ortsstatut für die Flössung auf der Düna, ersieht der Börsen-Comité, dass die von seinen Delegirten bei den Verhandlungen mit dem Stadtamt bereits bemängelte Fassung der Punkte 2 und 15 (oder 16) unverändert beibehalten worden sind.

Der Börsen-Comité hält es für seine Pflicht, in Wahrung der Interessen der Kaufmannschaft, sich an die Stadtverordnetenversammlung zu wenden, um, wenn möglich, eine Abänderung der beiden beregten §§ herbeizuführen.

§ 2 fordert einen Salogg von 30,000 Rbl. von jedem zu gründenden Flössungsartell. Der Börsen-Comité ist stets für die Beibehaltung des Ankerneekenamtes eingetreten oder, falls solches nicht möglich, für die

Stellung eines genügenden Depôts für etwa von den Artells verursachten Schaden.

Die hohe geforderte Summe von 30,000 Rbl. scheint nun aber für die Bildung weiterer Artells geradezu prohibitiv und könnte unter Umständen für den Holzhandel sehr drückend werden. Solange der erste aus dem Ankerneekenamte wahrscheinlich sich bildende Artell unter seiner jetzigen bewährten verständigen und einsichtsvollen Leitung sich befindet, dürften möglicherweise keine Schwierigkeiten entstehen, dieses könnte sich aber leicht völlig ändern, wenn jene Leitung in andere Hände übergeht.

Die Kaufmannschaft zum grossen Theil von dem guten Willen einzelner Persönlichkeiten abhängig zu machen, erscheint jedoch nicht rathsam und bittet der Börsen-Comité demnach die Stadtverordnetenversammlung das niederzulegende Depôt nicht über 10 bis 15,000 Rbl. zu fixiren.

Der § 15 (oder 16) bestimmt das Ufergeld auf 1¼ Kop. per Balken und ½ Kop. per Sleeper, — eine Erhöhung gegen die alte Taxe von 1 resp. ⅓ Kop. um ¼ Kop. per Balken und ⅙ Kop. per Sleeper, die in den Verhandlungen von den Vertretern des Stadtamts dadurch motivirt wurde, dass die Ansprüche an die Holmbesitzer bezüglich der Rammung von Pfählen gegenwärtig wesentlich höher gestellt sind. Von unseren Vertretern wurde dagegen betont, dass die Forderung der stärkeren und gedehnteren Rammung dadurch hervorgerufen sei, dass einmal die Holmbesitzer bisher ihrer Pflicht nicht in vollem Masse genügt hätten, das andere mal dadurch, dass die Zufuhr von Hölzern bedeutend zugenommen habe. Eine Taxenerhöhung für eine zuverlässige, volle Sicherheit bietende Rammung wäre unberechtigt, da sie eine Prämie für die Nichterfüllung der übernommenen Verpflichtung bilden würde; die ausgedehntere Rammung bezahlt sich aber reichlich selbst durch die grössere Anzahl von Hölzern die jetzt zugeführt werden. Vor einigen Jahren noch betrug die Zahl der ankommenden Flösse 8—10,000, jetzt dürfen wir 13—15,000 veranschlagen, also eine Mehreinnahme von ca. 50% für die Holmbesitzer. Ausserdem war die Stärke der Balken zur Zeit, als die Taxe von 1 Kop. festgesetzt wurde, durchschnittlich 12 Zoll, heute können wir nur 10 Zoll annehmen, was wiederum 10% ausmacht.

Die Lage des Holzgeschäfts ist keineswegs eine so günstige, dass wir dasselbe unbeschadet mit unnöthigen Unkosten belasten dürfen; die Concurrenz von Schweden und Amerika bedrückt diesen Artikel neuerdings ebenso sehr als die anderen landwirthschaftlichen Produkte. Umsoweniger ist aber zu einer solchen Auflage Veranlassung

gegeben, als sie nicht der Allgemeinheit, sondern einigen wenigen Personen zu gute käme.

Der Börsen-Comité bittet demnach, die Stadtverordnetenversammlung möge beschliessen, die Abgabe für das Anlegen der Hölzer an Hölmern bei den alten Sätzen von

1 Kop. per Balken,

1/3 „ per Sleeper (2 halbe für eine ganze gerechnet)

zu belassen."

Die Stadtverordnetenversammlung genehmigte jedoch mit 22 Stimmen gegen 18 den Entwurf in unveränderter Fassung, worauf derselbe in Nr. 47 der Livländischen Gouvernements-Zeitung vom 2. Mai 1890 publicirt wurde.

b. Von den Holzflössungs-Artells zu hinterlegende Cautionen.

Die freien Ankerneeken Jankowsky und Consorten remonstrirten, in einem an den Börsen-Comité gerichteten Gesuch vom 27 Mai 1890, gegen das von der Stadtverwaltung publicirte Ortsstatut bezüglich der Holzflössung auf der Düna oberhalb der Flossbrücke, nach welchem zu den Flössungsarbeiten nur Artells zugelassen werden, die einen Salogg von 30,000 Rbl. bei der Stadtverwaltung gestellt haben.

Die freien Ankerneeken, welche gegen das Princip der Artelllt arbeiten nichts einzuwenden hätten, aber nur einen Salogg von 10,000 Rbl. zu beschaffen im Stande seien, meinten, dass durch die Höhe des Saloggs von 30,000 Rbl. das alte Monopol für das Ankerneeken-Amt wieder hergestellt sei und baten den Börsen-Comité ihr an die Gouvernementsobrigkeit zu richtendes Gesuch, wegen Herabsetzung des Saloggs und dementsprechender Abänderung des Ortsstatuts, zu unterstützen.

Der Börsen-Comité antwortete am 8. Juni 1890 sub Nr. 371, dass er den gegenwärtigen Moment zu weiteren Schritten in dieser Angelegenheit nicht für geeignet erachten könne, da, seiner Ansicht nach, erst Erfahrungen über das in Rede stehende Statut gesammelt werden müssten, bevor Aenderungen desselben beantragt werden können.

c. Schutzmassregeln gegen Holzstauungen bei der Stadt.

Am 21. März 1890 sub Nr. 1419 richtete das Stadtamt folgendes Schreiben an den Börsen-Comité:

„Nach der Holzflössungscalamität im Jahre 1886 sind alljährlich für Rechnung der Stadt und Kaufmannschaft Massnahmen ergriffen worden, um ähnlichen Vorkommnissen vorzubeugen, wie namentlich das Einrammen von Pfählen zum Befestigen der Flösse, Miethe eines Dampfers für die Flusspolizei u. s. w. Mit Rücksicht nun darauf, dass auch in diesem Jahre ein starker Andrang von Holzflössen erwartet werden kann, werden auch dieses Mal besondere Vorkehrungen zu treffen sein, deren Gesammtkosten auf 2700 Rbl. veranschlagt worden sind, darunter zur Anschaffung einer Ramme zum Einrammen der Pfähle 500 Rbl. und zur Anmiethung eines Dampfers für die Flusspolizei für die Dauer eines Monats 750 Rbl.

Mit Bezugnahme auf die früheren Verhandlungen in dieser Angelegenheit, und namentlich auf das Schreiben des Stadtamts vom 13. März v. J. sub Nr. 980, beehrt sich das Stadtamt den Börsen-Comité ergebenst um eine Mittheilung darüber zu ersuchen, ob der Comité bereit ist, wie in früheren Jahren, die Hälfte der obigen Kosten mit 1350 Rbl. für die obenerwähnten Vorsichtsmassnahmen zu übernehmen.“

Der Börsen-Comité anwortete am 31. März 1890 sub Nr. 125:

„Auf das Schreiben vom 21. März c. Nr. 1419, die Aufforderung enthaltend zur Betheiligung an den Kosten der Massnahmen zur Sicherung der Holzflössung bei der Stadt, hat der Börsen-Comité die Ehre ergebenst zu erwidern, dass er bisher gern bereit gewesen ist, an den betreffenden Kosten zu participiren, so lange die für den in Rede stehenden Zweck disponiblen Mittel so beschränkt waren und deren Aufbringung auf erhebliche Schwierigkeiten stiess.

Gegenwärtig hat sich die Sachlage aber vollständig geändert, indem, in Folge des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 5. März c., das Ufergeld, sowie die Flössungsgebühr, trotz der motivirten Gegenvorstellung des Börsen-Comités, sehr wesentlich erhöht worden, so dass der Holzhandel eine neue Auflage von circa 20—25,000 Rbl. jährlich sich gefallen lassen muss.

Da es somit nicht mehr an Mitteln zur Regelung der Holzflössung fehlt, so kann der Börsen-Comité keine Veranlassung zu einer weiteren Belastung der Mittel der Kaufmannschaft finden.“

Das Stadtamt erwiderte hierauf am 10. April 1890 sub Nr. 1672:

„Mittelst Schreibens vom 31. März d. J. sub Nr. 125 hat der Börsen-Comité die Bitte der Stadtverwaltung, wegen Uebernahme der Hälfte der Kosten für die Massnahmen zur Sicherstellung des gefahrlosen Verlaufes der diesjährigen Holzflössung auf der Düna, abgelehnt. Diese Absage motivirte der Börsen-Comité damit, dass, durch das am

5. März 1890 von der Stadtverordnetenversammlung bestätigte Ortsstatut für die Holzflössung, sowol die Gebühren für die Flössung der Holzwaaren, wie auch die Norm der den Besitzern und Pächtern der Uferländereien und Holme für das Anlegen der Flösse zu leistenden Zahlung, gegen früher, eine bedeutende Erhöhung erfahren haben. In Folge dieser neuen Abgabenauflage, welche, nach Ansicht des Börsen-Comités, den Holzhändlern zur Last fällt, könne gegenwärtig keine Rede davon sein, dass es an Geldmitteln zur Ergreifung von Vorsichtsmassregeln gegen die Gefahr der Holzstauungen mangelt.

Das Stadtamt kann mit den obigen Erwägungen des Börsen-Comités aus folgenden Gründen nicht übereinstimmen.

In die Stadtkasse, welche, falls der Börsen-Comité die Uebernahme der Hälfte der erwähnten Kosten ablehnt, die ganze Ausgabe für die Massnahmen zur Abwendung von Holzcalamitäten zu tragen hätte, fliessen weder die Gebühren für die Befestigung der Flösse, noch die Zahlung für das Geleiten derselben zu den Liegeplätzen. Die erhöhte Gebührentaxe, sowol für das Befestigen, wie auch für das Geleiten der Flösse, haben zum allergrössten Theil die fremdstädtischen Holzhändler zu zahlen und nur der allergeringste Theil dieser Zahlungen fällt der örtlichen Kaufmannschaft zur Last, wobei die erhöhte Zahlung für das Befestigen der Flösse nur theilweise und nur diejenigen hiesigen Holzhändler zu leisten haben werden, welche nicht Uferbesitzer sind. Die Besitzer und Pächter der Uferstrecken kann man aber zur Ergreifung dieser Vorsichtsmassregeln nicht verpflichten, aus dem Grunde, weil diese Massregeln an solchen Stellen der Düna getroffen werden müssen, auf die sich die Besitzrechte dieser Personen nicht erstrecken.

Da nun aber, einerseits, die Erhöhung der erwähnten Taxe nicht im Geringsten der Kasse der Börsenkaufmannschaft zur Last fällt, und andererseits die Ausgaben für die Massnahmen zur Abwendung von Holzcalamitäten im Interesse des Holzhandels nothwendig sind und die Nothwendigkeit derselben auch vom Börsen-Comité, der sich in früheren Jahren einen Theil der Kosten zu tragen nicht geweigert hat, anerkannt worden ist, so kann das Stadtamt nicht einsehen, aus welchem Grunde namentlich der Börsen-Comité in diesem Jahre die Hälfte dieser Kosten, die überdies für die Stadt nicht als obligatorisch anerkannt werden können, zu tragen sich weigert.

Mit Rücksicht auf das oben Dargelegte beehrt sich das Stadtamt an den Börsen-Comité mit der ergebenen Bitte sich zu wenden, diese für die örtliche Kaufmannschaft so wichtige Angelegenheit nochmals in Erwägung ziehen zu wollen, damit, im entgegensetzten Falle, das Stadtamt nicht in die Nothwendigkeit versetzt wird, der Stadtverordneten-

versammlung, wegen Anweisung der Mittel zur Deckung auch der anderen Hälfte der erwähnten Kosten aus der Stadtkasse, Vorlage zu machen."

Die Antwort des Börsen-Comités vom 26. Mai 1890 sub Nr. 324 lautete, wie folgt:

„Auf das Schreiben vom 10. April c. Nr. 1672 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu erwidern, dass er seinen, dem Stadtamt durch das Schreiben vom 31. März c. Nr. 125 mitgetheilten Beschluss, bezüglich der Betheiligung an den Kosten der Massnahmen zur Sicherung der Holzflössung bei der Stadt, aufrecht erhalten muss.

Die Stadtverordnetenversammlung hat auf die dringende Vorstellung des Börsen-Comités gegen die Erhöhung des Ufergeldes und der Flössungsgebühren keine Rücksicht genommen.

Die erhebliche neue Belastung unseres Holzhandels berechtigt diesen doch nun mindestens, auch vollen Schutz gegen Störungen der Flössung zu erwarten, ohne dass die Kaufmannschaft noch andere Opfer zu bringen gezwungen ist. Die Ankerneeken und Uferbesitzer, zu denen auch die Stadt gehört, sind durch die ihnen zugewandten namhaften Mehreinnahmen in die Lage versetzt, dafür dem Holzhandel eine gesicherte Flössung in den städtischen Grenzen zu bieten und kann eine weitere Beisteuer zu diesem Zweck aus den Mitteln der Kaufmannschaft nicht mehr für motivirt erachtet werden."

X. Das Importgeschäft.

71. Heringsgeschäft.

Das Heringsgeschäft hat im Laufe des Jahres 1890 zu keinen besonderen Verhandlungen Anlass gegeben.

72. Salzgeschäft.

Auf Beschluss des 2. allgemeinen Tarifcongresses der Vertreter der russischen Eisenbahnen, war eine Commission abdelegirt worden, zur Ermittelung des gegenwärtigen Standes der Salzindustrie und des Salzhandels in Russland und der Bedingungen des Salztransports.

Am 24. September 1890 traf die Commission in Riga ein und wurde über die mit derselben stattgehabte Berathung ein Protocoll aufgenommen, nachstehenden Inhalts:

„In Folge einer aus Libau eingetroffenen Depesche des Vicepräsidenten der von der Generalconferenz der Vertreter der Russischen

Eisenbahnen abdelegirten Reise-Commission, zur Sammlung von Daten über den Salzhandel, hatte sich am heutigen Tage, im oberen Saale der Börse, die gegenwärtige Conferenz der Vertreter des Rigaschen Börsen-Comités und der Riga-Dünaburger, Mitauer und Pleskau-Rigaer Eisenbahnen versammelt, um den anwesenden Mitgliedern der oben erwähnten Reise-Commission die gewünschten Auskünfte zu ertheilen.

Nachdem Herr L. Ovander das Präsidium übernommen, wurden von demselben der Commission eine detaillirte Zusammenstellung der von derselben bereits früher eingeforderten Auskünfte über den Rigaschen Salzhandel und eine statistische Nachweisung über die im Laufe der letzten 10 Jahre auf dem Eisenbahnwege von Riga abgefertigten und in Riga eingetroffenen Quantitäten Salz übergeben.

Demnächst beantworteten die Vertreter des Rigaschen Handels, an der Hand des für die genannte Reise-Commission aufgestellten Programmes, in Ergänzung der schriftlich übergebenen Daten, noch folgende Fragen:

1) Ort des Salzbezuges.

In Riga werde nur noch rothes Steinsalz vom Auslande in geringen Quantitäten bezogen und zwar in früherer Zeit dunkles Rothsalz aus England, in letzterer Zeit aber helleres Rothsalz aus Deutschland. Alles übrige in den Handel kommende weisse Salz stamme grösstentheils aus der Krim und treffe auf dem Seewege aus Eupatoria, Sewastopol und Feodosia ein; nur ein geringes Quantum von weissem Salz werde dagegen auf dem Eisenbahnwege aus dem Donetz-Gebiet bezogen.

2. Preis des Salzes im Einkauf, resp. am Orte der Gewinnung.

Der Preis für ausländisches rothes Steinsalz betrage am Orte der Gewinnung ca. 25 Cop. pro Pud, jedoch werde derselbe durch den Goldzoll bedeutend erhöht und stellte sich das Salz auf etwa 60 Kop. pro Pud hier geliefert inclusive Zoll, so dass sich eine Preis-Differenz gegen das russische Salz von 35 Kop. pro Pud ergebe. Die letzte Zollerhöhung allein beziffere sich auf circa 4½ Kop. pro Pud.

Was das russische Salz anbetrifft, so werde das Krimsche Salz mittlerer Sorte zum Preise von 7—10 Kop. pro Pud gekauft.

Die Rigasche Firma Käfeli habe in der Krim selbst Salzwerke und koste ihr die Ausbeute 5 bis 8 Kop. pro Pud, wogegen sie das Salz zu 8 bis 10 Kop. pro Pud verkaufe.

Das Salz aus dem Donetzgebiet werde in Slawjänsk oder Bachmut zum Preise von 10—14 Kop. pro Pud verkauft.

3. Qualität des Salzes.

Nachdem das ausländische weisse Salz, in Folge des hohen Importzolles, ganz verdrängt worden, sei das Krimsche Salz seiner Qualität nach allein im Stande, das ausländische Salz zu ersetzen, woher denn die Rigaschen Kaufleute angewiesen seien, ihre Salzvorräthe vorzugsweise aus der Krim zu beziehen.

Es sei allerdings auch der Versuch gemacht worden, Donetzer Salz auf den Rigaschen Markt zu bringen und zwar sowohl Steinsalz als auch das Pfannensalz aus Bachmut und Slawjänsk, jedoch haben die in dieser Beziehung gemachten Erfahrungen von einem weiteren Bezuge dieses Salzes Abstand nehmen lassen, weil, in Folge von Wagenmangel auf den Versandstationen und anderen Hindernissen, die Salzsendungen nicht rechtzeitig in Riga eintrafen und dadurch die Rigaschen Händler seinerzeit in Verlegenheit geriethen. Daher sei zu befürchten, dass wenn die Rigaschen Händler ausschliesslich auf das Donetzer Salz angewiesen wären, alsdann momentan der Fall eintreten könnte, dass in Riga gar keine Salzvorräthe sich befinden, wodurch die Salzpreise bedeutend steigen würden, was jedenfalls für die arme Bevölkerung drückend wäre.

Andererseits lasse es sich erwarten, dass, bei alleiniger Benutzung des Eisenbahnweges für den Salztransport, die Grosshändler überhaupt davon abstehen werden, grössere Salzlager in Riga anzulegen, weil dann ja jeder kleine Händler seinen beschränkten Salzbedarf zum halben Frachtsatze beziehen könnte, also gegen den Grosshändler sogar im Vortheil wäre, weil letzterer, bei Einrichtung eines Salzlagers, sowol den Rentenverlust seines Capitals, als auch die Ausgabe für die Speicherräume zu tragen hat. In einem besonderen Schreiben des Rigaschen Börsen-Comités an die temporaire Verwaltung der Krons-Eisenbahnen seien seinerzeit die Schwierigkeiten auseinandergesetzt worden, welche dem Salzbezuge aus dem Donetzgebiet entgegentreten.

Zu bemerken sei noch, dass das Steinsalz aus dem Donetzer Gebiet von viel niedrigerer Qualität als das Krimsche Salz sei, weil es einen bedeutenden Procentgehalt an fremden Bestandtheilen habe und überhaupt unrein sei, woher es bei der Verwendnng auch nicht denselben Nutzen, wie das Krimsche Salz biete und zu gewissen Zwecken, wie z. B. zum Einsalzen von Fleisch, nur ungern gebraucht wird.

4. Gestalt des Salzes.

Das ausländische Rothsalz werde in grossen Stücken bezogen, wogegen das Krimsche und Donetzer Salz in ver-

schiedener Gestalt auf dem Markt erscheine, nämlich entweder fein gemahlen oder grobkörnig.

Das aus der Krim bezogene feine Salz stehe etwas höher im Preise als das grobkörnige Salz, wogegen das Donetzer Salz in beiderlei Gestalt den gleichen Handelswerth habe, was darin seinen Grund finde, dass das Donetzer Salz als Steinsalz vor seinem Verkauf in jedem Falle verkleinert werden müsse und daher die Kosten für die Herstellung von feinem oder grobkörnigem Salz ganz gleich sind. Dagegen werde das Krimsche Salz, als Seesalz, bereits im grobkörnigen Zustande gewonnen und müsse erst dann gemahlen werden, wenn dasselbe in feines Salz umgewandelt werden soll.

Das Mahlen des Salzes finde auch in Riga statt und zwar besitzen die Firmen Tischler und Käfeli besondere Mühlen.

5. Höhe der Seefrachten.

Die Seefracht für Salz von Eupatoria bis Riga betrage zur Zeit 15—21 Schillinge per Ton, wozu für die Seeversicherung und für Garnirmatten noch 1 Kop. pro Pud hinzutrete.

Die Reisedauer von Eupatoria bis Riga betrage 28 bis 30 Tage per Dampfer.

6. Verkaufpreis des Salzes in Riga.

Der Preis für russisches weisses Salz in Riga betrage zur Zeit 22—28 Kop. pro Pud.

7. Anzahl der Salzimporteure in Riga.

Salz-Importeure seien in Riga folgende Firmen:

C. D. L. Tischler.
B. S. Käfeli.
J. A. Kamkin.
D. Essiedt.

8. Rayon des Rigaschen Salzhandels.

Von Riga aus werde die Küste von Kurland, ein Theil von Ehstland, sowie Livland mit Salz versorgt und werde auf der Bahn das Salz bis Dünaburg, Reschitza und selbst Pskow versandt.

Auf dem Flusse komme Salz gegenwärtig fast gar nicht zur Versendung, während früher wol dieser Wasserweg benutzt wurde.

9. Rigaer Platzkosten.

Die von der Krim eintreffenden Schiffe seien in der Regel von grossen Dimensionen, woher dieselben auch einen bedeutenden Tiefgang

haben, so dass sie in Boldreaa von einem Theil ihrer Ladung entlöscht werden müssen, um zur Stadt kommen zu können. Die hierdurch entstehenden Kosten für das Ablöschen betragen 1 Kop. pro Pud, so dass durchschnittlich die gesammten Löschungskosten auf 3—4 Kop. pro Pud sich beziffern.

Für das Speichern des Salzes und die Abfuhr desselben entstehe eine Ausgabe von 3—4 Kop. pro Pud.

Stadtabgaben habe das russische Salz nicht zu zahlen, wol aber das ausländische, jedoch in sehr geringem Betrage.

Für Salz, welches auf dem Eisenbahnwege eintrifft, betragen die Platzkosten 1 Kop. pro Pud.

Zum Schluss wies Herr Ovander, unter Bezugnahme auf die vorstehenden Daten, darauf hin, dass die Rigaschen Kaufleute beim Bezuge von Salz vorzugsweise auf den Seeweg angewiesen seien und daher einstweilen dadurch kein Vortheil für den Rigaschen Handel erwartet werden könne, wenn durch billige Tarife auch der Eisenbahnweg demselben erschlossen werden würde, es sei denn, dass zugleich auch solche Massnahmen ergriffen werden, welche alle diejenigen Missstände beseitigen, welche sich bisher beim Bezuge des Donetzer Salzes gezeigt haben."

73. Ladekrähne.

a. Andreaskrahn.

Am 23. März 1890 sub Nr. 403 erhielt der Börsen-Comité vom Zoll-Artell folgendes Schreiben:

„Der Zollartell sieht sich veranlast dem Börsen-Comité die Anzeige zu machen, dass, auf Anordnung des Herrn Stadtingenieurs Agthe, der Steg für die Petersburger Dampfer soweit hinausgerückt worden ist, dass es nicht möglich sein wird, aus einem Dampfer mittlerer Grösse Schwergüter aus den hinteren Luken mittelst des Hebekrahnes zu entloschen, wodurch Verzögerungen und Schäden entstehen können, gegen welche der Artell, als Pächter des Hebekrahnes, protestirt."

Der Börsen-Comité antwortete am 31. März 1890 sub Nr. 122 wie folgt:

„Auf die Vorstellung vom 23 März c. Nr. 403 wird dem Artell vom Rigaer Börsen-Comité hiemit eröffnet, dass, nach einer von den Delegirten des Börsen-Comités zur Commission für die Beschaffung von Ladeplätzen während des Baues des städtischen Uferquais abgegebenen Erklärung, bei der Anlage des Steges für die St. Petersburgsr Dampfer auf den Andreaskrahn soweit als thunlich Rücksicht genommen worden ist und der Börsen-Comité nicht in der Lage ist, Aenderungen in den bezüglichen Dispositionen zu beantragen."

In Anlass der, gelegentlich der Aufforderung zur Unterzeichnung des Contracts über die Verpachtung des Andreaskrahnes, vom neuen Vorstande des Zollartells bezüglich der Tragfähigkeit ausgesprochenen Zweifel, wurde der Andreaskrahn durch Professor Lovis untersucht und lauteten die Schlussfolgerungen aus den Beladungsproben folgendermassen:

„Der glatte Verlauf der Versuche und die dabei beobachteten Erscheinungen zeigen, dass der Krahn sich in vollständiger Ordnung befindet und, nach wie vor, seinem Zwecke zu dienen geeignet ist. Ein genauer Vergleich der jetzigen mit den Versuchsresultaten vom Mai 1872 lässt sogar geringere Widerstände im Mechanismus des Krahns erkennen, eine Erscheinung, welche in dem sogenannten Einarbeiten der Maschinentheile ihre natürliche Begründung findet. Wenn die Senkung des Krahnkopfes bei den jetzigen Versuchen geringer war, als im Jahre 1872, so erklärt sich das ebenfalls in normaler Weise, indem die Nietverbindungen des Ausladers und die übrigen Theile des Krahns durch die oft wiederholte Belastung in die wünschenswerthe gegenseitige Stützlage gebracht worden sind.

Die seitliche Ausweichung der Krahnsäule während der Versuche wurde, als überflüssig, nicht beobachtet."

Der Contract ist vom Vorstand am 10. April 1890 unterzeichnet worden und läuft von Jahr zu Jahr fort, wenn er nicht ult. December gekündigt wird. Für das Jahr 1891 ist derselbe auf der bisherigen Grundlage erneuert worden.

b. Der Mühlgrabenkrahn.

Der Mühlgrabenkrahn ist im verflossenen Jahre nicht benutzt worden.

XI. Die Handels-Aemter.

74. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren.

Nach Vorschrift des Ukases 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.

Seit dem Jahre 1882 (Generalversammlungsbeschluss vom 19. November 1882) sind nun folgende Entschädigungen gezahlt worden:

1) den Hanfbindern 2½ Kop. per Berkowetz Hanf,

) den Liggern für Flachs 1½ Kop. per Berkowetz,
„ Hanf und Torfe 1½ Kop. per Berkowetz,
„ Tabak 3 „ „ „

3) die Mastenwraker erhielten die ganze eigentliche Wrakgebühr für alle zum Export gelangenden Masten und Spieren und ausserdem noch eine Unterstützung von 20 Rbl. monatlich aus der Casse des Börsenvereins;

4) die Eichenholzwraker erhielten ⅓ des eigentlichen Wraklohnes als Entschädigung für die mit Umgehung der Wrake verschifften Eichenhölzer;

5) die nicht mehr activen Flachs- und Hanfwraker (4) beziehen eine Pension von je 1000 Rbl. aus den Mitteln der Börsenbank.

In einem Gesuche vom 17. December 1890 hatte das Hanfbinderamt die Bitte ausgesprochen, dass den noch lebenden 11 Hanfbindern eine feste Unterstützung von 200 Rbl. per Mann aus den Mitteln des Börsen-Comités bewilligt werde. Dieses Gesuch war aber weder von der Delegation für das Hanfgeschäft, noch vom Börsen-Comité befürwortet worden und beschloss demnach die Kaufmannschaft in der Generalversammlung vom 18. December 1890 die pro 1890 den Handelsbeamten bewilligte Entschädigung auch für das Jahr 1891 unverändert fortbestehen zu lassen.

75. Makler.

a. Beschwerden über unbefugte Maklerei.

In einer Eingabe vom 12. März 1890 hatten die Makler sich an das Handelsamt mit dem Gesuche gewandt, auf Grund der Art. 1278 und 1279 des Strafgesetzbuches, gegen einen hiesigen Kaufmann einzuschreiten, der den Maklern in ihren Geschäften Concurrenz mache.

Das Handelsamt hatte hierauf die Stadt-Discontobank aufgefordert, sich nicht der Vermittelung von Privatpersonen zu bedienen und theilte Solches dem Börsen-Comité am 25. April 1890 sub Nr. 769 bei dem Ersuchen mit, der Börsenbank eine analoge Instruction zu ertheilen.

Der Börsen-Comité entsprach diesem Wunsche in einem Schreiben an das Directorium der Börsenbank vom 5. Mai 1890 sub Nr. 237.

b. Neue Schemas für die Maklerberichte.

Da die Makler-Fonds- und Actienberichte sich in mehrfacher Beziehung als nicht mehr zeitgemäss herausgestellt hatten, so wurde vom Börsen-Comité ein neues Schema für diese Berichte entworfen.

Bei Uebersendung desselben ersuchte der Börsen-Comité das Handelsamt mittelst Schreibens vom 4. Mai 1890, Nr. 234, die Makler dahin instruiren zu wollen, dass sie dieses Schema in Zukunft zur Richtschnur nehmen mögen.

Das Handelsamt benachrichtigte am 14. Mai 1890 Nr. 871 den Börsen-Comité davon, dass es die Börsenmakler dementsprechend instruirt habe.

Auch die Notirungen für Exportwaaren im Preiscourant trugen nicht mehr den bestehenden Verhältnissen genügend Rechnung und übersandte der Börsen-Comité demnach dem Handelsamte am 1. Juni 1890 sub Nr. 344 den Entwurf zu einem neuen Schema für den Preiscourant für Ausfuhrwaaren, bei dem Ersuchen, die Makler dahin instruiren zu wollen, dass sie dieses Schema in Zukunft zur Richtschnur nehmen mögen.

Auch diesem Antrage wurde vom Handelsamt, nach Inhalt seiner Mittheilung vom 7. Juni 1890 sub Nr. 1017 entsprochen.

76. Messeramt.

Das Handelsamt richtete am 11. April 1888 sub Nr. 835, folgendes Schreiben an den Börsen-Comité:

„Dem Rigaschen Börsen-Comité beehrt sich das Handelsamt beifolgend die Abschrift eines an das Handelsamt gerichteten Gesuchs des Messeramts zu übersenden, in welchem letzteres um eine von der Börsenkaufmannschaft zu bewilligende Unterstützung nachsucht.

Es handelt sich um die Entlastung des Messeramts von der Fürsorge für die augenblicklich vorhandenen fünf pensionirten Messer Georg Winkelmann, Johann Minka, Michael Michelsohn, Georg Christian Schwanenberg, Jacob Rosenberg, welche eine Unterstützung im Gesammtbetrage von circa 500 Rbl. beziehen.

Die an das Handelsamt gerichtete Bitte, dieses Gesuch beim Börsen-Comité zu befürworten, hat dasselbe erfüllen zu müssen geglaubt, denn, unter dem Einfluss der allgemeinen Handelslage, sind auch die Erwerbsverhältnisse des Messeramts derart zurückgegangen, dass sein Fortbestehen in Frage gestellt wird, wenn dem Amt nicht ein Zuschuss zu seinen beruflichen Einnahmen gewährt wird, aus dem die den ein-

zelnen Messern zu ihrem Lebensunterhalt zufliessenden Summen verstärkt werden können. Eine Auflösung des Messeramts aber dürfte einstweilen kaum wünschenswerth sein, da der Handelsverkehr desselben mehr oder weniger immer noch bedarf.

Das Handelsamt hat unter solchen Umständen auch ein zweites, mit dem vorliegenden gleichzeitig eingereichtes Gesuch des Messeramts, welches die Bewilligung einer Unterstützung aus städtischen Mitteln bedarf, nicht unberücksichtigt gelassen, sondern dasselbe befürwortend der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt, welche am 10. März c. beschlossen hat, aus der Gebühr, die für die Benutzung der städtischen Maasse zum Messen der Steinkohlen in der Höhe von 36 Kop. für die Last zum Besten der Stadt erhoben wird, dem Messeramt bis auf Weiteres, eine Subvention im Betrage von 16 Kop für die Last zu gewähren.

Da diese Subvention, deren Jahresbetrag 500 Rbl. nicht übersteigen würde, aber schwerlich ausreichen wird, um der Nothlage in der das Messeramt sich unleugbar befindet, wesentlich abzuhelfen, glaubt das Handelsamt umsomehr fürsprechend für das Messeramt eintreten zu müssen und den Versuch desselben zu unterstützen, auch die Kaufmannschaft zu einem Opfer willig zu machen, welches mit dem Beitrag der Stadt geeignet wäre, das Fortbestehen des Messeramts, bis zum Eintritt günstigerer Verhältnisse, einigermassen sicher zu stellen.

Das Handelsamt richtet daher an den Börsen-Comité die ergebene Bitte, das beifolgende Gesuch des Messeramts, sei es nach der vorgeschlagenen, sei es nach einer anderen, dem Börsen-Comité geeigneter erscheinenden Richtung, der Kaufmannschaft befürwortend vorlegen zu wollen."

In der Generalversammlung vom 7. October 1888 genehmigte die Kaufmannschaft bis auf Weiteres die Unterstützung der 5 zur Zeit arbeitsunfähigen Messer mit je 100 Rbl. per Jahr gerechnet vom 1. Januar 1889.

Am 6. December 1890 unterlegte das Messeramt dem Börsen-Comité folgendes Gesuch:

„Zufolge Schreibens des Rigaer Börsen-Comités vom 7. October 1888 Nr. 530 an das Rigasche Handelsamt hat die Börsenvereinskaufmannschaft dem Messeramt, im Hinblick auf dessen schwierige Lage und die Verpflichtung desselben zum Unterhalt von 5 arbeitsunfähigen alten Gliedern des Amts, eine Unterstützung von 500 Rubeln für das Jahr, gerechnet vom 1. Januar 1889, bis auf Weiteres bewilligt. Da nun gegenwärtig von den damals berücksichtigten fünf pensionirten alten Amtsgliedern zwei, und zwar Winkelmann und Rosenberg verstorben

sind, so ist die Frage entstanden, ob die obengedachte Unterstützung in ihrem früheren Umfange aufrecht zu halten oder aber verhältnissmässig zu verringern sei.

In Folge dessen beehrt sich das Messeramt Einem Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst Folgendes zu unterlegen:

1) Die verstorbenen pensionirten Glieder Winkelmann und Rosenberg haben Wittwen hinterlassen, nämlich die Anna Helene Winkelmann geb. Lotto und die Katharina Rosenberg geb. Grandowsky. Nach den Statuten des Messeramts hat das Letztere die Wittwen verstorbener pensionirter Glieder zu versorgen und wird solches hinsichtlich der erwähnten zwei Wittwen gegenwärtig vom Messeramt statutenmässig erfüllt.

2) Demnächst ist gegenwärtig aus der Zahl der alten Amtsglieder auch noch Hans Rose wegen gänzlicher Arbeitsunfähigkeit pensionirt worden, und hat demgemäss vom Amte die statutenmässige Unterstützung zu erhalten.

3) Endlich gestattet sich das Messeramt noch darauf zu verweisen, dass die Geschäftslage des Messeramts, resp. dessen Möglichkeit Arbeit und Verdienst zu erhalten, wie es Einem Rigaer Börsen-Comité bekannt ist, auch gegenwärtig, in Folge der Handelsstockung, sich keineswegs gebessert, sondern wohl noch verschlimmert hat.

Auf Grund des vorstehend Dargelegten unterbreitet das Messeramt Einem Rigaer Börsen-Comité die gehorsamste Bitte:

Hochdasselbe wolle dahin Anordnung treffen, dass die obenerwähnte bewilligte Unterstützung von 500 Rbl. jährlich auch gegenwärtig im vollen Umfange dem Messeramte ausgezahlt werde."

Die Delegation des Börsen-Comités für das Getreidegeschäft, empfahl, ausser den 3 lebenden unterstützten Messern, auch noch den arbeitsunfähigen Hans Rose zu recipiren und demnach pro 1891 denselben zusammen 400 Rbl. zu bewilligen.

XII. 77. Börsen-Usançen.

Nachdem vom Börsen-Comité eine neue Redaction der Rigaer Börsen-Usançen für nothwendig erachtet worden, da die gegenwärtige Ausgabe in vielfacher Beziehung antiquirt ist, hat der Comité die Delegationen der verschiedenen Handelsbranchen aufgefordert Abänderungsvorschläge zu machen, die auch schon zum Theil eingegangen sind, und wird die Delegation für die Usançen nunmehr darangehen, eine zeitgemässe Fassung vorzunehmen, die, nach Approbation seitens des Börsen-Comités, der General-Versammlung des Börsenvereins zur Bestätigung vorgelegt werden wird.

XIII. Handelsgesetzgebung.

78a. Die Errichtung besonderer Handelsgerichte in den baltischen Gouvernements.

Die Frage der Errichtung besonderer Handelsgerichte in den Baltischen Provinzen hat im abgelaufenen Jahre, nach den vom Börsen-Comité eingezogenen Informationen, vollständig geruht und wird wohl auch nicht wieder in Fluss kommen, solange das Justizministerium auf seinem Standpunkte der Gegnerschaft gegen diese Institution verharrt; das Finanzministerium ist, wie bekannt, stets für die Sache eingetreten.

78b. Wechselordnung und Concursordnung.

Die in den oberen Regierungs-Institutionen stattfindenden Verhandlungen über die neue Wechselordnung und über die neue Concursordnung sind noch nicht zum Abschluss gediehen.

XIV. 79. Der Kaufmännische Verein.

Wie die gegenwärtigen Verhältnisse der Entwickelung des Vereinslebens im Allgemeinen nicht günstig sind, so ist auch dem Kaufmännischen Vereine ein Aufschwung nicht vergönnt gewesen.

Die neu eintretenden Mitglieder haben die Zahl der ausscheidenden nicht ganz zu ersetzen vermocht. Es schloss das Jahr 1890 mit 941, gegen 997 im Vorjahre.

Das Interesse für die Discutirabende, deren 13, und für die Vorträge, deren 10 gehalten wurden, erhält sich in zufriedenstellender Weise. Erstere gaben den Anstoss zu einer getroffenen Vereinbarung mit mehreren hiesigen Institutionen, nach der den Mitgliedern dieses Vereins Eintrittskarten zu wesentlich reducirten Preisen ausgereicht werden. Der Versuch auch mit unserem Stadttheater ein derartiges Arrangement zu Stande zu bringen, war leider noch ohne Erfolg.

Die Fortbildungskurse wurden, wie in den früheren Jahren, Mitte September eröffnet und der Unterricht bis Mitte December fortgesetzt, um nach den Weihnachtsferien, den 9. Januar, wieder für die Zeit bis Ostern aufgenommen zu werden.

Es meldeten sich 93 Theilnehmer (87 im Vorjahre), die 144 (133 im Vorjahre) Unterrichtsstunden belegten und zwar:

Buchhaltung	Lehrer	Gross	39
Handelscorrespondenz deutsch .	„	Scholz	7
Russische Sprache	„	Reimer	36
Englische „	„	Mylius u. Wood	26
Französische Sprache.	„	Dubois	19
Kaufmännisches Rechnen . . .	„	Scholz	17
			144

Einen schmerzlichen Verlust erlitt der Verein durch den Tod des bewährten und beliebten Lehrers der englischen Sprache, Herrn Mylius, doch fanden keine Störungen des Unterrichts statt, da Herr Wood so freundlich war, sofort in die Lücke zu treten.

Der Bestand der Vereinsbibliothek stieg, in Folge von Neuanschaffung von 139 Büchern und 29 Zeitschriften, auf:

2014 Bände in deutscher Sprache
390 „ „ englischer „
111 „ „ französischer „
25 „ „ russischer „ zusammen 2540 Bände
Zeitschriften „ 109 „

Verausgabt wurden für Neuanschaffungen 319 Rbl. 18 Kop. Entnommen wurden der Bibliothek in den 108 Tagen, an denen sie geöffnet war, 6648 Bände. Der aufgestellten Ordnung gemäss, war im Winter 3, in den Sommermonaten 1 Mal die Woche der Zutritt zur Bibliothek offen.

Die 4 geselligen Abende boten durch interne Kräfte ein wechselvolles, heiteres Bild jugendlichen Frohsinns. Um die bisherige Art der Feier des Stiftungstages nicht zu einer stereotypen werden zu lassen, wurde auch diese durch einen solchen Abend ersetzt und, wie es schien, zum Besten der Sache.

Viele Aspiranten, wenig Vacanzen, war die Signatur dieses Jahres für die Stellenvermittelungscomission. Es verblieben vom Jahre 1889 12 Candidaten, meldeten sich dazu 31, von denen 21 theils placirt wurden, theils sich etablirten oder Riga verliessen. Auf den Wunsch mehrerer Handlungshäuser wurden ihnen Lehrlinge zugewiesen, die in der Zahl von 9 ein Unterkommen fanden.

Die Frage der Ventilation der Gesellschaftsräume ist noch nicht geschlossen.

XV. Börsen-Angelegenheiten.

80. Budget des Börsen-Comités.

Die von der Kaufmannschaft in der Generalversammlung vom 25. September 1884 beschlossene Regulirung der Budgets pro

1879 bis 1884 war vom Livländischen Gouverneur beanstandet worden, worüber der Börsen-Comité am 19. November 1884 beim Senate Beschwerde führte. In Folge von Meinungsverschiedenheiten im 1. Departement des Senats gelangte die Sache an die Plenar-Conferenz des Senats und von dieser an den Reichsrath, der dieselbe wiederum an den Senat zur Erledigung zurückverwiesen hat.

Die Entscheidung des Senats ist bis hiezu noch nicht erfolgt.

Bis zur Entscheidung des Budgetconflicts sind auch die weiteren Verhandlungen bezüglich der Anträge des Börsen-Comités wegen Erhöhung der Budgetposten für die Navigationsschule und für technische Gutachten vom Ministerium des Innern sistirt worden.

81. Unterstützungsfond des Börsenvereins.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1890 pag. 176 und 177).

Die Verhandlungen über den Entwurf zu einem neuen Statut für den Unterstützungsfond des Börsenvereins sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

XVI. Unterrichtswesen.

82. Baltisches Polytechnikum.

Das von der Rigaschen Kaufmannschaft mit einem Jahresbeitrage von 10,000 Rbl. subventionirte Baltische Polytechnikum zählte beim Beginn des Studienjahres 1890/91 im Vorcurse 53 Schüler (gegen 74 im Vorjahre). Die Tertia der Vorschule ging mit dem Schlusse des Schuljahres 1889/90 ein; auch die beiden höheren Classen sollen successive eingehen.

Die Fachabtheilungen zählten beim Beginn des Studienjahres 1890/91 — 840 Studirende (gegen 824 im Vorjahre) von denen 106 (gegen 84) auf die Handelsfachschule kamen.

83. Bolderaasche Volksschule.

Die auf Grundlage des Generalversammlungs-Beschlusses der Kaufmannschaft vom 6. November 1875 vom Börsen-Comité mit 500 Rbl. jährlich subventionirte Bolderaasche Volksschule wurde im Jahre 1890 von 53 Mädchen und 68 Knaben, zusammen von 121 Kindern (gegen 131 im Vorjahre) besucht.

XVII. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.

84. Versorgung der Armen mit Holz.

Von den im Laufe des Jahres 1890 eingegangenen Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse, wurde, mit Zuziehung einer für diesen Zweck vorhandenen Reservesumme, der Betrag von 1824 Rbl. zur Versorgung der hiesigen Armen mit Brennholz verwandt. Von dieser Summe sind 1050 Rbl. dem Armenamt und 500 Rbl. dem Verein gegen den Bettel überwiesen, 274 Rbl. aber an verschämte Arme vertheilt worden.

85. Jubiläum der Freiwilligen Feuerwehr.

In Anlass des 25jährigen Bestehens der Freiwilligen Feuerwehr und in Anerkennung der grossen Verdienste derselben, hat der Börsen-Comité 500 Rbl. zur Feier des Festes und 500 Rbl. für die Kranken- und Unterstützungscasse der Feuerwehr dargebracht.

86. Jubiläum des Gewerbevereins.

In der Generalversammlung vom 24. Mai 1872 bewilligte die Kaufmannschaft auf 4 Jahre eine Beisteuer von 1000 Rbl. zum Unterhalt der Gewerbeschule des hiesigen Gewerbevereins. Nach Ablauf des Quadrienniums wurde, durch Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft vom 10. Februar 1876, der Börsen-Comité ermächtigt, bis auf Weiteres die Summe von 1000 Rbl. als Subvention der Gewerbeschule alljährlich in das von der Generalversammlung der Kaufmannschaft zu beprüfende und zu bestätigende Budget des Börsen-Comités aufzunehmen. In der Generalversammlung vom 1. November 1877 beschloss die Kaufmannschaft die Erhöhung der Subvention um 500 Rbl.

Im Jahre 1881 wurde die ganze Subvention von 1500 Rbl. vom Livländischen Gouverneur, bei Beprüfung des Budgets des Börsen-Comités, inhibirt und gelangte seitdem nicht mehr zur Auszahlung, mit Ausnahme des Jahres 1885, für welches das Budget des Börsen-Comités vom Gouverneur nicht beanstandet worden war.

Der Gewerbeverein sah sich dadurch in die Lage versetzt, den Ausfall in seinen Einnahmen durch Anleihen zu decken. Wenn nun auch die Stadtverordneten-Versammlung seit dem Jahre 1886 die Bei-

steuer der Stadt von 2000 Rbl. erhöht hatte, so war der Gewerbeverein doch nicht im Stande, seine schwebenden, hoch zu verzinsenden Schulden zu tilgen, und richtete in Folge dessen unterm 24. August 1888 an den Börsen-Comité das Gesuch, ihm ein unverzinsliches Darlehen von 6000 Rbl. zu gewähren.

Da die Gründe, welche die Kaufmannschaft im Jahre 1872 bewogen hatten, die Gewerbeschule zu subventioniren, ungeschwächt fortbestanden, so beschloss der Börsen-Comité, die Bewilligung des erbetenen Darlehns bei der Generalversammlung der Kaufmannschaft zu befürworten, mit der Bedingung jedoch, dass der Vorstand des Gewerbevereins sich verpflichte, alljährlich 500 Rbl. bis zur Tilgung des Darlehns abzuzahlen.

In der Generalversammlung des Börsenvereins vom 24. Februar 1889 wurde der Antrag des Börsen-Comités genehmigt.

Im Jahre 1889 tilgte der Gewerbeverein 500 Rbl. von diesem Darlehn.

Im September 1890 trat an den Börsen-Comité die Aufforderung heran, sich an den Sammlungen zu betheiligen, welche zur Feier des 25jährigen Jubiläums des Gewerbevereins ins Werk gesetzt worden waren.

Der Börsen-Comité beschloss bei der Generalversammlung des Börsenvereins den Erlass der Schuld von 5500 Rbl. zum Besten der Gewerbeschule zu befürworten, und theilte Solches in seinem Gratulationsschreiben vom 27. October 1890 sub Nr. 723 dem Gewerbeverein mit.

Das Gratulationsschreiben lautete also:

„Als der Gewerbeverein vor 25 Jahren ins Leben trat, da wurde ihm von allen Schichten der Einwohnerschaft unserer Stadt die wärmste Sympathie entgegengetragen. Uebernahm er doch die culturelle Aufgabe der alten Zünfte, die sittliche und materielle Hebung des Handwerkerstandes, aber in einer den fortgeschrittenen Zeitverhältnissen entsprechenden Form, nicht mehr in den engen Schranken des Zunftzwanges, sondern indem alle Stände unserer Vaterstadt ihre Kräfte und Mittel zu freudiger Mitarbeit dem Werke zur Verfügung stellten. Heute, nach 25jähriger Wirksamkeit, kann der Verein mit Befriedigung auf den zurückgelegten Weg blicken, es ist Vieles angestrebt und Vieles auch schon erreicht worden. Obenan unter den Leistungen des Vereins steht die Gewerbeschule, die einer grossen Anzahl Handwerks- und Handelslehrlinge die Möglichkeit geboten hat, die Freistunden zur Aneignung nützlicher Fachkenntnisse zu verwerthen, und sich eine tüchtige Vorbildung für ihren Beruf zu erwerben. Mit Freuden hat

denn auch der Rigaer Börsenverein diese Anstalt durch einen besonderen Jahresbeitrag unterstützt.

In lebhafter Anerkennung der unserer alten Vaterstadt zur Ehre gereichenden Bestrebungen des Gewerbevereins, bringt der Rigaer Börsen-Comité demselben zum heutigen Jubelfesttage seinen herzlichsten Glückwunsch dar, an denselben die Mittheilung knüpfend, dass er beschlossen hat, zur Feier des Festes bei der Generalversammlung der Kaufmannschaft den Erlass der Schuld des Gewerbevereins an den Börsenverein im Betrage von 5500 Rbl. zum Besten der Gewerbeschule zu beantragen.

Möge der Rigaer Gewerbeverein auch fernerhin die von ihm ausgestreute Saat reiche Frucht tragen sehen, möge es ihm vergönnt sein, auch in Zukunft die ehrenvolle Stellung zu behaupten, die er bisher in der stattlichen Reihe der Schöpfungen Rigischen Gemeinsinns eingenommen.“ —

In der Generalversammlung vom 18. December 1890 genehmigte die Kaufmannschaft die Schenkung.

XVIII. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handels-Archiv.

87. Handelsstatistik.

Die handelsstatistische Section des Börsen-Comités hatte im Berichtsjahr 1890, ebenso wie in den Vorjahren, zwei grössere Arbeiten zu publiciren: den vorläufigen textlichen „Jahresbericht über den Handel Riga's“ und den jährlichen „Beitrag zur Statistik des Rigaschen Handels“. Beide Arbeiten haben, im Vergleich mit vorangegangenen Jahren, frühzeitiger die Presse verlassen.

Der Abdruck des textlichen, vorläufigen „Jahresberichts“ begann in der Nr. 50 vom 6. März 1890 der „Börsen- und Handels-Zeitung.“ Derselbe schloss sich in der Form der Publication den bisher erschienenen Jahresberichten an.

Der im Jahre 1890 erschienene 24. Jahrgang der „Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels“, welcher im Wesentlichen die gleiche Editions-Form mit seinen Vorgängern einhielt, bot dennoch nach zwei Richtungen hin Erweiterungen dar. Einmal sind dort den detaillirten tabellarischen Ausweisen über die Handelsbewegung im Jahre 1889 Uebersichten vorangeschickt worden, welche die für 1889 gewonnenen Resultate in ihren Hauptmomenten mit den Ergeb-

nissen früherer Jahre in Vergleich stellen. Wenn auch in Zukunft die je fünf Jahre umfassenden vergleichenden Betrachtungen, welche in den textlichen Erläuterungen des Ziffermaterials gipfeln, wie bisher erscheinen sollen, so empfahl es sich doch auch schon in dem Bericht für ein einzelnes Jahr die Hauptresultate vorangegangener Jahre heran zu ziehen, um Vergleichsmomente gewinnen zu können. Eine zweite Erweiterung ist dem „Beitrage" für das Jahr 1889 darin gegeben, dass auch die Zufuhr von Waaren auf der livländischen Aa Berücksichtigung gefunden hat. In den bisher erschienenen „Beiträgen" war die livländische Aa nicht als ein für den Handel Riga's beachtenswerther Verkehrsweg in Betracht gezogen worden. Ist auch die Menge der Waaren, welche auf dem genannten Flusse, über Zarnikau, Riga zugeführt wird, nicht sehr erheblich, so dürfte doch diese Verkehrsader, um der Vollständigkeit der Gesammtresultate wegen, nicht mehr weiter ingnorirt werden. Die Daten über die Waarenzufuhr auf der livländischen Aa wurden durch Vermittelung des Rigaschen Ankerneckenamts bezogen.

Ein im Jahre 1889 neu erschlossener, für Riga's Handel sehr wesentlicher Verkehrsweg hatte in dem „Beitrage" für das Jahr 1889 leider noch nicht Beachtung finden können: die Pleskau-Rigaer Eisenbahn. Der statistischen Section war selbstverständlich viel daran gelegen, die Waarenbewegungen, welche auf diesem, am 22. Juli 1889 definitiv eröffneten Schienenwege im Jahre 1889 zu Tage getreten ist, in dem Handelsbericht des genannten Jahres nach Gebühr würdigen zu können. Allein trotz wiederholter und nachdrücklicher Bemühungen gelang es nicht, die bezüglichen statistischen Ausweise von der Verwaltung der Pleskau-Rigaer Bahn rechtzeitig, d. h. bis Ende October 1890 zu erlangen. Den Termin der Publication des „Beitrages" für das Jahr 1889 aber weiter hinauszuschieben, erschien umsoweniger angezeigt, als vielfach darüber geklagt worden ist, dass die „Beiträge" verspätet publicirt werden. Ueber diesen Punkt, d. h. über den Zeitpunkt der Publication der „Beiträge" ist in der Einleitung zum Jahrgang 1889 der „Beiträge" eine eingehende Erklärung abgegeben worden, auf welche hier verwiesen wird.

Nachdem der Jahrgang 1889 der „Beiträge" am 13. November 1890 die Presse bereits verlassen hatte, wurden der Section von der Verwaltung der Pleskau-Rigaer Bahn die statistischen Ausweise über die Waarenbewegung auf dieser Bahn für die Zeit vom 22. Juli bis zum 31. December 1889 übermittelt. In gekürzter Form sind diese Ausweise in der „Börsen- und Handelszeitung Nr. 290 vom 21. December 1890 nachträglich publicirt worden.

Neben diesen beiden Hauptarbeiten sind aus dem handelsstatistischen Büreau im Laufe des Jahres noch Arbeiten hervorgegangen, wie sie seither für die „Rigaer Börsen- und Handels-Zeitung“ gemacht zu werden pflegten. Zu diesen Arbeiten gehören:

1) das Inhaltsverzeichniss der Handelszeitung; 2) die vergleichenden monatlichen Uebersichten über die Zufuhr der wesentlichsten Exportartikel nach Riga auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn; 3) die vergleichenden monatlichen Uebersichten über die Abfuhr der wesentlichsten Importartikel von Riga auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn; 4) die vergleichenden Uebersichten der aus Riga zur See ausgeführten wesentlichsten Exportwaaren (monatlich); 5) die vergleichenden Uebersichten der in den Rigaer Hafen eingelaufenen Schiffe (monatlich); 6) der russische Hanf- und Flachsexport über Wirballen (vierteljährlich); 7) Riga's Export zur See (wöchentlich und monatlich) und Riga's Import zur See (monatlich); 8) die vergleichenden Uebersichten der zur See eingeführten wesentlichsten Importwaaren; 9) der Export der einzelnen Handelsfirmen Riga's; 10) Ernteberichte (Uebersetzungen aus dem Reg.-Anz.); 11) die Saratower und Oreler Börsenberichte (Uebersetzungen); 12) Auszüge aus der „Hamburger Börsenhalle“, Schiffsnachrichten betreffend.

Die monatlichen Uebersichten über die Zufuhr und Abfuhr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn hatten im verflossenen Jahre leider nicht rechtzeitig der „Börsen- und Handelszeitung“ zugefertigt werden können. Eine obrigkeitliche Verordnung hatte die Form der von den Eisenbahn-Verwaltungen zu erstellenden Vorschläge einer Abänderung unterzogen, wodurch eine Verzögerung in der Registratur der beförderten Waarenmengen hervorgerufen wurde, welche zur Folge hatte, dass auch der statistischen Section die bezüglichen Daten erst verspätet von der Riga-Dünaburger Eisenbahn übermittelt werden konnten. Dieser vorübergehende Missstand ist gegen Schluss des Jahres gehoben worden.

Die Berichte über den russischen Hanf- und Flachsexport via Wirballen wurden vom 1. October ab durch die „Börsen- und Handelszeitung“ aus Wirballen direct bezogen. Hierdurch wurde es ermöglicht, dass die bezüglichen Berichte in der Zeitung rascher publicirt werden konnten.

88. Börsenzeitung.

Die Redaction der „Rigaschen Börsen- und Handelszeitung“ war auch im Jahre 1890 bemüht ihrer Hauptaufgabe gerecht zu werden und der Kaufmannschaft das sie interessirende Nachrichtenmaterial möglichst rasch und umfangreich zu übermitteln. War es bereits früher

gelungen, von den Hauptmärkten des Rigaschen Zufuhrgebiets Specialcorrespondenzen zu erlangen, so richtete die Redaction ihr Augenmerk nunmehr darauf, auch aus dem Süden Russlands, aus Odessa, Nicolajew etc. eingehende Mittheilungen zu beschaffen und trat zu diesem Zweck einerseits mit der weltbekannten Odessaer Firma Theodor Raffalowitsch & Co., die nunmehr ihre Berichte regelmässig der Rigaschen Börsen- und Handelszeitung zugehen lässt, in Verbindung, andererseits wurde eine Anzahl Zeitungen, die im Süden erscheinen und ausführliche Handelsberichte und Schifffahrtsnachrichten von dort bringen, abonnirt, wie der „Juschanin", der „Westnik" von Taganrog, „La Russie commerciale" etc. Ferner wurden aus Libau reichhaltigere und öftere Correspondenzen, Dank dem liebenswürdigen Entgegenkommen der Firma Dackau & Co., beschafft. Wenn noch zu erwähnen ist, dass auch in diesem Jahre ein täglicher Waarenbericht von der Rigaer Börse, durch die freundliche Mitarbeit der bereits früher für die Börsen-Zeitung thätig gewesenen hiesigen Exportfirmen, geliefert worden ist, so zeigt das Alles, dass bezüglich des Getreidegeschäfts die Rigasche Börsen- und Handelszeitung ihre Aufgabe vollkommen gelöst hat.

Anders stellt es sich mit dem Holzgeschäft; hier sind die ersten Versuche gemacht worden, durch Aufnahme von Berichten aus englischen Fachblättern, und sollen zu diesen Berichten demnächst noch solche aus schwedischen Zeitungen entnommen werden. Durch Verstärkung der redactionellen Kräfte der Börsen-Zeitung, durch eine mit dem Holzgeschäft, sowie mit dem Bankwesen vertraute Persönlichkeit, wird es hoffentlich ermöglicht werden, auch auf dem Gebiete des Holzgeschäfts im nächsten Jahre etwas Erspriessliches zu leisten.

Was die telegraphische Berichterstattung betrifft, so ist die Redaction der Börsen-Zeitung bemüht gewesen auch hier die erforderlichen Ergänzungen zu veranlassen und speciell noch aus dem Süden Russlands, aus Odessa, telegraphische Berichte über die dortigen Getreidepreise zu beschaffen. Ueberhaupt ist jedem aus der Mitte der Kaufmannschaft laut gewordenen Wunsche nach telegraphischer Uebermittelung eines Courses, sobald sich dieses effectuiren liess, gewillfahrt worden.

Da ferner das in den Circulairdepeschen der Nordischen Telegraphen-Agentur überlieferte politische Nachrichtenmaterial sich als ungenügend erwies, hat die Redaction der Börsen-Zeitung einen Spezialdienst bei der Nordischen Telegraphen-Agentur organisirt, durch welchen für exactere Uebermittelung der politischen Nachrichten gesorgt wird.

Zum Schlusse erübrigt es nur noch wiederum den Wunsch auszusprechen, die Kaufmannschaft möge die „Rigasche Börsen- und Handelszeitung“ auch durch ihre Mitarbeit unterstützen, damit dieses Blatt immer mehr und mehr zum Organ der gesammten Kaufmannschaft werde.

89. Industrie-Zeitung.

Die vom Börsen-Comité, in statutenmässiger Vertretung der örtlichen Industrie, mit 1200 Rbl. jährlich subventionirte Industrie-Zeitung hat auch im Jahre 1890 in erster Reihe den Interessen unserer Fabrik-Industrie Rechnung zu tragen gesucht, demnächst aber auch eine Reihe von Artikeln gebracht, welche für den Handel von Bedeutung sind, unter denen namentlich hervorgehoben zu werden verdienen: die Beobachtung der Wasserstände in Riga und Dünamünde, Eisgang und Hochwasser der Düna im Frühjahr 1890, die projectirte Hochwasseranlage in der Mitauer Vorstadt und der Hochwasserdamm bei Gross-Klüversholm, der Hafenbau in Reval, der Ausbau des Marien-Kanal-Systems, Bergbau- und Hütten-Industrie Russlands, Statistik des Imports von Steinkohlen und Coaks in Russland, der Salzhandel Russlands, die Gypsproduction Livlands, Russlands Wollenexport, Entwurf zu einem Normal-Fabrik-Reglement, Verordnung über die Construction, Aufstellung, Wartung und Besichtigung von Dampfkesseln in Russland.

90. Handels-Archiv.

Der XVII. Jahrgang des Handels-Archivs ist im J. 1890 in 3 Heften erschienen, welche den Rechenschafts- und Finanzbericht des Bören-Comités pro 1889, das Verzeichniss der Börsenvereinsglieder und die Aemterbesetzung des Börsen-Comités pro 1890, den Jahresbericht über den Handel Rigas pro 1889, den Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1889, die Jahresberichte der Actiengesellschaft der Central-Waaren-Depôts und der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1889, ferner die Tabellen für die Erhebung von Handelsabgaben vom Ex- und Import pro 1890, sodann Zeitungsartikel über den russischen Flachshandel und die Regeln für die Controle über die Flachsausfuhr und endlich das neue Allerhöchst am 1. Mai 1890 bestätigte Statut für die Seelootsen in den russischen Häfen enthielten.

Riga, im Februar 1891.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Anhang

zum Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1890.

I.

Die Glieder des Rigaer Börsen-Vereins im Februar 1891.

II.

Der Güterverkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn im Jahre 1890.

I.

Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1891.

Herren: Armitstead Gebrüder:
John William Armitstead

Th. Angelbeck & Co.:
Joh. Carl Friedr. Hartmann

R. N. Ball & Rustad:
Erik Hansen Rustad

W. Basse:
Rich. Wilh. Basse

C. Beythien:
Carl Math. Joach. Beythien

Alex. Bergengrün Succ.:
Joh. Emil v. Twardowsky-Hartmann

R. Bierich:
Rob. Wilh. Bierich

Fr. Bonfeld:
Carl Friedrich Bonfeld

Ed. Bornhaupt:
Eduard Chr. Bornhaupt

P. Bornholdt & Co.:
Niels Peter Bornholdt

Eduard Bruns & Co.:
Eduard Ottomar Bruns

Eugen Burchard:
Matth. Ferd. Eug.

Herren P. Busch & Co.:
Georg Meyenn

Alfred Th. Busch;
Th. Wm. Adolf Busch

Oscar Bockslaff:
Carl Aug. Beck

Bredesen & Co.:
Otto Berzelius Bredesen

Rob. Braun & Co.:
Peter Rob. Ferd. Braun

A. Ballod:
Andreas Ballod

J. Burchard:
Julius Emil Alfr. Burchard

Daudert & Jansen
Alexander Georg Jansen
Carl Hammond

W. Eickert:
Julius Vogelsang

S. M. Eliasberg:
J. M. Eliasberg

John Ellermann:
J. F. Ellermann

J. G. Fahrbach:
Georg Fahrbach

Gebr. Fränkel:
Rob. Carl Fränkel
Wold. Gottl. Fränkel

Herren: Frisk & Co., G. Dittmar Nachf.:
Carl Axel Theodor Frisk
Felser & Duberg:
Heinr. Ludw. Felser
Gustav Ed. Duberg
Goldschmidt & Co.:
Carl Ferd. Sommer-Horst
R. John Hafferberg:
Jacob Erhard
Rob. Carl Hafferberg
John Hammer
Frieder. Carol. Hammer geb. Lübeck
Lud. Wilh. Kerkovius
Th. Hartmann:
Eberh. Theodor Georg Hartmann
Wm. Hartmann, Oelfabrik:
Leop. Wilh. Aug. Hartmann
Herm. Alex. Kröger
v. Heiman & Co.:
Alexander v. Heimann
Helmsing & Grimm:
Carl Alex. Helmsing
Joh. Eugen Leo Grimm
Hellmann & Massalsky, E. Basorgia's Nachf.:
Alex. Eduard Massalsky
J. A. Herskind:
J. A. L. Herskind
J. Hofmann:
Rud. Wilh. Krüger
E. Höflinger:
Eugen Ferd. Höflinger
Paul L. Höflinger
H. Höpker & Co.:
Heinr. Ed. Höpker
Georg Robert Niemann

Herren: A. Höflinger:
Arthur Carl Aug. Höflinger
Jacobs & Co.:
Percy v. Jacobs
Jaeger & Co.:
Hermann Eduard Tode
Rud. Herm. Tode
J. Jaksch & Co.:
Oscar Aug. Joh. Jaksch
Carl Jansen:
Carl Ferd. Jansen
J. C. Jessen:
Jacob Carl Jessen
Gebrüder Kamarin:
Nikolai Pawlowietsch Kamarin
W. Kleinberg:
Wladimir Kleinberg
S. P. Klimow:
Stepan Petrow Klimow
J. C. Koch:
Joh. Chr. Koch
A. Kriegsmann & Co.:
Nicolai Fenger
Krafft & Jenckel:
Joh. Aug. Heinr. Jenckel
John Laurentz:
Friedr. Rich. Laurentz
Magnus Georg Pannewitz
Ed. Wm. Loesevitz:
Gustav Martin Loesevitz
C. Lorch & Co.:
Friedrich Ed. Lorch
M. Lübeck & Co.:
Moritz Theod. Lübeck
F. Ludwig:
Friedr. Carl Heinr. v. Ludwig

Herren: Lomani & Co.:
Gordian Carl Lomani
Louis Lundmann & Co.:
Alex. Tjugin
Ed. R. Lange:
Carl Ludw. Wold. Lange
A. B. Lowson & Co.:
Andrew B. Lowson
Julius Ferd. Lesser
Julius Ferd. Lesser
Robert Loder:
Robert Loder's Nachlass
Edgar Hugo Lyra:
Richard Friedrich Max Lyra
F. E. Meier & Co.:
Adolf Alex. Dobbert
Meltzer & Co.:
Nicolai Alex. Meltzer
August Mentzendorff:
Otto Aug. Mentzendorff
J. A. Mentzendorff & Co.:
Alex. Burchard Mentzendorff
Heinr. Wilh Mentzendorff
Daniel Minus:
Gustav Joh. Aug. Weiss
Carl Minuth:
Carl Wilh. Heinrich Minuth
Miram & Smolian:
Joh. Friedr. Miram
Emil Ferdinand Miram
Victor Smolian
Johannes Mitschke:
Johannes Mitschke
Mohr & Boehme:
Ludwig Frantzen Mohr
Henrik Laerum

Herren: Mündel & Co.:
Carl Wilh. Mündel
Aug. Joh. Carl Mündel
Alexander v. Mende:
Alexander v. Mende.
Wilh. Mertens:
Wilh. Ludwig Mertens
H. Molien:
Heinr. Alex. Molien
Anders Larsson
Henry Müller:
Henry James Müller
Julius Nolde:
Julius Nolde
Peter Neuland
Alex. Ovander:
Leon Ovander
C. Ohss:
Carl Ohss
A. Oehlrich & Co.:
Alfred Ferd. Oehlrich
Praetorius & Gleye:
Wilh. Jul. Theod. Praetorius
Pychlau, Th.:
Wilh. Oscar v. Sengbusch
G. A. Ranck:
Wilh. Joh. Ranck
Wm. Ruetz & Co.:
Carl Patric Ruetz:
Aug. Jacob Ruetz
John Rücker & Co.:
Joh. Anton Rücker
Alex. Heinr. Hoberg
A. G. Ruhtenberg:
Alex. Gustav Ruhtenberg
Schaaf, Wolzonn & Co.:
Maria Wolzonn geb. Kaminsky
Schaar & Caviezel
Carl Johann Caviezel

Herren: L. Schalit:
L. M. Schalit
J. A. Schmidt & Co.:
Eduard Th. Grade
B. Eugen Schnakenburg:
Bernh. Eug. Schnakenburg
G. E. Schoepff:
Gustav Schoepff
Georg W. Schroeder:
Georg Wilh. Schroeder
G. F. Schultz:
Alexander Hugo Goetz
Carl Seezen:
Ludolph Carl Seezen
A. Sellmer:
Adolph Carl Friedr. Sellmer
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
Herm. Stieda:
Joh. Herm. Raphael Stieda
Stolburg & Burchard:
Aug. B. M. Nagel
C. Stritzky:
Christian Carl Christoph v. Stritzky
Ed. Sturtz & Co.:
Emil Pohndorff
Alex. Schwartz Söhne:
Eug. Schwartz
Paul Alex. Schwartz

Herren: Ludw. A. Schweinfurth:
Ludw. Arnold Schweinfurth
Robert Schleicher:
Fricdr. Ad. Robert Schleicher
Alex. Schepeler:
Alexander Schepeler
Chr. R. Schmidt:
Christian Reinh. Schmidt
Wold. G. Sperling:
Wold. Georg Sperling
Wm. Stender & Co.:
Wilh. Joach. Georg Stender
C. S. Salzmann:
Carl Sig. Ludw. Baumann
Carl Aug. Kraemer
D. Schwarzbort:
David Mowschowitz Schwarzbort
James Siering & Co.:
James Fr. Wilh. Siering
R. G. Spink
Georg Thalheim:
Elisabeth Thalheim, geb. Rosenthal
H. Tiemer & Co.:
Joach. Heinr. Math. Tiemer
A. Trampedach:
Rud. Th. Kerkovius
Carl Fr. Heinr. Kehrhahn
Henry Thoms & Co.:
Henry Thoms

Herren: Wm. Vajen & Co.:
Wilh. Heinr. Vajen
David W. Webster:
David Waddel Webster
Westberg & Co.:
Carl Gust. Westberg
W. Weir & Co.:
William Weir
Wittkowsky Querfeldt & Co.:
G. F. G. Woldemar Lange
J. M. Heinrich Treyer
A. Wolfschmidt:
Adolf Albert Wolfschmidt
Albert Ernst Wolfschmidt
A. Wirckau:
Arnold Emil Wirckau
Ferd. Christian Wirckau
Leo Wissor:
Ludwig Elias Büjanhoff
Constantin Zander.
Louis Zietemann:
Gust. Ad. Louis Zietemann.

II.

A. Güter-Verkehr

auf

der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit ihrer Abzweigung nach Mühlgraben, sowie auf der Riga-Bolderaaer Bahn pro 1890.

1. Hauptlinie Riga-Dünaburg nebst Mühlgraben-Zweigbahn:

Auf der Riga-Dünaburger Bahn und deren Zweiglinie nach Mühlgraben sind im Jahre 1890 an Gütern zur Beförderung gekommen:

a. im Local-Verkehr	15,112,117	Pud
b. im directen „	34,979,834	„
c. im Transit- „	771,611	„
in Summa	50,863,562	Pud

Im Jahre 1889 sind dagegen befördert worden	49,403,214	Pud
Es wurden somit im Jahre 1890 im Vergleich zum Vorjahr mehr befördert	1,460,348	„

Von den im directen Verkehr auf der Hauptlinie Riga-Dünaburg nebst Mühlgraben-Zweigbahn beförderten 34,979,834 Pud entfallen:

auf den directen Verkehr:		
mit der Dünaburg-Witebsker Bahn	3,444,917	Pud
„ „ Orel-Witebsker und den dahinter liegenden Bahnen der III. Gruppe	6,364,134	„
„ „ Orel-Gräsijer Bahn und den dahinter liegenden Bahnen der II. Gruppe	1,519,624	„

mit der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn und den dahinter liegenden Bahnen der II. u. III. Gruppe	2,234,391	Pud
„ „ Gräsi-Zarizyner Bahn	8,973,095	„
„ „ Moskau-Brester und den dahinter liegenden Bahnen	4,272,044	„
„ „ Petersburg-Warschauer und den dahinter belegenen Bahnen via Dünaburg	4,377,316	„
„ „ Mitauer und den dahinter belegenen Bahnen	530,913	„
„ „ Tuckumer Bahn	18,055	„
„ „ Bolderaaer Bahn	50,950	„
„ „ Pleskauer und den dahinter belegenen Bahnen	2,738,323	„
„ Deutschland	17,418	„
„ Oesterreich	12,196	„
„ Frankreich	216	„
im directen überseeischen Verkehr	426,242	„
Summa	34,979,834	Pud

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

A. Im Versande von Riga:

	1890		1889	
Gusseisen	1,892,310	Pud	1,193,231	Pud
Cement	668,970	„	363,608	„
Düngungsmittel, nicht besonders benannte	361,450	„	356,385	„
Droguen, nicht besonders benannte	201,170	„	—	„
Bier	195,898	„	145,200	„
Farbe	192,353	„	184,277	„
Eisen, unbearbeitetes	190,584	„	123,105	„
Kochsalz	185,742	„	129,746	„
Heringe	167,028	„	121,292	„
Säcke	156,927	„	182,317	„
Steinkohlen	137,237	„	894,067	„
Harz	135,134	„	136,743	„
Maschinen, excl. landwirthschaftliche und Feuerspritzen	130,044	„	182,514	„
Wagenschmiere	129,470	„	132,310	„
Erde und Thon	127,886	„	—	„
Soda	121,258	„	119,953	„
Porzellan- und Fayencewaaren	110,551	„	137,961	„
Baumwolle, rohe	102,174	„	116,913	„

B. Im Empfange zu Riga:

Roggen	4,951,491	Pud	3,262,738	Pud
Hafer	4,661,502	„	6,311,936	„
Leinsaat	3,207,406	„	3,439,490	„
Weizen	2,455,029	„	725,202	„
Flachs und Flachsheede	1,936,049	„	1,614,531	„
Brennholz	1,913,006	„	1,575,446	„
Gerste	1,402,184	„	1,143,799	„
Naphta	817,460	„	707,524	„
Hanf und Hanfheede	723,568	„	797,329	„
Pressrückstände von Samen	680,351	„	501,660	„
Eier	475,324	„	402,516	„
Hanfsaat	301,967	„	485,865	„
Sandzucker	278,750	„	288,319	„
Rüb- und Rapssaat	195,801	„	120,657	„
Eisen, unbearbeitetes	194,006	„	296,651	„
Raffinadezucker	189,414	„	—	„
Schweinefleisch	174,556	„	166,853	„
Erbsen	172,626	„	209,553	„
Wolle, von Schafen	157,941	„	240,707	„
Petroleum	153,484	„	226,744	„
Samen, nicht besonders benannte	148,764	„	—	„
Samenaussiebsel, Spreu und Kleie	144,494	„	129,346	„
Lumpen	111,340	„	121,254	„
Reis	107,822	„	103,056	„
Felle, unbearbeitete	106,194	„	—	„

Die auf der Mühlgrabener Zweigbahn beförderten hauptsächlichsten Artikel waren:

A. Im Versande von Mühlgraben:

	1890		1889	
Gusseisen	2,080,882	Pud	1,115,496	Pud
Steinkohlen	1,751,251	„	3,814,463	„
Erde und Thon	404,581	„	376,124	„
Petroleum	297,286	„	191,819	„
Farbe	214,004	„	196,195	„
Steine, nicht besonders benannte	92,107	„	14,816	„
Oleonapht	66,715	„	—	„
Wagenschmiere	32,523	„	47,700	„
Kalksteine	29,417	„	—	„
Porzellan- und Fayencewaaren	16,779	„	19,119	„
Farbeholz	12,456	„	16,567	„

B. Im Empfange zu Mühlgraben:

	1890		1889	
Holzbaumaterial, nicht besonders benanntes	830,826	Pud	29,148	Pud
Naphta	773,567	„	686,878	„
Alabaster und Gyps	396,102	„	466,613	„
Eisenbahnschwellen	107,796	„	—	„
Gerste	96,696	„	79,133	„
Brennholz	70,234	„	16,210	„
Fässer	61,626	„	30,971	„
Ziegelsteine	56,004	„	23,823	„
Syrup und Zuckerrückstände	43,459	„	32,071	„
Waldproducte, nicht besonders benannte	29,099	„	10,922	„
Flachs und Flachsheede	26,888	„	—	„
Erde und Thon	23,545	„	17,115	„
Steinkohlen	20,250	„	—	„
Droguen, nicht besonders benannte	14,163	„	—	„
Malz	10,262	„	15,276	„

2) Riga-Bolderaaer Bahn

Auf der Riga-Bolderaaer Bahn sind im Jahre 1890 in eigenen Zügen 2,115,450 Pud (gegen 2,304,660 Pud des Vorjahres) zur Beförderung gekommen, davon entfallen pro 1890:

auf den Local-Verkehr	913,253 Pud
„ „ directen Verkehr mit:	
der Riga-Dünaburger Bahn und dahinter	575,705 „
„ Mitauer Bahn und dahinter	558,479 „
„ Tuckumer Bahn	68,013 „
Summa	2,115,450 Pud

Von Riga nach Hafendamm:

	1890	
Flachs und Flachsheede	36,924	Pud
Leinsaat	28,797	„
Gerste	12,327	„
Roggenmehl	9,768	„
Weizenmehl	5,315	„

Von Hafendamm nach Riga:

Gerste	8,240	„
Eisen, unbearbeitetes	7,994	„
Eisen, altes und Bruch	6,175	„

B. Specielle Nachweisung

der

auf die Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn **mit der Bestimmung nach Riga** beförderten Transporte von **Getreidewaaren, Flachs, Hanf, Leinsaat** und **Oelkuchen** pro 1890, 1889 und 1888. Nach den verschiedenen Versandbahnen geordnet.

Nach Riga	Roggen			Hafer			Gerste			Weizen			Buchweizen und Buchweizengrütze			Roggenmehl		
	1890	1889	1888	1890	1889	1888	1890	1889	1888	1890	1889	1888	1890	1889	1888	1890	1889	1888
1) Von den Stationen der eigenen Bahn	156,943	221,229	116,745	113,391	47,027	54,613	373,614	513,590	548,136	11,628	8,871	19,720	1,137	11	5	9,701	11,210	10,221
2) Im directen Verkehr von den Eisenbahnen:																		
Dünaburg-Witebsk	330,890	170,075	110,842	557,721	594,562	188,791	458,715	284,146	227,567	8,808	10,722	59,544	—	3	—	14	186	41
Orel-Witebsk	100,310	93,471	117,086	868,279	957,247	1,408,134	34,279	24,528	58,606	20,538	14,584	23,801	628	354	3,923	4,858	366	10
Orel-Grjäsi	49,933	67,326	530,627	580,904	1,300,005	3,116,144	—	175	1,612	18,676	946	28,120	1,470	—	3,819	14,994	23,950	82,330
Livny	—	3,050	239,421	441,448	512,582	1,326,904	—	—	—	55,510	—	61,150	1,385	9,275	4,104	17,545	12,273	36,630
Grjäsi-Zarizyn	3,525,842	2,332,790	5,783,817	1,052,361	1,211,683	2,060,716	384,595	156,165	610,030	1,770,790	303,537	417,971	—	2,444	1,830	610	51,849	5,894
Moskau-Brest	21,671	3,632	4,983	171,778	141,600	41,140	12,790	5,416	12,259	610	—	9,219	25	30	1,744	90	30	13
Sysran-Wjäsma	3,360	9,150	13,420	44,867	143,820	147,537	1,192	—	—	74,206	610	3,497	85	1,223	610	10,285	6,760	—
St. Petersburg-Warschau.	30,944	6,090	485	42,268	30,218	1,239	42,922	10,735	17,101	1,307	51	3,884	—	2	—	24	6	—
Baltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Libau-Romny	935	—	—	490	610	610	58,804	637	1,787	—	—	—	5,485	—	—	—	626	—
Nikolai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Rjäsan	—	—	—	610	1,220	6,100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rjäsan-Koslow	49,269	865	27,609	23,558	116,933	113,578	—	1,830	—	514	—	9,125	—	—	—	1,220	—	—
Koslow-Tambow	10,334	—	305	510	120	2,732	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tambow-Saratow	92,461	14,640	59,024	148,065	415,965	9,736	—	—	—	13,708	15,860	6,175	—	1,340	—	5,490	1,220	6,710
Koslow-Woronesch-Rostow	513,751	280,900	659,002	175,049	150,334	700,912	32,833	30,490	33,456	97,161	214,859	39,844	4,880	1,220	3,050	200	25	25
Rostow-Wladikawkask	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Jaroslaw-Wologda	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Kursk	53,243	14,030	483,912	343,324	626,064	1,469,395	—	—	—	35,189	—	5,797	5,530	8,327	10,970	10	2,420	8,540
Kursk-Kiew	—	—	21,316	—	—	1,220	—	—	—	—	—	—	981	1,826	3,650	3,660	14,030	23,180
Kursk-Charkow-Asow	6,100	25,937	230,875	33,694	16,448	62,856	—	83,432	44,720	5,661	43,190	86,259	—	610	—	1,210	8,566	57,335
Fastow	—	—	—	—	—	—	—	—	3,960	—	12,612	2,740	—	—	—	—	—	—
Losowo-Sewastopol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Charkow-Nikolajew	—	15,274	1,220	610	—	—	—	31,388	31,618	—	4,270	1,800	—	—	—	610	8,484	1,220
den Südwestlichen	3,675	4,269	—	—	—	—	—	—	—	1,220	3,378	4,980	—	—	—	1,830	9,706	610
den Polessjier	—	—	—	7,130	13,345	7,320	2,440	650	—	—	—	—	610	3,134	—	—	—	—
Orenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	297,720	55,438	13,970	—	—	—	610	—	—
Moskau-Nishni-Nowgorod	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	610	1,200	—	—	—
Nowotorshok	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weichselbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nowgorod	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rshew-Wjäsma	—	—	—	30,500	8,539	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samara-Ufa	1,830	—	—	24,945	23,614	—	—	—	—	41,783	36,274	—	31,083	9,473	—	—	—	—
Donez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Muromer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warschau-Wien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rybinsk-Bologoe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
des Auslandes	—	—	—	—	—	—	—	617	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	4,951,491	3,262,738	8,400,689	4,661,502	6,311,936	10 719,677	1,402,184	1,143,799	1,590,852	2,455,029	725,202	797,596	53,299	39,882	34,905	72,961	151,707	232,759

Nach Riga:	Weizenmehl			Flachs			Hanf			Leinsaat			Oelkuchen		
	1890	1889	1888	1890	1889	1888	1890	1889	1888	1890	1889	1888	1890	1889	1888
1) Von den Stationen der eigenen Bahn	1,430	528	778	892,407	644,754	532,688	9	269	11	237,413	281,680	268,095	410	—	23,751
2) Im directen Verkehr von den Eisenbahnen:															
Dünaburg-Witebsk	12	10	7	478,907	470,406	447,254	—	34	593	587,883	544,923	748,929	1,521	—	—
Orel-Witebsk	222	12	3	267	699	29	493,896	471,201	485,143	315,108	247,784	224,602	76,384	116,576	309,345
Orel-Grjäsi	14,555	13,740	40,498	—	—	—	14,030	617	6,706	36,571	11,277	54,991	—	—	3,050
Livny	2,290	1,905	4,270	—	—	—	623	3,350	4,840	935	17,710	46,395	—	—	—
Grjäsi-Zarizyn	39,105	74,035	77,235	—	44	26	—	—	10	557,638	377,103	857,784	116,174	66,564	109,406
Moskau-Brest	520	5	2,205	9,710	16,193	11,868	1,845	25,417	13,273	425,928	417,810	260,351	688	14,213	12,479
Sysran-Wjäsma	1,830	3,050	2,440	3	—	—	47,491	35,352	42,815	91,316	98,699	39,759	51,850	3	71,370
St. Petersburg-Warschau	265	22	632	465,253	390,961	378,853	137	—	4	286,434	264,715	265,554	—	—	24,372
Baltische	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Libau-Romny	645	5	—	89,323	91,348	59,105	—	84	—	10,569	35,847	26,050	—	—	—
Nikolai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Rjäsan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,760	2,433	—	—	—	—
Rjäsan-Koslow	—	—	610	—	—	—	—	—	—	78,575	96,701	107,560	—	1,220	6,100
Koslow-Tambow	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,679	3,938	21,128	—	—	610
Tambow-Saratow	21,745	28,470	54,730	—	—	—	—	—	—	203,768	207,862	167,119	142,261	164,094	86,607
Koslow-Woronesch-Rostow	146,475	28,660	8,540	—	—	—	—	—	610	113,020	147,808	249,538	70,739	86,479	157,528
Rostow-Wladikawkask	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Jaroslaw-Wologda	8,540	—	—	92	—	—	—	—	—	—	—	—	3,050	—	4
Moskau-Kursk	5,740	—	—	—	—	—	35,105	17,997	19,350	6,696	3,660	8,963	208,013	47,344	261,785
Kursk-Kiew	27,470	28,680	32,320	—	—	—	—	610	610	1,220	1,830	160	2,548	—	—
Kursk-Charkow-Asow	14,030	147,620	31,370	—	—	—	—	—	—	4,407	9,223	3,182	610	284	6,058
Fastow	2,438	1,820	10	—	—	—	—	—	—	—	1,412	—	—	—	—
Losowo-Sewastopol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Charkow-Nikolajew	139,075	154,370	117,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
den Südwestlichen	82,392	46,737	31,160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
den Polessjer	6,100	6,710	2,225	69	—	—	130,429	242,396	147,819	—	1,919	600	6,100	4,283	61,452
Orenburg	53,520	11,695	13,070	—	—	—	—	—	—	29,893	85,678	6,231	—	—	—
Moskau-Nischni-Nowgorod	—	3,660	7,310	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nowotorshok	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,740	8,540	—	—	—	—
Weichselbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warschau-Terespol	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Nowgorod	—	—	610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rshew-Wjäsma	—	—	—	—	126	—	—	—	—	114,070	186,743	1,830	—	—	—
Samara-Ufa	—	10	—	—	—	—	—	—	—	38,783	384,195	23,790	—	—	—
Donez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600	—
Muromer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Warschau-Wien	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Rybinsk-Bologoe	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
des Auslandes	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Summa	568,399	556,753	427,729	1,936,049	1,614,531	1,429,823	723,568	797,329	721,784	3,207,406	3,439,490	3,382,611	680,351	501,660	1,133,918

Rechenschafts-Bericht

des

Rigaer Börsen-Comités

über

Einnahmen und Ausgaben pro 1890.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	79,598	98
Zinsen vom Reservecapital	„	9,025	79
	Rbl.	88,624	77

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen:					
a. Verzinsung	Rbl.	10,950	—		
b. Tilgung	„	10,000	—		
				Rbl.	20,950 —
2) Subvention der 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) Ueberschuss der Einnahmen zum Reservefond				„	59,314 77
				Rbl.	88,624 77

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.	4,494	—		
b. Hausmiethen	„	6,550	—		
c. Auctionsabgabe	„	60	90		
d. Zinsen des Reservecapitals	„	9,436	39		
				Rbl.	20,541 29

2) Winterhafen:						
a. von Schiffen und Hölzern .	Rbl.	1,709	56			
b. Grundgelder	„	312	15			
c. Miethe für Kohlenplätze, Speicher und Bude . . .	„	1459	73			
d. Zinsen des Reservecapitals	„	5,951	71	Rbl.	9,433	15
3) Einnahme der Dampfer des Börsen-Comités:						
a. vom Schleppdienst	Rbl.	46,034	10			
b. Gewinn an Steinkohlen . .	„	979	44			
c. Zinsenüberschuss	„	170	35	Rbl.	47,183	89
4) Börsenvereinsabgabe (à 10 Rbl. jährlich) . . .				Rbl.	1,640	—
5) Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank .				„	5,000	—
6) Dividende der Slip-dock- und Maschinenfabrik-Actien				„	1,000	—
7) Dividende der Central-Waaren-Depôt-Gesellschafts-Actien				„	3,600	—
8) Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch . . .				„	1,824	—
9) Revenüen des Börsenspeichers				„	1,500	—
10) Ladekrähne und Taucherapparat:						
a. Einnahme des Andreaskrahns	Rbl.	500	—			
b. Einnahme des Ladekrahns bei Mühlgraben	„	—	—	„	500	—
11) Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank				„	48,783	69
				Rbl.	141,006	2

B. Ausgabe.

1) Börsenhaus:						
a. Hausreparaturen	Rbl.	1,775	91			
b. Hausunkosten	„	1,582	11			
c. Beheizung	„	1,683	48			
d. Gagenetat	„	2,169	—			
e. Strassenbeleuchtung . . .	„	94	92			
f. Verwaltungsunkosten . .	„	1,077	81	Rbl.	8,383	23
2) Winterhafen:						
a. Gagenetat u. Unterhaltung	Rbl.	2,401	55			
b. Subvention der Bolderaaschen Volksschule . . .	„	500	—	Rbl.	2,901	55

3) Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités:						
a. Gagen	Rbl.	12,808	32			
b. Unkosten	„	31,429	39	Rbl.	44,237	71
4) Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten				„	766	1
5) Ladekrähne und Taucherapparat:						
a. Ladekrahn in Mühlgraben	Rbl.	150	—			
b. „ auf dem Andreasdamm	„	102	75			
c. Taucherapparat	„	—	—	„	252	75
6) Canzlei des Börsen-Comités:						
Gage des Secretairs, des Rendanten, des Buchhalters, des Archivars, der Assistenten und zweier Ministeriale, Localmiethe und Beheizung	„	11,100	—			
Druckkosten und Inserate, Schreibmaterialien und diverse kleine Ausgaben	„	2,743	29			
Bücher und Zeitschriften. .	„	606	66	„	14,449	95
7) Translateurhonorare.				„	391	50
8) Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen				„	5,690	—
9) Ausgaben der Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten				„	4,949	55
10) Handelsstatistische Section des Börsen-Comités:						
a. Gagenetat	Rbl.	2,460	—			
b. Druck des Handelsberichts nach Abzug der verkauften Exemplare . . .	„	1,045	90			
c. Canzleibedürfnisse, Ex- und Importlisten, Preiscourante etc..	„	1,871	30	„	5,377	20
11) Druck des Handelsarchivs				„	322	31
12) Subvention für die Börsen- und Handelszeitung.				„	5,950	—
13) Subventionirung der Industriezeitung				„	1,200	—
14) „ des Polytechnikums.				„	10,000	—
15) „ der Versuchsstation.				„	500	—
16) „ „ Schifferkasse.				„	500	—

17) Subventionirung der Maklerkasse	Rbl.	500	—
18) Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen . . .	„	1,734	68
19) Handels- und Cours-Telegramme, Domesnaes'sche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . .	„	2,539	97
20) St. Petersburger Witterungsdepeschen	„	448	87
21) Gage des Lootsencommandeurs	„	3,500	—
22) Beitrag zum Unterhalt der Canzlei des Dispacheurs	„	600	—
23) Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers	„	2,788	14
24) Zuschuss zur Getreidecontrole	„	1,056	10
25) Saat Analyse	„	800	—
26) Zuschuss zur garantirten Einnahme der Stadtwraker	„	1,896	90
27) Telephon-Compagnie	„	315	88
28) Steinkohlenasche-Abfuhr und Kohlenkasten an der Düna	„	540	99
29) Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .	„	100	—
30) Entschädigung des Mastenwrakeramts	„	720	—
31) St. Petersburger Agentur	„	4,250	—
32) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .	„	5,000	—
33) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	2,189	30
34) Versorgung der Armen mit Holz	„	1,824	—
35) Unterstützung arbeitsunfähiger Glieder des Messeramts	„	500	—
36) Bolderaaer Polizei	„	360	—
37) Getreide-Telegramme an das Finanzministerium.	„	142	25
38) Unvorhergesehenes:			
Gratificationen	Rbl.	1,900	—
Antheil zur Regulirung der Normaluhr.	„	66	66
Antheil am Druck der Schiffslisten für 1890 . .	„	150	—
Bedienung des Sturmwarnungssignal-Apparats . .	„	36	55
Getreidewaagen und Gewichte	„	179	21
Subvention für den nautischen Kalender	„	50	—
Mertens'sche Broschüre über Getreide, Grütze u. Mehl 200 Exemplare	„	350	—

Transportables Saatwrakehäuschen	Rbl.	161	—		
Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft für Mitbenutzung der Telegraphenpfosten	„	70	—		
Für Petroleumfackeln bei Verladungen am Dünaquai pro Oct., Nov. u. Dec. 1890	„	360	34		
Diverse kleine Ausgaben. .	„	3	42		
				Rbl.	3,327 18
				Rbl.	141,006 2

Reserve-Capital:

A. des Börsen-Vereins.

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1889 .				Rbl.	649,886 99
Diesjährige Vermehrung, bestehend aus dem Zinsenüberschusse . .	Rbl.	21,938	80		
und aus den getilgten Börsenbau-Obligationen.	„	10,000	—		
				„	31,938 80
				Rbl.	681,825 79

Activa:

1) Cassabestand auf Giro-Conto bei der Börsenbank	Rbl.	267,405	92		
2) Werthpapiere und Zinsen per 31. December 1890	„	14,609	59		
3) a. Guthaben bei der Stromvertiefungscasse	„	204,582	22		
b. Temporärer Vorschuss .	„	40,000	—		
4) Rigaer Börsenbank, Fundationscapital	„	100,000	—		
5) Börsenspeicher	„	32,000	—		
6) Patent-Slipdock-Actien . . .	„	34,000	—		
7) Maschinenbau-Anstalt-Actien.	„	10,000	—		
8) Actien der Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts . . .	„	60,000	—		
9) Börsenhaus	„	100,000	—		
10) Börsenhaus-Mobiliar	„	2,000	—		
11) Guthaben bei der Börsenbankhauscasse	„	400,556	49		

12) Bibliothek	Rbl.	2,000	—		
13) Winterhafen	„	26,000	—		
14) Andreaskrahn	„	5,000	—		
15) Mühlgraben-Krahn	„	5,000	—		
16) Riga-Bolderaascher Telegraph	„	3,000	—		
17) Guthaben bei der Dampfercasse	„	68,000	—		
18) Dampfbagger Bolderaa . . .	„	85,772	56		
19) Lange & Sohn, à Conto-Zahlungen auf gelieferte Baggerprähme	„	90,473	50		
20) Maschinenfabrik in Bolderaa, desgleichen	„	69,356	—		
21) Diverses Inventarium:					
Magnusholmsches Rettungsboot . . Rbl. 100 —					
Taucherapparat . . „ 300 —					
Kleiner Ladekrahn . . . „ 500 —					
	„	900	—	Rbl.	1,620,656 28

Passiva:

Noch zu tilgende Börsenbau-Obligationen	Rbl.	209,000	—		
Anleihe bei der Börsenhauscasse	„	180,000	—		
„ „ „ Seehospitalcasse	„	65,000	—		
Uebertrag auf 1891 der dem Reservecapital der Börsenbank zur Anschaffung von Bagger und Prähmen entnommenen. .	„	245,000	—	Rbl.	699,000 —
Capital des Börsenvereins ult. December 1890	„	681,825	79		
Reservefond der 1/6 % Steuer vom Ex- und Import ult. December 1889. Rbl. 180,515 72					
Ueberschuss per 1890 . . . . „ 59,314 77					
	„	239,830	49	„	921,656 28
				Rbl.	1,620,656 28

B. des Börsenhauses.

Das Reservecapital belief sich ult. December 1890 auf Rbl. 188,370 8
und besteht in:

Guthaben bei der Börsenvereinscasse	Rbl.	180,000	—
Angenommener Werth des Inventariums	„	2,784	—
Auf 1891 zu übertragende Auslagen für Beleuchtung	„	96	65
Baar auf Giro-Conto	„	5,489	43
	Rbl.	188,370	8

C. des Winterhafens.

Das Reservecapital belief sich ult. December 1890 auf Rbl. 124,400 84
und besteht in:

Werthpapieren nebst anhaftenden Zinsen	Rbl.	112,436	74
Angenommener Werth des Inventariums	„	153	20
Baar auf Giro-Conto	„	11,810	90
	Rbl.	124,400	84

D. der Dampfercasse.

Das Betriebscapital betrug ult. December 1890 . . Rbl. 23,863 98
Das Capital der Dampfercasse besteht in:

Dampfer „Hermes“ angenommener Werth	Rbl.	16,000	—		
Dampfer „Hercules“ angenommener Werth	„	80,000	—		
Dampfer „Simson“ angenommener Werth	„	60,000	—		
Dampfer „Comet“ angenommener Werth	„	3,000	—		
				Rbl.	159,000 —
abzüglich des Guthabens der Börsenvereinscasse				„	68,000 —
Capital der Dampfercasse ult. December 1890				Rbl.	91,000 —
Mithin beträgt das Vermögen der Dampfercasse				Rbl.	114,863 98

III. Theil.

Die Hafenbau-Cassen.

1) Die zweite Hafenbau-Casse.

Einnahme:

a. Von der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports	Rbl.	79,598	98
b. Zinsen vom Reservefond	„	9,225	38
	Rbl.	88,824	36

Ausgabe:

a. Verzinsung und Tilgung der II. Anleihe	Rbl.	63,000	—
b. Gagen	„	2,500	—
c. Ueberschuss zum Reservefond	„	23,324	36
	Rbl.	88,824	36

Das Capital betrug beim Buchschluss 1889	Rbl.	160,707	35
Es hat sich im Jahre 1890 vermehrt um	„	23,324	36
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1890	Rbl.	184,031	71

2) Das Reservecapital der I. Hafenbau-Casse.

Einnahme:

Zinsen des Reservecapitals	Rbl.	18,043	99

Ausgabe:

a. für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten	Rbl.	9,032	97
b. Ueberschuss zum Reservefond	„	9,011	2
	Rbl.	18,043	99

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1889	Rbl.	365,343	32
Es hat sich im Jahre 1890 vermehrt um	„	9,011	2
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1890	Rbl.	374,354	34

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Casse.

Einnahme:

a. Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	91,676	34
b. Zinsen vom Betriebskapital	„	309	47
c. Anleihe von der Börsenbank zur Deckung des Zukurzschusses	„	62,475	—
	Rbl.	154,460	81

Ausgabe:

a. Verzinsung und Tilgung der behufs Anschaffung des Hopperbaggers gemachten Anleihen von zusammen 150,000 Rbl.	Rbl.	11,250	—
b. Verzinsung und Tilgung der behufs Anschaffung des Baggers „Cyclop“ und dreier Prähme bei der Börsenvereinscasse gemachten Anleihe von 123,000 Rbl.	„	9,225	—
c. Verzinsung der temporären Vorschüsse aus der Börsenvereinscasse	„	2,000	—
d. Baggerbetriebskosten incl. Auskarren von 2788 Cubikfaden (1408 Prähmen) Baggerboden (Rbl. 10,413 30 Kop.).	„	117,306	41
e. Gagen	„	615	—
f. Ueberschuss zum Betriebskapital	„	14,064	40
	Rbl.	154,460	81

V. Theil.

Das Seemannshaus.

Einnahme:

a. Zinsen von 25,000 Rbl. Betriebskapital . .	Rbl.	1,342	4
b. Miethe der Navigationsschule und der Herberge	„	3,075	—
c. Logirgeld	„	348	80
p. Zinsenüberschuss der Seehospitalcasse. . .	„	2,582	67
	Rbl.	7,348	51

Ausgabe:

a Gegenetat	Rbl.	1,020	—
b. Verpflegung der Pensionaire	„	2,000	84
c. Brennholz und Gas	„	1,738	80
d. Feuerversicherung	„	328	72
e. Stadtabgaben und Kronsimmobiliensteuer .	„	304	20
f. Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,524	12
	Rbl.	6,916	68
Ueberschuss zum Capital	„	431	83
	Rbl.	7,348	51
Das unantastbare Capital beträgt.	Rbl.	25,000	—
Das Capital betrug am 1. Januar 1890 . . . . . Rbl. 174,171 82			
Es hat sich im Jahre 1890 vermehrt um . . . . . „ 431 83	„	174,603	65
Mithin beträgt das Vermögen des Seemannshauses ult. December 1890	Rbl.	199,603	65

VI. Theil.

Wladimir-Maria-Stiftung.

Einnahme:

Zinsen per 1890	Rbl.	515	81

Ausgabe:

An 3 invalide Schiffer verausgabte Unterstützungsquoten	„	400	—
Ueberschuss per 1890 zum Capital	Rbl.	115	81

Das Capital der Stiftung betrug ult. December 1889	Rbl.	10,590	4
Es hat sich im Jahre 1890 vermehrt um	„	115	81
Mithin beträgt das Capital der Stiftung ult. December 1890	Rbl.	10,705	85

VII. Theil.

Die Seehospital-Casse.

Einnahme:

a. Eingegangener halber Antheil an den Kur- und Verpflegungskosten	Rbl.	671	85
b. Zinsen vom Capital	„	3,454	42
	Rbl.	4,126	27

Ausgabe:

a. Kur- und Verpflegungskosten kranker Seeleute im allgemeinen Krankenhause	Rbl.	1,343	60
b. Gezahlte Unterstützung.	„	200	—
c. An die Seemannshaus-Casse gezahlter Zinsenüberschuss des Capitals	„	2,582	67
	„	4,126	27
Das Capital betrug beim Buchschluss 1890.	Rbl.	69,327	78

und besteht in:

Guthaben bei der Börsenvereins-Casse	Rbl.	65,000	—
Baarbestand auf Giro-Conto des Börsen-Comités bei der Börsenbank	„	4,327	78
	Rbl.	69,327	78

VIII. Theil.

Die Navigationsschule.

Einnahme:

a. Beitrag des Börsen-Comités pro 1890 . . .	Rbl.	5.000	—
b. Schulgelder	„	348	—
c. Zinsen	„	448	33
d. Beiträge und Schulgelder für die Heizer- und Maschinistenschule	„	821	—
e. Zuschuss aus dem Reservecapital	„	2,550	27
	Rbl.	9,167	60

Ausgabe:

a. Gagen	Rbl.	4,700	—
b. Oeconomie-Ausgaben und Anschaffung neuer Lehrmittel	„	472	95
c. Miethe für das Local der Schule im Seemannshause, nebst Beleuchtung und Beheizung	„	3,000	—
d. Für die Heizer- und Maschinistenschule	„	994	65
	Rbl.	9,167	60
Das Reservecapital betrug bei Buchschluss 1889	Rbl.	12,005	41
Es hat sich im Jahre 1890 vermindert um	„	2,550	27
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1890	„	9,455	14

IX. Theil.

Die Börsenbankhaus-Casse.

Einnahme:

Eingegangene Miethen	Rbl.	31,120	39

Ausgabe:

Beheizung	Rbl.	2,051	—
Beleuchtung	„	796	70
Zinsen	„	20,123	96
Gagen der Hausdiener	„	1,290	—
Abgaben, Assecuranz, diverse Verwaltungs- und Hausunkosten	„	2,841	92
Reparaturen und bauliche Veränderungen	„	2,014	2
	„	29,117	60
Ueberschuss	„	2,002	79
	Rbl.	31,120	39

Activa:

Der Bauwerth des Börsenbankhauses	Rbl.	400,556	49
Baarbestand auf Giro-Conto des Börsen-Comités bei der Börsenbank	„	4,105	72
	Rbl.	404,662	21

Passiva:

Anleihe bei der Börsenvereinscasse per ult. December 1890	Rbl.	400,556	49
Das Reservecapital beträgt ult. December 1890	„	4,105	72
	Rbl.	404,662	21

X. Theil.

Der Unterstützungsfond.

Einnahme:

a. Beiträge	Rbl.	5,045	—
b. Eintrittsgelder	„	1,200	—
c. Zinsen	„	31,218	23
	Rbl.	37.463	23

Ausgabe:

a. gezahlte Unterstützungen	Rbl.	28,675	—
b. Buchführung etc.	„	204	—
c. Ueberschuss zum Capital	„	8,584	23
	Rbl.	37,463	23

Das Capital belief sich ult. December 1889 auf	Rbl.	491,197	58
Zuwachs im Jahre 1890	„	8,584	23
Mithin beläuft sich das Capital ult. December 1890 auf	Rbl.	499,781	81

Riga, im Februar 1891.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Budget
des
Rigaer Börsen-Comités
pro 1891.

I. Theil.
Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1)	Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	72,000 —
2)	Zinsen vom Reservecapital	„	12,000 —
		Rbl.	84,000 —

B. Ausgabe.

1)	Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen	Rbl.	21,450 —
2)	Subvention der 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)	Ueberschuss der Einnahmen zum Reservefond	„	54,190 —
		Rbl.	84,000 —

II. Theil.
Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen der Börsenvereins-Capitalien und Zinsen von den Börsenvereins-Anstalten.

A. Einnahme.

1)	Einnahme des Börsenhauses:		
	a. Miethzinsen und andere Revenüen	Rbl.	11,000 —
	b. Zinsen des Reservecapitals	„	9,400 —
2)	Winterhafen:		
	a. Revenüen	„	3,000 —
	b. Zinsen des Reservecapitals	„	6,220 —
3)	Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités	„	40,000 —
4)	Börsenvereinsabgabe	„	1,700 —
5)	Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank	„	5,000 —
6)	Dividende vom Slip-dock und der Maschinenfabrik	„	1,000 —
7)	Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschaft	„	3,000 —
8)	Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch	„	1,900 —
9)	Revenüen des Börsenspeichers	„	2,500 —
10)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	500 —
11)	Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank	„	79,830 —
		Rbl.	165,050 —

B. Ausgabe.

1)	Börsenhaus: Gagenetat und Unterhaltung	Rbl.	10,000 —
2)	Winterhafen:		
	a. Gagenetat und Unterhaltung	„	4,500 —
	b. Subvention der Bolderaaschen Volksschule . .	„	500 —
3)	Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités . .	„	52,000 —
4)	Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten	„	500 —
5)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	400 —
6)	Canzlei des Börsen-Comités	„	15,000 —
7)	Translateurhonorare	„	2,000 —
8)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen	„	6,000 —
9)	Ausgabe der Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahnangelegenheiten	„	5,000 —
10)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités .	„	6,000 —
11)	Druck des Handels-Archivs	„	800 —
12)	Subvention für die Börsen- und Handels-Zeitung.	„	6,200 —
13)	Subventionirung der Industrie-Zeitung	„	1,200 —
14)	„ des Polytechnikums	„	10,000 —
15)	„ der Versuchsstation	„	500 —
16)	„ der Schiffercasse	„	500 —
17)	„ der Maklercasse	„	500 —
18)	Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen. . . .	„	1,000 —
19)	Handels- und Courstelegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . . .	„	3,000 —
20)	St. Petersburger Witterungsdepeschen	„	500 —
21)	Telegraphische Berichterstattung an das Eisenbahn-Departement des Finanzministeriums über Getreidepreise, Frachten etc.	„	200 —
22)	Gage des Lootsencommandeurs	„	3,500 —
23)	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	„	3,000 —
24)	Beitrag zum Unterhalt der Canzlei des Dispacheurs	„	600 —
25)	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers	„	3,000 —
26)	Gehilfe des Saatscheibers	„	1,200 —
27)	Zuschuss für die Getreide-Controle	„	1,200 —
28)	Saat-Analyse	„	800 —
29)	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Stadtwrakers	„	2,000 —
30)	Telephon-Compagnie	„	400 —
31)	Steinkohlenasche-Abfuhr und Kohlenkasten an der Düna	„	530 —
32)	Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .	„	100 —
33)	Bolderaasche Polizei	„	400 —
34)	Entschädigung des Mastenwrakeramts	„	720 —

35) St. Petersburger Agentur	Rbl.	5,000 —
36) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker . .	„	4,000 —
37) Unterstützung von 4 arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts	„	400 —
38) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	5,000 —
39) Versorgung der Armen mit Holz	„	1,900 —
40) Unvorhergesehenes	„	5,000 —
	Rbl.	165,050 —

III. Theil.

Die Reservefonds der Hafenbaucassen.

1. Das Reservecapital der I. Hafenbaucasse.

A. Einnahme.

1) Zinsen des Reservecapitals	Rbl.	18,717 —

B. Ausgabe.

1) Für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten (halber Antheil)	Rbl.	6,000 —
2) Ueberschuss zum Reservefond	„	12,717 —
	Rbl.	18,717 —

2. Das Reservecapital der II. Hafenbaucasse.

A. Einnahme.

Zinsen vom Reservecapital	Rbl.	9,200 —

B. Ausgabe.

1) Für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten (halber Antheil)	Rbl.	6,000 —
2) Ueberschuss zum Reservefond	„	3,200 —
	Rbl.	9,200 —

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Casse.

A. Einnahme.

1) Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und ausgehende Schiffslast . . .	Rbl.	90,000 —
2) Vorschuss aus der Börsenbankcasse pro 1891 . . .	„	62,475 —
	Rbl.	152,475 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilguug der behufs Anschaffung des Hopperbaggers gemachten Anleihen von zusammen 150,000 Rbl.	Rbl.	11,250 —
2) Verzinsung und Tilgung der behufs Anschaffung des Baggers „Cyclop“ und dreier Prähme bei der Börsenvereinscasse gemachten Anleihe von 123,000 Rbl. .	„	9,225 —

3) Verzinsung des Vorschusses aus der Börsenvereinscasse im Betrage von 40,000 Rbl.	Rbl.	2,000 —
4) Zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten	„	130,000 —
	Rbl.	152,475 —

V. Theil.

Das Seemannshaus.

A. Einnahme.

1) Zinsen vom Betriebscapital	Rbl.	1,200 —
2) Miethe der Navigationsschule etc..	„	3,200 —
3) Logirgeld	„	200 —
4) Zuschuss aus der Seehospitalcasse	„	2,400 —
	Rbl.	7,000 —

B. Ausgabe.

1) Gagenetat	Rbl.	1,200 —
2) Verpflegung der Pensionaire	„	1,600 —
3) Beheizung und Beleuchtung	„	2,000 —
4) Feuerversicherung	„	400 —
5) Stadtabgaben und Immobiliensteuer	„	400 —
6) Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben. . .	„	1,000 —
7) Ueberschuss zum Capital	„	400 —
	Rbl.	7,000 —

VI. Theil.

Die Seehospital-Casse.

A. Einnahme.

Zinsen vom Capital	Rbl.	3,400 —

B. Ausgabe.

1) Verpflegung kranker Seeleute im Stadtkrankenhause	Rbl.	1,000 —
2) Zuschuss zum Unterhalt des Seemannshauses. . .	„	2.400 —
	Rbl.	3,400 —

VII. Theil.

Die Börsenbankhaus-Casse.

A. Einnahme.

Miethen	Rbl.	30,620 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung des Baucapitals à 5%	Rbl.	20,110 —
2) ½% des Baucapitals zum Reservefond	„	2,010 —
3) Unterhaltungs- und Verwaltungskosten.	„	8,500 —
	Rbl.	30,620 —

Riga, im Februar 1891.

Der Rigaer Börsen-Comité.

RIGAER

Handels-Archiv.

Achtzehnter Jahrgang.

1891.

Heft II.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 1).
1891.

Inhalt.

pag.

1. Aemterbesetzung im Rigaer Börsenverein pro 1891 251
2. Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1890 263
3. Verzeichniss der gesammten Rigaschen Rhederei pro 1891 303
4. Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1890 309
5. Rechenschaftsbericht der Central-Waaren-Depôts-Gesellschaft pro 1890 320
6. Jahresbericht der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1890 323
7. Tabelle der pro 1891 in Riga zu entrichtenden Handelsabgaben von Einfuhr-Waaren 335
8. Tabelle der pro 1891 in Riga zu entrichtenden Handelsabgaben von Ausfuhr-Waaren 347

Дозволено цензурою. Рига, 13 Мая 1891 г.

Rigaer Handels-Archiv.

Achtzehnter Jahrgang.

1891.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comité
H. von Stein.

Aemter-Besetzung

im

Rigaer Börsenverein für das Geschäftsjahr 1891.

I.

Die Glieder des Börsen-Comité

(nach ihrer Anciennetät).

Herr	Aeltester A. Wirckau	bis 1892.
„	O. v. Sengbusch	
„	Aeltester J. C. Jessen	
„	R Kerkovius	bis 1893.
„	Vice-Consul N. Fenger	
„	Eug. Höflinger	
„	Aeltester H. Stieda	bis 1894.
„	Aeltester R. Bierich	
„	Consul M. Lübeck	
„	C. Hartmann	bis 1895.
„	Wold. Sperling	
„	General-Consul C. Helmsing	
„	L. Ovander	bis 1896.
„	Vice-Consul A. Larsson	
„	C. F. Sommer-Horst	

Suppleanten:

Herr Alex Mentzendorff.
„ M. Pannewitz.
„ W. Stender.
„ Jul. Vogelsang.
„ Paul Schwartz.

II.

Die Delegationen des Börsenvereins.

A. Permanente Delegationen.

1. Der Verwaltungsausschuss des Börsen-Commités:

Präses:	Herr R. Kerkovius.
Vice-Präses:	„ Aeltester H. Stieda.
Erster Börsenältester	„ Aeltester R. Bierich.
Zweiter „	„ Vice-Consul N. Fenger
Dritter „	„ O. v. Sengbusch.

Suppleanten:

Herr L. Ovander.
„ Consul M. Lübeck.

2. Die Verwaltung der General-Casse.
   Herr Aeltester H. Stieda.
   „ „ R. Bierich.
   „ O. v. Sengbusch.

3. Die Verwaltung der Börsen-Vereins-Casse.
   Herr Präses R. Kerkovius, 1. Schlüssel.
   „ Aeltester H. Stieda, 2. Schlüssel.
   „ O. v. Sengbusch, 3. Schlüssel.

4. Die Verwaltung des Börsenhauses und Delegation zur Aufrechterhaltung der Börsenordnung.
   Herr Aeltester R. Bierich.
   „ Vice-Consul N. Fenger.
   „ O. v. Sengbusch.

5. Die Verwaltung des Börsenbank-Hauses.
   Herr L. Ovander.
   „ Alex. Mentzendorff.
   „ Consul J. Rücker.

6. Die Verwaltung des Börsenspeichers.
   Herr L. Ovander.
   „ Wold. Sperling.
   „ Aeltester J. C. Jessen.

7. Die Verwaltung des Unterstützungsfonds des Börsen-Vereins.
   Herr Präses R. Kerkovius, 1. Schlüssel.
   „ Aeltester H. Stieda, 2. Schlüssel.
   „ „ R. Bierich, 3. Schlüssel.

8. Die Delegation für die Hafenbauten, den Winterhafen, Mühlgrabenhafen, Baggerbetrieb und die Dampfer des Börsen-Comités.
   Herr Vice-Consul N. Fenger.
   „ Aeltester R. Bierich.
   „ General-Consul C. Helmsing.

9. Die Verwaltung des Riga-Bolderaaschen Telegraphen.
   Herr C. F. Sommer-Horst.
   „ W. Stender.

10. Die Verwaltung der Navigationsschule und Delegation zur Schifferprüfungscommission.
    Herr O. v. Sengbusch.
    „ Aeltester A. Wirckau.
    „ W. Sperling.

11. Delegation für das Seemannshaus und die Wladimir-Maria-Stiftung.
    Herr O. v. Sengbusch.
    „ Aeltester A. Wirckau.
    „ W. Sperling.

12. Die Verwaltung der Seehospital-Casse.
    Herr O. v. Sengbusch.
    „ Aeltester A. Wirckau.
    „ W. Sperling.

13. Die Verwaltung der Ladekrähne.
    Herr General-Consul C. Helmsing.
    „ M. Pannewitz.
    „ Aeltester C. Seezen.

14. Delegation für allgemeine Schifffahrts-Angelegenheiten.
    Herr Vice-Consul N. Fenger.
    „ G. v. Sengbusch.
    „ dim. Consul Eugen Grimm.

15. Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten.
Herr L. Ovander.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ W. Sperling.
„ C. Hartmanu.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ Aeltester J. C. Jessen.
„ Eugen Höflinger.
„ E. Pohndorff.

16. Die Delegation für das Hanf-, Oel- und Tabaksgeschäft.
Herr L. Ovander.
„ O. v. Sengbusch.
„ W. Sperling.
„ R. Fränkel.

17. Die Delegation für das Flachs- und Saatgeschäft.
Herr Wold. Sperling.
„ W. Stender.
„ Consul J. Rücker.
„ Consul H. Thoms.

18. Delegation zur Bestimmung der Durchschnittsqualität von Saat.
Ausser den Gliedern der Delegation für das Saatgeschäft die Herren: L. Ovander.
C. F. Sommer-Horst.
E. Pohndorff.
W. Stender.

19. Säe-Leinsat-Jury für Wrakstreitigkeiten.
Herr W. Stender.
„ Wold. Sperling.
„ Aeltester Alex. Jansen.
„ H. Hoberg.

20. Die Delegation für das Getreidegeschäft.
Herr L. Ovander.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ Vice-Consul A. Larsson.
„ E. Pohndorff.
„ H. Laerum.

21. Delegation zur Bestimmung der Durchschnittsqualität von Getreide.
Ausser den Gliedern der Delegation für das Getreidegeschäft, die Herren: Jul. Nolde.
J. F. Ellermann.
Aeltester Alex. Jansen.

22. Die Getreide- und Saat-Jury der Rigaer Börse.
Herr L. Ovander, Präses.
„ Vice-Consul A. Larsson, Vice-Präses.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ W. Stender.
„ H. Laerum.
„ E. Pohndorff.
„ H. Hoberg.
„ R. Fraenkel.
„ S. P. Klimow.
„ John Ellermann.
„ Jul. Nolde.
„ Carl Hammond.

23. Commission für die Berichterstattung über Getreidepreise-, Seefrachten und Assecuranz.
Herr L. Ovander.
„ Vice-Consul A. Larsson.
„ dim. Consul Eugen Grimm.
„ E. Pohndorff.
„ H. Laerum.
„ G. v. Sengbusch.
„ Consul H. Thoms.

24. Die Delegation für das Holzgeschäft.
Herr Präses R. Kerkovius.
„ Stadthaupt L. Kerkovius.
„ O. v. Sengbusch.
„ E. Grade.
„ Aeltester R. Braun.

25. Die Delegation für das Heringsgeschäft.
Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ F. Mohr.
„ Carl Hammond.

26. Die Delegation für das Salzgeschäft.
Herr Aeltester H. Stieda.
„ L. Ovander.

27. Die Delegation für das Importgeschäft.
Herr Aeltester H. Stieda.
„ General-Consul C. Helmsing.
„ C. Hartmann.
„ M. Pannewitz.
„ Aeltester J. C. Jessen.
„ Alex. Mentzendorff.
„ Eugen Höflinger.

28. Die Delegation für das Manufacturwaarengeschäft und die örtliche Fabrikindustrie.
Herr Jul. Vogelsang.
„ Paul Schwartz.
„ G. v. Sengbusch.
„ Aeltester C. A. Weiss.
„ Aeltester H. A. Kröger.
„ W. Weir.

29. Delegation für Zoll-Angelegenheiten.
Herr M. G. Pannewitz.
„ Aeltester C. Seezen.
„ C. Lange.

30. Die Delegation für den verantwortlichen Zoll-Artell.
Herr M. G. Pannewitz.
„ Eug. Höflinger.
„ C. Lange.
„ Aeltester C. Seezen.
„ Aeltester C. Jansen.
„ C. Hallgren.

31. Delegation zur Jury für die Schlichtung von Differenzen zwischen Kaufleuten und dem Zoll-Artell.
Herr M. G. Pannewitz.
„ Aeltester C. Seezen.
„ C. W. Lange.
„ E. v. Twardowsky-Hartmann.

32. Die Eisungs-Commission.

Herr Vice-Consul N. Fenger, Präses.
„ C. F. Sommer-Horst bis 1892.
„ Aeltester A. Wirckau bis 1893.
„ Consul J. Rücker bis 1894.

Suppleanten:

Herr Vice-Consul A. Larsson.
„ Aeltester R. Braun.

33. Die Section für Handelsstatistik und für die Börsen- und Handelszeitung.

Herr Consul M. Lübeck.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ W. Stender.
„ Vice-Consul A. Larsson.

34. Die Delegation für die Usancen der Börse.

Herr Präses R. Kerkovius.
„ Ed. Grade.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ O. v. Sengbusch.
„ Aeltester J. C. Jessen.
„ dim. Consul E. Grimm.

35. Die Delegation für Bank-, Wechsel- und Geldgeschäfte.

Herr A. v. Heimann.
„ Aeltester J. F. Miram.
„ L. Ovander.
„ P. Schwartz.

36. Vorstand der Pensionskasse der Beamten des Börsen-Comités und der Börsenbank.

Delegirter des Börsen-Comités:

Herr Präses R. Kerkovius bis 1893.

Delegirter der Börsenbank:

Herr Aeltester A. Jansen bis 1893.

Vertreter der Beamten des Börsen-Comités.

Herr Ingenieur A. Pabst
„ W. Böttcher } bis 1893.

Vertreter der Beamten der Börsenbank:

Herr W. Renner
„ R. Gross } bis 1893.

37. Commission für den projectirten Elevator auf dem Andreasholm.
Herr Präses R. Kerkovius.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ L. Ovander.
„ E. Pohndorff.
„ H. Laerum.

38. Delegirte des Börsen-Comités zur Commission für die Beschaffung von Ladeplätzen während des Baues des städtischen Uferquais.
Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ H. Laerum.
„ E. Pohndorff.
„ Ingenieur Pabst.

Deputationen der Kaufmannschaft zu Verwaltungen, die verschiedenen Ressorts angehören.

39. Deputirte zum Comptoir für die Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.
Herr Consul M. Lübeck.
„ Alex. Mentzendorff.
„ C. Lange.
„ W. Stender.

40. Deputirte zum Verwaltungsrath der polytechnischen Schule.
Herr General-Consul C. A. Helmsing.
„ H. Kehrhahn.

41. Deputirte zur Inspection des Ballastloschwesens.
Herr O. v. Sengbusch.
„ Consul M. Lübeck.

42. Deputirte zur Verwaltung des Lootsenwesens, der Matrosen-Innung, Seemanns-Stiftung und Schiffer-Casse.
Herr Aeltester A. Wirkau.
„ H. Laerum, 1. Schlüssel.
„ G. v. Sengbusch, 2. Schlüssel.

43. Deputirte zur Livl. Bezirks-Verwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser.
Herr dim. Rathsherr C. G. Westberg.
„ Ed. Grade.
„ Aeltester A. Wirkau.

44. Deputirte der Börsenvereins-Kaufmannschaft zur Rigaschen Handelssteuer-Repartitionsbehörde.

Herr C. Hartmann
„ H. Hoberg
Suppleanten „ Alex. Mentzendorff } für das Triennium 1891—1893.
„ Paul Schwartz

45. Experten seitens der Börsenvereins-Kaufmannschaft für die Rigasche städtische Steuersession.

a. aus der Zahl der Exporteure:

für den Holzhandel:

Herr Aeltester H. E Hoepker.
„ Consul M. Lübeck.

für das Getreide- und Saatgeschäft.

Herr C. F. Sommer-Horst.
„ R. Fraenkel.

für das Flachs- und Hanfgeschäft:

Herr Wold. Sperling.
„ Consul J. Rücker.

b. aus der Zahl der Importeure:

Herr Aeltester Wm. Vajen.
„ Eugen Höflinger.

c. aus der Zahl der Banquiers:

Herr V. Smolian.
„ Eug. Schwartz.

d. aus der Zahl der Spediteure:

Herr Aeltester C. Seezen.
„ J. A. Laurentz.

e. aus der Zahl der Agenten:

Herr Aeltester R. Braun.
„ Stadtrath J. Erhardt.

f. aus der Zahl der Weinhändler:

Herr R. Tode.
„ A. Tjugin.

g. aus der Zahl der Fabrikanten:

Herr Aeltester H. Alex. Kröger.
„ „ C. Stritzky.
„ C. W. Mündel.
„ R. Schleicher.

46. D. Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts.

Herr Commerzienrath C. Zander, für den Börsen-Comité.
„ Ed. Bornhaupt für die Börsenbank.
„ A. Armitstead.
„ Stadthaupt L. Kerkovius.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.

Substitute:

Herr Consul H. Thoms.
„ O. v. Sengbusch.
„ Aeltester W. Hartmann.

Revidenten:

Herr R. Fraenkel.
„ H. Treyer.

47. E. Direction der Gesellschaft der Slip-dock und der Bolderaaschen Maschinenfabrik.

Delegirter des Börsen-Comités:

Herr Aeltester R. Bierich.

48. F. Directorium der Börsenbank.

Herr Commerzienrath C. Zander „ L. Ovander.	bis 1892.
„ Aeltester A. Jansen „ P. Schwartz	bis 1893.
„ Aeltester J. F. Miram „ Eug. Höflinger „ Ed. Bornhaupt	bis 1894.

Substitute:

Herr Alex. Mentzendorff.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ General-Consul C. Helmsing.
„ G. v. Sengbusch.
„ C. Hartmann.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.
„ Wm. Stender.

Revidenten:

Herr Ferd. Wirckau.
„ Aeltester J. C. Jessen.
„ dim. Rathsherr H. Tiemer.

Substitute:

Herr G. Lomani.
„ H. Treyer.

Jahresbericht über den Handel Rigas

im Jahre 1890.

(Von der handelsstatistischen Section des Börsen-Comités.)

Suchen wir die Bedeutung des Jahres 1890 für den Aussenhandel Rigas zu erfassen, so können wir, rückblickend auf die handelspolitischen Hauptereignisse jenes Zeitraumes wohl sagen, dass das hinter uns liegende Jahr ein denkwürdiges war. Als bedeutungsvollster Factor steht die überraschende Werthherhöhung des Rubels im Vordergrunde, als zweites Moment von Wichtigkeit ist der im August 1890 decretirte Zollaufschlag von 20 Procent hervorzuheben.

Diese beiden in Wechselwirkung stehenden Thatsachen sind für den Export und den Import von wesentlicher Bedeutung gewesen.

In den allgemeinen Ziffern über den Werth der Aus- und Einfuhr Rigas im Jahre 1890 gelangt freilich die Wirkung der beiden genannten Factore nicht direct zum Ausdruck. Der Gesammtumsatz des Vorjahres, in Rubeln ausgedrückt, unterscheidet sich kaum von dem letztvergangener Jahre. Der Werth des Imports ist nach den zur Zeit vorliegenden Angaben, im Vergleich zu den letzten Jahren, ein wenig gestiegen, der Werth des Exports nahezu dem der Vorjahre gleich geblieben. Allerdings sind die im Folgenden dargebotenen summarischen Angaben über den Werth der ausgeführten und eingeführten Waaren ihrer Natur nach nicht ganz zuverlässige, da sie eben zunächst nur vorläufige sind und es nur sein können.

Die handelsstatistischen Daten durchlaufen bis zu ihrer endgiltigen Publication im, alljährlich Anfang November, erscheinenden „Beitrag zur Statistik des Rigaschen Handels“ einen complicirten Verificirungsprocess, welcher die Zuverlässigkeit des schliesslich in jenen „Beiträgen“ dargebotenen Ziffermaterials möglichst garantirt. Die in vorliegender Arbeit

mitgetheilten vorläufigen Ziffern, welche sich auf das Jahr 1890 beziehen, repräsentiren daher nur Näherungswerthe. Immerhin sind auch diese annähernd richtigen Zahlenangaben geeignet, ein Bild von den Hauptphasen des im verflossenen Jahre in unserer Handelsstadt entwickelten Tauschverkehrs zu gewähren.

Es betrug der Werth:

	der eingeführten Waaren Rbl.	der ausgeführten Waaren Rbl.
1884:	24,940,291	51,250,212
1885:	22,934,885	53,876,465
1886:	22,235,806	42,140,183
1887:	19,451,212	57,483,100
1888:	22,242,257	57,891,418
1884—1888 im Mittel:	22,360,890	52,528,275
1889:	20,076,548	53,711,721
1890:	23,525,617	53,329,479

Der Werth des Gesammtumsatzes belief sich demnach:

1884:	auf 76,190,503	Rbl.
1885:	„ 76,811,350	„
1886:	„ 64,375,989	„
1887:	„ 76,934,312	„
1888:	„ 80,133,675	„
1884—1888 im Mittel:	„ 74,889,165	„
1889:	„ 73,788,269	„
1890:	„ 76,855,096	„

Der Gesammtumsatz ist also dem Werthe nach im Jahre 1890 grösser gewesen, als im Mittel der Jahre 1884 bis 1888 und grösser, als der des Jahres 1888 und 1889. Das, wenn auch nicht sehr erhebliche, Plus ist durch die vermehrte Waareneinfuhr hervorgerufen worden.

Drei Factore sind es, von denen unser Aussenhandel vornehmlich abhängig ist: die Ernte im Inlande, der die eingehenden Waaren treffende Zoll und der Werth unseres Zahlungsmittels im internationalen Verkehr.

Die Getreideernte im Innern des Reiches war im Berichtsjahr, wie später des Näheren nachgewiesen werden wird, eine nur mässig gute, zwar nicht schlechter als die des Jahres 1889, aber viel schlechter als die der Jahre 1887 und 1888. Diese Thatsache an sich liess schon

den Export nicht recht gedeihen, hierzu trat aber noch die den Export niederdrückende, überraschende Aenderung in der Werthrelation russischer Noten zur ausländischen Metallvaluta. War schon im Jahre 1889 eine steigende Bewegung des internationalen Werthes russischer Noten deutlich erkennbar, so erreichte im Jahre 1890 diese Bewegung einen Höhepunkt, der jeglicher Vorausberechnung spottete.

Es betrug der Rubelcours auf Berlin für 100 Mark:

im Monat	höchster Cours	niedrigster Cours	Durchschnitts-
Januar	44,87 1/2	43,60	44,20 5/9
Februar	45,05	44,55	44,73 3/4
März	44,85	44,55	44,73 8/9
April	44,55	42,87 1/2	43,81 9/16
Mai	43,05	41,70	42,20 5/16
Juni	42,45	41,70	42,16 7/18
Juli	41,77 1/2	40,95	41,17 3/16
August	40,72 1/2	38,47 1/2	39,90
September	39,20	37,47 1/2	38,28 8/9
October	40,20	38,95	39,73 11/18
November	41,80	39,80	41,09 3/8
December	42,45	41,32 1/2	41,95 7/18
1890:	45,05	37,47 1/2	41,97
1889:	47,95	44,65	46,24 15/17
1888:	61,40	45,12 1/2	52,70 17/21

So sehr die Steigerung des Rubelcourses eine Erstarkung des russischen Staatscredits und eine Gesundung der russischen Staatsfinanzen bedeutet, so sehr hat dieser Umschwung in unseren Valutaverhältnissen bedenkliche Folgen für die einheimische Production und für unsere auswärtigen Handelsbeziehungen nach sich gezogen. Ist auch schon viel hierüber, namentlich in Tagesblättern, geschrieben worden, so sei es doch gestattet auch an dieser Stelle in Kürze der Schwierigkeiten zu gedenken, welche dem Handel Rigas im Jahre 1890 durch die nicht vorauszusehende Veränderung in der auswärtigen Werthschätzung unserer Valuta erwachsen sind.

Es ist ein bekannter Erfahrungssatz, dass die Entwerthung des Papiergeldes gegenüber der Metallvaluta einerseits als Exportprämie für einheimische Ausfuhrartikel, andererseits als Schutzzoll gegen die Einfuhr auswärtiger Importartikel wirkt. Hat diese Entwerthung lang angedauert, so haben sich Production und Handel daran gewöhnt, mit einem Agio zu rechnen.

Die für unseren Handelsverkehr so ausschlaggebende Erzeugung landwirthschaftlicher Producte im Innern des Reichs hat in den letzten 15 Jahren die sich aus der Werthminderung des russischen Rubels ergebende Export-Prämie sehr wohl zu nutzen verstanden. Neue Capitalanlagen sind im Grund und Boden angelegt, schlechterer oder entlegenerer Boden ist in Cultur genommen worden. Es sind landwirthschaftliche Productionen neu entstanden oder erweitert worden, welche überhaupt oder in verstärktem Umfange nur bei fortdauernder Herrschaft eines hohen Agios blühen und gedeihen konnten.

Eine plötzliche und dabei namhafte Werthsteigerung des Rubelcourses, ein unvorhergesehenes und starkes Sinken des Agios wirkt alsbald lähmend auf die unter entgegengesetzter Voraussetzung vermehrte Production landwirthschaftlicher Artikel. Der Handelswerth der Exportproducte fällt um ein Bedeutendes — die Productionskosten bleiben jedoch dieselben. Der Landwirth, welcher etwa Schulden contrahirte, um seine Production zu erweitern, muss die Zinsen des Darlehns weiter zahlen, dem gleichen Passivum steht aber ein niedrigeres Activum gegenüber.

Nicht anders geht es dem Getreide-Exporteur. Wenn dieser z. B. im Frühjahr 1888 einen Posten Getreide für 17,000 Mark in Berlin verkauft hatte, so erwarb er bei dem damaligen Course von 100 Rbl. = 170 Mark einen Wechsel von 10,000 Mark auf Riga. Wenn er 1890 den gleichen Posten in Berlin verkaufte, so erhielt er — ein Gleichbleiben der Berliner Kornpreise angenommen — wiederum 17,000 Mark; aber beim Course von 100 Rbl. = 238 Mark konnte er für seine 17,000 Mark nur etwa 7143 Rbl. einlösen. Der Werth seines Exportproducts war auf dem ausländischen Markt um mehr als 28 Procent gefallen.

Man pflegt vielfach anzunehmen, dass ein plötzliches Steigen des Rubelcourses in jedem Fall dem Importeur sicheren Gewinn brächte. Allein auch dieses ist gar nicht oder in sehr beschränktem Masse der Fall. Ein hohes Agio wirkt allerdings an sich wie ein Schutzzoll und erschwert die Einfuhr fremdländischer Waaren. Ein Sinken des Agio so meint man, hebt mithin diese dem Import entgegenstehende Schranke einfach fort und der Gewinn ist den Importeuren gesichert, da die einheimische Nachfrage sich bereits an die, durch das Agio bewirkten, hohen Preise gewöhnt hat. Allein so gestalten sich die Dinge denn doch nicht. Bei stark und rasch sinkendem Agio drohen einem alten Importgeschäft Verluste, weil meist nach einem früheren, niedrigeren Course eingekauft worden ist und jetzt um so sorgsamer auf raschen Absatz Bedacht genommen werden muss, da die einheimische Nachfrage,

namentlich die der Zwischenhändler und Detaillisten mit Rücksicht auf das, voraussichtliche weitere Sinken des Agios und der Preise, zu stocken droht. Gleichzeitig entstehen neue Concurrenten, welche jetzt erst zu importiren beginnen, mithin auch billiger verkaufen können. Die Zeit des sinkenden Agios kann mithin auch für die Importeure eine Zeit schwerer Verluste sein.

Haben in Riga die Importeure dennoch vielleicht aus dem höheren Rubelcourse Nutzen gezogen, so war diese Periode jedenfalls von nur kurzer Dauer. Durch den Allerhöchsten Befehl vom 16. August 1890 wurde ein Zuschlagszoll im Betrage von 20 Kopeken Gold auf jeden Rubel der bisherigen Zollabgaben decretirt. Diese Zollerhöhung verfolgte den ausgesprochenen Zweck, die durch die Erhöhung des Rubelcourses gelockerte Zollschranke fester zu schliessen. —

Ist auch der Aussenhandel Rigas im vergangenen Jahre quantitativ nicht ungünstig ausgefallen, so lässt sich dennoch nicht leugnen, dass das Jahr 1890 wenig gewinnbringend gewesen ist.

I. Der Export.

Der Getreideexport, auf welchen es bei uns in erster Linie ankommt, wurde in den letzten sechs Jahren in folgenden Quantitäten effectuirt:

	Roggen	Gerste	Hafer
	Pud	Pud	Pud
1885:	4,422,861	2,381,544	2,699,832
1886:	2,637,289	2,776,632	2,253,594
1887:	6,281,766	3,000,880	9,631,296
1888:	7,400,655	3,147,696	11,971,476
1889:	4,001,490	2,919,880	7,071,558
1890:	4,733,001	3,258,408	4,970,274

	Weizen	Buchweizengrütze
	Pud	Pud
1885:	705,590	13,530
1886:	185,680	80,685
1887:	524,810	12,105
1888:	996,450	—
1889:	1,148,880	—
1890:	2,757,040	8,692½

Diese Zahlen erweisen, dass der Export von Roggen zwar den Umfang des Vorjahres etwas überstiegen, aber lange nicht den freilich

exorbitanten des Jahres 1888 erreicht hat, der Haferexport im Vergleich mit den Jahren 1887—1889 wesentlich gesunken ist, dass Gerste mehr wie in den fünf vorangegangenen Jahren, Weizen aber in einem Quantum ausgeführt worden ist, wie noch nie zuvor. Zum Vergleich lassen wir hier Ziffern folgen, welche die Getreideausfuhr Russlands (mit Ausnahme Finnlands) in den drei letzten Jahren charakterisiren. Es wurden über die Hauptzollämter exportirt (vergl. „Вѣстникъ Финансовъ“ 1891, Nr. 3, pag. 166):

	Roggen	Gerste
	Pud	Pud
1888:	103,414,000	75,916,000
1889:	79,166,000	60,710,000
1890:	74,175,000	56,329,000

	Hafer	Weizen
	Pud	Pud
1888:	87,377,000	206,893,000
1889:	69,278,000	186,464,000
1890:	51,264,000	177,298,000

Wir entnehmen dieser Zahlenreihe, dass die Getreideausfuhr Russlands gegen das freilich abnorm günstige Jahr 1888 erheblich abgenommen hat, im Jahre 1890 noch mehr als im Jahre 1889.

Die im Berichtsjahr zu Tage getretene Verminderung der Getreideausfuhr Russlands ist zunächst auf die nicht befriedigende Ernte zurückzuführen.

Nach den Mittheilungen des Departements für Landwirthschaft und Gewerbe war der vergangene Sommer im europäischen Russland aussergewöhnlich warm, mit sehr geringen athmosphärischen Niederschlägen in der südlichen und sehr bedeutenden Niederschlagsmengen in der nördlichen Hälfte des Reichs. In Folge des frühen und warmen Frühlings trat die Reife der verschiedenen Getreidearten in den verschiedenen Gegenden des Reichs um 1—2 Wochen früher als gewöhnlich ein und es kam nicht nur in den Gouvernements der schwarzen Erde, sondern auch in anderen Reichstheilen vor, dass die Roggenernte mit der Heuernte zusammenfiel. Im Allgemeinen ist die Ernte des Wintergetreides im Innern des Reichs 1890 mittelmässig, oder ein wenig höher als mittelmässig ausgefallen. Die im Frühjahr gehegten hohen Erwartungen sind aber keineswegs erfüllt worden. Die Ernte des Sommergetreides ist im Allgemeinen ungünstiger ausgefallen, als die des Wintergetreides, sie erreichte kaum den Durchschnitt, weil das Sommergetreide mehr als

das Wintergetreide von der Dürre in einem Theil des Reiches, von der Nässe im anderen Theil gelitten hat.

Roggen. Die Roggenernte ist in Russland eine mittlere gewesen, oder hat das Mittel um ein Geringes, circa 1 pCt., überstiegen. Es sind im europäischen Russland (Polen ausgenommen) geerntet worden:

1887	1888	1889	1890
Tschetwert	Tschetwert	Tschetwert	Tschetwert
125,000,000	118,500,000	92,600,000	113,500,000

Die Länder des Westens, welche russischen Roggen mit Vorliebe beziehen, sind bekanntlich Deutschland und die skandinavischen Staaten. In Deutschland hat die Roggenernte des Jahres 1890 das Mittel ein wenig überstiegen, während Schweden und Norwegen einen Ausfall von 10—20 pCt. berechnen mussten. Die Roggenausfuhr unseres Hafens war, wie wir sahen, im Vorjahre keine unbedeutende, sie überstieg die der Jahre 1885, 1886 und 1889, blieb aber hinter der der Jahre 1887 und 1888 zurück. In der Concurrenz mit den nachbarlichen Ostseehäfen nahm Riga hinsichtlich des Roggenexports im Vorjahre die zweite Stelle ein, überflügelte St. Petersburg, während es sonst die dritte Stelle eingenommen hat.

Es sind verschifft worden (in runden Summen und in Puden):

	aus St. Petersburg	aus Libau
1885:	10,008,000	12,912,000
1886:	19,667,000	7,036,000
1887:	20,250,000	8,201,000
1888:	16,546,000	12,786,000
1889:	4,744,000	8,010,000
1890:	2,742,000	8,709,000

	aus Riga	aus Reval
1885:	4,423,000	750,000
1886:	2,637,000	1,473,000
1887:	6,282,000	2,929,000
1888:	7,401,000	1,935,000
1889:	4,001,000	1,058,000
1890:	4,733,000	1,528,000

St. Petersburg ist im Vorjahre in seiner Roggenausfuhr erheblich stark Libau und Riga nachgeblieben. Bezüglich der in Riga in 1890 erzielten Roggenpreise sei Folgendes gesagt.

Trotz offener Schifffahrt im Januar war das Exportgeschäft verhältnissmässig still; es stiegen wohl die Preise von 80 auf 85 Kop. pro

Pud auf Basis von 120 *a.*, jedoch nur für kurze Zeit; denn Ende des Monats bedang Platzwaare nur 81 Kop., während zu gleicher Zeit die ersten Verkäufe pro Frühjahr zu 84 Kop. geschlossen wurden. Vom Februar bis Juni fielen die Preise beständig, erreichten in letzterem Monat den niedrigsten Standpunkt mit 68 und 67 Kop., stiegen alsdann jedoch bis auf 76 Kop., sanken wieder Ende August auf 67 Kop., von welchem Zeitpunkte an sie sich befestigten, um im November die Höhe von 80 Kop. zu erreichen. Zum Schluss des Jahres wichen aber wieder die Preise, Ende December konnten Abgeber nur 75—76 Kop. pro Pud auf Basis von 120 *a.* erzielen.

Die Roggenpreise nehmen bekanntlich seit mehreren Jahren einen sehr niedrigen Stand ein. Die viel und oft besprochene landwirthschaftliche Krisis Russlands wird zum nicht geringen Theil auf diese Thatsache zurückgeführt. Die Zusammenstellung detaillirter Daten über Ernte, Bestellung des Bodens mit den einzelnen Getreidearten, Getreidepreise etc., welche das Departement für Ackerbau und ländliches Gewerbe für ein Decennium veranstaltet hat, weist darauf hin, dass die ungesunde Lage der russischen Landwirthschaft nicht zum Geringsten durch die Ueberproduction an Roggen hervorgerufen worden ist. In Folge der hohen, den Weizenpreis nahezu erreichenden, Preise des Roggens in der ersten Hälfte der achtziger Jahre, ist der Anbau des Roggens nicht nur in den centralen Ackerbau-Gouvernements, sondern auch in dem eigentlichen Gebiet des Weizenbaues, in den südlichen und südwestlichen Gouvernements, erheblich erweitert worden. Die allgemeine Vergrösserung des Getreidebaues, welche, wie wir bereits angedeutet haben, nicht zum wenigsten durch die Einwirkung des Agios, d. h. der Werthverminderung unseres Rubels gegenüber dem Metallgelde, hervorgerufen wurde, musste einen Rückschlag auf die Preise ausüben, welcher besonders den Roggen traf. Hierzu kam noch, dass das geringe auswärtige Absatzgebiet russischen Roggens, welches in Deutschland und Schweden-Norwegen zu suchen ist, durch die deutschen Getreidezölle erheblich weniger erstrebenswerth erschien.

In neuester Zeit ist der Anbau von Roggen mehr eingeschränkt worden und wird durch eine erweiterte Cultur des Weizens verdrängt.

Weizen. In dem Handelsbericht für das Jahr 1889 wiesen wir im Einzelnen nach, wie sehr die Ausfuhr von russischem Weizen seit dem Jahre 1867 stetig zugenommen hat und in welch' erfreulichem Masse der russische Weizen den europäischen Markt zu beherrschen und namentlich das stets Weizen bedürftige England zu versorgen begonnen hat. Auf dem englischen Markt hatte Russland seinen mächtig-

sten Weizen-Concurrenten Nord-Amerika in den Jahren 1888 und 1889 völlig geschlagen.

Die Thatsache des wachsenden Exports von Weizen ist für die russische Landwirthschaft von eminenter Bedeutung. Der wenig gewinnbringende Roggenbau wird, wie bereits gesagt, eingeschränkt und der, der Landwirthschaft eine gesundere Grundlage verleihende Weizenbau wird ausgedehnt, namentlich in dem centralen Gebiet des Reichs (vergl. Dr. Joh. v. Keussler: „Zur Pflege der Landwirthschaft im Jahre 1890." Baltische Wochenschrift 1891, Nr. 4 und 5).

Steht auch die Weizenausfuhr Russlands vom Jahre 1890 dem der beiden vorangegangenen Jahre, wie oben gezeigt wurde, nach, so ist das ausgeführte Quantum doch ein bedeutendes. Die Weizenernte des Berichtsjahres war in Russland nicht sehr befriedigend, sie hat das Mittel mit kaum 3 pCt. überschritten. Im Taurischen, Charkowschen, Wolhynischen und Kurskischen Gouvernement war die Ernte bedeutend unter dem Mittel, während in den anderen Gouvernements mit ausgedehntem Weizenbau im Ganzen befriedigende Ernten erzielt wurden. Es sind im Jahre 1890 und in den drei vorgehenden im europäischen Russland (mit Ausnahme Polens) geerntet worden:

	1887	1888	1889	1890
		in Tausend Tschetwert		
Winterweizen	16,600	18,700	7,000	12,100
Sommerweizen	30,100	31,000	23,000	22,100

(cf. „Rig. Börsen- und Handels-Ztg." vom 17. Januar 1891, Nr. 14).

Der Export russischen Weizens wird durch den stets zunehmenden Anbau dieser Frucht wohl noch immer mehr wachsen. Die Concurrenz Amerikas und Indiens hat viel an ihrer Bedrohlichkeit verloren. Um auch hier diese vielbesprochene Frage zu berühren, so sei auf Folgendes hingewiesen. Das Weizenareal Nordamerikas ist freilich noch einer sehr bedeutenden Erweiterung fähig. Indessen hat die Ueberfüllung der Weizenmärkte während der letzten Jahre auch in Nordamerika eine heftige landwirthschaftliche Krisis hervorgerufen. Deren Folge war eine bedeutende Minderung des mit Weizen bestellten Areals in den älter besiedelten Landestheilen zu Gunsten des Maisbaues und der Viehzucht, während in den eigentlichen Colonialgebieten eine Verlangsamung in der Erweiterung des Weizenareals eintrat. Ueberdies liegen die Ansiedelungsbedingungen in Nordamerika nicht mehr so günstig, wie in den letzten Jahrzehnten. Das zu Ansiedelungen verfügbare Land, welches entweder umsonst oder zu einem hinter dem Ertragswerthe zurückbleibenden Preise an Ansiedler vergeben wurde und diese

in Schaaren anlockte, ist in den besseren Landestheilen bereits veräussert und in die Hände von Landspeculanten oder Farmern übergegangen und im Preise erheblich gestiegen. Freies Land ist nur noch in den unwirthlichen nördlichen Prärien billig zu haben (Dakota und Westcanada), doch dort geht die Colonialbewegung naturgemäss weit langsamer vor sich als in den südlichen Landestheilen. Solche Massenzuwanderung und Colonisation, wie sie zu Ende der siebziger und zu Anfang der achtziger Jahre eine Ueberfüllung des Weltmarktes mit amerikanischem Getreide hervorriefen, sind für die Zukunft als wenig wahrscheinlich anzusehen (vergl. Max Sering: „Die landwirthschaftliche Concurrenz Nordamerikas in Gegenwart und Zukunft", Schmoller's „Jahrb. für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich". 1888. 2. Heft). Der plötzlich zu Tage getretene Weizenexport Indiens hat bekanntlich die Furcht vor einer nicht zu überwältigenden Concurrenz dieses Landes hervorgerufen. Diese Furcht, welche noch heute vorhanden ist, soll eine grundlose sein. Bis zum Jahre 1873 wurde in Indien ein Ausfuhrzoll erhoben, welcher den Export nicht aufkommen liess; nur geringe Mengen wurden verschifft. Nach Beseitigung des Zolles wuchs die Ausfuhr zunächst allmählich, im Jahre 1880/81 7,4 Mille Ctr. erreichend, schnellte dann aber mit einem Mal ausserordentlich in die Höhe, indem 1881/82 19,9 Mille Ctr. ausgeführt wurden. Diese starke Steigerung erregte in Europa bei den Getreideproducenten die grösste Besorgniss. Diese Besorgniss erhielt jedoch thatsächlich weiter keine Nahrung, da die Ausfuhr seit 1882, gewisse Schwankungen abgerechnet, ziemlich auf gleicher Höhe stehen, blieb. Sie betrug:

1886/87:	22	Mille	Centner
1887/88:	13	„	„
1888/89:	17	„	„

Es sind keine Anzeichen vorhanden, dass eine Erhöhung des Weizenexports aus Indien in Zukunft stattfinden wird, vielmehr scheint es, dass der Bedarf der wohlhabender werdenden Bevölkerung Indiens an Weizen stetig zunimmt, mithin die Weizenproduction im eigenen Lande mehr wie bisher Verwendung finden wird.

Wie sich die Dinge auch fernerhin in den transoceanischen Ländern gestalten mögen, Russland wird auf dem Weizenweltmarkt eine immer bedeutendere Rolle spielen, weil die Vorbedingungen zu dieser Voraussetzung im Innern des Reichs stets günstigere werden. — Auch in Riga wird dem Weizen als einem beachtenswerthen Exportartikel immer mehr Aufmerksamkeit geschenkt, der Export ist beständig ge-

wachsen; derselbe wurde jedoch namentlich im letzten Jahr von dem Weizenexport Revals, in noch stärkerem Grade von dem St. Petersburgs überflügelt. Libau kommt in dieser Beziehung nicht in Betracht, da von dort nur ganz geringe Quantitäten verschifft werden.

Es betrug die Ausfuhr von Weizen (in Puden)

	aus St. Petersburg	aus Reval	aus Riga
1885:	19,064,000	4,529,970	705,590
1886:	15,602,000	993,730	185,680
1887:	7,020,000	1,215,370	524,810
1888:	2,763,000	526,910	996,450
1889:	3,621,000	1,372,500	1,148,800
1890:	6,145,000	4,166,000	2,757,000

Die in Riga 1890 erzielten Weizenpreise waren nicht hoch. Vor zwei Jahren betrug der höchste Preisstand 140 Kop., im Jahre 1889 noch 115 Kop., im Jahre 1890 dagegen nur 105 Kop.

Zu Anfang des Jahres wurde, je nach Qualität, 90—105 Kop. bewilligt, im Februar erzielte russische 128pfd. Waare noch 103 Kop. und kurländische 124—125pfd. 95 Kop., welche Preise nach vorübergehender Befestigung im April später während des ganzen Jahres nicht mehr zu bedingen waren. Im Sommer konnten Abgeber nur schwer 90—100 Kop. erzielen, in den Herbstmonaten wichen die Preise noch weiter, im October auf 82 Kop. bezw. 94 Kop., mit wachsender Frage im November zogen die Preise wieder an, Inhaber erhöhten angesichts der geringen Vorräthe mit Erfolg ihre Forderungen und bedangen Ende December 86—100 Kop.

Gerste. Die Gerstenernte des Jahres 1890 kann im Allgemeinen als eine mittlere bezeichnet werden. Es sind im europäischen Russland mit Ausnahme Polens, an Gerste geerntet worden:

1887	1888	1889	1890
in Tausend Tschetwert			
28,200	26,500	19,400	22,000

Die Ausfuhr Rigas in diesem Product ist, wie wir aus der bereits mitgetheilten Tabelle entnehmen können, im Jahre 1890 höher gewesen als in den Jahren 1885—1889. Im Vergleich mit den Ostseehäfen exportirt Riga am meisten Gerste, Libau kommt Riga ziemlich nahe, Reval bleibt in diesem Artikel ganz zurück, St. Petersburg verschifft so

gut wie gar keine Gerste. Es betrug die Gerstenausfuhr (in runden Summen und in Puden):

	aus Riga	aus Libau	aus Reval
1885:	2,381,500	1,232,000	182,000
1886:	2,776,600	1,196,000	143,000
1887:	3,000,800	1,804,000	207,000
1888:	3,147,700	2,409,000	844,000
1889:	2,919,900	2,187,000	1,018,000
1890:	3,258,400	1,369,000	918,000

Zu Anfang des Jahres verlief das Geschäft sehr ruhig, da es an Angebot mangelte, mit zunehmender Anfuhr im Februar hielt die Kauflust gleichen Schritt, zu festen Preisen fanden recht bedeutende Abschlüsse statt, livländische gedörrte 100pfd. Waare bedang 71—73 Kop., russische ungedörrte 110pfd. 85—88 Kop. und kurische ungedörrte 110pfd 76—78 Kop. pro Pud für Platzwaare; auch auf Lieferung pro April-Mai gelangten die ersten Verkäufe in dieser Zeit zum Abschluss und zwar zu 74 Kop für livländische Waare. Im April liess die Kauflust nach, im Mai konnten sich die Preise vorübergehend befestigen, von diesem Zeitpunkte an wichen sie aber fast ununterbrochen bis zum Schluss des Jahres, livländische erzielte nur 70—71 Kop., russische 77—78 Kop. und kurische je nach Beschaffenheit 68—73 Kop.

Hafer. Der Hafer erreichte im Allgemeinen nicht ganz eine Mittelernte. Es wurden im europäischen Russland nach einer Schätzung geerntet:

1887	1888	1889	1890
in Tausend Tschetwert			
103,500	91,50	82,100	85,000

Der Haferexport Rigas im Jahre 1890 steht dem der drei letzten Jahre bedeutend nach, wie die mitgetheilte Tabelle erweist. Eine Nebeneinanderstellung mit den betreffenden Export-Ziffern Petersburgs, Libaus und Revals zeigt das ausserordentliche Uebergewicht zunächst St. Petersburgs, dann Libaus in diesem Artikel. Unter den Getreidearten ist für den Revaler Hafen der Hafer die wichtigste (vergl. „Ergebnisse der Revaler Handelsstatistik aus den Jahren 1885—1889", Reval 1891). Der Export Rigas steht dem Revals in dieser Hinsicht keineswegs nach, sondern übertrifft denselben noch.

Es betrug die Haferausfuhr (in runden Summen und in Puden):

	aus Riga	aus Reval
1885:	2,699,800	1,922,000
1886:	2,253,600	1,983,000
1887:	9,631,300	7,556,000
1888:	11,971,500	9,284,000
1889:	7,071,500	7,952,000
1890:	4,970,300	4,518,400

	aus Libau	aus St. Petersburg
1885:	12,912,000	13,873,000
1886:	7,036,000	14,782,000
1887:	8,201,000	17,780,000
1888:	12,786,000	26,226,000
1889:	8,010,000	22,718,000
1890:	18,013,000	15,459,000

Das Geschäft in diesem Artikel war nicht sehr lebhaft, es mangelte häufig an Durchschnittswaare, wofür sich im Auslande vielfach Bedarf zeigte, dagegen waren die Abschlüsse in hohen, hellen Sorten laut Probe zahlreicher.

Die Preisbewegungen schlugen die entgegengesetzte Richtung ein, wie im vorigen Jahre. Durchschnittswaare, zu Anfang des Jahres 1889 zu 57—56 Kop., hohe helle Sorten zu 62—69 Kop. gehandelt, bedangen 1890 73 Kop. resp. 85 Kop. und stiegen noch bis zum April auf 80 resp. 90 Kop., um von diesem Zeitpunkte an successive zu fallen, während 1889 die Preise in dieser Periode bis zum Jahresschluss anzogen.

Im December erreichten die Notirungen den niedrigsten Stand, 61—62 Kop. für Durchschnittswaare und 65—71 Kop. für hohe, helle Sorten, Käufer waren zurückhaltend, aber auch die Haltung der Verkäufer war angesichts des kleinen Lagers eine sehr reservirte.

Der Flachsexport Rigas betrug zur See:

1885:	2,747,710	Pud
1886:	2,098,591	„
1887:	2,644,769	„
1888:	2,467,712	„
1889:	2,665,192	„
1890:	3,923,667	„

Der Umfang unseres Flachsexports ist im Jahre 1890 so bedeutend gewesen wie noch nie. Bisher war der Höhepunkt unserer Flachsausfuhr im Jahre 1865 mit 3,535,436 Pud erreicht worden, dieser Höhepunkt ist im Vorjahr um circa 400,000 Pud überschritten worden. Aus dieser überraschenden Steigerung der verschifften Menge darf aber keineswegs der Schluss gezogen werden, dass sich die Lage des Flachsgeschäfts gebessert habe. Durch das weitere Sinken der Flachspreise hat der Producent nichts gewonnen, in Folge der Courserhöhung ist der Gewinn des Exporteurs ein schmaler gewesen.

Die 1890er Ernte war der Quantität nach zwar um ein Drittheil geringer als die grosse Ernte des Jahres 1889, die Qualität dagegen befriedigender und hohe Sorten waren sehr gut. Trotzdem sind die Flachspreise abermals gesunken, obgleich dieselben schon im Jahre 1889 einen unerhört niedrigen Stand erreicht hatten. Für Kron-Flachs wurden 1887—1888 noch 49—46 Rbl. bezahlt, zum Schluss des Jahres 1889 nur noch 29—28 Rbl. Schon im Januar 1890 mussten Abgeber ihre Forderungen auf 27—25 Rbl. pro Berkowez für Kron-Flachs und auf 26—24 Rbl. für Hofsgattungen ermässigen; in den Sommermonaten wurden noch 25—24 Rbl. resp. 23—22 Rbl. erzielt, während Ende December Verkäufer sich bereits mit 23½ Rbl. für Kron- und mit 22½ Rbl. für Hofsgattungen zufrieden geben mussten.

Die Lage des russischen Flachshandels ist im verflossenen Jahre mehrfach Gegenstand öffentlicher Besprechungen gewesen (vergl. Rigaer Handels-Archiv 1890, Heft III). Die wissenschaftlich-technischen Auseinandersetzungen einerseits und die kaufmännischen Erörterungen andererseits sind in dem einen Punkte einig, dass der Niedergang der Flachspreise, welcher unsere Landwirthschaft so schwer schädigt, in erster Linie durch die erdrückende Concurrenz der Baumwolle und der Jute hervorgerufen worden sei. Unter dieser Thatsache leidet nicht allein der russische, sondern ebenso auch der vielbeneidete belgische Flachs. Der Preisrückgang der besseren Flachssorten hat zur Folge gehabt, dass die Bearbeitung des Flachses weniger intensiv betrieben wird, da der Landwirth beflissen ist einen geringeren Aufwand an Arbeit dem im Werth gefallenen Product angedeihen zu lassen. Die schlechtere Bearbeitung des Flachses muss daher allein als eine Folge des Preisniederganges betrachtet werden. Die umgekehrte Behauptung, dass in Folge mangelhafter Bearbeitung des Flachses dessen Preis in dem Masse wie solches thatsächlich zu Tage getreten, gesunken sei, wird als eine Verwechselung von Ursache und Wirkung zurückgewiesen. Damit wird freilich nicht in Abrede gestellt, dass ein

besser bearbeiteter Flachs nicht auch höhere Preise zu erzielen im Stande wäre, allein ob der höhere Preis auch den höheren Productionskosten besserer Sorten entsprechen würde, erscheint im Hinblick auf den Mangel einer rationelleren, d. h. wirthschaftlich lohnenden Gewinnungsweise, welche an die Stelle der bisherigen zu treten hätte, fraglich.

In einem weiteren Hauptpunkt sind in Riga wenigstens alle massgebenden Stimmen einig, darin nämlich, dass die Calamität, unter der das Flachsgeschäft zur Zeit leidet, am wenigsten durch die Einführung einer officiellen, obligatorischen Wrake gehoben werden könne. Die mit einer solchen Wrake zweifellos verbundenen bedeutenden Kosten und Erschwerungen wären nur geeignet noch lähmender auf das Flachsgeschäft einzuwirken.

Auch die Staatsregierung, welche seit einer Reihe von Jahren ihr Augenmerk dem Flachshandel zugewandt hat, hat die obligatorische Wrake nicht für zeitgemäss erachtet. Sie hat es nur für zweckentsprechend gehalten, gewisse Regeln für die Verpackung des Flachses aufzustellen, welche aber nicht als obligatorische anzusehen sind. In den vom Finanzminister am 24. Juli 1890 bestätigten Regeln für die Verpackung des Flachses wird den Versendern von Flachs anheimgestellt sich eines Attestates des örtlichen Zollamtes zu bedienen, welches bezeugt, dass der zu versendende Flachs gewissen bestimmten Bedingungen hinsichtlich seiner Verpackung entspricht (vergl. die näheren Bestimmungen hierüber im Rigaer Handels-Archiv 1890, Heft III, pag. 355).

Diese Regeln zur Hebung des Flachshandels sind bisher praktisch kaum verwerthet worden.

Riga exportirt bekanntlich von allen Ostseehäfen am meisten Flachs. Es wurden verschifft (Pud):

	aus Riga	aus Libau	aus Reval
1885:	2,748,000	137,000	441,000
1886:	2,099,000	323,000	485,000
1887:	2,645,000	142,000	1,235,000
1888:	2,468,000	1,198,000	1,042,000
1889:	2,665,000	1,587,000	815,000
1890:	3,923,000	?	1,034,000

	aus Pernau	aus St. Petersburg
1885:	906,000	799,633
1886:	495,000	652,602
1887:	580,000	484,854
1888:	871,000	853,484
1889:	1,587,000	715,052
1890:	?	?

Aus Russland sind über die europäische Grenze verschifft worden (mit Ausnahme Finnlands):

1888:	11,267,811	Pud*)
1889:	11,209,953	„
1890 bis 1. Decbr.:	10,614,000	„

Die in den Jahren 1888 und 1889 namhafte Flachsausfuhr Libaus ist wohl dadurch zu erklären, dass der Rigasche Hafen 1888 in den Monaten Januar, Februar und März, und 1889 vom Beginn des Jahres bis in den April hinein durch Eis geschlossen war. Im Jahre 1890 war die Schifffahrt das ganze Jahr offen. In den Tagen vom 16. bis 23. Februar 1890 war die Passage bei Domesnees sehr schwierig, einige Dampfer erzwangen trotzdem den Durchgang.

Der Hanfexport zur See betrug:

1885:	1,034,699	Pud
1886:	858,281	„
1887:	1,076,461	„
1888:	699,407	„
1889:	698,969	„
1890:	593,377	„

Die Hanfernte 1889 war der Quantität nach eine mittlere, der Qualität nach nicht gut.

Die Nachfrage nach Hanf nimmt in Folge der neu hinzugekommenen Productionsgebiete des Auslandes, ferner aber in Folge der vermehrten Anwendung von Drahttauen immer mehr ab. Hierdurch wird auch der stete Preisrückgang hervorgerufen. Zu Anfang des Jahres 1890 konnten noch für sup. fein poln. Reinhanf ca. 38 Rbl., für deutsch 36 Rbl. und für fein poln. Reinhanf 35 Rbl. pro Berkowez erzielt werden, im Sommer dagegen nur 37—35 Rbl. bezw. 34 Rbl. Zum Schluss des Jahres wurde Hanf für 34—32 Rbl., bezw. 31 Rbl. angeboten, ohne selbst zu diesen, im Vergleich mit früheren Jahren überaus niedrigen Preisen lebhafter Kauflust zu begegnen.

*) Für die früheren Jahre vergl. „Rigaer Handels-Archiv“ 1890, Heft III.

Die Hanfzufuhr per Riga-Dünaburger Eisenbahn hat in den letzten Jahren beträchtlich abgenommen; dieselbe betrug:

1887:	1,256,545	Pud
1888:	721,784	„
1889:	797,329	„
1890:	723,568	„

Der niedrige Preis des Hanfes sollte voraussetzen lassen, dass dieser Artikel den billigen Seeweg einschlägt. Dem ist jedoch nicht so, wie aus der geringen Zufuhr per Riga-Dünaburger Eisenbahn ersichtlich. Aus den Gouvernements Orel, Smolensk, Mohilew und Tschernigow, woher die beste Waare geliefert wird, gehen erhebliche Quantitäten per Eisenbahn direct nach Königsberg. In der Zeit vom 1. Januar bis 31. December wurde über Wirballen Hanf ausgeführt:

1887:	1,183,848	Pud
1888:	1,518,002	„
1889:	1,915,935	„
1890:	1,560,251	„

Der russische Hanf strebt Königsberg zu, weil die dort übliche leichtere Handhabung des Hanfhandels den Absatz lohnender erscheinen lässt.

Schlagleinsaat wurde verschifft:

	Tschetwert		Pud
1885:	104,354	à 8¼ Pud =	860,920½
1886:	208,543	„ =	1,720,479¾
1887:	387,018	„ =	3,192,898½
1888:	395,117	„ =	3,259,715¼
1889:	428,300	„ =	3,533,475
1890:	474,650	„ =	3,915,862½

Die Ausfuhr dieses Artikels ist in stetiger Zunahme begriffen. Schlagleinsaat erweist sich immer mehr als ein sehr zuverlässiges Exportproduct Rigas.

In den ersten Monaten des Jahres waren die Preise nur unbedeutenden Schwankungen unterworfen, 87½ pCt. Drujaner wurde zu ca. 121 Kop., gedörrte zu 125 Kop. und Steppenwaare zu 132 Kop. gehandelt; im April zogen die Notirungen an und erreichten im Mai den höchsten Stand: 136 Kop. für Steppensaat; alsdann fielen sie langsam, aber beständig bis zum Jahresschluss, zu welcher Zeit trotz der geringen Vorräthe Drujaner nur 113—114 Kop., gedörrte 116 bis 117 Kop. und Steppensaat 120—121 Kop. bedang.

An Säeleinsaat wurde verschifft:

		Pud
1885	in Säcken und Tonnen	656,466 3/8
1886	„ „ „ „	883,047 3/4
1887	„ „ „ „	755,035 1/2
1888	„ „ „ „	610,555 1/2
1889	„ „ „ „	619,694 1/2
1890	„ „ „ „	558,619 7/8

Schon seit einer Reihe von Jahren nimmt die Ausfuhr von Säeleinsaat in Tonnen rapid ab, während der Export von Saat in Säcken, welcher nicht der officiellen Wrake unterliegt, wächst und dadurch den Gesammtexport auf einer gewissen Höhe erhält, wenngleich der Export dieses Artikels in den letzten vier Jahren eine sinkende Tendenz aufweist.

Während das der Wrake unterzogene Quantum im Jahre 1888/89 noch 12,080 Tonnen betrug, belief es sich in der Periode 1889/90 kaum auf 7000 Tonnen.

Bewilligt wurden in den ersten Monaten bis zum Schluss der Saison, den 1. Mai, 8 Rbl. 20—30 Kop. pro Tonne extra puik Saat oder ca. 7 Rbl. 55 Kop. pro Sack, Preise, die schon als sehr niedrige zu bezeichnen waren; trotzdem begann die Herbst-Saison für frische Saat zu noch stärker herabgesetzten Notirungen und zwar zu 6 Rbl. 55 Kop. pro Sack resp. 7 Rbl. 30 Kop. pro Tonne extra puik Saat, welche Preise bis zum Schluss des Jahres nur ganz unwesentlichen Steigerungen, 10—15 Kop., unterworfen waren.

An Hanfsaat wurden zur See befördert:

	Tschetwert		Pud
1885:	32,646 à 7 Pud	=	228,522
1886:	22,833 „	=	159,831
1887:	64,873 „	=	454,111
1888:	87,445 „	=	612,115
1889:	73,457 „	=	514,199
1890:	41,913 „	=	293,391

Der Export dieses Artikels aus unserem Hafen hat sich stets in Extremen bewegt. In den Jahren 1888 und 1889 ist eine plötzliche Steigerung zu verzeichnen gewesen, welcher im Vorjahr eine starke Minderung gefolgt ist.

Hanfsaat konnte sich auch 1890 nicht im Preise erholen, nicht annähernd den Werth der früheren Jahre erreichen (im Jahre 1884 erreichte der Preis die Höhe von 2 Rbl. pro Pud). Der Preis fiel für

gedörrte Saat bis auf 95 Kop. pro Pud, freilich nur während kurzer Zeit. Durchschnittlich bedangen Abgeber 100—105 Kop. und im April 110 Kop. Erst gegen Schluss des Jahres, als das Lager fast geräumt war, zogen die Preise an; die letzten Partien erzielten 115—120 Kop.

An Oelkuchen wurden exportirt:

1885:	1,677,462	Pud
1886:	1,456,675	„
1887:	1,761,641	„
1888:	1,658,028	„
1889:	1,071,396	„
1890:	1,325,029	„

Der Export von Oelkuchen scheint, wenn derselbe auch in den letzten beiden Jahren abgenommen hat, doch auf einer relativ sicheren Basis zu ruhen. In Riga selbst ist eine bedeutende Production von Oelkuchen zu Hause, welche dem Export bedeutende Quantitäten zuführt. Die namhafte Differenz zwischen der exportirten und per Eisenbahn angeführten Menge von Oelkuchen weist auf den Umfang unserer einheimischen Production hin; es wurden nämlich auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn angeführt:

1887:	1,191,526	Pud
1888:	1,133,918	„
1889:	501,660	„
1890:	680,351	„

Die einheimische Production dieses dem Zwecke der Viehfütterung dienenden Artikels hat mit der Erzeugung von Oelkuchen in Amerika einen harten Concurrenzkampf zu bestehen.

Mineralöl. Die verschifften Quantitäten betrugen:

1885:	581,876	Pud
1886:	265,880	„
1887:	332,274	„
1888:	422,061	„
1889:	401,575	„
1890:	309,142	„

Im Bericht für das Jahr 1889 wiesen wir darauf hin, dass die Nachfrage nach russischem Mineralöl stetig und zwar in einem die Ausbeute übersteigenden Grade zunehme. Die Preise für Rohnaphta und Petroleum in Baku und Umgegend waren im Jahre 1889 bedeutend in die Höhe gegangen. Der Export des im Bakuer Gebiet gewonnenen Erdöls ist auch im Jahre 1890 wiederum gestiegen. Es wurden in der Zeit vom 1. Januar bis zum 1. Juli in's Ausland 20,224,354 Pud

gereinigtes Kerosin exportirt, 2,352,464 Pud mehr wie in der gleichen Periode des Vorjahres. Nach Russland selbst wurden in derselben Zeit 11,346,887 Pud gereinigtes Kerosin mit einem Mehr von 3,444,237 Pud versandt und 54,104,058 Pud Naphtarückstände, die einen Mehrversand von 12,294,043 Pud aufweisen.

Die Verschiffung von Petroleum in das Ausland ist aber nicht so gewinnbringend gewesen, wie im Vorjahre. Einmal liess der steigende Rubelcours einen Gewinn kaum zu, andererseits war der Preis für amerikanisches Petroleum gesunken, indem derselbe im Januar 1890 nur 6 Mark 80 Pfg. gegen 7 Mark 50 Pfg. pro Centner im Januar 1889 betrug.

Im Hinblick auf diese Thatsachen war die Direction der Gesellschaft für Naphta-Production, Gebrüder Nobel, zuständigen Orts um eine Ermässigung der bestehenden Frachtsätze für Petroleum, welche vor länger als 3 Jahren unter günstigeren Handelsverhältnissen festgestellt worden, eingekommen.

In Anlass dieses Gesuchs, welches letztere nur eine Ermässigung der Frachtsätze für Petroleum nach Libau in's Auge gefasst hatte, wurde die Regulirung der Exporttarife für Kerosin nicht nur nach Libau, sondern auch nach Riga, St. Petersburg und Reval in Berathung gezogen und allendlich am 4. April 1890 eine Frachtermässigung für diese Häfen, sowie nach den Stationen der trockenen Grenze ministeriell bestätigt. Die bezüglichen ermässigten Frachtsätze haben nicht nur auf Kerosin, sondern auch auf Transporte von roher Naphta, Naphta-Producten und Naphta-Rückständen beim Export in's Ausland Anwendung zu finden. Die Frachtsätze sind von Zarizyn und Saratow nach Riga (164 Rbl. 90 Kop. bezw. 152 Rbl. 90 Kop. pro Wagenladung von 610 Pud) dieselben wie die nach Reval, die nach Libau sind höher (177 Rbl. 12 Kop. bezw. 165 Rbl. 12 Kop.).

Diese ermässigten Tarife für den Export von Naphtawaaren in's Ausland sind zunächst für Riga nicht von Bedeutung.

Da die erwähnten ermässigten Tarife Exporttarife sind, haben sie nicht Geltung bei Sendungen von roher Naphta aus Baku nach Riga. Aus der von Baku bezogenen Naphta werden in Riga (durch die Firma A. Oehlrich & Co.) verschiedene Producte (gereinigtes Mineralöl etc.) hergestellt, welche als solche später in's Ausland versandt werden. Die in Riga bestehende Raffinerie ist gegenüber den in Baku befindlichen Fabriken im Nachtheil, da sie für die rohe Naphta einen höheren Frachtsatz zu zahlen hat, als jene für die fertigen Producte, bei der Beförderung nach Riga, zu entrichten haben.

Dieses Missverhältniss soll einer Regelung unterzogen werden (vergl. Jahresbericht des Rigaer Börsen-Comités pro 1890).

Die Ausfuhr von Eiern zur See betrug:

1885:	41,576 Pud	(ausserdem 38 Kisten und 2430 Stück)	
1886:	53,166 „	oder 9,480,630	Stück
1887:	112,857 „	„ 30,229,591	„
1888:	311,431 „	„ 85,783,000	„
1889:	321,631 „	„ 85,673,000	„
1890:	390,502 „	„ ?	„

Im Jahre 1890 ist mehr als das Siebenfache der im Jahre 1886 exportirten Menge von Riga verschifft worden. Riga exportirt von den baltischen Häfen am meisten Eier.

Es wurden exportirt:

	aus Riga	aus Libau
	Stück	Stück
1885:	6,355,000	3,550,000
1886:	9,481,000	8,363,000
1887:	30,230,000	11,056,000
1888:	85,783,000	18,805,000
1889:	85,673,000	15,533,000

	aus St. Petersburg	aus Reval
	Stück	Stück
1885:	3,175,400	—
1886:	1,421,000	58,000
1887:	4,143,000	747,000
1888:	12,632,000	964,000
1889:	42,377,000	1,252,000

Russlands Eierausfuhr ist in enormem Steigen begriffen. Im Jahre 1881 wurden nur 67,656,000 Stück über die europäische Grenze ausgeführt, im Jahre 1888 dagegen schon 678,217,000, im Jahre 1889 605,244,435 Stück und im Jahre 1890 (bis zum 1. December): 727,000,000 Stück.

Die Hauptmengen gehen nach Deutschland und Oesterreich. Im Interesse des Handels mit diesem Artikel können in neuerer Zeit die Eiertransporte mit Personenzügen befördert werden.

Der Holzexport Rigas im Jahre 1890, im Anschluss an die vier vorhergehenden Jahre, betrug dem Werthe nach

im Jahre	1886:	9,498,091 Rbl.
„ „	1887:	11,192,592 „
„ „	1888:	13,687,547 „
„ „	1889:	12,726,031 „
„ „	1890:	11,371,869 „
im Durchschnitt der 5 Jahre	1885/89:	11,375,611 „

und dem Quantum nach:

		engl. Cubikfuss
im Jahre	1886:	ca. 29,750,000
„ „	1887:	„ 33,800,000
„ „	1888:	„ 39,100,000
„ „	1889:	„ 44,000,000
„ „	1890:	„ 36,300,000
im Durchschnitt der 5 Jahre	1885/89:	„ 35,930,000

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass das Geschäft, obwohl geringer als in 1889, sich auf der Höhe des Durchschnitts der fünf vorhergehenden Jahre gehalten hat. Es ist auch keineswegs das zu wenig, sondern das zu viel, über das zu klagen ist.

Wenn Eingangs dieses Berichts der Aussenhandel des Jahres 1890 als im Allgemeinen wenig gewinnbringend bezeichnet worden: für das Holzgeschäft in seinem ganzen, weit ausgedehnten Gebiete ist von einem verhängnissvolleren, für die daran Betheiligten unglücklicheren Jahre als das abgelaufene, soweit die Nachrichten zurückreichen, nicht zu berichten gewesen. Nachdem das Geschäft schleppenden Ganges eine fünfjährige Periode der den Verbrauch beständig übersteigenden Erzeugung der Hauptstapelartikel durchgemacht hatte, nahm es bei der ersten aufdämmernden Besserung dieses Missverhältnisses im Herbste 1888 einen sehr erklärlichen, in dem Maasse, wie er auftrat, aber durchaus überspannten Aufschwung. Die damit verbundene, sehr beträchtliche Steigerung der Preise trieb dann leider die Production von Neuem so sehr in's Ungemessene, dass trotz der im Vergleiche zu den Vorjahren so erfreulichen Zunahme der Consumtion in England, letztere bald wieder mit fort und fort anwachsenden, den Bedarf weit überragenden Vorräthen, auf den Hauptmärkten des Landes zu kämpfen hatte. Unser vorjähriger Bericht schloss daher schon mit der Befürchtung, dass der Holzhandel die günstige Stellung, die er Anfangs 1889 eingenommen, später aber nicht mehr zu behaupten vermochte, im Jahre 1890 schwerlich zurückgewinnen werde. Auf seinem ganzen Gebiete ist denn auch diese Stellung verloren gegangen. Aehn-

liche Missverhältnisse wie die erwähnten, wenn auch vielleicht nicht in demselben Maasse wie in England, schufen ähnliche Lagen in fast allen Verbrauchsländern Europas. Ueberall die Unmöglichkeit, anders als durch fort und fort zurückgesetzte Preise Verkäufe zu erzielen; überall innerhalb der Märkte selbst, ebenso wie im Verkehr von Export- zu Importmärkten erzwungene Verkäufe weit unter den Einstandswerthen. Zu dem aus der Natur der misslichen Lage des Geschäfts im Grossen und Ganzen, aus den Sünden seiner Uebertreibungen entsprungenen allgemeinen Rückschlag trat für das Exportgeschäft Rigas, wie Russlands überhaupt, noch der besondere hinzu, welcher das in den Vorjahren begonnene, im Berichtsjahre fortgesetzte Steigen des Rubelcourses bezw. Fallen der auswärtigen Wechselcourse mit sich brachte. Denn was bei den Verschlüssen des Winters auf 1889, unterstützt von lebhaftem Begehr für unsere Holzwaaren, gelang, die Verkaufspreise in fremder Valuta, im Verhältniss des erhöhten Rubelcourses zu heben, wollte, gekreuzt von der allgemeinen Kaufunlust, diesmal nicht glücken. So traf doppelt schwerer Verlust unseren Export: wie aus dem starken Rückgange der Preise, so aus Coursabständen von beispielsweise 92 Rbl. für 10 £ bis zu 80 à 84, ja, vorübergehend freilich, bis zu 76 hinunter. Aus den einzelnen Artikeln die hauptsächlichsten herausgreifend, berichten wir darüber wie folgt:

Kantige und runde Balken waren am Export wie folgt betheiligt (nach Stückzahl):

	kantige		runde		in Summa
	fichtene	grähnene	fichtene	grähnene	
1886:	21,721	40,117	43,635	130,702	236,175
1887:	25,985	36,112	81,596	172,616	316,309
1888:	33,841	36,659	107,621	158,713	336,834
1889:	34,029	49,819	102,548	153,924	342,109
1890:	23,367	42,269	70,094	88,792	224,522

Ferner Ellern-, Birken- und Espen-Balken:

1886:	33,507
1887:	40,161
1888:	64,867
1889:	54,091
1890:	116,538

Während fichtene englische Brussen fast ganz von der Bildfläche verschwinden; wenn sie zufälliger Weise gefragt werden, nicht zu haben und umgekehrt schwer los zu werden sind, wenn ausnahmsweise eine kleine Partie sich einfindet; daher auch Marktpreise sich nicht notiren lassen: nimmt auch das Geschäft in fichtenen holländischen

Brussen immer mehr ab. Es kommen fast ausschliesslich nur liv- und kurländische vor, die 1890 bei 27/28 Fuss Durchschnittslänge mit 2 à 3 Kop., im Herbste wohl auch nur mit 1 Kop. über Durchschnittsfusszahl bezahlt wurden. Grähnene holländische Brussen, die im Winter, auf Lieferung zum Sommer 1890, noch 22 à 23 Kop. für Kron 27/28′ bedangen und im Locopreis im Laufe der Saison auf 19 Kop. herunter gingen, verfolgten im Verkaufe nach Holland und Belgien dieselbe fallende Richtung, von 33 à 32 bis auf 30 à 29 Cents. Von Balken nordischer Bekappung hielt sich für grähnene der im Winter auf Lieferung angelegte Preis von 10½ Kop. für 11zollige fast das ganze Jahr hindurch auf demselben Standpunkte. Von Holland wurde dafür bis tief in den Sommer hinein nicht mehr als 15½ bis 16 Cents geboten, ein Preis, der bei den ungünstigen Coursverhältnissen keine Rechnung gab und nur ausnahmsweise, freilich für grosse Posten, seitens Ablader angenommen wurde, die, in diesem Zweige noch nicht bekannt, denkbarer Weise die Absicht damit verbanden, sich der Kundschaft gegenüber, wenn auch mit Opfern, einzuführen. Trotzdem gelang es den in diesem Zweige gut eingeführten Abladern im Spätsommer 17½ à 18 Cents zu bedingen und bis zum Schluss des Jahres zu behaupten. Fichtene derselben Bekappung wurden wie üblich um ½ Kop. pro Fuss billiger erstanden und bedangen im Herbste bis zu 19 Cents für 11 Zoll (ohne 10″). Ellerne Balken, anfangs ziemlich hoch, mit 8 à 11 Kop. pro Fuss für 9 à 13 Zoll Zopfstärke (schwarz, d. h. wie sie liegen) bezahlt wichen in Folge zu grosser Zufuhr bis auf 6 à 7 Kop.

Von Mauerlatten wurden an Stückzahl verschifft:

	fichtene	grähnene	in Summa
1886:	39,626	23,486	63,112
1887:	51,026	24,039	75,065
1888:	63,114	37,089	100,203
1889:	73,117	36,686	109,803
1890:	46,253	30,408	76,661

Fichtene 10 × 10″ Quadrat 27—28′ engl. sanken im Einkaufspreise von 20 à 21 Kop. im Januar bis auf 15 Kop. am Schluss der Schifffahrtsperiode, im Verkaufspreise von 37 s. 6 d. bis zu 32 s. 6 d. pro Load. Grähnene waren während des ganzen Jahres niedrig im Preise, 10 Kop. im Winter 1889/90 für hier gelagerte, 11 à 13 Kop je nach Qualität und zuletzt wieder 10 Kop. für frische Waare; ihre Verkaufspreise blieben bei Anhäufung grosser überschüssiger Vorräthe mit denen in's neue Jahr gegangen wurde, in beständigem Weichen,

von 27 s. 6 d bis auf 24 s. nach England, von 20 auf 18 Cents nach Holland, Belgien, Deutschland.

Von Sleepers aller Sorten wurden an Stückzahl exportirt:

	kantige	runde	in Summa
1886:	1,320,530	163,098	1,483,628
1887:	1,388,616	104,430	1,493,046
1888:	2,295,850	141,671	2,437,521
1889:	2,741,729	86,626	2,828,355
1890:	2,161,678	91,287	2,252,965

Auch dieser Artikel, obgleich von der oben geschilderten übermässigen Production der eigentlichen Stapelartikel und ihren verhängnissvollen Folgen nicht direct betroffen, hatte mittelbar von der allgemeinen Ungunst der Verhältnisse gleichfalls zu leiden und der weichenden Tendenz der Preise, je nach augenblicklich stärkerem oder geringerem Begehr, mehr oder weniger zu folgen. Fichtene 10 × 10″ Quadrat $8^{11}/_{12}$ Fuss bei einem Sortiment von 40, 30, 30 Procent bedangen: im December 1889 und Januar 1890 150 Kop. mit Vorschuss, im Februar 1890 152 Kop. mit Vorschuss, im März 148 Kop. ohne Vorschuss, im Juli 135 Kop. Locowaare, im August 132 Kop. Locowaare, am Schifffahrtsschluss 128 selbst 125 Kop. Locowaare, während die 6 Zoll Blatt verhältnissmässig noch stärker wichen, von 120 à 122 anfangs bis auf schliesslich 80 Kop. Die englischen Preise stellten sich anfangs auf 31 s. das Load für 50, 40, 10 %, im März auf 30 s., im April und Mai auf 29 s., konnten im Juni in Folge des fallenden Wechsel-Courses zeitweilig auf 30 s. 6 d. gehoben werden, um dann wieder auf 29 s. 6 d. schon im Juli und bis auf 28 s. 6 d. am Schluss der Periode zurückzusinken. 7 Zoll Blatt bewegten sich von 27 s. bis auf 25 s., 6 Zoll Blatt in stärkerer Progression von 26 s. bis auf 20 s. im Laufe des Jahres herab. Fichtene 6 × 10 Zoll gebeilte, im Januar mit 110 Kop. das Paar, etwa im Juli nur noch mit 100 Kop. bezahlt, langten im Herbste bei 90 Kop. an, um dann in Folge plötzlich auftretender Nachfrage für Deutschland wieder bis zu 115 Kop. für solche, die 6 × 10 Zoll in Rheinländischem Maasse austrugen, emporzuschnellen. Im Absatz nach England ging der Preis für 16 Stück von 22 s. auf 21 s. zurück. Fichtene 5 × 10″ Quadrat gebeilte galten im Anfange des Jahres 90 Kop. das Paar, sehr bald nur 86, in der Mitte des Sommers 80, nach vorübergehender Erholung bis auf 82, aber am Schlusse des Jahres nur noch 75 Kop. Nach England beziffert sich ihr Preisrückgang von 19 s. 6 d. auf 16 s. das Load. Fichtene 9 × 9″ Quadrat $8^{11}/_{12}$ erlangten für Lieferungsverschlüsse

anfänglich den verhältnissmässig hohen Preis von 95 Kop., gingen aber rasch auf 90 Kop., schon im Februar auf 85 zurück und schlossen in stetigem Falle mit 75. Die englischen Preise verliefen dem entsprechend von 23 s. 6 d. bis auf 19 s. Einen besonders auffallenden Preisfall im Einkaufe erlitten die fichtenen 9 × 4½" gebeilten; von 60 Kop. per Paar auf 50 Kop. im Sommer und 48, 47, selbst 45 im Spätherbste, wogegen im Verkaufe, nach raschem Fall von 16 s. 6 d. per Load auf 14 s. im April, im Mai eine Erholung auf 15 s. 6 d. eintrat und nach abermaliger Senkung auf 13 s. 9 d. wieder um 15 s. 6 d. bedungen werden konnte. Die rückläufige Preisbewegung für grähnene 10 × 10" Quadrat 8 11/12 gestaltete sich im Einkaufe von 85 auf 70 sogar 65 Kop., im Verkaufe von 20 s. per Load auf 15 s. 6 d. sogar 14 s. 6 d. Fichtene runde Sleepers gingen hauptsächlich in den Dimensionen von 11 bzw. 10½ Zoll Durchmesser nach Frankreich und Belgien; es wurden dafür Preise von 80 à 90 Kop. bzw. 60 bis à 65 Kop. angelegt.

Von Planken und Brettern stellt sich der Stückzahl nach, die fünfjährige Reihe des Exports in folgenden Ziffern dar:

	über 3"	3"	¾—2½"	in Summa
1886:	50882	3857285	5251613	9159720
1887:	51164	4419271	5864230	10334665
1888:	39032	4989648	7375539	12404219
1889:	65627	5509427	7694228	13260282
1890:	35637	4937517	6204271	11177425

Bei keinem Artikel so stark, wie bei diesem, traten die üblen Folgen der schrankenlosen Production, wie sie überall, ausschlaggebend aber in Skandinavien und Finnland, betrieben wird, in die Erscheinung. Während es bei den Verschlüssen im Winter 1889/90 noch gelang, verhältnissmässig gute Preise zu bedingen, brach sich mit Eröffnung der Schifffahrt der Widerstand gegen den Rückgang der Preise an dem das Gesetz auflegenden Zwange der Verhältnisse. Von dem im Laufe des Jahres stattgehabten Rückgang der Preise geben folgende den normgebenden Sorten der Planken und Battens beigesetzten Notirungen ein Bild: grähnene 3 × 9" in engl. Länge auf Basis 2. Sorte 6 £ bis 5 £ 2 s. 6d, in metr. Länge von 21, 19, 17 bis 18, 16, 14 Centimes; grähnene 3 und 2½" × 8 und 7" in engl. Länge auf Basis 2. Sorte 5 £ 5 s. bis 4 £ 2 s. 6 d.; fichtene 3 × 9" in metr. Länge halb 2. halb 3. Sorte 165 bis 140 Frs, fichtene 2½ × 7" in metr. Länge in den drei Qualitäten unsortirt 130 bis 110 Frs., wobei zu erwähnen ist, dass in Folge des massenhaften Ueberwiegens dünner Balken in der

grossen Zufuhr, die dem entsprechend auch in überwiegender Zahl hergestellten Battens am stärksten von dem Preisfall betroffen wurden; 9zollige Planken dagegen, während des Sommers auffallend vernachlässigt, im Spätherbst sich im Verkaufe nach Frankreich von 16 auf 17½ Centimes für 2. Sorte heben konnten und die seltenen 11zolligen überhaupt nicht in demselben Maasse dem Preissturze zu folgen gezwungen waren. Bretter, anfänglich bei nicht geringem Absatz, eröffneten noch mit hohen Preisen für Waare anerkannter Ablader, wie z. B. für

grähnene	10½—11″	breite	180	Mark	für Kron, 164 Halbkron,
	9″	„	160	„	„ „ 144 „
1½ × 6/7″	und 1 × 8″		120	„	Kron und Halbkron unsortirt,
	1 × 7″		115	„	„ „ „ „
	1 × 6″		110	„	„ „ „ „
fichtene	9″	breite	180	„	für Kron, 160 Halbkron,
	5—8″	„	125	„	Kron und Halbkron unsortirt, mit 10 pCt. dritter Sorte,

folgten aber bald dem allgemeinen Zuge, verloren im Laufe des Jahres je nach Breite 10—20 pCt. für grähnene (fichtene guter Gattung widerstanden erfolgreich) und wurden schwer und schwerer verkäuflich. An Rohmaterial für die Mühlen fehlte es auch 1890 nicht, vielmehr kam es in so grossen Massen, abermals leider in so verschwenderischer Waldausbeute gerade der dünnsten Dimensionen von nur 9, 8, ja 7 Zoll Zopfstärke, hier an, dass bei der rückläufigen Conjunctur für den grössten Theil der letzteren die Händler keine Käufer fanden und genöthigt waren, sie für eigene Rechnung sägen zu lassen um dabei die freilich sehr theuer erkaufte, für die Zukunft hoffentlich lehrreiche Erfahrung zu machen, dass so dünne Balken im Mühlenbetriebe nicht einmal die Auslagen für Arbeit, Ausfuhr und Flössung decken. So ist denn auch für die aus der Waldausbeute ein oft ohne jede Berechnung betriebenes Gewerbe machenden Juden das Jahr 1890 ein sehr verlustreiches gewesen.

Von eichenen Stäben wurden exportirt in Schocken à 60 Stück:

	1886	1887	1888	1889	1890
Pipen-Kron und -Wrack	3171	4117	3111	1632	821
Oxhoft- „ „ „	1024	941	1548	572	116
neu zugeführt:					
Pipen-Kron	3111	4217	2600	1248	259
Oxhoft-Kron	1018	1660	965	255	299
Wrack in allen Längen ...	508	1700	500	176	422

Vorrath am 31. December:

	1886	1887	1888	1889	1890
Pipen-Kron	—	1111	935	634	115
Oxhoft-Kron	—	858	304	—	191
Wrack in allen Längen	—	582	277	112	32

Das Geschäft bewegte sich in sehr engen Grenzen und trotz der geringen Zufuhr erfuhren Preise keine nennenswerthe Besserung. Die ersten Umsätze vollzogen sich im Frühjahre auf Basis von 63 à 64 Rbl. für $2^1/_2 \times 5 \times 72''$ franz. Kron mit Bewilligung eines Rabatts bis zu 6 pCt. für die schwer verkäuflichen Sorten von $3 \times 6 \times 60$, 72, 84 Zoll franz. Kron und unter Regulirung besonderer Preise für die schweren Dimensionen, als:

124—130	Rbl.	für	$3 \times 6 \times 96''$	franz.	Kron
165—170	„	„	$3^1/_2 \times 7 \times 96''$	„	„
145—150	„	„	$3 \times 6 \times 108''$	„	„
180—185	„	„	$3^1/_2 \times 7 \times 108''$	„	„

Im Laufe des Sommers stiegen $2^1/_2 \times 5 \times 72''$ franz. Kron. auf 65—66 Rbl., während die grösseren Dimensionen von 84, 96, 108" vernachlässigt blieben. Wracken gingen um zu:

90—92	Rbl.	für	8	Fuss	lange
53—55	„	„	7	„	„
37—40	„	„	6	„	„
30—32	„	„	5	„	„
20—22	„	„	4	„	„

Im Jahre 1891 wird eine noch geringere Zufuhr als im verflossenen erwartet in Consequenz leider des seit Jahren sich kennzeichnenden Niederganges des einst so bedeutenden Geschäfts mit eichenen Hölzern.

Pitprops (Grubenstützen), von denen an Stückzahl zur Verschiffung kamen:

1886:	1,023,912
1887:	2,371,705
1888:	793,940
1889:	1,209,955
1890:	1,650,850

gingen anfänglich recht gut, späterhin schlaffer bei um 15 à 20 pCt. fallenden Preisen, was aber bei den gleichfalls weichenden Seefrachten, da die Verkäufe stets inclusive Fracht geschlossen werden, den Netto-Erlös nicht in demselben Maasse ungünstig gestaltete.

Splittholz. Es wurden exportirt:

1886:	8,649	Faden
1887:	7,958	„
1888:	8,311	„
1889:	13,797	„
1890:	9,556	„

bei fallenden Preisen, im Ankaufe von 4½ bis 4 Rbl. an's Schiff gestellt, im Verkaufe von anfangs 12 s. 6 d. à 13 s. bis 10 s. 6 d. à 11 s. m Herbst frei an Bord, beides per Fuss-Faden.

So schwere Uebertretung des Naturgesetzes besonnener Abwägung von Nachfrage und Angebot, wie sie in ihren zerstörenden Folgen im Holzgeschäfte des Jahres 1890 zur Erscheinung gekommen ist, kann nur langsam und allmälich in dem natürlichen Correctiv der Wiedereinlenkung in weise Beschränkung Heilung finden. Zwar wird, wenn wir dabei in erster Linie denjenigen Zweig des Geschäftes, der wohl am meisten unter diesen Uebertreibungen gelitten, den Sägemühlenbetrieb, im Auge haben, bei uns in Riga die Gewalt der Umstände ganz von selbst der Production enge Schranken ziehen. Die niedrigen Preise im Auslande, ihre ungünstige Verwechselung in unsere Landesvaluta, die im Verhältniss zu seinem international gestiegenen Werthe im Inlande keineswegs erhöhte Kaufkraft des Rubels machen es unmöglich, Sägebalken fürs Erste anders als zu Verlust ergebenden Erstehungspreisen zu beschaffen, so dass davon gesprochen wird, die Mühlen zeitweise lieber zu schliessen als mit sicherem Verluste zu betreiben. Zwar ist ferner viel davon die Rede gewesen, in Scandinavien und Finnland auf Grund einer allgemeinen Convention die Waldausbeute dieses Winters auf zwei Drittheile einzuschränken. Immer aber kann, möge diese Convention auch treu gehalten worden sein (worüber Nachrichten noch fehlen), und möge sich unsere eigene Ausbeute noch so gering herausstellen, ein Einfluss hiervon auf die Verringerung der Läger in den Verbrauchsländern erst für 1892 erwartet werden und ist für 1891 nur mit den in den Productionshäfen zum Verkaufe bereit liegenden bedeutenden Lägern gesägter Waare zu rechnen. Für die nächste Zukunft des Holzgeschäfts, nicht nur in diesem einen sondern in allen seiner Zweige, ist leider auch das Misstrauen in Betracht zu ziehen, das hinsichts der Creditgewährung an die Käufer im Auslande wie auch der an die Lieferanten des Inlandes zu bewilligenden Geldvorschüsse die Gemüther beherrscht. Entsprungen aus der völligen Unmöglichkeit, schon jetzt die verheerende Wirkung der Verluste des Jahres 1890 auf die Solvabilität der einzelnen Credit Beanspruchenden zu übersehen, genährt durch die bereits vor-

gekommenen Fallissements insonderheit durch den Zusammenbruch von zwei der angesehensten, seit drei Jahren in Actien-Gesellschaften umgewandelten, alten Holzfirmen Londons, muss das Misstrauen auf die wesentlich auf Credit begründete freie Bewegung des Geschäfts lähmend wirken. Können ferner die stete Zunahme der Uebergriffe in die freie Arbeit seitens der Arbeiter-Associationen und ihr störender Einfluss auf alle Gebiete industrieller Thätigkeit, namentlich in Grossbritannien nicht ausser Acht gelassen werden, so dürfte auf die erwünschte Erholung des Holz-Geschäfts schon im Jahre 1891 kaum zu rechnen sein.

II. Der Import.

In den zur Zeit für das Jahr 1890 vorliegenden, freilich noch der Verificirung bedürftigen Zahlen über den Werth der eingeführten Waaren trat, wie wir sahen, eine Steigerung des Imports zu Tage. Es betrug derselbe:

im Mittel der Jahre 1884—1888:	22,360,890	Rbl.
im Jahre 1889:	20,076,548	„
„ „ 1890:	23,526,617	„

Wir wiesen jedoch bereits darauf hin, dass diese Werthsteigerung kaum den Importfirmen Rigas gewinnbringend gewesen sein dürfte. Haben die Importeure aus der Aufbesserung unserer Valuta auch vielleicht Nutzen ziehen können, so war diese Zeit des Gewinnes von nur kurzer Dauer. Durch den Allerhöchsten Befehl vom 16. August 1890 wurden die bisherigen Zölle um 20 Procent erhöht. Von dieser Massnahme wurden folgende Waaren, falls sie über die westliche Landgrenze und in die baltischen Häfen eingeführt werden, *ausgenommen*: Stein-, Torf- und Holzkohlen, Coaks und Torf, Kapern und Oliven, Kaffee und Cacao, Gewürze und Thee. Für diese Waaren soll der in Kraft stehende Zollsatz beibehalten, also der Zuschlagszoll *nicht* erhoben werden (vergl. „Rigasche Börsen- und Handels-Zeitung“ vom 22. August 1890, Nr. 190).

Dieses provisorische Zollgesetz, welches zu dem Zweck erlassen wurde, um „die Zollabgaben mit der veränderten Lage des Wechselcourses in Einklang zu bringen“, trat sofort mit der Geltungsdauer bis zum 1. Juli 1891 in Kraft. Bis zu diesem Termin soll demnach die grosse Frage der allgemeinen Revision des Zolltarifs ihre Erledigung gefunden haben. Mit grösster Spannung sieht nicht allein die gesammte Handelswelt Russlands der Lösung dieser Cardinalfrage entgegen, sondern auch die grosse Menge der Producenten und Consumenten.

Am 10. October 1890 wurden die Sitzungen der Zoll-Commission in St. Petersburg eröffnet. Dieselbe bestand aus den Vertretern der Ministerien der Finanzen, der Reichsdomainen, des Innern, des Auswärtigen, aus Repräsentanten des Grossgrundbesitzes und der landwirthschaftlichen Industrie, sowie der Fabrikindustrie, endlich aus Delegirten der hervorragendsten Börsen-Comités. Am 5. December 1890 wurden die Sitzungen der Commission geschlossen und werden die Beschlüsse derselben zunächst im Finanzministerium geprüft und alsdann dem Reichsrathe zur Entscheidung vorgelegt werden (vergl. Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1890, p. 162 ff.).

Der Import von Steinkohlen und Coaks betrug:

1885:	8,620,447½	Pud
1886:	9,432,771	„
1887:	8,948,841½	„
1888:	10,721,309½	„
1889:	12,500,832	„
1890:	9,682,489½	„

Die über die baltischen Häfen eingeführten Steinkohlen wurden, wie gesagt, nicht dem am 16. August 1890 decretirten Zollaufschlage von 20 Procent unterworfen, der gute Rubelcours hätte demnach eine Steigerung des Imports herbeiführen können. Trotzdem ist die Einfuhr von Steinkohlen über Riga im letztverflossenen Jahr gefallen. Diese Thatsache lässt sich darauf zurückführen, dass aus den Jahren 1888 und 1889 noch Bestände verfügbar waren. Andererseits haben die Steigerung der Kohlenpreise von 14—15 Kop. im Jahre 1889 auf 16 bis 18 Kop. pro Pud und das gleichzeitige Sinken der Holzpreise den Verbrauch von Steinkohlen in unseren Fabriken eingeschränkt, wogegen der Verbrauch von Holz zugenommen hat.

Trotz der speciell für die baltischen Häfen am 19. Mai 1887 von ½ Kop. Gold auf 1 Kop. Gold pro Pud erhöhten Zolles wird nach wie vor die ausländische Kohle der inländischen vorgezogen. Auch die auf Veranlassung des Finanzministeriums am 1. September 1890 ins Leben gerufene Ermässigung der Specialtarife für die Beförderung von Steinkohlen von Stationen der Warschau-Wiener Bahn und für die Zufuhr von Coaks von Stationen der Donetzer Eisenbahn nach Riga (vergl. Jahresbericht des Rigaer Börsen-Comités pro 1890, pag. 142) hat hierin nichts geändert. Der billige Seetransport concurrirt erfolgreich mit der Zufuhr per Bahn, die ausländische Kohle schlägt die einheimische.

Der Import an Heringen betrug:

1885: 92,488 3/8 Tonnen
1886: 87,420 1/2 „
1887: 86,456 3/4 „
1888: 57,263 1/4 „
1889: 68,857 1/2 „
1890: 50,664 1/4 „

Der Import von Heringen ist abermals gefallen, es ist im letzten Jahr ein Quantum eingeführt worden, welches lange nicht die Hälfte der 1884 importirten Menge (121,496 3/4 Tonnen) erreicht hat.

Die für den Import im Januar 1890 durch den guten Wechselcours begünstigte Conjunctur wurde durch die Erhöhung des Zolles um 20 Procent paralysirt. Ist auch der geringere Import des Jahres 1890 zum Theil auf den kleineren norwegischen Herbstfang zurückzuführen, so ist doch die sich stetig geltend machende Verringerung des Herings-Imports tieferen Gründen zuzuschreiben. Die abnehmende Kaufkraft unseres Hinterlandes vermag den relativ hohen Zoll (zur Zeit 27 Kop. Gold pro Pud) immer weniger zu tragen. Sinkende Getreide- und Flachspreise setzen die Consumtionsfähigkeit des einfachen Landmannes herab, der durch den Zoll vertheuerte ausländische Hering wird für ihn fast zum Luxusartikel. An dem astrachanschen Hering kann unsere ländliche Bevölkerung nun ein Mal kein Gefallen finden. — Der Handel mit Heringen in Riga bevorzugt den norwegischen Fetthering, während Libau vornehmlich den billigeren schwedischen und schottischen Hering in den Handel bringt.

Das Lager betrug am 1. Januar 1890:

4,200 Tonnen Schotten und
21,800 „ norweg. Fettheringe,

hauptsächlich 1888er, welche bis zum Mai zu sinkenden Preisen verkauft wurden.

Die ersten Zufuhren des Frühjahrs von 1889er Fettheringen erzielten: K. K. K. 16 und 20 Rbl., K. K. 14 und 16, K. 13 und 14 Rbl. Diese Preise reducirten sich im Laufe des Sommers fast um 1 Rbl. monatlich pro Tonne. Die Preise der in den Sommermonaten zugeführten frischen Schotten betrugen 12 und 15 Rbl., im Herbst wurden für gute Matties sogar bis 18 Rbl. bezahlt. Die frischen Norweger, welche dem Markt im Herbst nur spärlich zugeführt wurden, erzielten nach und nach höhere Preise, im December K. K. K. 20 und 21 Rbl., K. K. 17 und 18 Rbl., K. 16 und 17 Rbl. Ultimo December betrug das Lager ca. 6000 Tonnen, wovon norwegische Fettheringe ca. 3000, schwedische 3000 Tonnen.

Der Import von Salz wird gewohnheitsmässig im Jahresbericht aufgeführt, obgleich das ausländische Salz fast ganz vom russischen verdrängt worden ist.

Der Import betrug:

1885:	61,821	Pud
1886:	176,591½	„
1887:	78,060	„
1888:	89,563	„
1889:	66,456½	„
1890:	101,695	„

In Riga wird nur noch rothes Steinsalz vom Auslande in schwankenden Mengen bezogen und zwar in früherer Zeit dunkles Rothsalz aus England, in letzterer Zeit aber helleres Rothsalz in Stücken aus Deutschland. Das hauptsächlich in den Handel kommende weisse Salz wird grösstentheils auf dem Seewege aus der Krim bezogen (Eupatoria, Sewastopol, Feodosia). Nur ein geringes Quantum weissen Salzes wird auf dem Eisenbahnwege aus dem Donetz-Gebiet zugeführt. Die Zufuhr von Salz hat betragen:

	zur See		auf der Eisenbahn	
1885:	1,494,023	Pud	45,760	Pud
1886:	1,888,683	„	24,841	„
1887:	672,394	„	50,480	„
1888:	1,089,861	„	122,617	„
1889:	1,393,992	„	168,189	„

Eine Steigerung hat die Einfuhr von künstlichen Düngemitteln erfahren, nachdem dieselbe in den Jahren 1885—1887 gegen 1884 beträchtlich zurückgegangen war. Es wurden importirt:

1884:	1,034,701½	Pud
1885:	768,853	„
1886:	638,816	„
1887:	646,674	„
1888:	986,157½	„
1889:	1,038,300	„
1890:	1,231,753	„

Dieser Artikel, welcher bei der zunehmenden Intensität des Ackerbaus immer bedeutungsvoller wird, hat in den letzten Jahren erfreulicher Weise in wachsender Progression die baltischen Häfen aufgesucht.

Es sind importirt worden (in Pud):

	über Libau	über Reval	über Pernau
1885:	570,000	25,000	6,000
1886:	236,000	54,000	9,000
1887:	413,000	64,000	15,000
1888:	626 000	112,000	16,000
1889:	675,000	172,000	26,000

Es wurden an landwirthschaftlichen Maschinen und Theilen derselben importirt:

1885:	100,490½	Pud
1886:	23,443	„
1887:	30,639½	„
1888:	66,121	„
1889:	41,953½	„
1890:	51,981	„

Die abnehmende Kaufkraft der Landwirthe unseres nächsten Hinterlandes schränkt den Bezug ausländischer Maschinen immer mehr ein.

An Roheisen sind eingeführt worden (mit Ausnahme des Transits):

1885:	226,246	Pud
1886:	509,856½	„
1887:	349,514	„
1888:	496,076	„
1889:	436,494½	„
1890:	373,936½	„

Der Import von ausländischem Roheisen hat seit 1883, nachdem in jenem Jahre eine Zollauflage decretirt worden war, welche in den folgenden Jahren (April 1887) bis auf 25 Kop. Gold pro Pud erhöht worden ist, beständig abgenommen (1882 noch 1,122,431½ Pud). An die Stelle des ausländischen Eisens ist das inländische, russische Product, namentlich seit Anwendung der Holzkohle, immer mehr und mehr getreten.

An Korkholz ist importirt worden:

1885:	187,090½	Pud
1886:	165,816	„
1887:	211,765	„
1888:	230,522½	„
1889:	187,913	„
1890:	211,529	„

Der Import dieses Artikels hat im Berichtsjahr gegen das Jahr 1889 zugenommen.

Der Import roher Baumwolle betrug:

1885:	178,481½	Pud
1886:	95,553	„
1887:	236,489	„
1888:	113,961	„
1889:	111,848	„
1890:	113,415½	„

Der Import roher Baumwolle ist nur 1887 ein erheblicher gewesen, was daraus zu erklären ist, dass sich im Herbst 1887 das Gerücht verbreitet hatte, es werde der Zoll auf Baumwolle, welche über die europäische Grenze eingeführt wird, erhöht werden. In Folge dessen erfolgte in den letzten Monaten des Jahres 1887 eine lebhafte Einfuhr, der in den folgenden Jahren alsdann ein Sinken des Imports folgte.

Der Consum von Baumwolle ist in Riga selbst ganz unbedeutend, die importirte geht meist transito nach Moskau. Russland wird bekanntlich mit ausländischer Baumwolle in erster Linie von Reval und Baltischport versorgt. Dort wurden in der Zeit von 1880 bis 1884 durchschnittlich 2,940,451 Pud und in den Jahren 1885—1889 durchschnittlich 2,964,296 Pud eingeführt.

Von der Gesammtmenge der über die europäische Grenze nach Russland importirten Baumwolle bildete die über Reval und Baltischport beförderte im Durchschnitt der Jahre 1880—1884: 43 pCt. und der Jahre 1885—1889: 37,8 pCt.

In steigender Progression wird asiatische Baumwolle nach Russland via Orenburg und Astrachan eingeführt. Im Jahre 1883 waren es 859,000 Pud, im Jahre 1889 bereits 1,801,000 Pud.

Farbeholz in Scheiten wurde importirt:

1885:	743,652¼	Pud
1886:	917,777	„
1887:	817,672½	„
1888:	1,055,820½	„
1889:	628,785	„
1890:	953,210	„

Der Import dieses Artikels, welcher im Vorjahr wiederum zugenommen hat, stützt sich hauptsächlich auf den Bedarf der 1884 in Mühlgraben gegründeten Fabrik von E. Dubosc.

Ferner sind importirt worden:

	Wein	Champagner
	Wedro	Flaschen
1885:	47,670	22,871
1886:	34,535½	28,503
1887:	29,391	21,327
1888:	30,260	22,772½
1889:	40,462½	25,715
1890:	46,623½	29,448

Im europäischen Russland überhaupt ist in Folge des hohen Zolls von 3 Rbl. 50 Kop. Gold vom Pud Brutto und des neuerdings starken Consums der verbesserten inländischen Weine der Import von ausländischen Weinen in Fässern von durchschnittlich 854,000 Pud in den Jahren 1880—1884, auf durchschnittlich 534,000 Pud in den Jahren 1885—1889 gefallen. Die Steigerung des Wein-Imports über Riga im verflossenen Jahr ist einerseits auf den günstigen Rubelcours zurückzuführen, so lange dieser seinen Einfluss, ungestört durch den Zollaufschlag, noch geltend machen konnte (Juli und Anfang August), andererseits auf die Befürchtung, dass der Zoll auf ausländische Weine alsbald eine Erhöhung erfahren werde.

Der Import von Kaffee betrug:

1885:	30,889	Pud
1886:	31,090½	„
1887:	23,363	„
1888:	23,003½	„
1889:	22,277	„
1890:	24,988	„

Die Einfuhr von Kaffee ist im ganzen europäischen Russland zurückgegangen (von 518,000 Pud im Jahre 1884 bis auf 359,000 Pud im Jahre 1889). Der hohe Zoll (von 3 Rbl. in Gold pro Pud) hat auch bei uns den Import dieses Genussmittels eingeschränkt. Da der im August 1890 decretirte Zollaufschlag von 20 pCt. Kaffee nicht betraf, so hätte die 1890 wahrgenommene Steigerung des Imports noch grösser sein können. Allein der Markt war im Januar bereits versorgt, da eine weitere Steigerung der Kaffeepreise im Productionsgebiet befürchtet wurde. Riga bezieht mit Vorliebe Ceylon-Kaffee, in Ceylon ist aber die Kaffee-Production in letzter Zeit eingeschränkt worden, daher die Preise erheblich in die Höhe gegangen sind.

An Stelle des guten Ceylon-Kaffee werden immer mehr billigere Sorten gefragt, bei der wenig kaufkräftigen Landbevölkerung beginnt immer mehr und mehr die Herrschaft der Kaffee-Surrogate.

Importartikel von geringerer Bedeutung sind:

	Soda	Harz
1885:	255,792 Pud	282,408½ Pud
1886:	241,528 „	463,366½ „
1887:	229,772 „	565,203 „
1888:	170,512 „	352,356 „
1889:	156,038½ „	385,506½ „
1890:	162,941½ „	243,592½ „

	Oel	Coprah
1885:	54,262 Pud	105,735 Pud
1886:	30,517 „	138,458½ „
1887:	30,630 „	264,821½ „
1888:	40,436½ „	402,669½ „
1889:	21,532 „	90,569 „
1890:	24,281 „	100,978½ „

Der Import von Soda nimmt im Allgemeinen ab; es wird hauptsächlich nur caustische Soda eingeführt. Die im Reiche gegründeten Fabriken für krystallinische Soda decken den Bedarf an krystallinischer Soda.

Der Import von Oel nimmt in ganz Russland ab, da ein Ersatz für das Pflanzenöl im Naphtaöl gefunden ist.

Die Preise von Coprah waren im Herbst sehr hohe, so dass man sich auf relativ kleine Vorräthe beschränkte und der Nachfrage kaum genügt werden konnte.

Die Zahl der eingegangenen Schiffe betrug (excl. Krons-Dampfer):

1886:	1951 Schiffe	mit	389,531 Lasten
1887:	2352 „	„	500,996 „
1888:	2542 „	„	556,293 „
1889:	2325*) „	„	527,428 „
1890:	2065 „	„	474,989 „

*) Für einen russischen Segler fehlte die Angabe der Lastenzahl.

und zwar mit Ballast*):

1886:	632	Schiffe mit	167,432	Lasten
1887:	1092	„ „	274,776	„
1888:	1308	„ „	334,699	„
1889:	1141	„ „	315,615	„
1890:	940	„ „	261,493	„

oder in Procenten der in Summa eingegangenen Lastenzahl, mit Ballast:

1886:	43,0	pCt.
1887:	54,8	„
1888:	60,2	„
1889:	59,8	„
1890:	55,1	„

Die Zahl und Grösse der eingegangenen Dampfer betrug:

1886:	1109	Dampfer mit	292,894	Lasten
1887:	1480	„ „	395,005	„
1888:	1607	„ „	439,237	„
1889:	1587	„ „	438,055	„
1890:	1503	„ „	408,093	„

so dass von der Gesammtheit der überhaupt eingegangenen Lasten die Dampferlasten:

1886:	75,2	pCt.
1887:	78,8	„
1888:	79,0	„
1889:	83,1	„
1890:	85,9	„

umfassten.

*) Es fehlten die Angaben, ob beladen oder mit Ballast eingekommen waren:

1886: für 42 Schiffe mit 4239 Lasten unter russischer Flagge und für 3 Schiffe mit 134 Lasten unter deutscher Flagge;

1887: für 27 Schiffe mit 3032 Lasten unter russischer Flagge und für 1 Schiff mit 275 Lasten unter dänischer Flagge;

1888: für 28 Schiffe mit 2025 Lasten unter russischer Flagge und für 2 Schiffe mit 28 Lasten unter deutscher Flagge;

1889: für 8 Schiffe mit 933 Lasten unter russischer Flagge, für 1 Schiff mit 360 Lasten unter deutscher Flagge und für 1 Schiff mit 88 Lasten unter schwedischer Flagge;

1890: für 20 Schiffe mit 2152 Lasten unter russischer Flagge, für 2 Schiffe mit 255 Lasten unter deutscher Flagge und für 1 Schiff mit 574 Lasten unter dänischer Flagge.

Es segelten unter:

	1886	1887	1888	1889	1890
Russischer Flagge (excl. der Krons- und Bergungsdampfer)	499	562	611	569	527
Deutscher Flagge	450	518	502	485	454
Schwedischer Flagge	151	256	222	222	251
Norwegischer Flagge	159	177	208	168	95
Dänischer Flagge	170	217	258	175	240
Holländischer Flagge	100	100	98	68	55
Belgischer Flagge	—	—	1	4	—
Französischer Flagge	3	2	6	14	6
Englischer Flagge	415	518	635	617	437
Oesterreichischer Flagge	1	1	—	1	—
Italienischer Flagge	2	—	—	1	—
Spanischer Flagge	1	1	—	1	—
Haytischer Flagge	—	—	1	—	—
In Summa	1951	2352	2542	2325	2065

Das „Erst offen Wasser“ und damit die officielle Eröffnung der Navigation wurde am 28. März gemeldet. Thatsächlich war die Schiffahrt fast das ganze Jahr hindurch offen. Die Passage bei Domesnees war zwar in den Tagen vom 16.—23. Februar gesperrt, einige Dampfer erzwangen trotzdem den Durchgang. Am 6. März setzte sich die Eisdecke oberhalb der Eisenbahnbrücke in Bewegung und am 13. März war die Navigation eröffnet. Bis zum Schluss des Jahres war die Schifffahrt offen.

Verzeichniss

der gesammten Rigaschen Rhederei

Januar 1891.

Die Nummerflagge ist blau, Buchstaben und Nummer weiss, an der linken Ecke die russische Nationalflagge.

Erklärungen: E Eichenholz. * Kupfer oder Metallfest. Z Zink beschlagen. F Fichtenholz. m Metall beschlagen. S Schraubendampfer. eis. Eisen gebaut.

№	Bauart	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Namen der Schiffer	Zoll-Lasten	Flaggen-Nummer.
		Schifffahrtsgesellschaft „Austra"			
1	Bark	Jupiter* m	F. Kagan . .	305	99
2	Bark	Columbus* m	P. Bauer . .	258 1/2	48
3	3-m. Gff. S.	Latawa F & E	B. Ohsoling .	264	38
4	3-m.Schon.	Terebirk E m	F. Lassis . .	153 1/2	37
5	3-m.Schon.	Austra Z	J. Bauer . .	171	21
6	3-m.Schon.	Aurora F	C. Mandelberg	170	31
			Zoll-Lasten	1322	
		Herr **C. Essmann.**			
7	Bark	Golgatha E & F	J. Latze . .	184 1/2	68
8	Bark	Paul E*	C. Röchrig .	170	29
9	Bark	Heinrich & Catharina E. gal.	C. Wack . .	166	39
10	Bark	Lucinde E* m	M. Silling . .	159 1/2	102
			Zoll-Lasten	680	
		Herr **J. Grell.**			
11	Bark	Japan* m	Ed. Goerke .	335	16
12	3-m.Schon.	Berthold	R. Laiwing .	126	27
			Zoll-Lasten	461	
		Herr **Hugo E. Lyra.**			
13	3-m.Schon.	Anna & Ottilie E & F . . .	H. Salming .	148	2
		Herr **J. Dombrowsky.**			
14	3-m.Schon.	Jacob & Catharina F. . . .	C. Weidner .	166	26
15	3-m.Schon.	Bernhard & Auguste F & E .	P. G. Steen .	158	15
			Zoll-Lasten	324	
		Herren **Th. Renny & Co.**			
16	3-m.Schon.	Anna E & F	J. Skuje . .	138	106
		Herren **J. Janson & Leepin.**			
17	3-m.Schon.	Anna Mathilda E & F . . .	J. Raudsepp .	190	6
		Herren **J. Janson** & Capitain.			
18	3-m.Schon.	Jupiter F.	H. Pukne . .	163	7

№	Bauart	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe	Namen der Schiffe	Zoll-Lasten	Flaggen-Nummer
		Herr **A. Wirckau.**			
19	Bark	Gustav Molien	G. Matzkait .	336	30
		Herr **H. J. Salming.**			
20	Bark	Louise F	H. Salming .	279	111
		Herr **Chr. Graver** mit Mehreren.			
21	Bark	August E.	vacant.	192	1
		Herr **N. Sehl.**			
22	3-m.Schon.	Max F	N. Sehl . . .	169	11
		Herr **H. Noack.**			
23	Bark	Nadeshda E* m	H. Noack . .	175½	34
		Herr **F. Zimmermann.**			
24	3-m.Schon.	Marianne E*.	F. Zimmermann	165	8
		Herr **L. Kontermowitz.**			
25	3-m.Schon.	Bravo E m*	L. Kontermowitz	157	108
		Herrn **J. Schwalbe's Erben.**			
26	3-m.Schon.	Rinuschen F	S. Bagat . .	149	5
		Herr **P. Schnohre.**			
27	3-m.Schon.	Maria & Anna E & F. . . .	P. Schnohre .	127½	20
		Herren **Gebr. Beckmann.**			
28	Schoner	John & Ann E & F	M. Mikkelsohn	110	4
		Herr **A. Thomel.**			
29	Gaff.-Schn.	Merkur E & F.	A. Thomel. .	97	25
		Herr **R. Ehmann.**			
30	Gaff.-Schn.	Hans E & F	Michelsohn .	62½	10
		Herr **G. M. Beckmann.**			
31	Gaff.-Schn.	Georg & Lucie E & F . . .	S. Schnohr .	51½	3

Total 31 Segelschiffe mit 5497 Zoll-Lasten.

8 Dampfschiffe.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
Rigaer Dampfschifffahrts-Gesellschaft .	2	Düna S	C. Burwirth . . .	80	236 1/2	eis.
	4	Riga S	L. Schmidt	80	152	
	5	Alexander II. . . .	R. Junker	153	212	
	7	Hurricane S	M. Zimmermann . .	110	297 1/2	
	8	Constantin	C. Wolter	100	256	
Herren A. G. Sengbusch & Co.	10	Oskar S.	A. Stavenhagen . .	85	209	
	6	Möve S	E. Err	45	100 1/2	
Herren Helmsing & Grimm.	12	Mary S	Bengson.	120	335	
			Total	773	1798 1/2	

51 Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
Rigaer Stadtdampfer	—	A	H. Klock	16	6	eis.
	—	B	J. Müller	16	6	
	—	C	T. Plath	16	6	
	—	D	H. Strupp	16	6	
	—	E	J. Scheffel	16	6	
Der Börsen-Comité	5	Herkules S	O. Harmsen	100	28	
	21	Simson	F. Buchholz	120	54 1/2	
	1	Hermes	H. Koch	75	30	
	4	Comet	M. Giel	12	4	
Herren **A. Strauch & M. Kruming**	12	Dahlen	O. Strauch	30	25	
Herr **Carl Seberg**	16	Union S	Seberg	15	6	
Herr **M. Kruming**	30	Neptun S	J. Behrsing	40	21	
Herr **W. Kleinberg**	18	Riga & Bolderaa S	H. Meyer	15	14	
	28	Mary	R. Hayn	36	17	
	22	Präcise S	C. Rank	12	19	
Herr **Linde**	31	John Bull S	Linde	35	13	
Herren **Helmsing & Grimm**	11	Mosquito S	A. Ferle	45	6	
Herr **C. A. Linde**	20	Pilot S	C. A. Linde	30	14	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
Herr **Wm. Hartmann**	29	Express S	F. Reimer	15	14	
	34	Courier S	A. Hosposky	13 9/10	8	
Herr **J. Skuje**	9	Adler	G. Dombrowsky	21 1/3	41	
	57	Stintsee	R. Treu	10	5	
Herr **G. W. Sperling**	33	Solid S	J. Prinz	50	19	
	35	Düna S	P. Behrsing	45	20	
Herr **A. Strauch**	2	Alexander S.	Neiburg	18	5	
	3	Mobil S	H. Behrsing	15	3	
Ankerneeken-Amt	8	Aa S	Preis	18	5	eis.
Herren Gebr. **J. H. & L. M. Sehl**	25	Omnibus S.	H. Annus	25	15	
	52	Mitau	W. Sehl	25	15	
	53	Paul	A. Legsde	12	9	
Herren **Reinberg & Ohsoling**	36	Riga S	Augustovsky	35	9 1/2	
Herr **A. Dombrowsky**	7	Parat S	Rudolph	18	5	
Herr **Nicolai Haarmann**	19	Activ S	Stahl	12	3	
	23	Rival S	Putning	15	3 1/3	
Herr **Georg W. Schröder**	37	Loocout S	vacant	15	3	
Herr **G. W. Schumann**	39	Wiking S	J. Lugge	20	5	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
Herr **Anonow**	40	Moskwa S.	Breede	15	4	
Herr **W. J. Leontjew**	41	Newa S.	F. Jürgens	30	12	
Herr **Philipp Schapiro**	42	Silvia S	Gulbe	20	5	
Herr **Sillur**	43	Rota S	Siebert	12	3 1/2	
Herren **Gebrüder Fraenkel**	44	Flora S	Puchritz	14	3 1/2	
Herr **A. Oehlrich**	45	Baku S	Apse	12	3	eis.
Herr **Berg**	46	Wladimir S	Berg	12	3 1/2	
Herr **Tichanow**	47	Bravo S.	Brese	10	2 1/2	
	56	Luna	Rensli	20	5	
Herr **Hans Strautmann**	48	Prima S.	F. Strup	9	2	
Herr **D. Nowikow**	49	Blitz S	Schurd	10	2 1/2	
	50	Wolga S	vacant	9	2 1/2	hölz.
	51	Mercur	Petersen	16	5	
Herr **Nesterow**	54	Rjasan	vacant	22	5	eis.
Herr **J. Dombrowsky**	55	Catharina	Dombrowsky	12	5	
			51 Dampfer mit	1251 7/30	533 1/3	

Rechenschafts-Bericht der Rigaer Börsen-Bank

pro 1890.

Laut § 23 des Bankstatuts revidirt und bestätigt in der Generalversammlung der Kaufmannschaft am 22. März 1891.

Die allgemein ungünstigen Handelsverhältnisse des Jahres 1890 konnten nicht ohne Einwirkung auf die Operationen der Rigaer Börsen-Bank bleiben und der damit zusammenhängende anhaltende Geldüberfluss, verbunden mit dem niedrigen Zinsfuss, ermöglichten der Börsen-Bank nicht, ihre Mittel lohnend zu verwenden. Aus diesen Gründen konnte auch das Resultat ihrer Thätigkeit pro 1890 nur ungünstig gegen früher ausfallen.

Bei verschiedenen Zahlungseinstellungen war die Börsen-Bank in diesem Jahre mit 73,597 Rbl. 91 Kop. betheiligt, und kommen hierzu die aus dem vorigen Jahre übertragenen 60,000 Rbl., dagegen gingen wieder ein und wurden verrechnet 102,564 Rbl. 3 Kop., und ist der nachbleibende Betrag von 31,033 Rbl. 88 Kop. aus dem Gewinne dieses Jahres vollständig getilgt worden.

Der Gesammtumsatz nach dem Hauptbuche beträgt 443,100,103 Rbl. 94 Kop. und der Gewinn 46,966 Rbl. 27 Kop.

Die einzelnen Haupt-Conti und Geschäftsbranchen schliessen für das Jahr 1890, wie folgt, ab:

I. Cassa.

	Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1889 betrug der Cassen-Saldo	285,657	42
Im Laufe des Jahres 1890 flossen im Ganzen zur Casse	96,456,565	32
	96,742,222	74
und gingen dagegen aus	95,385,379	27
Es verbleiben demnach in Cassa am 31. December 1890	1,356,843	47

II. Einlagen gegen Bankscheine.

	Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1889 war der Betrag der Einlagen	8,408,191	11
Im Laufe des Jahres 1890 wurde eingezahlt:		
auf Kündigung . . . 682,590 Rbl. 73 Kop.		
„ Termin . . . . 2,958,733 „ 87 „	3,641,324	60
	12,049,515	71
Von sämmtlichen Einlagen wurden zurückgezahlt . .	2,702,212	75
und verblieben demnach am 31. December 1890	9,347,302	96
und zwar auf Kündigung 1,274,151 Rbl. 80 Kop.		
„ Termin. . 8,073,151 „ 16 „		
9,347,302 Rbl. 96 Kop.		
Die grösste Summe der Einlagen war im Januar mit . .	964,659	14
„ geringste „ „ „ „ „ Februar mit .	150,798	50
„ grösste „ „ Rückzahlungen war im December mit	798,289	94
„ geringste Summe der Rückzahlungen war im April mit	176,240	63

III. Darlehn-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1889 war der ausstehende Betrag	3,129,412	13
Im Laufe des Jahres 1890 wurden Vorschüsse bewilligt:		
gegen Waaren . . . 2,392,800 Rbl. — Kop.		
„ Werthpapiere. 16,279,114 „ 52 „		
„ Obligationen . 203,900 „ — „	18,875,814	52
	22,005,226	65
und darauf zurückgezahlt	18,603,016	86
und verbleiben demnach am 31. December 1890	3,402,209	79
und zwar gegen Waaren . . . 791,600 R. — K.		
„ Werthpapiere . 2,341,709 „ 79 „		
„ Obligationen . 268,900 „ — „		
3,402,209 R. 79 K.		
Die bedeutendsten Darlehns-Ausgaben waren im März mit	2,166,769	10
Die geringsten Darlehns-Ausgaben waren im Juli mit	1,058,401	28

IV. Wechsel-Disconto.

			Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1889 war der ausstehende Betrag .	6,367	Stück für	5,307,289	52
Im Laufe des Jahres 1890 wurden discontirt	26,804	„ „	26,928,486	97
	33,171	Stück für	32,235,776	49
Davon eingegangen und zum Incasso begeben	27,540	„ „	27,180,989	66
Es verbleiben demnach im Portefeuille am 31. December 1890 . . .	5,631	Stück für	5,054,786	83

V. Incasso von Coupons und zahlbaren Effecten.

a. Coupons. Laut Bilanz vom 31. December 1889 verblieben im Portefeuille.	896	Stück für	4,463	60
Im Laufe des Jahres 1890 wurden zum Incasso entgegengenommen	152,109	„ „	707,193	34
	153,005	Stück für	711,656	94
davon bereits eincassirt.	152,318	„ „	709,177	57
Es verbleiben demnach zum Incasso im Portefeuille am 31. December 1890. . .	687	Stück für	2,479	37
b. Zahlbare Effecten. Laut Bilanz vom 31. December 1889 verblieben im Portefeuille . .	1	Stück für	500	—
Im Laufe des Jahres 1890 wurden zum Incasso entgegengenommen	507	„ „	185,539	54
	508	Stück für	186,039	54
davon eincassirt	507	„ „	185,541	51
und verbleiben am 31. December 1890 . . .	1	Stück für	498	03

VI. Effecten-Geschäft.

		Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1889 betrug der Effectenbestand		3,314,147	64
Die im Laufe des Jahres 1890 angekauften Effecten hatten einen Gesammtwerth von		1,466,102	45
		4,780,250	09
Hiervon wurden wieder verkauft für	1,430,122 Rbl. 58 Kop.		
abzüglich des hierbei erzielten, dem Gewinn- und Verlust-Conto zugeschriebenen Agios	42,009 „ 49 „	1,388,113	09
Es verbleiben demnach am 31. December 1890		3,392,137	—
darunter Werthpapiere des Reserve-Capitals für	3,074,920 Rbl. 07 Kop.		

(Die Specification der Werthpapiere siehe am Schluss).

VII. Das Giro-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1889 verblieb den Giro-Interessenten ein Guthaben von		869,592	20
Im Laufe des Jahres 1890 wurden eingezahlt		21,930,498	86
		22,800,091	06
pr. Check zurückgefordert		21,650,644	13
so dass den Giro-Interessenten am 31. December 1890 ein Saldo verbleibt von		1,149,446	93

VIII. Das Conto-Current-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1889 verblieben Debitores		1,470,153	37
Im Laufe des Jahres 1890 wurden gezahlt		49,203,814	—
		50,673,967	37
und gingen ein		49,022,798	29
Es verblieben demnach am 31. December 1890 Debitores		1,651,169	08
welche bestehen:			
aus diversen Debitores	4,066,153 Rbl. 97 Kop.		
„ „ Creditores	2,414,984 „ 89 „		
	1,651,169 Rbl. 08 Kop.		

IX. Entgegennahme von Werthgegenständen zur Aufbewahrung.

	Rbl.	Kop.
Zu den am Anfange des Jahres vorhandenen 1,290 Gegenständen kamen im Jahre 1890 hinzu 620, darunter declarirte Werthpapiere für 7,511,724 Rbl. 02 Kop. und sind am Schlusse dieses Jahres noch 1,415 Gegenstände im Depositorium.		
An Gebühren hierfür empfing die Bank den Betrag von	6,828	—

X. Einnahme und Ausgabe von Zinsen.

a. Einlage-Zinsen. Für Einlagen war im Laufe dieses Jahres der Zinsfuss von 2 bis 5%. Es wurden bis zum 31. December 1890 incl. für das Grund- und Reservecapital ausgezahlt 376,488 01

(über einen Theil der Zinsen des Reservecapitals hat die Kaufmannschaft disponirt)

und kommen hierzu die noch nicht ausgezahlten Zinsen, welche die Bank für ihre sämmtlichen Einlagen bis zum 31. December 1890 als Schuld zu berechnen hat, mit 247,265 88

Es beträgt demnach die gesammte Zinsen-Ausgabe für das Jahr 1890. . . . . 623,753 89

und vertheilt sich auf Zinsen:

à 2, 3 und 4% . .	63,141	Rbl. 33 Kop.
à 5%	560,612	„ 56 „
	623,753	Rbl. 89 Kop.

Von dieser Summe unterliegen der 5% Capital-Rentensteuer pro 1890 436,952 Rbl 98 Kop. (= Steuer 21,847 Rbl. 65 Kop.)

b. Darlehns-Zinsen. Der Zinsfuss für Darlehen bewegte sich im Laufe dieses Jahres nach folgender Tabelle:

Datum		Hypotheken	Waaren	Werthpapiere	Ruf	Wechsel
1890 Januar . .	1	7	6½	6½	6½	5½ – 7
Mai . . .	1	6½	6	6	6	5 — 6½
Juli . . .	1	6½	6	6	5½	5 — 6½
December .	1	6	5½	5½	5	4½ — 6

	Rbl.	Kop.
Im Ganzen sind für Darlehns-Zinsen, abzüglich der vergüteten Zinsen, eingegangen	609,141	10
Hiervon sind zu kürzen die pro 1891 zum Voraus erhobenen	63,080	85
Es beträgt demnach die gesammte Zinsen Einnahme für das Jahr 1890	546,060	25

Vorstehende Einnahme vertheilt sich wie folgt:

	Rbl.	Kop.
auf Darlehen gegen Waaren . . .	59,410	17
„ „ „ Werthpapiere.	118,984	63
„ „ „ Obligationen .	11,780	58
„ Discontirungen etc.	355,884	87
	546,060	25

Von dieser Summe unterliegen der 0,216 % Conto-Courant-Steuer pro 1890 90,211 Rbl. 76 Kop. (= Steuer 3,274 Rbl. 99 Kop.) und der 5 % Capital-Rentensteuer pro 1890 2,812 Rbl. 73 Kop. (= Steuer 141 Rbl. 23 Kop.)

	Rbl.	Kop.
c. Effecten-Zinsen gingen abzüglich der beim Ankauf von Werthpapieren gezahlten Zinsen ein	128,661	66
und kommen hier hinzu die den Werthpapieren pro 31. December 1890 anklebenden Renten mit	34,789	21
Es ergiebt sich somit ein Ueberschuss an Effecten-Zinsen von	163,450	87

An diesem Zinsengewinn participiren:

	Rbl.	Kop.
Diverse Eisenbahn-Obligationen.	108,136	30
Metalliques	18,492	87
Dieverse Pfandbriefe	11,250	42
Diverse Eisenbahn-Actien . . .	8,649	03
Central-Waaren-Dépôts-Actien .	6,300	—
Gas- und Wasserwerk-Obligationen	5,533	75
5 % Inscriptionen	1,653	78
Orient-Anleihe	861	36
Tresorscheine	776	44
Stadt-Cassa-Obligationen. . . .	714	08

	Rbl.	Kop.
Bankbillete	537	69
Hafenbau-Obligationen	441	66
Prämien-Obligationen	95	—
4 % innere Anleihe	5	62
Staats-Eisenbahn-Rente	2	87
	163,450	87

XI. Berechnung von Provisionen.

	Rbl.	Kop.
Im Laufe des Jahres 1890 hat die Bank für Transferte, Incassos und andere Transactionen im Ganzen an Provisionen, abzüglich der gezahlten, eingenommen	43,773	39

XII. Inventarium.

Bestand laut Bilanz vom 31. December 1889	17,200	—
Im Jahre 1890 wurden gezahlt	800	—
	18,000	—
hiervon abgeschrieben	1,800	—
Verbleibt Bestand	16,200	—

XIII. Berechnung und Vertheilung des Gewinnes.

Nach vorstehender Darstellung des Geschäftsbetriebes der Börsenbank pro 1890 ergiebt sich, dass bei ihren Operationen folgender Gewinn erzielt worden ist:

1) aus den Zinsen und zwar für Darlehn			546,060	25
„ Effecten			163,450	87
			709,511	12
	Rbl.	Kop.		
abzüglich der Zinsen für Einlagen .	431,887	83		
und der Zinsen für das Grund-Capital	38,120	06		
sowie der Zinsen für das Reserve-Capital	153,746	—	623,753	89
			85,757	23
2) für Provisionen			43,773	39
3) an Gebühren für die Aufbewahrung von Werthgegenständen			6,828	—
4) für Agio beim Verkauf von Werthpapieren . . .			42,009	49
			178,368	11

			Rbl.	Kop.
		Transport	178,378	11
wovon in Abzug zu bringen:				
1) Geschäfts-Unkosten und zwar:	Rbl.	Kop.		
Gagen	84,016	90		
Miethe, Beheizung u. Beleuchtung	26,641	10		
Druckkosten, Insertions-Gebühren, Büreau-Bedürfnisse, Porto, Telegramme, Courtagen etc.	7,748	73		
Gilden-, Stempel- und Rentensteuer, Waarenempfang und diverse Ausgaben	11,195	11		
		129,601	84	
2) Tilgungsquote des Inventariums		1,800	—	
3) von dem Conto der zweifelhaften Forderungen abgeschrieben		31,033	88	
			162,435	72
ergiebt einen Reingewinn von			15,932	39
Hiervon die 3 % Handels Ergänzungssteuer:				
		Rbl.	Kop.	
a. von vorstehendem Reingewinne		477	97	
b. von den Zinsen des Grund- und Reserve-Capitals de	Rbl. 191,866	Kop. 06		
		5,755	98	
			6,233	95
			9,698	44
Von dieser Summe empfängt der Pensionsfond für die Beamten der Börsenbank laut Beschluss der General-Versammlung der Kaufmannschaft vom 12. Dec. 1886			6,000	—
und ist der Rest von			3,698	44

auf Stammcapital-Conto laut § 106 der Bankstatuten zu bringen.

XIV. Reserve-Capital.

Bestand am 31. December 1889	3,150,131	36
Laut Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft abgeschrieben	75,000	—
	3,075,131	36
Laut Entscheidung des Livländ. Kameralhofs von 8. Mai 1890 sub Nr. 191 ist für die 3 % Handels-Ergänzungssteuer pro 1884 noch nachträglich zu zahlen gewesen	211	29
Bestand am 31. December 1890	3,074,920	07

XV. Stamm-Capital.

	Rbl.	Kop.
Bestand am 1. Januar 1890	762,401	12
Gewinn-Uebertrag	3,698	44
Ueberschuss der Zinsen über den von der Kaufmannschaft disponirten Betrag	76,107	37
	842,206	93

Es lautet sonach die Bilanz der Rigaer Börsenbank am 31. December 1890 wie folgt:

Bilanz-Conto der Rigaer Börsen-Bank am 31. December 1890.

Debet. *Credit.*

	Rubel	K.		Rubel	K.
An Darlehn-Conto:			**Per Einlage-Conto:**		
für ausstehende	3,402,209	79	für coursirende Bankscheine: kündbare Rbl. 1,274,151 80 terminirte: Rbl. 8,073,151 16	9,347,302	96
„ **Wechsel-Conto:**					
im Portefeuille 5631 St.	5,054,786	83			
„ **Coupons:**					
desgleichen 687 Stück.	2,479	37	„ **Darlehns-Zinsen:**		
			für zum Voraus empfangene	63,080	85
„ **Conto zahlbarer Effecten:**					
desgleichen 1 Stück...	498	03	„ **Einlage-Zinsen:**		
			für noch zu zahlende ..	247,265	88
„ **Werthpapieren:**					
im Portefeuille	3,392,137	—	„ **Giro-Conto:**		
			desgleichen	1,149,446	93
„ **Effecten-Zinsen:**					
für den Werthpapieren pro 1. Januar 1891 anklebende	34,789	21	„ **Unkosten-Conto:**		
			desgleichen	29,777	71
			„ **Diverse Creditores:**		
„ **Diverse-Debitores:**					
für noch zu empfangende	4,066,153	97	desgleichen	2,414,984	89
			„ **Handels-Ergänzungs-Steuer:**		
„ **Inventarium:**					
Mobiliar u. Einrichtung	16,200	—	desgleichen	6,233	95
			„ **Reichs-Capital-Rentensteuer:**		
„ **Cassa-Conto:**					
baar vorhanden.....	1,356,843	47	desgleichen	8,235	10
			„ **Conto-Courantsteuer:**		
„ **Giro-Conto bei dem Reichsbank-Compt.:**			desgleichen	1,468	90
vorhanden R. 1,000 — gegen Wechsel-Dépôt R. 166,793 58	167,793	58	„ **Wechsel-Dépôt bei dem Reichsbank-Comptoir:**		
			vorhanden	166,793	58
			„ **Pensionsfonds der Bankbeamten:**		
			Bestand	142,173	50
			„ **Capital-Conto:**		
			Bestand	842,206	93
			„ **Reserve-Capital:**		
			Bestand	3,074,920	07
Summa	17,493,891	25	Summa	17,493,891	25

Specification der Werthpapiere:

	Nominal-werth	Cours	Buchwerth	
	Rubel.		Rubel.	K.
4% Metalliques	341,700	100	341,700	—
Central-Waaren-Dépôt-Actien	105,000	100	105,000	—
Gas- und Wasserwerk-Obligationen	102,500	96	98,400	—
Kurländische Pfandbriefe	48,500	100	48,500	—
5% Inscriptionen	40,300	102	41,106	—
Livländische Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	40,000	103	41,200	—
Stadt-Häuser-Pfandbriefe	26,900	100	26,900	—
Tresorscheine	24,400	100	24,400	—
Stadt-Cassa-Obligationen	12,000	100	12,000	—
Livländische Pfandbriefe	9,200	100	9,200	—
Estländische Pfandbriefe	9,000	96	8,640	—
Hafenbau-Obligationen	9,000	95	8,500	—
Reichsbankbillete	6,900	100	6,900	—
Kurländische Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	6,500	94	6,110	—
Orient-Anleihe	5,850	100	5,850	—
Kurländische Pfandbriefe, Metall	5,700	132	7,524	—
Hypotheken-Pfandbriefe	5,500	100	5,500	—
Prämien-Anleihen	2,000	100	2,000	—
5% Eisenbahn-Rente	200	100	200	—
Riga-Dünaburger Eisenbahn-Actien, 1768 Stück	221,000	146	258,128	—
Baltische „ 345 „	43,125	115	39,675	—
Diverse Eisenbahn-Obligationen.				
Rybinsk-Bologojer III. Emission	296,800	96	284,928	—
4% Südwest-Eisenbahnen	223,800	81	181,278	—
Orel-Grjäsi	50,000	86	43,000	—
Riga-Dünaburger IV. Emission	7,500	100	7,500	—
Riga-Dünab. I., II., III. Emis. 3,175 Stück Metall	396,875	140	444,500	—
Südwest-Bahnen 3170 Stück „	396,250	158	500,860	—
Tambow-Saratower 573 Stück „	71,625	155	88,815	—
Riga-Mitauer	55,200	134	73,968	—
Baltische Eisenbahn Thlr.	213,200	98	208,936	—
Rjäsan-Koslower Rmk.	571,000	89 à 42	213,440	—
Orel-Grjäsi „	318,900	86 à 42	115,187	—
Koslow-Woronesch „	288,600	86 à 42	104,242	—
Kursk-Charkow-Asow Mk. 77,520 £	3,800	86 à 42	28,000	—
Rbl.	2,563,325			
Thlr.	213,200			
Rmk.	1,178,500		= 3,392,137*)	—
£	3,800			

*) Darunter Werthpapiere des Reserve-Capitals für 3,074,920 Rbl. 07 Kop.

Zwanzigster Jahres-Rechenschaftsbericht

der

Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga

pro 31. December 1890.

Gewinn- und Verlust-Conto.

Verluste.

		Rbl.	Kop.
An	Gagen-Conto: für gezahlte Gagen	1,500	—
„	Unkosten-Conto: für das Schmieren der Winden, Bereinigen der Strassen, Inserate und kleine Ausgaben	500	47
„	Renten-Conto: für Zinsen	589	28
„	Assecuranz-Conto: für Assecuranz pro 1890	687	55
„	Stadtabgaben: für sämmtliche Stadt-Abgaben	1,756	19
„	Immobilien-Steuer: an die Steuerverwaltung	678	28
„	Dividenden-Conto: Reingewinn pro 1890	13,866	77
		19,578	54

Gewinne.

Per	Miethen-Conto: Miethen-Einnahme pro 1890	19,578	54

Bilanz-Conto.

Activa.

An	Speicher-Conto: Kostenpreis erbauter 7 Speicher im neuen Ambarenviertel incl. Ankaufswerth der Grundstücke	198,039 R. 25 K.		
	desgl. 5 Speicher in Mühlgraben	98,043 „ 15 „		
	desgl. 2 Grundplätze	1,236 „ 2 „	297,318	42
„	Einlagescheine der II. Gesellschaft: vorhanden im Betrage von		22,000	—
„	Renten-Conto: für an obigen Einlagescheinen pro 31. December c. haftende Zinsen		261	25
„	Assecuranz-Conto: vorausbezahlte Feuerversicherungs-Prämie	1,467 R. 69 K.		
	und für Mühlgraben	764 „ 3 „	2,231	72

An Cassa-Conto: Baarbestand			662	77
„ Giro-Conto: bei der Börsenbank			7,000	—
			329,474	16

Passiva.

Per Actien-Capital-Conto: für eingezahlte			264,000	—
„ Reserve-Capital-Conto: für den Bestand			30,000	—
„ Stadt-Cassa: für erstandene 7 Bauplätze noch zu zahlen, laut Tilgungsplan			10,181	92
„ Renten-Conto: für zu zahlende Zinsen von 10,181 Rbl. 92 Kop. vom 1. April bis 31. December 1890 à 4 pCt.			305	46
„ Miethen-Conto: für pränumerirte Miethe			2,402	99
„ Remonte-Conto: Reservefondbestand pro 1889	1,792 R. 87 K.			
Zinsen des Reserve-Capitals	1,500 „ — „			
	3,292 R. 87 K.			
davon für Remonte verausgabt	2,143 „ 78 „			
für vorhandenen Remonte-Reservefond			1,149	9
„ Dividenden-Conto: 6% Dividende pro 1890 de 264,000 R. Actien-Capital	15,840 R. — K.			
Nicht vertheilte Dividende	5,594 „ 70 „		21,434	70
			329,474	16

Rechenschaftsbericht

der

Livländischen Bezirks-Verwaltung

der unter dem Protectorat

Ihrer Majestät der Kaiserin

stehenden

Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser

pro 1890.

Gemäss § 15 des Allerhöchst bestätigten Statuts der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser beehrt sich die Livländische Bezirksverwaltung dieser Gesellschaft über die von ihr im Jahre 1890 entwickelte Thätigkeit nachfolgenden Bericht zu erstatten:

I) Bestand des Rettungswesens im Livländischen Bezirk.

Der Livländische Bezirk zählte im Jahre 1890 im Ganzen 141 active und 216 zweckfördernde Mitglieder. Er besitzt zur Zeit 9 Bootsstationen, nämlich: Magnusholm, Bullen, Raggazeem, Salismünde, Kühno, Runoe, Kuiwast, Kollingen und Karral, sowie 4 Winterstationen mit Schlittenbooten zu Wachtna und Orrisaar am kleinen Sunde, Kuiwast am grossen Sunde und die Station Pernau.

Bezüglich der Gründung einer neuen Rettungsstation hat die Livländische Bezirksverwaltung am 5. December 1890 sub Nr. 64 der Oberverwaltung nachstehende Vorstellung gemacht:

„Gelegentlich seiner Inspection der Rettungsstationen auf der Insel Oesel ist der Inspector des Livländischen Bezirks, Capitain Bruhns, mehrfach auf die Passage über den Soila-Sund zwischen der Insel Oesel und der Insel Dago aufmerksam gemacht worden, wo nicht selten

Unglücksfälle vorkommen, so dass die Errichtung einer Rettungsstation bei Soila auf Oesel als wünschenswerth bezeichnet werden muss.

Auch der Oeselsche Local-Comité hat sich dahin ausgesprochen, dass eine Rettungsstation an dieser Stelle, insbesondere für die Zeit der Herbst-Eisbildung und der Frühjahrs-Eisschmelzen, zu welcher Zeit wiederholt Unglücksfälle vorgekommen, ein Bedürfniss sei.

Eine drastische Bestätigung findet dieses Bedürfniss in dem am 19. November 1890 stattgehabten Ereignisse, über welches der Bericht des Soilaschen Grenzoffiziers, Lieutenant Sülkowsky, vom 20. November sub Nr. 492 die näheren Details enthält.

Die Ortsbevölkerung hat den Gedanken der Errichtung einer Rettungsstation auf Soila mit Sympathie aufgenommen und sich bereit erklärt, eine Rettungsmannschaft zu bilden. Auch ein tüchtiger Vormann hat sich gefunden, während der bewährte Vormann der Station Orrisaar geneigt ist, die Oberaufsicht über die Station zu übernehmen. Als geeignetster Platz erscheint der Soilasche Cordon der Grenzwache, in dessen unmittelbarer Nähe ein Gesindeswirth den für die Station erforderlichen Grundplatz für 10 Rbl. abtreten will. Derselbe würde auch den Schlüssel der Station und die Aufsicht über dieselbe übernehmen. Der Meeresgrund ist an dieser Stelle frei von Steinen, so dass das Boot bequem ins Wasser gelassen werden kann.

Die Errichtung der Bootsscheune nebst Abfahrt und Inventar würde 2000 Rbl. kosten, der Umbau eines im Besitze des Livländischen Rettungsbezirks befindlichen Reserveboots wäre mit 500 Rbl. zu bewerkstelligen. Die Anschaffung eines Schlittenbootes wäre späterer Zeit vorzubehalten.

Da nun die Mittel der Livländischen Bezirksverwaltung für das Jahr 1891 durch die regulären Ausgaben dieses Jahres und eine Extraausgabe von 2000 Rbl. für den Umbau der Station Kollingen in Anspruch genommen sind, so erlaubt sich die Livländische Bezirksverwaltung an die Oberverwaltung die ergebenste Anfrage zu richten, ob dieselbe:

1) mit der Etablirung einer Rettungsstation am Soila-Sunde einverstanden ist und

2) es für möglich befindet, für diese Station die Summe von 2500 Rbl. aus den Mitteln der Oberverwaltung herzugeben."

Nach dem oben angeführten Bericht des Soilaschen Grenzoffiziers, Lieutenant Sülkowsky, vom 20. November 1890 Nr. 492 waren 18 Bauernfuhren in Begleitung von 27 Menschen am 19. November auf dem Soila-Sunde, auf dem durch einen Sturm in Bewegung gerathenen

Eise in die äusserste Gefahr gekommen, die Menschen durch die Mannschaft des Grenzpostens mit ausserordentlicher Anstrengung gerettet worden, während die Fuhren mit den Pferden nicht mehr ans Land gebracht werden konnten.

Die Oberverwaltung hat mittelst Schreibens vom 18. December 1890 sub Nr. 1391 einen detaillirten Kostenanschlag einverlangt und zugleich angefragt, ob die Livländische Bezirksverwaltung es nicht für möglich halte, einen Theil der Kosten aus ihren Mitteln zu bestreiten.

Hierauf hat die Bezirksverwaltung noch keinen Beschluss gefasst.

Das Dorpatsche Stadtamt hat die Errichtung einer Rettungsstation in Dorpat in Aussicht genommen und zunächst um die Uebersendung der Statuten der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser gebeten, welche demselben von der Livländischen Bezirksverwaltung am 24. März 1890 sub Nr. 40 zugefertigt wurden.

Das Mitglied der Livländischen Bezirksverwaltung, Zollbezirkschef wirklicher Staatsrath v. Twerdianski, hat den Vorschlag gemacht, die Rettungsstation Karral nach dem Dorfe Muchanino, gegenüber dem Wultschur-Riff, zu verlegen, wo alljährlich Strandungen vorkommen, während die Karralsche Küste schon durch den Rettungs-Kreuzer gesichert sei.

Die Livländische Bezirksverwaltung hat den Inspector des Livländischen Bezirks, Capt. Bruhns, beauftragt, diesen Vorschlag — bei seiner nächsten Inspectionsfahrt — mit dem Oeselschen Local-Comité zu berathen und dann der Bezirksverwaltung Bericht zu erstatten.

2) Verwaltung der Rettungsstationen.

Die Stationen Kuiwast und Wachtna auf der Insel Moon, sowie Orrisaar, Kollingen und Karral auf der Insel Oesel und endlich die Station auf der Insel Runoe werden vom Oeselschen Local-Comité in Arensburg verwaltet, die Stationen Pernau und Kühno vom Pernauschen Local-Comité in Pernau, die Station Raggazeem vom Schlokschen Local-Comité und die Stationen Bullen, Magnusholm und Salismünde direct von der Livländischen Bezirksverwaltung in Riga. An der Spitze einer jeden Station steht ein gagirter Vormann.

Eine regelmässige alljährliche Revision der Stationen findet durch den Inspector des Livländischen Rettungsbezirks W. A. Bruhns statt. Ausserdem pflegt auch Se. Excellenz der Herr Rigasche Zollbezirkschef, wirklicher Staatsrath Twerdianski, (zugleich Mitglied der Bezirksverwaltung) auf seinen Amtsfahrten die am

Wege belegenen Stationen zu revidiren, wie auch die übrigen Glieder der Bezirksverwaltung einzelne Stationen besuchen, wenn dazu eine besondere Veranlassung vorliegt.

Im Herbste 1890 starb der langjährige verdienstvolle Secretair des Oeselschen Local-Comités, Oberlehrer Holzmayer, nachdem er Krankheits halber schon im Juni 1889 dieses Amt niedergelegt hatte; an seine Stelle ist im Juli 1890 der Gymnasiallehrer K. Michelsen getreten.

3) Revision der Stationen.

Im Laufe des Jahres 1890 sind die Stationen des Livländischen Bezirks revidirt worden:

1) von dem Mitgliede der Bezirksverwaltung Se. Excellenz dem Herrn Rigaschen Zollbezirkschef, wirklichen Staatsrath v. Twerdianski: Kuiwast am 3. Mai und 10. October, Karral am 6. Mai, Kollingen am 7. Mai, Pernau am 11. Mai und 5. September, Salismünde am 14. Mai, Raggazeem am 25. Mai und Orrisaar am 27. September;

2) vom Inspector des Livländischen Bezirks, Capt. W. A. Bruhns: Bullen am 17. April und 6. August, Magnusholm am 17. Juni, Raggazeem am 26. Juni, Runoe am 28. Juni, Karral am 10. Juli, Kollingen am 11. Juli, Orrisaar am 13. Juli, Wachtna am 14. Juli, Kuiwast am 14. Juli, Kühno 14. August, Pernau 15. August und Salismünde am 2. September;

3) vom Commandeur der Kaiserlichen Yacht „Zarewna", Capitain II. Ranges Friedrichs: Kuiwast am 7. September, Kühno und Salismünde am 8. September, Bullen und Magnusholm am 10. September, Raggazeem und Runoe am 11. September.

Ueber eine vom Inspector der Oberverwaltung, Contre-Admiral Naumow, im Spätherbste veranstaltete Revision der Rettungsstationen auf der Insel Oesel hat die Bezirksverwaltung keine näheren Details in Erfahrung bringen können.

Die Revidenten constatirten den ausgezeichneten Zustand sämmtlicher Stationen; verschiedene von ihnen gemachte unwesentliche Remarques fanden durch entsprechende Anordnungen der Bezirksverwaltung ihre Erledigung.

4) Remonte der Stationen und Geräthe.

Nachdem die Bootsschuppen in den letzten Jahren zum grössten Theil renovirt worden sind, erübrigt jetzt nur noch der Umbau der Stationen Kollingen und Karral, welcher im abgelaufenen Jahre

ausgeführt werden sollte, aber hauptsächlich aus dem Grunde unterblieben ist, weil sich auf der Insel Oesel kein Unternehmer fand, der die Ausführung dieser Arbeit hätte übernehmen können.

Der auf circa 2000 Rbl. veranschlagte Umbau der Station Kollingen soll nunmehr im Laufe des Jahres 1891 unter persönlicher Leitung des Inspectors des Livländischen Bezirks, Capt. Bruhns, auf öconomischem Wege ausgeführt werden, während der Umbau der Station Karral, bis zur Erledigung der von Sr. Ezcellenz, dem Herrn Rigaschen Zollbezirkschef v. Twerdianski angeregten Frage, wegen Verlegung dieser Station nach dem Dorfe Muchanino (vide Pkt. 1 dieses Berichts), vertagt worden ist.

Die Rettungsboote und das sonstige Stationsinventar befinden sich auf allen Stationen in tadellosem Zustande.

5) Ausfahrten der Rettungsstationen.

Von den Stationen des Livländischen Bezirks sind im Laufe des Jahres 1890 drei erfolgreiche Rettungsfahrten ausgeführt worden:

a. Von der Station Salismünde am 20. Juni 1890. Ueber diese Fahrt berichtete der Vormann der Station Salismünde, Herr R. v. Vegesack, am 25. Juni der Bezirksverwaltung wie folgt:

„Am 20. Juni c. hatten sich 14 Fischerböte vom Salisschen Strande bei leichtem SO-Winde zum Dorschfang auf das Meer begeben, als um 12½ Uhr Mittags aus NW ein orkanartiger Sturm plötzlich losbrach und Befürchtungen für das Leben der auf dem Meere befindlichen Fischer sich geltend machten. Zugleich zeigte der Gaffelschooner „Ranger“ aus Riga, halbbeladen auf der Salismünder Rhede, die Nothflagge. Eine Viertelstunde darauf war das Rettungsboot klar und stach in See, wo es vom Ranger erfuhr, dass er die Flagge gehisst, weil 4 Fischerböte in Gefahr zu kentern und 1 schon gekentert war, von dem der eine Mann verschwunden. Das Rettungsboot konnte diesem, da es dem Riff bei Lauter zutrieb, nicht folgen, sondern kreuzte nunmehr umher, um den noch, möglicher Weise, sich auf hoher See befindlichen Fischern Hilfe zu bringen.

Vor dem Auslaufen des Rettungsbootes hatte der stellvertretende Vormann H. Meyer das gekenterte Fischerboot bemerkt und den Steuermann dieser Station Mahrz Petersohn beordert, mit noch 3 Leuten die Rettung des noch übrig gebliebenen Insassen des gekenterten Bootes zu bewerkstelligen und zwar von dem südlich gelegenen Lauter-Gesinde aus.

Der Steuermann Mahrz Petersohn hat sich bei dieser Rettung so ausgezeichnet, dass ich ihn der geehrten Bezirksverwaltung zur Me-

daille oder zu einer Extrabelohnung vorzuschlagen mir erlaube, während ich für die 15 Mann, die sich so brav bei dieser gefahrvollen Ausfahrt benommen, eine Gratification, wie für eine Rettungsfahrt, erbitte."

Weiter berichtet Herr v. Vegesack, dass der eine Insasse des gekenterten Fischerbootes, der 70 Jahre alte Bauer Ungur in den Wellen ertrunken und dass seine Leiche erst am 25. Juni an den Strand gespült worden, während der andere Fischer, Namens Pahwel, noch die Kraft gehabt hat, das umgeschlagene Boot zu erreichen und sich in dasselbe hineinzuschwingen. Doch sei das Boot, nachdem Pahwel sich in demselben mit einem abgeschnittenen Stücke der Ankerleine befestigt (der Anker sei herausgefallen), noch zweimal gekentert, von dem Pahwel aber wieder aufgerichtet worden, bis dieser vor Ermattung die Besinnung verloren habe. Der zur Hilfe ausgefahrene Steuermann Mahrz Petersohn und dessen 3 Begleiter Karl Behrsing, Fr. Behrsing und der Schüler der Rigaschen Russischen Realschule R. Behrsing, haben den Pahwel in besinnungslosem Zustande ans Land gebracht, wo derselbe nach vielen Bemühungen des Petersohn wieder zum Bewusstsein gebracht worden.

Die Livländische Bezirksverwaltung hat hierüber am 7. Juli 1890 sub Nr. 48 der Oberverwaltung berichtet und den Steuermann Mahrz Petersohn zur silbernen Rettungsmedaille vorgestellt. Den 15 Mann, welche an diesem Tage ausgefahren waren (11 Mann im grossen Rettungsboote unter Führung des stellv. Vormannes H. Meyer) wurden 5 Rbl. pro Mann, zusammen 75 Rbl. zuerkannt. Ausserdem hat der Vormann Herr v. Vegesack von sich aus denselben eine Gratification von 30 Rbl. gegeben.

b. Von der Station Salismünde am 16. August.

Ueber diese Rettungsfahrt berichtet der Vormann, Herr R. von Vegesack, unterm 21. August 1890:

„Bei dem Sturm am 16. August bemerkte der stellvertretende Vormann der Rettungsstation H. Meyer an dem vom Hafen immer näher dem Lande zutreibenden Cabotagefahrzeug „Paul" in den Wanten die Nothflagge und gab sofort, da das Nothboot des „Paul" schon früher weggerissen war, das Signal zur Abfahrt des Rettungsbootes. Mit grosser Mühe gelang es ihm das Rettungsboot durch die sehr starke Brandung bis zum „Paul" durchzuführen, was um so gefährlicher war, als der „Paul" schon auf das Riff getrieben war und jede Welle übernahm — doch die Rettung der aus 3 Mann bestehenden Besatzung gelang. Die Rettungsmannschaft hat sich vorzüglich bewährt und ersuche ich um die übliche Gratification für die Mannschaft. Die

Mannschaft des Gallias „Paul“ (Capitain Johann Freymann mit 2 Matrosen) wäre unbedingt zu Grunde gegangen, nachdem der „Paul“ in die Steine gerathen war, wenn das Rettungsboot sich nicht mit Aufopferung aller Kräfte durch die Brandung durchgearbeitet und die Mannschaft abgeholt hätte.“

Die Bezirksverwaltung berichtete hierüber am 27. August 1890 sub Nr. 52 der Oberverwaltung, stellte den stellvertretenden Vormann Herm. Meyer zur Rettungsmedaille vor und bewilligte den an der Fahrt betheiligt gewesenen 13 Mann à 5 Rbl., zusammen 65 Rbl., ausserdem aber für 3 gerettete Menschenleben noch 30 Rbl.

c. Von der Station Orrisaar am 13. November.

Der Oeselsche Local-Comité berichtete hierüber der Bezirksverwaltung am 19. November 1890 sub Nr. 7:

„Am 12. November c., gegen 7 Uhr Abends, wurde der Vormann der Station Orrisaar, Herr J. Pielbusch, von dem zur Orrisaarschen Rettungsmannschaft gehörigen Jurri Kärid benachrichtigt, dass um 2 Uhr Nachmittags desselben Tages auf 11 Werst von Orrisaar, unter Thalik, ein Schiff mit Menschen im Treibeis gesehen worden sei, sich mit dem Eise längs dem Ufer bewege und dass von diesem Schiffe Hilferufe zu vernehmen gewesen seien. Die Strandbewohner hätten keinen Rath gefunden die Rettung der Gefährdeten zu unternehmen und daher beschlossen, die Orrisaarsche Rettungsstation von dem Vorfall in Kenntniss zu setzen.

Herr Pielbusch schickte sofort die nöthigen Rettungsgegenstände, wie Schwimmgürtel, Korkringe, Schnüre, Taue und Bootshaken voraus und fuhr dann selbst mit Postpferden nach. Das Eisboot wurde nicht abgeschickt, da laut Mittheilung des genannten Jurri Kärid der Weg an mehreren Stellen so verstürmt war, dass man mit einer schweren Fuhre nicht durchkommen konnte. Gegen 12 Uhr Nachts in St. Johannis angelangt, schickte Herr Pielbusch sogleich nach dem Gemeindeältesten des Johannisschen Pastorats-Gebiets, um durch ihn tüchtige Leute zusammenrufen zu lassen. Der Gemeindeälteste berichtete Herrn Pielbusch, dass das Schiff mittlerweile über 4 Werst vom Eise weiter getrieben und unweit der St. Johannis-Kirche, eine Werst vom Ufer entfernt, stehen geblieben sei. Nach stattgehabter Rücksprache mit dem Aeltesten schickte Herr Pielbusch, in der Voraussetzung, dass man auf Brettern am sichersten dem Schiffe sich nähern könne, nach Thalik zu Herrn Förster mit der Bitte um Bretter, die er auch bereitwilligst sofort erhielt. Am 13. Novemher gegen 6 Uhr früh wurde der Versuch gemacht an das Schiff heranzukommen und da ergab es sich, dass man, obgleich

das Eis noch recht schwach war, ohne Benutzung der Bretter das Schiff erreichen konnte. Hier wurden folgende 6 Bauern aus Moon-Grossenhofschem Gebiet: Kyrill Noot, Matwei Aljas, Matwei Noot, Maxim Aljas, Jegor Sonn und Andrei Aljas, halberstarrt vorgefunden und sogleich ohne Unfall glücklich ans Land gebracht. Gegen 8 Uhr früh war die Rettung bewerkstelligt.

Das verunglückte Schiff „Levi", gross 8 Tons, gehörig dem Andrei Aljas, war durch den heftigen Oststurm am 12. November seines Ankers und seiner Segel beraubt worden und da der Sturm und die Kälte von 14° R. jegliche Arbeit, sich flott zu halten, trotz aller Anstrengung unmöglich gemacht, hatte die Mannschaft das Schiff den Elementen überlassen, um sich in einer kleinen Kabine ohne Ofen vor dem Erfrieren zu schützen.

Die Rettung bewerkstelligten: 1) der Vormann J. Pielbusch, 2) Bauer Wilhelm Kärid, 3) Friedrich Birkhahn, 4) Prido Umber, 5) Juhan Luchner, 6) Prido Luchner, 7) Wilhelm Luchner, 8) Jurri Luchner, 9) Wilhelm Eebras, 10) Wilhelm Sommer, 11) Peter Ong, 12) Jurri Kärid und 13) Michel Timann.

Der Local-Comité glaubt bei der Bezirksverwaltung Folgendes beantragen zu sollen:

1) dass alle Unkosten, welche dem Vormann Pielbusch durch die Rettungsfahrt erwachsen sind, vom Local-Comité übernommen werden;

2) dass auf Vorschlag des Vormans J. Pielbusch dem Ueberbringer der Nachricht von dem Unfall, Jurri Kärid, eine entsprechende Belohnung, etwa im Betrage von 5 Rbl., ausgezahlt werde;

3) dass allen 13 bei der Rettung betheiligten Personen eine Belohnung von je 5 Rbl. bewilligt werde und

4) dass denselben 13 Personen für 6 gerettete Menschenleben zusammen 60 Rbl. ausgezahlt werde."

Die Bezirksverwaltung berichtete hierüber der Oberverwaltung am 1. December 1890 sub. Nr. 61 und bewilligte die vom Oeselschen Local-Comité beantragten Zahlungen.

6) Belohnungen.

Allerhöchste Belohnungen erhielten im Jahre 1890:

a. Der Vormann der Station Orrisaar, Johann Pielbusch, für die Rettung von 5 Menschenleben im kleinen Sunde am 5. December 1888, das Wladimirband zu einer bereits früher ihm verliehenen Rettungsmedaille.

b. Der Pernausche Lotsencommandeur C. W. Meybaum für die Rettung von 4 Menschenleben von dem am 17. October 1888 gestrandeten Schiff „Puika", die silberne Rettungsmedaille am Wladimirbande.

7) Anordnungen der Oberverwaltung.

In dem Jahresberichte pro 1889 war bereits erwähnt, dass die Oberverwaltung, zum Zwecke der Anwendung von Oel zur Beruhigung der Wellen auf allen Rettungsstationen der Gesellschaft, beantragt hat, hierauf bezügliche Versuche anzustellen und dass die Veranstaltung solcher Versuche, bis zum Empfange der von der Oberverwaltung in Aussicht gestellten Instruction, vertagt worden ist.

Gegenwärtig (im December 1890) ist diese Instruction welcher auch 5 Zeichnungen beigefügt sind, der Bezirksverwaltung zugegangen und werden die Versuche nunmehr im Sommer 1891 veranstaltet werden. Die Bezirksverwaltung hat die Instruction zunächst mittelst Schreibens vom 29. December 1890 sub Nr. 70—74 den 3 Local-Comités dieses Bezirks, sowie dem Rigaschen Lootsencommandeur, zur Kenntnissnahme mitgetheilt.

8) Finanzbericht pro 1890.

Einnahme:

Saldo am 1. Januar 1890:			
in der Casse der Livländ. Bezirksverwaltung . .	3473 Rbl. 39 Kop.		
und Rest des Vorschusses an den Inspector Bruhns zur Anschaffung eines Bootes	300 „ — „	3773 Rbl.	39 Kop.
in der Casse des Oeselschen Local-Comités .		105 „	54 „
„ „ „ „ Pernauschen Local-Comités .		190 „	25 „
		4069 Rbl.	18 Kop.
Jahresbeiträge activer Mitglieder*)		4190 „	— „
„ zweckfördernder Mitglieder . . .		241 „	— „

*) Darunter Beiträge:

der Rigaschen Kaufmannschaft	2000 Rbl.
„ Livländischen Ritterschaft	600 „
„ Stadt Riga	500 „
„ Stadt Wenden	50 „
„ Stadt Fellin	25 „
„ St. Antonii-Gilde zu Dorpat	20 „

Vom Oeselschen Local-Comité:			
Beiträge der Oeselschen Ritterschaft .	50 Rbl.		
Jahresbeiträge activer Mitglieder. . .	50 „		
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder	105 „		
Einmalige Beiträge zweckfördernder Mitglieder	1 „	206 Rbl.	— Kop.
Vom Pernauschen Local-Comité:			
Beitrag der Stadt Pernau	50 Rbl.		
Jahresbeiträge activer Mitglieder . . .	35 „		
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder	51 „	136 „	— „
Von der Oberverwaltung angewiesene Belohnungsgelder		15 „	— „
Aus den Sammelbüchsen		2 „	16 „
Rentengewinn		246 „	98 „
		9106 Rbl.	32 Kop.

Ausgabe.

Kanzlei- und Verwaltungskosten nebst Druckkosten		784 Rbl.	91 Kop.
Gage des Inspectors des Livländischen Bezirks .		300 „	— „
Reisegelder		489 „	73 „
Feuerversicherung		151 „	17 „
Lebensversicherung der Mannschaften		690 „	— „
Gagen der Stationsvorsteher.		825 „	— „
Gewöhnliche Remonte der Boote und Schuppen .		515 „	51 „
Unvorhergesehene Ausgaben.		23 „	— „
Rettungsfahrten		345 „	— „
Uebungsfahrten		250 „	10 „
		4374 Rbl.	42 Kop.
Ultimo December 1890 verblieb in Cassa:			
der Livländischen Bezirksverwaltung	4010 Rbl. 95 Kop.		
und Rest des Vorschusses an den Inspector Bruhns zur Anschaffung eines Bootes	200 „ — „		
	4210 Rbl. 95 Kop.		
des Oeselschen Local-Comités	348 „ 55 „		
des Pernauschen Local-Comités.	172 „ 40 „	4731 „	90 „
		9106 Rbl.	32 Kop.

9) Budget pro 1891.

Einnahme:

Saldo vom Jahre 1890	4731	Rbl. 90	Kop.
Jahresbeiträge der Mitglieder des Livländischen Bezirks	4200	„ —	„
Jahresbeiträge der Mitglieder des Oeselschen Localvereins	150	„ —	„
Jahresbeiträge der Mitglieder des Pernauschen Localvereins	120	„ —	„
Beiträge der Glieder des Schlockschen Local-Comités	30	„ —	„
Rentengewinn	228	„ 10	„
	9460	Rbl. —	Kop.

Ausgabe:

Kanzlei-, Verwaltungs- und Druckkosten	800	Rbl. —	Kop.
Gage des Inspectors des Livländischen Bezirks	300	„ —	„
Reisekosten	500	„ —	„
Feuerversicherung	200	„ —	„
Lebensversicherung der Mannschaften	690	„ —	„
Gagen der Stationsvorsteher	900	„ —	„
Beitrag zur Gründung einer neuen Station am Soila-Sunde	1000	„ —	„
Umbau der Station Kollingen und gewöhnliche Remonte der Boote und Schuppen	3000	„ —	„
Uebungsfahrten	500	„ —	„
Rettungsfahrten	750	„ —	„
Unvorhergesehene Ausgaben	200	„ —	„
	8840	Rbl. —	Kop.
Verbleiben zum 1 Januar 1892	620	„ —	„
	9460	Rbl. —	Kop.

Riga, im Januar 1891.

Präsident, General-Lieutenant:

Baron Budberg.

Secretair: **H. v. Stein.**

Vorstehender Rechenschaftsbericht pro 1890 und das Budget pro 1891 sind in der Generalversammlung des Livländischen Bezirks vom 23. Januar 1891 bestätigt worden.

Tabelle

der

vom 1. Januar 1891 ab in Riga zu entrichtenden Handels-Abgaben

von

Einfuhr-Waaren.

Diese Abgaben werden auf Grund der Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachten vom 10. April 1867 und vom 1. Februar 1871 für die Hafenbau-Casse, für den Börsen-Comité und für die Stadt-Casse erhoben.

		Rbl.	Kop.
Aether jeder Art	pr. Pud	—	1 1/2
Ale in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Alaun	pr. Pud	—	1/3
Anis	„ „	—	3/4
Antimonium	„ „		
Apfelsinen, frische	Brutto „ „		
Arrac, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Apothekerwaaren, hier nicht benannte	pr. Pud	—	3/4
Arrowroot	„ „		
Arsenik	„ „		
Austern	„ „	—	1 1/2
Asphalt	„ „	—	1/3
Benzin	pr. Pud	—	1
Backwerk, Bisquits und Pfefferkuchen	„ „	—	1 1/2
Baumwolle, rohe, aller Art	„ „	—	1/3
Baumwollengarn aller Art	„ „	—	1
Beeren, frische, gesalzene und geweichte jeder Art	„ „	—	3/4
Betten, eiserne	„ „		
Bier jeder Art, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Bimstein	pr. Pud	—	1/3
Bindfaden, Stricke und Taue	„ „	—	1 1/2
Bläue jeder Art	„ „	—	3/4
Blei in Blöcken, Rollen und Röhren	„ „	—	1/4

		Rbl.	Kop.
Bleiwaaren	pr. Pud	—	1 1/2
Bleiweiss	„ „	—	1/2
Bohnen	pr. Tschetw.	—	3
Böcke, lebende	pr. Stück	—	15
Borax	pr. Pud	—	3/4
Branntwein und Branntwein-Aufgüsse, in Fässern	„ „	—	1 3/4
Brauerpech	„ „	—	1/3
Branntwein und Branntwein-Aufgüsse, in Flaschen,	pr. Flasche	—	1/6
Braunroth	pr. Pud	—	1/4
Braunstein	„ „		
Bronce, unverarbeitet	„ „	—	3/4
Bronce- und Blechwaaren	„ „	—	3
Buchdruckerlettern	„ „	—	2 1/8
Buchdruckerschwärze	„ „	—	3/4
Buchweizen	pr. Tschetw.	—	3
Butter	pr. Pud	—	1 1/2
Catechu	pr. Pud	—	1/3
Cacaobohnen und deren Schaalen	„ „	—	1 1/2
Caffee in Bohnen	„ „	—	1
Canehl und Cassia	„ „	—	1
Cardamom	„ „	—	1 1/2
Chemicalien, hier nicht benannte	„ „	—	3/4
Chili-Salpeter oder salpetersaures Natron	pr. Berk.	—	2 1/2
Chocolade	pr. Pud	—	1 1/2
Chlorkalk	„ „	—	1/4
Cement und Chamotte	„	—	1/8
Cichorie in Kraut und Wurzeln	„ „	—	1/3
Cider, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Cigarren	pr. Pud	—	3
Citronen, frische	Brutto „ „	—	3/4
Coaks	pr. Last von 7 Tons	—	20
Cocusbastfabrikate	pr. Pud	—	3
Cognac, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Cochenille	pr. Pud	—	3/4
Confect	„ „	—	1 1/2

		Rbl.	Kop.
Cremserweiss	pr. Pud	—	3/4
Crystall tartar	„ „		
Cudbear	„ „		
Curcuma	„ „		
Dachpfannen, Ziegel- und Chamottesteine	pr. Pud	—	1/10
„ „ „ „	pr. 1000 Stück	—	7
Dachpappe	pr. Pud	—	1/2
Datteln	„ „	—	3/4
Deckpläne, lederne und leinene	„ „	—	1 1/2
Distelkarden	„ „	—	1 1/2
Draht von allerlei Metallen	„ „	—	1 1/2
Drainröhren	„ „	—	1/6
Dünger: künstlicher, Kali-Salze und andere	pr. Berk.	—	2 1/8
Eisenblech, verzinnt	pr. Pud	—	1/2
Eisen in Stangen und Platten, unverarbeitet	„ „	—	1/4
Eisenbahnschienen und Verbindungs- und Befestigungstheile	pr. Berk.	—	1 1/2
Eisenbahnweichen und Weichentheile	„ „	—	1 1/2
Eisenplatten und Brückentheile zu Eisenbahnen	„ „	—	3
Eisenbahnwagen: Plattformen	pr. Stück	1	85
verdeckte Güterwaggons	„ „	2	45
Passagier-Waggons III. Classe	„ „	4	90
do. I. u. II.	„ „ „	7	50
Equipagen: grosse auf Schwungfedern, als Kutschen, Omnibusse etc., 235. P. 1.	„ „	3	75
leichte auf Schwungfedern, 235. P. 2.	„ „	2	50
Lastwagen auf Schwungfedern, 235. P. 3.	„ „	1	25
ohne Schwungfedern, jeder Art, 235. P. 4.	„ „	—	62
Erz und erzhaltige Steine	pr. Pud	—	1/8
Erbsen	pr. Tschetw.	—	3
Essig in Fässern	pr. Pud	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Erdwachs	pr. Pud	—	1/3

		Rbl.	Kop.
Farben-Erde (145), nicht benannte	pr. Pud	—	1/4
Farbeporcellan	„ „	—	3
Farben und Farbestoffe, hier nicht benannte	„ „	—	3/4
Farbeholz-Extract	„ „	—	1/3
Farbeholz in Scheiten, Blöcken und gemahlen	„ „	—	1/4
Fayence jeder Art	„ „	—	1 1/2
Feigen	„ „	—	3/4
Fischbein, roher und gereinigter	„ „	—	2 1/8
Firniss	„ „	—	1/2
Fische, marinirte, gesalzene und geräucherte, als: Anchovis, Sardinen, Sardellen etc.	„ „	—	1 1/2
Fleisch	„ „	—	1 1/2
Franzbranntwein, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Fruchtsaft	pr. Pud	—	3/4
Früchte, eingemachte	„ „	—	1 1/2
Galläpfel	pr. Pud	—	1/2
Gelatine	„ „	—	3
Gemüse, in hermetisch geschlossenen Gefässen	„ „	—	1 1/2
Gerste	pr. Tschetw.	—	3
Gewehre	pr. Pud	—	2
Gewürznelken	„ „	—	1 1/2
Gewürze, hier nicht benannte	„ „		
Getränke aller Art, in Fässern und in Flaschen	„ „	—	1 3/4
„ „ „ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Gin	„ „	—	1/6
Glasscherben	pr. Berkow.	—	1/3
Glaswaaren: aus grünen Bouteillenglas	pr. Pud	—	3/4
geschliffene	„ „	—	2
ungeschliffene	„ „	—	1 1/2
Fensterglas jeder Art und Spiegelglas, belegt oder unbelegt	„ „	—	1
Glätte	„ „	—	3/4
Grütze	„ „	—	1/3
Grünspan	„ „	—	3/4
Guano	pr. Berk.	—	2
Gummi aller Art	pr. Pud	—	3/4

		Rbl.	Kop.
Gusseisen, unverarbeitet	pr. Pud	—	1/10
Gusseisen-Fabrikate, ordin. Röhren etc. 162. P. 1 u. 3	„ „	—	1/3
do. abgedrehte, Geschirre (emaillirt und verzinnt), 162. P. 2	„ „	—	1 1/2
Gussstahl-Fabrikate	„ „	—	1 1/2
Gyps, gemahlen	pr. Berk.	—	2
Hafer	pr. Tschetw.	—	3
Häckselmesser	pr. Pud	—	1
Hammel, lebende	pr. Stück	—	15
Handwerksinstrumente	pr. Pud	—	1 1/2
Häute aller Art	„ „	—	3
do. rohe und gesalzene	„ „	—	1/4
Harpius, Harze	„ „	—	1/3
Heringe, gesalzene: jeder Gattung, pr. 10 Pud Brutto		—	4 1/2
Holz zu Tischler- und Drechsler-Abreit, in Blöcken und Stämmen	pr. Pud	—	1/2
do. in Planken und Fournieren	„ „	—	1 1/2
Holzmasse in nassem Zustande	„ „	—	1/2
Honig und Honigsyrup	„ „	—	3/4
Hopfen	„ „	—	1 1/2
Hunde, lebende	pr. Stück	—	15
Hummer, frische und gesalzene	pr. Pud	—	1 1/2
Ingwer	pr. Pud	—	1 1/2
Indigo	„ „	—	3/4
Instrumente, musikalische: Claviere, Forte-Pianos und nicht transportable Orgeln	pr. Stück	2	20
Positive und Harfen, gewöhnliche Orgeln und Harmoniums	„ „	—	62
Johannisbrod	pr. Pud	—	3/4
Iute Gewebe und -Säcke	„ „	—	1/4
Kalk	pr. Berk.	—	1
Kali, chromsaures	pr. Pud	—	1/2
Kapern	„ „	—	1 1/2
Kartoffeln	pr. Tschetw.	—	3/4
Kastanien	pr. Pud	—	3/4

		Rbl.	Kop.
Kälber, lebende	pr. Stück	—	15
Käse	pr. Pud	—	1 1/2
Ketten aller Art	pr. Berk.	—	3/4
Kirschwasser	pr. Flasche	—	1/6
Koriander	pr. Pud	—	1 1/2
Korinthen	„ „	—	3/4
Korkholz, unverarbeitet	„ „	—	1 1/2
Krapp	„ „	—	1/2
Kreide, ungeschlemmte, ordinaire	pr. Berk.	—	1/6
do. geschlemmte	„ „	—	1 3/4
Kühe, lebende	pr. Stück	—	30
Kümmel	pr. Pud	—	3/4
Kupfer, unverarbeitet	„ „	—	1/2
Kupferwaaren und Schrauben	„ „	—	2
Lack in Oel und Spiritus	pr. Pud	—	3/4
Leim für Tischler und Schuhmacher	„ „	—	3/4
Leinen- und Hanfgarn	„ „	—	1 1/2
Linsen	pr. Tschetw.	—	3
Lithographiesteine	pr. Pud	—	3
Liqueure	pr. Flasche	—	1/6
Locomotiven und Zubehör, Waggon- und Plattformtheile, Räder und Radreifen	pr. Pud	—	1/2
Locomobilien, Dampfmotore aller Art u. Dampfkessel	„ „	—	1/2
Lorbeeren und deren Blätter	„ „	—	3/4
Mandeln	pr. Pud	—	3/4
Malz	„ „	—	1/3
Mais (pr. 10 Pud)	pr. Tschetw.	—	3
Marmorblöcke	pr Pud	—	1/2
Maschinen, landwirthschaftliche, als: Pflüge, Eggen, Hacken, Raufen und andere	„ „	—	1/2
Maschinentheile	„ „	—	1/2
Mehl	„ „	—	1/3
Menning	„ „	—	1/2
Messing, unverarbeitet	„ „	—	3/4
Messingblechwaaren	„ „	—	3
Meth, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6

		Rbl.	Kop.
Mineralwasser, natürliches und künstliches . . .	pr. Pud	—	1 3/4
do. do. do.	pr. 100 Kruken od. Flaschen	—	10
Muscat-Blüthe und -Nüsse	pr. Pud	—	1 1/2
Mühlensteine	pr. Berk.	—	1/3
Mumie	pr. Pud	—	1/4
Natron, kohlensaures	pr. Pud	—	3/4
do. schwefelsaures	pr. Berk.	—	1 3/4
Nägel, eiserne	pr. Pud	—	1
Nudeln	„ „	—	3/4
Nüsse jeder Art	„ „	—	3/4
Obst, frisches, gesalzenes und getrocknetes . . .	pr. Pud	—	3/4
Ocker	„ „	—	1/8
Oel: Baum-, Oliven-, Cocus-, Palm-Oel etc. . .	„ „	—	3/4
Oliven	„ „	—	1 1/2
Orleans	„ „	—	3/4
Papier, Druck-, Packpapier und Pappe	pr. Pud	—	3/4
do. Schreibpapier und Pergament	„ „	—	1
Perlgraupen	„ „	—	3/4
Petroleum und andere Brennöle	„ „	—	3/4
Pfeffer und Piment	„ „	—	1
Pferde, lebende	pr. Stück	1	—
Pflaumen, in Fässern und in Kisten	pr. Pud	—	3/4
Pomeranzen, frische	Brutto „ „	—	3/4
Porcelan jeder Art	„ „	—	3
Porter, in Fässern	„ „	—	1 1/2
„ in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Puder	pr. Pud	—	3/4
Rechen, eiserne	pr. Pud	—	3/4
Reis	„ „	—	1/2
Retorten von Thon	„ „	—	1/6
Roggen	pr. Tschetw.	—	3
Röhren, schmiedeeiserne	pr. Pud	—	1/2

		Rbl.	Kop.
Rosinen jeder Art	pr. Pud	—	3/4
Rohr, Stuhlrohr	„ „	—	1
Rum, in Fässern	„ „	—	1 3/4
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Russ	pr. Pud	—	1/2
Sand, zollfreier	pr. Berk.	—	1/6
Samen, Garten- und Feldsamen	pr. Pud	—	3/4
Säcke, grobe leinene	„ „	—	1/3
Safran	„ „	—	1 1/2
Salmiak	„ „	—	1/4
Sago	„ „	—	3/4
Salz, Kochsalz aller Art	pr. Berk.	—	1 1/2
Salpetersäure	pr. Pud	—	3/4
Salzsäure	„ „	—	3/4
Sassaparille	„ „	—	3/4
Schafe, lebende	pr. Stück	—	15
Schiffe, Dampfschiffe, bis 50 Last gross	„ „	15	—
do. do. über 50 Last gross, für jede Last mehr zu 20 Kop.			
do. Segelschiffe, bis 50 Last gross	„ „	5	—
do. do. über 50 Last gross, für jede Last mehr zu 10 Kop.			
Schaalen, getrocknete, Apfelsinen-, Citronen- und Pomeranzen-	pr. Pud	—	3/4
Schrauben, eiserne	„ „	—	1
Schiefer, unverarbeitet, in Platten	pr. 1000 Stück	—	42
Schiefer, Dachschiefer, in Tafeln	pr. Pud	—	3/4
do. verarbeitet (mit Ausnahme von Dachschiefer)	„ „	—	1 1/2
Schleifsteine	pr. Berk.	—	1/3
Schmelztiegel	pr. Pud	—	1 1/2
Schmiede- und Schlosserarbeit jeder Art, polirt und unpolirt	„ „	—	1
Schmirgel	„ „	—	1/3
Schrot	„ „	—	3/4
Schüttgelb	„ „	—	1/3
Schwefelsäure	„ „	—	3/4
Schwefel, gereinigter, und Schwefelblüthe	„ „	—	1/2

		Rbl.	Kop.
Schwefel, ungereinigter, oder roher Schwefel	pr. Pud		1/8
Schweine, lebende	pr. Stück		15
Schweinefett	pr. Pud		3/4
Seide, rohe	„ „		2 1/8
do. gesponnene	„ „	—	3
Senf	„ „	—	1 1/2
Seife jeder Art	„ „	—	2 1/8
Sensen une Sicheln	„ „	—	1
Soda aller Art	„ „	—	1/8
Soya	„ „	—	1 1/2
Speisezuthaten, Pickels etc., 62	„ „	—	1 1/2
Stahl und Gussstahl, unverarbeitet, in Stangen und Platten	„ „	—	1/4
Stahlwaaren	„ „	—	2
Stärke	„ „	—	1/2
Stiere, lebende	pr. Stück	—	30
Steinkohlen und Coaks	pr. Last von 7 Tons	—	20
Steinkohlentheer	pr. Pud	—	1/4
Steine, behauene, und Pflastersteine	„ „	—	1/10
Sumach	„ „	—	1/2
Syrup	„ „	—	3/4
Tabak, in Blättern und Stengeln, Rauch- und Schnupftabak	pr. Pud	—	3
Talg	„ „	—	3/4
Terpentin und Terpentin-Oel	„ „	—	3/4
Thee jeder Art	„ „	—	1
Thonerde in Klumpen	pr. 1000 Stück	—	14
do. fein	pr. Berk.	—	1/3
Thran, Fisch- und Leberthran	pr. Pud	—	3/4
Tinte	„ „	—	3/4
Töpferarbeit jeder Art, mit Ausnahme von Thonkruken	„ „	—	1 1/2
Trippel und andere Stoffe zum Poliren	„ „	—	1/3
Trüffeln und Pilze	„ „	—	1 1/2
Thonkruken	„ „	—	3/4
Uhren, Taschen-, silberne	pr. Stück	—	2
do. do. goldene	„ „	—	6

		Rbl.	Kop.
Uhren, hölzerne	pr. Stück	—	1
Ultramarin	pr. Pud	—	3/4
Umbra	„ „	—	1/3
Vanille	pr. Pud	—	1 1/2
Vitriol jeder Art	„ „	—	3/4
Wachs, ausgenommen Erdwachs	pr. Pud	—	3/4
Waagen mit Zubehör und Gewichten	„ „	—	2 1/8
Wagenschmiere	„ „	—	1/3
Weberkämme	„ „	—	1
Weizen	pr. Tschetw.	—	3
Weine jeder Art, in Fässern	pr. Pud	—	1
do. in Flaschen	pr. Flasche	—	1/6
Weinstein, Cremor tartar	pr. Pud	—	3/4
Weintrauben, wie auch eingekochter Traubensaft	„ „	—	3/4
Whisky	pr. Flasche	—	1/6
Wichse	pr. Pud	—	3/4
Wolle aller Art	„ „	—	1
Wollengarn jeder Art	„ „	—	2 1/8
Würste	„ „	—	1 1/2
Ziegen, lebende	pr. Stück	—	15
Zimmt	pr. Pud	—	1 1/2
Zinn in Barren, Tafeln und Stangen	„ „	—	3/4
Zinnwaaren	„ „	—	3
Zink in Stücken und Platten	„ „	—	1/2
Zinkwaaren	„ „	—	1 1/2
Zinkweiss	„ „	—	3/4
Zinnober	„ „	—	3/4
Zucker, roher und raffinirter	„ „	—	1 1/2
Zündhölzchen, chemische	„ „	—	2 1/8

	Rbl.	Kop.
Alle in dieser Tabelle nicht benannten Waaren im Werthe von 4 Rbl. pr. Pud und darüber . . pr. Pud	—	3
desgleichen in geringerem Werthe . . . . . „ „	—	3/4
Alle Waaren, bei denen kein Gewicht aus den Documenten ersichtlich, zahlen vom Werthe 11/24 %.		
Alle Transitwaaren, ob sie hier verzollt werden oder unter Zollverschluss in's Innere des Reichs versandt werden, zahlen 25 % weniger als die in dieser Tabelle normirten Abgabensätze.		

Anmerkung. Die in dieser Tabelle pr. Pud angesetzten Abgabensätze beziehen sich auf Pud Netto oder Brutto, je nachdem das eine oder andere auf Grund des Tarifs für die Zollberechnung zur Richtschnur genommen wird.

Riga, den 2. October 1890.

Unterschriften der Commissions-Glieder.

Tabelle

der

vom 1. Januar 1891 ab in Riga zu entrichtenden Handels-Abgaben

von

Ausfuhr-Waaren.

Diese Abgaben werden auf Grund der Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachten vom 10 April 1867 und vom 1. Februar 1871 für die Hafenbau-Casse, fur den Börsen-Comité und fur die Stadt-Casse erhoben.

		Rbl.	Kop.
Ammoniak	pr. Pud	—	1/4
Anis	pr. Berk.	—	8
Anisöl	„ „	—	8
Ballon-Flaschen, leere	pr. 100 Stück	—	18
Blutdünger	pr. Berk.	—	2
Branntwein	pr. 10 Wedro	—	4
„ versüsster	pr. 100 Flaschen	—	27
„ Spiritus	pr. 10 Wedro	—	4 3/4
Butter	pr. Berk.	—	45
Baumwolle, rohe	pr. Pud	—	1/3
Cabelgarn	pr. Pud	—	3/4
Canthariden	pr. Berk.	—	14
Colophonium	pr. Pud	—	1/4
Chromerz	pr. Berk.	—	3/4
Coriander	„ „	—	8 1/2
Corinthen	pr. Pud	—	1/2
Droguen, nicht benannte	pr. Pud	—	3/4
Dextrin	„ „	—	1 1/4
Eigelb und Eiweiss	pr. Pud	—	3/4
Eier	„ „	—	3/4
Eisen, Stangen- und Bandeisen	pr. Berk.	—	4
„ Blech	„ „	—	2
„ Bruch, und alte Schienen	„ „	—	3/4

		Rbl.	Kop.
Eisenwaaren, in Kisten	pr. Pud	—	1½
„ nicht in Kisten	„ „	—	¾
Filzwaaren	pr. Pud	—	½
Fleisch, gesalzenes und geräuchertes	„ „	—	¾
Flachsgarn	pr. Berk.	—	35
Flachsheedegarn	„ „	—	12
Flachs, gewrakt und ungewrakt, alle Sorten	„ „	—	16
„ -Heede	„ „	—	5
Federn: Bettfedern	„ „	—	18
„ Federposen	„ „	—	26
„ Daunen	„ „	—	40
Garn, Baumwollen- und Wollengarn	pr. Pud	—	¾
„ Seiden-	„ „	—	1½
Gedärme aller Art	„ „	—	¾
Getreide: Weizen . . (oder 10 Pud — Pfd).	pr. Tschetw.	—	3
„ -Mehl . („ 7 „ 20 „)	„ „	—	2
„ Roggen . . . („ 9 „ — „)	„ „	—	2
„ -Mehl . („ 7 „ 20 „)	„ „	—	2
„ Gerste u. Malz („ 8 „ — „)	„ „	—	2
„ Hafer . . . . („ 6 „ — „)	„ „	—	1½
„ Erbsen, Bohnen u. Wicken („ 10 „ — „)	„ „	—	2½
„ Buchweizen . („ 8 „ 20 „)	„ „	—	2
„ Grütze aller Art („ 7 „ 20 „)	„ „	—	2½
„ Aussiebsel, „ Futterkraut . („ 7 „ 20 „)	„ „	—	2
Glycerin	pr. Berk.	—	7
Gummiwaaren	pr. Pud	—	1½
Gyps, in Stücken und gemahlen	„ „	—	⅛
Holzdraht, zu Zündhölzchen und Rouleaux	pr. Pud	—	½
Harz	„ „	—	¼
Holzwaaren, ordinaire, als: Zimmermanns-, Stellmacher- und Böttcherarbeit	„ „	—	1
Holzwaaren, feine	„ „	—	1½
Holzzeugmasse	„ „	—	¼
Honig, in Fässern	„ „	—	½
Hanf, alle Sorten	pr. Berk.	—	15

		Rbl.	Kop.
Hanf, Werg und Tors	pr. Berk.	—	8
Hanfwoyen, Stricke und Schnur aller Art	„ „	—	5 1/2
Hanfgarn	„ „	—	18
Hopfen	„ „	—	4 3/4
Hausenblasen	„ „	—	23
Hasenfelle (oder 12 Pud 20 Pfd.)	1000 Stück	—	30
Hörner, Klauen und Hornspitzen	pr. Berk.	—	4
Hornabfall	„ „	—	2
Häute, Rinder- und Elenhäute, getrocknete	„ „	—	15
„ „ „ „ gesalzene	„ „	—	8
„ Pferdehäute, getrocknete	„ „	—	12
„ „ gesalzene	„ „	—	6
„ Kalbfelle	„ „	—	8
„ alle Gattungen kleine Felle	„ „	—	26
Haare: Pferdemähnen und Pferdeschweife	„ „	—	15
„ Schweinsborsten	„ „	—	15
„ Ziegel-, Kuh-, Pferde- und Kameelhaare	„ „	—	4
Kaviar	pr. Berk.	—	70
Knochen	„ „	—	2
Knochen, Asche, Staub und Kohle	„ „	—	1 1/2
Knochenmehl und Knochenschrot	„ „	—	2 1/2
Korken	„ „	—	26
Kümmel	„ „	—	9
Kupfer	„ „	—	34
Kartoffelmehl	pr. Pud	—	1/2
Käse	„ „		3/4
Krapp und Garanikum	„ „	—	1/2
Krebssteine	„ „	—	1 1/2
Kleesaat	„ „	—	3/4
Kleie	„ „	—	1/4
Kälbermagen	„ „	—	2
Leder aller Art	pr. Berk.	—	55
Lederwaaren	pr. Pud	—	1 1/2
Leim	pr. Berk.	—	9
Leinewand, nicht besonders benannte	pr. Pud	—	1 1/2
Licopodium	pr. Berk.	—	7

		Rbl.	Kop.
Lindenbast	pr. Pud	—	1/4
Lumpen	pr. Berk.	—	8
Matten	pr. 1000 Stück	—	46
„ desgleichen	pr. Pud	—	5/8
Malachit	„ „	—	1 1/2
Manufacturwaaren, nicht besonders benannte	„ „	—	1 1/2
„ Segeltuch	„ „	—	1/2
„ Raventuch	„ „	—	1/2
Sackleinen	„ „	—	1/2
Oel, Hanföl und Leinöl	pr. Berk.	—	14
Oelkuchen	„ „	—	3 1/4
„ von 3 1/2 bis 4 ℔. pr. Stück	pr. 1000 Stück	—	22
„ grössere bis ca. 8 ℔. pr. Stück	„ 1000 „	—	47
„ über 8 ℔. pr. Stück, nach Verhältniss.		—	—
Oleïn, ein Residuum der Stearinfabrikation	pr. Berk.	—	7
Oelsamen, nicht benannte	pr. Pud	—	3/4
Passagiereffecten		frei.	
Papier	pr. Pud	—	3/4
Packpapier	„ „	—	1/2
Papiermasse in Ballen	„ „	—	1/2
Pech	„ „	—	1/4
Pelzwerk jeder Art	pr. Berk.	—	22
Pferde, lebende, und Hornvieh aller Art	pr. Stück	—	20
Pottasche	pr. Berk.	—	10
Petroleum, nebst allen Erzeugnissen u. Rückständen	pr. Pud	—	1/3
Quittenkerne	pr. Pud	—	3/4
Rhabarber	pr. Pud	—	3/4
Rosinen	„ „	—	1/2
Samenöl, nicht benanntes	pr. Pud	—	3/4
Salpeter	„ „	—	1/2
Seide und Seidenwaaren	„ „	—	2 1/4
Seidenabfall	„ „	—	3/4
Säcke, leinene	„ „	—	1 1/4
Stearin	„ „	—	3/4
Syrup	„ „	—	1/2

		Rbl.	Kop.
Saat: Säeleinsaat	pr. Tonne	—	3
„ Leinsaat in Säcken von 38—40 Grz.	pr. Sack	—	3
„ Schlagleinsaat (oder 8 Pud 10 ℔.)	pr. Tschetw.	—	2 1/2
„ Leinsaataussiebsel („ 8 „ 10 „)	„ „	—	2 1/2
„ Rapp- u. Rübsaat („ 8 „ 10 „)	„ „	—	4
„ Hanfsaat u. Dedder („ 7 „ — „)	„ „	—	2
Kleesaat	pr. Pud	—	3/4
Sücke: von Segel- und Raventuch	pr. 1000 Stück	2	30
„ „ Sackleinen	„ 1000 „	1	30
Sackleinen	pr. Stück	—	2 1/2
Segeltuch, Flämisch Leinen und Raventuch	„ „	—	5
andere dergleichen Manufacturen	„ „	—	3 1/2
Seife	pr. Berk.	—	14
Senfsamen	„ „	—	3 1/2
Schmalz und Speck	„ „	—	18
Süssholz	„ „	—	2 1/4
Talg, Licht- und Seifentalg	pr. Berk.	—	18
Talglichte	„ „	—	26
Stearinlichte	„ „	—	46
Thee	„ „	—	3/4
Thran	pr. Pud	—	1/2
Terpentinöl	„ „	—	3/4
Tabak	pr. Berk.	—	8
Tauwerk	„ „	—	17
Strusentau aller Art und altes Tauwerk	„ „	—	5
Terpentin	„ „	—	10
Theer	pr. Tonne	—	2 1/2
Wachs und Wachslichte	pr. Berk.	—	39
Wallrosszähne	pr. Pud	—	2 1/2
Werg	„ „	—	3/5
Wild und Geflügel	„ „	—	1 1/2
Woilok	pr. Berk.	—	3 1/2
Wolle, rohe	„ „	—	8
Wagenschmiere	„ „	—	2
Zittwersaat	pr. Berk.	—	7
Zucker	pr. Pud	—	3/4
Zwiebeln	„ „	—	1/2

		Rbl.	Kop.
Holz: Spieren aller Längen:			
von 7—10 Palm	pr. Stück	—	5½
„ 11—13 „	„ „	—	10
„ 14—15 „	„ „	—	20
„ 16 „	„ „	—	30
Masten, von 65 Fuss holl. lang und darüber:			
von 17 Palm	„ „	—	40
„ 18 „	„ „	—	50
von 60 Fuss holl. lang und darüber:			
von 19 Palm	„ „	—	70
„ 20 „	„ „	1	—
„ 21 „	„ „	1	35
Masten, von 60 Fuss holl. lang und darüber:			
von 22 Palm	pr. Stück	1	60
für jeden Palm mehr, annoch . .	„ „	—	33
Bugspriete, von 60 Fuss holl. lang:			
von 17 Palm	„ „	—	18
„ 18 „	„ „	—	20
„ 19 „	„ „	—	29
„ 20 „	„ „	—	43
„ 21 „	„ „	—	56
„ 22 „	„ „	—	70
für jeden Palm mehr, annoch . .	„	—	25
Balken, fichtene, vierkantige:			
bis 35 Fuss lang . . .	pr. 100 St.	3	20
über 35 Fuss lang . .	„	6	—
„ runde u. Norweg. Kapp:			
bis 35 Fuss lang . .	„	1	10
über 35 Fuss lang . .	„	2	—
grähnene, espene, ellerne und birkene, vierkantige:			
bis 35 Fuss lang. . .	„	2	—
über 35 Fuss lang . .	„	4	—
„ runde:			
bis 35 Fuss lang. . .	„	1	—
über 35 Fuss lang . .	„	1	80
Espenrollen . bis 10 Fuss lang . .	„	—	50

	Rbl.	Kop.
Holz: Mauerlatten, fichtene:		
bis 35 Fuss lang. . . pr. 100 St.	1	80
über 35 Fuss lang . . „	3	50
grähnene:		
bis 35 Fuss lang. . . „	1	30
über 35 Fuss lang . „	2	60
Kreuzhölzer, fichtene und grähnene:		
bis 35 Fuss lang. . . „	—	70
über 35 Fuss lang . . „	1	45
Bretter und Planken, fichtene und grähnene:		
1 Zoll dick bis 9 Fuss lang pr. 100 St.	—	3
1 „ „ über 9 „ „ „	—	7 1/2
1 1/2 „ „ bis 9 „ „ „	—	5
1 1/2 „ „ über 9 „ „ „	—	13
2 „ „ bis 9 „ „ „	—	6
2 „ „ über 9 „ „ „	—	18
2 1/2 „ „ bis 9 „ „ „	—	8
Bretter und Planken, fichtene und grähnene:		
2 1/2 Zoll dick über 9 Fuss lang pr. 100 St.	—	23
3 „ „ bis 9 „ „ „	—	10
3 „ „ über 9 „ „ „	—	30
3 1/2 „ „ bis 9 „ „ „	—	13
3 1/2 „ „ über 9 „ „ „	—	39
4 „ „ bis 9 „ „ „	—	16
4 „ „ über 9 „ „ „	—	50
4 1/2 „ „ bis 9 „ „ „	—	18
4 1/2 „ „ über 9 „ „ „	—	56
5 „ „ bis 9 „ „ „	—	20
5 „ „ über 9 „ „ „	—	63
Wagenschoss . . . . . „	10	—
Fassholz . . . . . „	4	—
Kluftholz . . . . . „	—	20
Piepenstäbe bis 75 Zoll lang . . . . „	—	50
„ über 75 Zoll lang . . . . „	—	80
Oxhoftstäbe von allen Dimensionen . „	—	23
Bootsmasten . . . . . „	1	75
Tonnenstäbe, fichtene und grähnene, von allen Dimensionen . . . . . pr. 1000 St.	—	5

		Rbl.	Kop.
Holz:	Brennholz	pr. Faden	—	3
	Splittholz	„ „	—	13
	Sparren, Ricker, Schraubplanken, Samsonspfosten und Klötze	pr. 100 St.	—	15
	Sleepers, 4kantige	„	—	50
	„ runde	„	—	30
	Pitprops, unt. 6″ dick und unter 10′ lang		—	2½
	„ do von 10 bis 12′ „		—	6
	„ 6—9″ dick und unter 10′ „		—	10
	„ do von 10 bis 12′ „		—	15
	Poles Top, 7″ dick und unter 15′ „		—	15
Alle hier nicht genannten Waaren zahlen vom Werthe 11/24 %				

Riga, den 2. October 1890.

Unterschriften der Commissions-Glieder.

RIGAER

Handels-Archiv.

Neunzehnter Jahrgang.

1891.

Heft III.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 1).
1891.

Inhalt.

Pag.

Hafenordnung für die Häfen des Russischen Reiches 357

Regeln für die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Rettungsböten und Rettungsutensilien 367

Rigaer Handels-Archiv.

Neunzehnter Jahrgang.

1891.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comité

H. v. Stein.

Дозволено цензурою. Рига, 23-го Сентября 1891 г.

Hafenordnung für die Häfen des Russischen Reiches.

(Aus der Sammlung der Gesetzesbestimmungen und Anordnungen der Staatsregierung, vom Jahre 1891. № 60).

Allerhöchst bestätigtes Reichsraths-Gutachten.

635. Ueber die administrative Leitung der Handels-Schifffahrt und über die Hafenpolizei in Handels-Seehäfen.

Seine Kaiserliche Majestät hat das in der Plenarversammlung des Reichsraths zum Projecte einer Verordnung über die administrative Leitung der Handels-Schifffahrt und über die Hafenpolizei in Handels-Seehäfen erfolgte Gutachten Allerhöchst zu bestätigen geruht und zu erfüllen befohlen.

(Unterschrieben) Der Vorsitzende des Reichsraths Michael.

Am 7. Mai 1891.

Ausgeschrieben aus den Journalen der Vereinigten Departements der Gesetze und der Reichsöconomie vom 17. Nov. 1890 und 28. Januar 1891 und der Plenar-Versammlung vom 8. April 1891.

Gutachten des Reichsraths.

Der Reichsrath hat in den Vereinigten Departements der Gesetze und der Reichsöconomie und in seiner Plenarversammlung, nach Beprüfung der Vorstellung des Verwaltenden des Marine-Ministeriums, betreffend das Project von Grundlagen zu einer Verordnung über die administrative Leitung der Handels-Schifffahrt und über eine Seehafen-Polizei gutachtlich beschlossen:

I. Das Project der Verordnung über die administrative Leitung der Handels-Schifffahrt und über die Hafen-Polizei in Handels-Seehäfen der Allerhöchsten Bestätigung Seiner Kaiserlichen Majestät zu unterbreiten.

II. Dem Minister des Innern anheimzustellen, im Einvernehmen mit den betreffenden Ressorts, an den Reichsrath mit Vorstellungen einzukommen über die Ausdehnung der im Artikel I. erwähnten Verordnung auf die einzelnen See-Handelshäfen unter Anschluss von Anträgen über den Etat der Hafenverwaltungen, über die durch die Bildung dieser hervorgerufenen einmaligen und beständigen Ausgaben, sowie über die-

jenigen Abänderungen und Ergänzungen der erwähnten Verordnung, welche nach den localen Verhältnissen, bei der Ausdehnung der Verordnung auf die einzelnen Häfen sich etwa als nothwendig erweisen sollten.

III. Den Artikel 169 des Ustaws über den Dienst nach Bestimmung der Staatsregierung (Swod der Gesetze Band III, Forts. v. J. 1890) durch folgende Regel zu ergänzen:

„Die Aemter von Capitänen von See-Handelshäfen und deren Gehilfen können von Militärpersonen bekleidet werden".

Das Original-Gutachten ist in den Journalen von den Vorsitzenden und den Gliedern unterschrieben.

Auf dem Original steht von der Höchsteigenen Hand Seiner Kaiserlichen Majestät geschrieben:

In Gatschina, d. 7. Mai 1891. „Dem sei also".

Verordnung über die administrative Leitung der Handels-Schifffahrt und über die Hafenpolizei in See-Handelshäfen.

Allgemeine Bestimmungen.

1) Unter der Bezeichnung „Hafen (Port)" ist zu verstehen sowohl jegliches Hafengewässer (Hafen und Rhede), als auch der Uferraum in einer an der See belegenen Ortschaft, der von Hafenbaulichkeiten eingenommen wird, wie: Landungsplätzen, Molen und Uferdämmen, endlich überhaupt das gesammte Seeufer, insofern es den Zwecken der Handels-Schifffahrt und maritimem Gewerbe dient.

2) Die Leitung der Hafenpolizei in See-Handelshäfen, auf der durch diese Verordnung gegebenen Grundlage, liegt ob: 1) den Hafen-Verwaltungen, und 2) besonderen Sessionen für Hafenangelegenheiten, wo solche errichtet sind. In den Häfen, in welchen keine besonderen Sessionen für Hafenangelegenheiten organisirt sind, stehen deren Obliegenheiten dem örtlichen Gouverneur oder Stadthauptmann zu (Art. 34).

3) Die in Handelshäfen den Institutionen des Marine-, Finanz- und Wegebau-Ressorts zugeeigneten Obliegenheiten werden von diesen auf Grund der bestehenden Gesetze erfüllt, mit denjenigen Ausnahmen, die in den weiter unten folgenden Artikeln vorgesehen sind.

4) Die nähere Bestimmung der Grenzen eines jeden Handelshafens steht dem Minister des Innern, im Einvernehmen mit den betreffenden Ressorts, zu. Auf derselben Grundlage geschieht auch die räumliche Abgrenzung der Gebiete die der Competenz der Marineobrigkeit und der Hafenverwaltung in solchen Hafenorten unterliegen, wo neben einem Handelshafen, sich auch ein Kriegshafen befindet. Die Anordnungen

des Ministers des Innern hinsichtlich der Feststellung der Grenzen der Handelshäfen werden dem Dirigirenden Senate zur Publication in vorschriftmässiger Ordnung vorgestellt.

5) Die Hafenpolizei im Kronstädtschen Handelshafen unterliegt der Competenz der Kriegs-Marineobrigkeit, wobei die in dieser Verordnung angegebenen Rechte und Pflichten des Hafencapitäns bezüglich der Handelsfahrzeuge, nach Bestimmung des Verwaltenden des Marine-Ministeriums, einem der Gehilfen des Capitäns des Kronstädtschen Kriegshafens übertragen werden.

Von den Hafenverwaltungen.

I. Bestand der Hafenverwaltungen.

6) Die Hafenverwaltung besteht aus: dem Hafencapitän, dessen Gehilfen, Hafentechnikern und anderen etatmässigen Amtspersonen und Unterbeamten.

7) In Ortschaften von unbedeutendem Schifffahrtsverkehr können die Obliegenheiten des Hafencapitäns einem Beamten der Ortspolizei oder des Marine-, Zoll-, Wegebau- oder Quarantäne-Ressorts übertragen werden. Eine derartige Uebertragung der erwähnten Obliegenheiten auf Beamte des Marine-, Zoll- oder Wegebau-Ressorts geschieht durch den Minister des Innern, im Einvernehmen mit dem Minister des betreffenden Ressorts.

8) In bedeutenden Häfen werden zu Hafencapitänen vom Minister des Innern, auf Vorstellung des Gouverneurs oder Stadthauptmanns und nach vorhergegangener Relation mit dem Verwaltenden des Marine-Ministeriums, Flotten-Offiziere ernannt, die im activen Dienst stehen oder der Reserve zugezählt oder verabschiedet sind.

9) In weniger bedeutenden Häfen werden zu Hafencapitänen und deren Gehilfen vom Minister des Innern, auf Vorstellung des Gouverneurs oder Stadthauptmanns und, erforderlichen Falls, nach vorhergegangener Relation mit dem Verwaltenden des Marine-Ministeriums, im activen Dienste stehende oder der Reserve zugezählte oder verabschiedete Flotten-Offiziere und Flotten-Steuerleute, wie auch Privat-Schiffscapitäne und -Steuerleute für weitere Fahrten oder überhaupt Personen ernannt, die die hierzu erforderlichen Kenntnisse besitzen. Zu Aemtern von Hafen-Technikern werden, in derselben Ordnung, Ingenieur-Mechaniker der Flotte, Schiffs-Ingenieure und andere Personen ernannt, die die hierzu erforderlichen Kenntnisse besitzen.

10) Die Beamten der Hafenverwaltungen stehen im activen Dienst im Ressort des Ministeriums des Innern und sind, je nach der Zuständigkeit, dem Gouverneur oder dem Stadthauptmann subordinirt.

11) Die unteren Executivbeamten der Hafenverwaltung werden vom Hafencapitän vorzugsweise aus verabschiedeten oder zur Reserve entlassenen Untermilitärs des Marine- oder Militär-Ressorts, sowie aus Privatmatrosen in einer vom Etat festgesetzten Zahl miethweise angestellt, jedoch zum Dienste vereidigt.

II. Competenzkreis und Geschäftsordnung der Hafenverwaltungen.

12) Der Hafencapitän ist der unmittelbare Chef der Hafenpolizei, welcher im Hafenrayon sämmtliche Rechte und Pflichten der allgemeinen Polizei übertragen werden. Als Person, welcher die nächste polizeiliche Aufsicht über die örtliche Handels-Schifffahrt und über die maritimen Gewerbe obliegt, hat der Hafencapitän, unter Mitwirkung der übrigen Beamten der Hafenverwaltung:

a. auf die Erfüllung der Gesetzesbestimmungen und Anordnungen der Staatsregierung hinsichtlich der Handels-Schifffahrt, des Schiffbaues und der maritimen Gewerbe zu achten;

b. innerhalb der ihm zuerkannten Machtsphäre alle erforderlichen Massregeln zur Erfüllung der erwähnten Gesetzesbestimmungen und Anordnungen der Staatsregierung, sowie auch zur Verhütung, Vermeidung und Verfolgung von Uebertretungen dieser Gesetzesbestimmungen zu ergreifen;

c. auf administrativem Wege, auf Grund der Art. 19 und 20 dieser Verordnung, Beahndungen für solche Uebertretungen aufzuerlegen, die seiner Competenz unterliegen;

d. in den durch Art. 21 dieser Verordnung bestimmten Fällen geringfügige Civilstreitigkeiten in Sachen betreffend die Handels-Schifffahrt und die maritimen Gewerbe zu untersuchen;

e. über Ordnung, Wohlfahrt und Sicherheit in den Häfen, auf der Rhede, auf den Uferdämmen, den Molen und überhaupt auf dem gesammten, vom Hafen und Hafeninstitutionen und Hafenbaulichkeiten eingenommenen Raume zu wachen;

f. die Dislocation der Schiffe im Hafen zu leiten;

g. über den guten Zustand der See-Warnungszeichen, sowie über das Ein- und Ausladen von Pulver und anderen leichtentzündlichen Stoffen und von Ballast an den dazu bestimmten Plätzen zu wachen;

h. Massregeln zu ergreifen zur Rettung von Menschen, Fahrzeugen und deren Ladung bei Schiffbrüchen, zur Aufbewahrung des Geretteten, Rückerstattung desselben an die Besitzer und Entschädigung der die Rettung ausführenden Personen nach den hierfür festgesetzten Regeln, wie auch die im Art. 633 des Zollustaw und Art. 495 und 517—522 des Handels-Ustaw erwähnten Sachen betreffend Schiffbrüche zu leiten;

i. in denjenigen Häfen, in welchen keine besondere Kriegsmarine-Hafenverwaltung besteht, die Aufsicht über die Lootsen-Institutionen und

einzelne Lootsen (Handels-Ustaw, Forts. v. J. 1890, Art. 192, Anmerk., Beilage: Verordnung über See-Lootsen, Art. 4 und 5) zu führen;

k. in den vom Gesetze geforderten Fällen die Untersuchung und Besichtigung von Handelsfahrzeugen, wie auch des Mechanismus und der Kessel derselben anzuordnen;

l. den Quarantäne-, Zoll- und anderen Institutionen bei Ausübung ihrer Pflichten bezüglich der Handelsfahrzeuge Beistand zu leisten.

13) Die Gehilfen des Hafencapitäns haben letzterem bei Ausführung seiner Obliegenheiten zur Seite zu stehen und, als Exekutivbeamte der Hafenpolizei, die Aufträge auszuführen, die ihnen vom Hafencapitän ertheilt werden.

14) Die Aufgabe der Hafentechniker besteht: in der Aufsicht über den guten Zustand der schwimmenden Hilfsmittel und mechanischen Vorrichtungen im Hafen, in der Ausführung von Untersuchungen und Besichtigungen von im Bau befindlichen und bereits schwimmenden Fahrzeugen und überhaupt in der Ausübung der technischen Polizei im Hafen hinsichtlich der Handels-Schifffahrt.

15) Wenn seitens der Schiffe die obligatorischen Bestimmungen über die Placirung der Schiffe im Hafen und auf der Rhede (Art. 26 Pkt. a, 2 und Art. 34) nicht erfüllt werden, so geschieht die Placirung der Schiffe am betreffenden Orte durch die Hafenobrigkeit, auf Kosten des schuldigen Schiffes, welches nicht eher aus dem Hafen hinausgelassen wird, als bis es die gemachten Ausgaben bezahlt oder diese Zahlung durch ein Unterpfand sichergestellt hat.

16) Die Unkosten für die Reparatur von Beschädigungen an Anlegeplätzen, Molen, Uferdämmen, Wellenbrechern, Warnungszeichen und anderen Hafeneinrichtungen und -Bauten, wie auch für Bereinigung des Hafens und der Rhede sind von den Eigenthümern oder Capitänen derjenigen Fahrzeuge wiederzuerstatten, welche die Beschädigung oder Verunreinigung verursacht haben. Sobald derartige Beschädigungen untersucht worden sind und durch die Hafentechniker der Werth der Beschädigungen abgeschätzt worden ist, sowie, nachdem mit den betreffenden Ressorts die etwa erforderlichen Relationen stattgefunden haben, bestimmt und eröffnet der Hafencapitän in möglichst kurzer Zeit den Personen, die die Beschädigung verschuldet haben, die von ihnen zu entrichtende Summe. Bevor die erwähnte Summe nicht an den Hafencapitän ausgezahlt oder durch ein entsprechendes Unterpfand sichergestellt worden ist, wird das Schiff nicht aus dem Hafen hinausgelassen. Bei der Abschätzung können Schiffseigenthümer oder Capitän sowohl persönlich, als auch durch Bevollmächtigte, zugegen sein; falls sie mit dem Beschluss des Hafencapitäns nicht einverstanden sind, wird der Betrag der zu leistenden Beitreibung auf gerichtlichem Wege auf Klage der betreffenden Kronsverwaltung festgestellt.

17) Bei Feuersbrünsten oder anderen, den Fahrzeugen und Hafeneinrichtungen Gefahr bringenden Unglücksfällen, sind alle im Hafen befindlichen Fahrzeuge und Boote verpflichtet, auf die erste Aufforderung des Hafencapitäns, demselben die bei ihnen vorhandenen Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen und jegliche von ihnen geforderte Mitwirkung zur Bekämpfung des Nothstandes zu leisten.

18) Der Hafencapitän führt Vermessungen, technische Besichtigungen und Untersuchungen von Handelsfahrzeugen aus:

a. um diejenigen am Auslaufen in die See zu verhindern, die, nach den Auskünften der Hafenverwaltung, sich in unzuverlässigem Zustande befinden, sowie übermässig oder unrichtig beladen sind;

b. um die Ursachen von Unglücksfällen bei Schiffen zu ermitteln, und

c. auf Verlangen der Schiffseigenthümer und Schiffsbefrachter, die sich von der Zuverlässigkeit ihrer Schiffe überzeugen wollen, und in anderen vom Gesetze angegebenen Fällen.

19) Im Falle der Uebertretung der im Pkt. a, Art. 26 erwähnten obligatorischen Bestimmungen eröffnet der Hafencapitän den Schuldigen über die von ihnen beizutreibende Geldbusse (Art. 32 und 34). Falls dieselbe binnen 3 Tagen nicht entrichtet worden, wird die Sache dem zuständigen Gerichte übergeben. Gehört die zu einer Geldbusse verurtheilte Person zur Besatzung eines im Hafen befindlichen Handelsfahrzeugs, so kann, bis zur endgiltigen gerichtlichen Entscheidung der Sache, die betreffende Person nicht anders aus dem Hafen heraus gelassen werden, als gegen Hinterlegung eines Unterpfandes.

20) Unmittelbar der Competenz des Hafencapitäns unterliegen Klagen der Schiffseigenthümer oder Schiffscapitäne gegen Personen der Schiffsmannschaft wegen Vergehen, die in den Artikeln 1252, 1253, 1259, 1260, 1266, 1270, 1273 und 1274 des Strafgesetzbuches vorgesehen sind. Wenn durch die in den Art. 1252, 1259, 1266 und 1270 des Strafgesetzbuches vorgesehenen Vergehen Schaden oder Verlust geursacht worden, so unterliegt die Sache den Gerichtsbehörden.

21) In solchen Civilstreitigkeiten zwischen Schiffseigenthümern oder Schiffscapitänen und Personen der Schiffsmannschaft, die sich auf den Miethvertrag, auf Unterhalt und Verpflegung der Mannschaft, auf Abrechnungen mit Personen dieser Mannschaft und auf Entlassung derselben beziehen, sowie auch in Streitigkeiten über das Honorar von Lootsen, Arbeiter-Artells für Löschen und Beladen der Schiffe, von Bootsleuten und Eigenthümern von Bugsirern und Ballastfahrzeugen, ist es beiden Parteien, nach gegenseitiger Uebereinkunft, gestattet, sich zur Verhandlung der Sache an den Hafencapitän zu wenden, welcher in derartigen Sachen eine endgiltige Entscheidung fällt.

Von den besonderen Sessionen für Hafenangelegenheiten.

I. Bestand der Sessionen.

22) Die besondere Session für Hafenangelegenheiten besteht: in den Häfen, in welchen eine Stadthauptmannschaft errichtet ist — unter dem Vorsitze des Stadthauptmanns, in den übrigen Häfen — unter dem Vorsitze des Gouverneurs, falls derselbe seinen Wohnsitz in der Hafenstadt hat. Entgegengesetzten Falls präsidirt in der Session, an Stelle des Gouverneurs, einer der Chefs der örtlichen Institutionen des Marine-, Zoll-, Quarantäne- oder Wegebau-Ressorts, welcher vom Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Minister, in dessen Ressort die betreffende Person im Dienste steht, zur Ausübung der Obliegenheiten eines Vorsitzenden aufgefordert wird.

23) Zum Bestande der Session gehören: der Hafencapitän, die Chefs der örtlichen Marine-, Zoll- und Quarantäne-Institutionen, ein Glied der örtlichen Procuratur oder eine andere Person des Justiz-Ressorts nach Bestimmung des Justizministers, der örtliche Ingenieur des Wegebau-Ressorts, ein Vertreter der örtlichen Inspectur der auf den Hafen auslaufenden Eisenbahnen oder ein Vertreter der Verwaltung der örtlichen Krons-Eisenbahn, das Stadthaupt der Hafenstadt, die Vorsitzenden der örtlichen Börsencomités und des Comités für Handel und Manufacturen und endlich zwei Glieder von der Kaufmannschaft.

Anmerkung. Im Falle der Abwesenheit des Hafencapitäns oder eines von den Gliedern des Marine-, Zoll-, Quarantäne-, Wegebau- und Justiz-Ressorts, nehmen an der Sitzung der Session an Stelle dieser Personen die die letzteren, der Dienstordnung nach, vertretenden Beamten Theil.

24) Bei Verhandlung von Angelegenheiten, welche solche Ressorts betreffen, die in der Session keine Vertreter haben, wird der Chef der örtlichen Verwaltung desjenigen Ressorts, welches die Sache angeht, mit Stimmrecht zur Sitzung hinzugezogen. Der Vorsitzende der Session ist berechtigt, ausserdem noch zu den Sitzungen andere Personen hinzuzuziehen, von denen sich für die Sache nützliche Auskünfte und Erklärungen erwarten lassen; die Aeusserungen dieser Personen werden in das Journal der Sitzung eingetragen.

25) Die Glieder der besonderen Session für Hafenangelegenheiten aus der örtlichen Kaufmannschaft werden von denjenigen örtlichen Kaufleuten erwählt, welche Seeschiffe besitzen und Exporthandel zur See betreiben. Die Wahl dieser Personen wird in solchen Häfen, wo Börsencomités bestehen, durch diese letzteren volzogen, in den übrigen Häfen — durch die Kaufmannsvereine, wo aber auch solche nicht vorhanden sind — durch die Stadtverordneten-Versammlungen.

II. Competenzkreis, Machtgrenze und Geschäftsordnung der Sessionen.

26) Den besonderen Sessionen für Hafen-Angelegenheiten wird übertragen:

a. obligatorische Bestimmungen für die ihnen unterstellten Häfen zu erlassen, hinsichtlich: 1) der Wohlfahrt, Ordnung nnd Sicherheit im Hafen; 2) der regelrechten und einheitlichen Benutzung des Hafens, der Landungsplätze, Speicherräume, Hafenmaschinen und Hafenausrüstungen; 3) der Ordnung des Gewerbebetriebs im Hafen und zwar des Fischerei-, Bugsirer-, Lichter- und überhaupt Bootsführerbetriebs; 4) Massregeln zur Vorbeugung von Ueberschwemmungen und Feuersbrünsten im Hafen und zur Verminderung der durch diese entstehenden verderblichen Folgen;

b. Privatpersonen und Gesellschaften zu gestatten, zeitweilig Theile des Ufers zu Unternehmungen einzunehmen, die für die Schifffahrt, maritime Gewerbe und den Handel von Nutzen sind;

c. Fragen zu beprüfen, die sich auf die Wahl von Plätzen zum Ein- und Ausladen von Pulver und anderen leichtentzündlichen Gegenständen, wie auch von Ballast beziehen;

d. bei den betreffenden Ministerien für die örtlichen Bedürfnisse und die Interessen des Hafens einzutreten, und zwar nachzusuchen: um Errichtung von für die Schifffahrt nothwendigen Hafenbauten, um Errichtungen von Schiffswerften und Schifffahrts-Schulen, um Begründung von Lootsen- und anderen Schifffahrts-Vereinen, um Eröffnung von Rettungsstationen u. s. w.;

e. die vom Gouverneur oder dem Stadthauptmann der Session übergebenen Klagen über Anordnungen des Hafencapitäns (Art. 36) zu beprüfen.

27) Eine Sitzung der Session für Hafenangelegenheiten gilt als beschlussfähig, wenn in derselben ausser dem Vorsitzenden, der Hafencapitän, der Chef der örtlichen Zoll-Institution und der örtliche Ingenieur des Wegebau-Ressorts oder die dieselben vertretenden Personen anwesend sind.

28) Die Beschlüsse in den besonderen Sessionen für Hafenangelegenheiten erfolgen nach Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

29) Der Gouverneur oder der Stadthauptmann ist berechtigt, die Ausführung solcher Verfügungen der Session, die er für ungesetzlich hält, oder die mit seiner Ansicht nicht übereinstimmen, zu inhibiren und dieselben in siebentägiger Frist dem Minister des Innern vorzustellen, welcher die Sache entscheidet, erforderlichen Falls im Einvernehmen mit anderen zuständigen Ministerien.

30) In Fragen, die solche Sachen mitberühren, welche in das Ressort des Marine-, Finanz- oder Wegebau-Ministeriums gehören, werden

die Beschlüsse, die zuwider der Ansicht der Glieder aus jenen Ministerien zustande gekommen sind, nicht zur Ausführung gebracht, sondern in siebentägiger Frist dem Minister des Innern vorgestellt, welcher Sachen dieser Art im Einvernehmen mit dem Finanz- und Wegebau-Minister und dem Verwaltenden des Marine-Ministeriums, je nach der Zuständigkeit, entscheidet. In Fällen, die keinen Aufschub gestatten, darf der Gouverneur oder der Stadthauptmann die Ausführung der Verfügung der Session vor endgiltiger Entscheidung durch die betreffenden Minister gestatten, muss hiervon aber den Minister des Innern, sowie den Minister des Ressorts, dessen Glied der Verfügung nicht zugestimmt hat, in Kenntniss setzen.

31) Die von der besonderen Session für Hafen-Angelegenheiten getroffenen obligatorischen Verfügungen (Art. 26, Pkt. a) werden vom Gouverneur oder Stadthauptmann, je nach der Zuständigkeit, in der im Artikel 4 der Regeln, die in der Beilage zur Anmerkung 2 des Artikels 415 der Allgemeinen Gouvernements-Organisation (Forts. v. J. 1886) enthalten sind, festgesetzten Ordnung erlassen. Erachtet der Gouverneur, falls er nicht Vorsitzender der besonderen Session für Hafenangelegenheiten (Art. 22) ist, es für unmöglich, die von der Session getroffene obligatorische Verfügung zu bestätigen, so macht er darüber eine Vorstellung an den Minister des Innern, von dessen Ermessen es abhängt, in den betreffenden Fällen nach Relation mit den anderen Ministern, die erwähnte Verfügung zu bestätigen oder die Bestätigung zu versagen.

32) Für die obligatorischen Verfügungen der besonderen Session für Hafenangelegenheiten sind die Artikel 3 und 6—8 der Beilage zum Artikel 415 (Anmerk. 2) der Allgemeinen Gouvernements-Organisation (Forts. v. J. 1886) massgebend, jedoch unter Beobachtung der im Art. 19 dieser Verordnung dargelegten Regel. Beim Erlass einer obligatorischen Verfügung muss eine Frist festgesetzt werden, von der ab die Verfügung in Kraft zu treten hat. Diese Frist darf nicht kürzer sein als zwei Wochen, gerechnet vom Tage der Publication der Verfügung.

33) Die besonderen Sessionen für Hafenangelegenheiten correspondiren mit staatlichen und communalen Institutionen durch ihre Vorsitzenden.

34) In Häfen, in welchen die Obliegenheiten der besonderen Sessionen für Hafenangelegenheiten (Art. 2) dem Gouverneur oder dem Stadthauptmann übertragen sind, hat dieser in Sachen, die im Pkt. a, Art. 26 aufgeführt sind, obligatorische Verfügungen, auf Grund der der Anmerkung 2 zum Artikel 415, Allgemeine Gouvernements-Organisation (Forts. v. J. 1886) angeschlossenen Regeln, zu treffen. Fragen, die solche Sachen mitberühren, die in das Ressort des Marine-, Finanz- oder Wegebau-Ministeriums gehören, werden in derlei Häfen vom Gouverneur oder Stadthauptmann, in entsprechenden Fällen im Einver-

nehmen mit den Chefs der örtlichen Institutionen dieser Ressorts, entschieden. Ist kein Einvernehmen zu erzielen, so erhalten Sachen solcher Art ihren weiteren Fortgang in der durch den Artikel 30 bestimmten Ordnung.

Von der Beschwerdeführung über das Verfahren von Beamten der Hafenverwaltung und über Verfügungen der besonderen Session für Hafenangelegenheiten.

35) Beschwerden über das Verfahren von Amtspersonen und Unterbeamten, die dem Hafencapitän subordinirt sind, werden bei letzterem angebracht.

36) Beschwerden über Anordnungen des Hafencapitäns sind, je nach der Zuständigkeit, beim Gouverneur oder Stadthauptmann im Laufe eines Monats, gerechnet vom Tage der Ausführung der beklagten Anordnung, einzureichen. Gehört der Gegenstand der Klage in die Competenz der besonderen Session für Hafenangelegenheiten, so übergiebt der Gouverneur oder Stadthauptmann diese Klage der Session zur Beprüfung.

37) Communalen Institutionen und Privatpersonen, deren Interessen durch eine Verfügung der besonderen Session für Hafenangelegenheiten verletzt werden, steht das Recht zu, in dreimonatlicher Frist bei Einem Dirigirenden Senat (im Ersten Departement) über die Verfügung Beschwerde zu führen.

(Unterschrieben) der Vorsitzende des Reichsraths Michael.

Regeln
für die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Rettungsböten und Rettungsutensilien.

Schreiben der Oberverwaltung der unter dem Allerhöchsten Protectorate Ihrer Majestät, der Kaiserin stehenden Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser an den Rigaer Börsen-Comité vom 26. Juni 1891 sub № 1467.

Die bei verschiedenen Nationen alljährlich auf verschiedenen Meeren sich wiederholenden Schiffbrüche beweisen, dass bei vielen dieser Unglücksfälle die Anzahl der Geretteten eine bedeutend grössere gewesen wäre, wenn die gescheiterten Schiffe die gehörige Anzahl regelrecht ausgerüsteter Ruderfahrzeuge besessen hätten.

Angesichts dessen hat die Oberverwaltung für Rettung zu Wasser, da sie nicht nur die directe Rettung Umkommender, sondern auch die Sorge für die gehörige Einrichtung und Entwickelung des Rettungswerkes selbst als ihre Pflicht erachtet, — sich mit dem Studium dieser Frage beschäftigt und für Schiffsrheder und Capitaine eine besondere Anleitung in dieser Sache zusammengestellt. Nachdem sie dieser Anleitung die Form eines Reglements gegeben und dasselbe in zwei Theile zerlegt hat, beehrt sich die Oberverwaltung anbei den I. Theil zu übersenden, welcher die Regeln enthält, denen die Ruderfahrzeuge der Handelsschiffe zur möglichst erfolgreichen Rettung der Mannschaft und der Passagiere ihres Schiffes genügen müssen. Der II. Theil enthält die Theilung aller russischen Handelsschiffe in Abtheilungen und Kategorieen und bestimmt die Zahl der Ruderfahrzeuge, welche, zur Erreichung jenes Zieles, auf den Schaluppenbalken der Handelsschiffe verschiedener Grösse aufgerichtet sein müssen.

Bei genauer Erfüllung der Vorschriften dieses Reglements wird jedes Handelsschiff, ohne Beschwerung des Fahrzeuges, in sich selbst im Falle eines Schiffbruchs die Mittel haben zur Rettung seiner ganzen Mannschaft, wenn es ein Frachtschiff, — oder der Mannschaft und der Passagiere, wenn es ein Passagierschiff ist und nicht mehr Passagiere, als die für dasselbe festgesetzte Anzahl, mit sich führt.

Die Ueberzeugung dessen, dass das Schiff, im Falle der Noth, alles Erforderliche besitzt zur Rettung aller auf ihm Fahrenden, trägt zur Beruhigung der letzteren bei und indem sie die Gefahrlosigkeit der Schiffahrt sichert, regt sie zu derselben an.

Bei Uebersendung des angeschlossenen Reglements bittet die Oberverwaltung der unter dem Erhabensten Protectorat Ihrer Majestät, der Kaiserin, stehenden Gesellschaft für Rettung zu Wasser den Rigaer Börsen-Comité, dieses Reglement den Schiffsrhedern zur Richtschnur und

Anwendung bei Ausrüstung und Versorgung von Fracht- und Passagier-Fahrzeugen mit Ruderböten und anderen Zubehörungen, die im Fall eines Unglücks zur Rettung der auf diesen Schiffen fahrenden Mannschaften und Passagiere erforderlich sind, empfehlen zu wollen.

Zur Grundlage dieses Reglements sind die Regeln genommen, welche zum erwähnten Zweck von dem Englischen Handels-Ministerium erlassen worden und in Folge Parlaments-Beschlusses für alle Englischen Handelsfahrzeuge vom 1. November 1890 ab obligatorische Kraft erlangt haben. — Die Regeln vom Jahre 1889, welche als Grundlage dieses neuen Erlasses des Englischen Handels-Ministeriums gedient haben, sind auch von der im J. 1889 in Washington versammelt gewesenen Internationalen See-Conferenz gutgehiessen worden.

Präses der Gesellschaft: *General-Adjutant K. Possiet.*

Secretair der Gesellschaft: *W. Rutkowski.*

Von der Oberverwaltung der unter dem Erhabenen Protectorat Ihrer Majestät, der Kaiserin stehenden Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser in den Sitzungen vom 31. Mai und 12. Juni 1891 gutgehiessen.

Ueber die Versorgung der Handelschiffe*) mit den nothwendigen Ruderfahrzeugen in erforderlicher Anzahl und mit Rettungs-Geräthschaften.

I. Theil.

Allgemeine Regeln, denen die an den Schaluppenbalken aufgerichteten Ruderfahrzeuge der Handelsschiffe und die Rettungsgeräthe auf den Schiffen genügen müssen.

A. Ueber Ruderfahrzeuge.

Alle Schaluppen und Rettungsgeräthe müssen in voller Bereitschaft zum Gebrauch und in der den Anforderungen der See-Praxis entsprechenden Ordnung gehalten werden.

1) Die inneren Luft-Kasten in den Schaluppen und in den schwimmenden Utensilien können angefertigt sein aus Holz, Kupfer oder Messing (die Dicke des Metalls muss eine solche sein, dass ein

*) Als Schiff wird in diesen Regeln jedes Fahrzeug bezeichnet, mit Ausnahme des Ruderboots.

Quadratfuss desselben nicht weniger als 120 Solotnik wiegt), oder aus einem anderen dauerhaften Metall.

2) Der cubische Rauminhalt von Ruderfahrzeugen kann auf folgende für gewöhnliche Fälle genügend genaue Weise ausgerechnet werden. Nachdem man die Länge, die Breite mit der Verkleidung und die Tiefe innerhalb in Fussen ausgemessen, multiplicire man diese Zahlen mit einander; das gewonnene Produkt multiplicire man mit $0{,}6$; das zweite Produkt stellt den Inhalt der Schaluppe in Kubikfuss dar. Das Ruderfahrzeug ist z. B. 28′ lang, 8′ 6″ breit und 3′ 6″ tief und hat dann einen annähernden Inhalt von $28 \times 8{,}5 \times 3{,}5 \times 0{,}6 = 499{,}8$ oder 500 Kubikfuss. Wenn die Rojeklampen ausgeschnitten sind, so wird die Tiefe der Schaluppe bis zur untersten Leiste des Ausschnittes gemessen.

3) Anzahl der Leute für die Ruderfahrzeuge. Die Anzahl der Leute, welche ein Ruderfahrzeug I. Klasse (s. unten Art. 7) aufnehmen kann, wird durch die Zahl der Kubikfuss des Rauminhalts, der, wie im Art. 2 angegeben, ausgerechnet worden und durch 10 dividirt wird, bestimmt die Zahl der Leute, welche auf Schaluppen II., III., IV. und V. Klasse (s. unten Art. 7) transportirt werden kann, wird bestimmt durch Division der Zahl der Kubikfuss des Rauminhalts eines Ruderfahrzeugs (Art 2) durch 8. Hierbei muss die Schaluppe so geräumig sein, dass die Leute, für welche sie bestimmt ist, sich in ihr sitzend placiren können, ohne bequemes Rudern zu hindern.

4) Ausrüstung der Ruderfahrzeuge. Die vollständige Ausrüstung eines Ruderfahrzeuges bilden folgende Gegenstände:

a. ein voller Bestand an Rudern und zwei Reserve-Ruder;

b. zwei Stöpsel bei jeder Oeffnung im Boden der Schaluppe zum Herauslassen des Wassers aus derselben, die mit Schnüren oder Kettchen befestigt sind. Anderthalb Bestände Pflöcke oder metallischer Ruderhaken, die mit festen Schnüren an die Schaluppe befestigt sind;

c. ein Dreganker, ein Oesfass, ein Steuerruder nebst einer graden oder querliegenden Ruderpinne mit Brassen, ein Fallreep genügender Länge und ein Bootshaken. Steuerruder und Oesfass müssen an die Schaluppe mit hinreichend langen Schnüren befestigt und zum Gebrauch fertig sein. Auf Ruderfahrzeugen, auf denen es beschwerlich ist, ein Steuerruder anzubringen, kann statt seiner ein Steuerriemen benutzt werden;

d. auf jedem Ruderfahrzeug muss ein Gefäss mit süssem Wasser existiren;

e. zehn Pfund Pflanzen- oder thierischen Oeles, um dasselbe, falls erforderlich, bei stürmischem Wetter auf die Oberfläche des Wassers ausströmen zu lassen und zwei Säcke aus Segellein zur Verwendung des Oels zu diesem Zweck; *)

*) S. „Anleitung zum Gebrauch des Oels bei starkem Seegang zur Verminderung der Kraft des Wellenschlages.“ Ausgabe der Oberverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser.

f. die zusammenlegbaren Schaluppen werden mit denselben Zubehörungen ausgerüstet, aber statt eines eisernen können sie einen Dreganker aus Segellein haben.

5) Ergänzungs-Ausrüstung der Schaluppen I. und II. Klasse. Zur vollen Ausrüstung der Schaluppen I. und II. Klasse müssen auf ihnen, in Ergänzung zu allem im Art. 4 Aufgezählten, noch folgende Gegenstände existiren. Diese Ergänzungs-Ausrüstung muss auf nicht weniger, als auf vier Schaluppen jeden Handelsschiffes existiren:

a. zwei Beile, eines am Schnabel, das andere am Hintertheil, mit Schnüren an die Schaluppe befestigt;

b. ein Mast oder Masten, auf jedem nicht weniger als ein gutes Segel mit der betreffenden Takelage;

c. ein Rettungsseil, in Oesen rund um den äusseren Bord der Schaluppe befestigt;

d. ein guter Compass;

e. eine gute Laterne, mit Oel im Reservoir für 8stündigen Brand.

6) Vorrichtungen zum Niederlassen der Ruderböte ins Wasser. Diese Vorrichtungen müssen folgenden Bedingungen genügen: Die unteren Blöcke der Schaluppentaljen müssen aus den Schaluppen leicht und schnell herausgleiten, ohne dass es erforderlich wäre, dass sie gleichzeitig oder automatisch herausgleiten. Die Ruderböte auf den Schaluppenbalken müssen in Taljen hängen, stets in voller Bereitschaft zum Niederlassen ins Wasser und zum Gebrauch. Die Schaluppenbalken müssen hinreichend dauerhaft und soweit einer vom anderen entfernt sein, dass man bequem die Schaluppe über Bord des Schiffes wälzen kann. Die Zugringe in dem Ruderboot müssen von seinem Ende soweit abstehen, dass man leicht die Schaluppe über Bord oder vom Bord aus ins Innere des Schiffes schaffen kann. Die Blöcke, auf welche die Schaluppen auf dem Deck aufgestellt werden, müssen so gebaut sein, dass sie bequem fortgeräumt werden können. Die Schaluppenbalken, die Windetaue, Blöcke, Beile, Ringe, Taljentaue und alle Zubehörungen zum Heben und Niederlassen der Schaluppen müssen von gehöriger Dauerhaftigkeit sein. Die Läufer (Hisstaue) der Schaluppentaljen müssen von solcher Länge sein, dass die Taljen bis zum Wasser reichen, wenn das Schiff ohne Ladung ist. Die Ablasstauenden für die Ruderer, die an die Schaluppenbalken befestigt sind, müssen auch von solcher Länge sein, dass sie bis ans Wasser reichen, wenn das Schiff ohne Ladung ist. Die Haken der unteren Blöcke der Schaluppentaljen dürfen nicht schwer arbeiten.

7) Die auf die Schaluppenbalken der Kauffahrteischiffe gehobenen Ruderböte werden in Bezug auf ihre Rettungs-Eigenschaften in folgende 5 Klassen getheilt.*)

I. Klasse. Die Schaluppe dieser Klasse muss ein Rettungsboot sein, von Wellboot-Construction, dauerhaften Bau's, aus Holz oder Metall, das auf jede 10 Kubikfuss seines (wie im Art. 2 dieser Regeln ausgerechneten) Rauminhalts wenigstens 1 Kubikfuss zuverlässiger, für's Wasser undurchdringbarer Luft-Kasten hat.

II. Klasse. Die Schaluppe dieser Klasse muss auch ein Rettungsboot von Wellboot-Construction sein, von dauerhaftem Bau aus Holz oder Metall, kann aber statt der undurchdringbaren Luft-Kasten innere und äussere Vorrichtungen für die Schwimmfähigkeit haben, welche insgesammt eine mit der Schwimmfähigkeit der auf den Schaluppen I. Klasse geforderten Luft-Kasten gleiche Schwimmfähigkeit ausmachen müssen; hierbei muss wenigstens die Hälfte dieser Vorrichtungen für die Schwimmfähigkeit ausserhalb der Schaluppe angebracht sein.

III. Klasse. Die Schaluppe dieser Klasse muss ein Rettungsboot sein, von entsprechendem Bau, aus Holz oder Metall, aber statt der undurchdringbaren Luftkasten kann sie innen und aussen am Boot befestigte Vorrichtungen haben, die die Hälfte derjenigen Schwimmfähigkeit repräsentiren, welche für Schaluppen I. und II. Klasse festgestellt ist, wobei wenigstens die Hälfte der Vorrichtungen für die Schwimmfähigkeit sich ausserhalb der Schaluppe befinden muss.

IV. Klasse. Eine gewöhnliche, nach bestätigten Zeichnungen aus Holz oder Metall erbaute Schaluppe.

V. Klasse. Eine von der zuständigen Autorität zum Gebrauch gutgeheissene Schaluppe; sie kann auch eine zusammenlegbare sein.

B. Ueber Rettungs-Geräthschaften.

1) Rettungsbänke, Tabourets u. s. w. Für jeden Rettungs-Schwimmapparat, des von der betreffenden Autorität gutgeheissenen Musters, bestimmt man die Anzahl Pfund Eisen (Stahl oder Guss), welche der Apparat in Süsswasser zu tragen im Stande ist. Diese Zahl Pfunde, getheilt durch 32, giebt die Zahl der Menschen an, für welche der Apparat bestimmt werden kann. Solche Schwimmapparate werden nicht zugelassen, die vor ihrem Gebrauch zum Rettungswerk aufgeblasen werden müssen. Jeder Apparat muss von solider Construction sein und eine Inschrift haben, welche deutlich angiebt, für welche Anzahl Menschen derselbe bestimmt ist.

*) Im zweiten Theil dieser Anleitung ist die Anzahl der Schaluppen jeder dieser Klassen angegeben, welche die Gesammtanzahl der Ruderböte bildet, die von den Kauffahrtei-Schiffen verschiedener Grösse auf ihre Schaluppenbalken zu heben ist.

2) Die Rettungsgürtel. Als guter Rettungsgürtel (Brustgürtel oder Weste) wird derjenige anerkannt, welcher vor seinem Gebrauch zum Rettungswerk nicht mit Luft angefüllt zu werden braucht und welcher im Stande ist, sich wenigstens während 24 Stunden mit einem angehängten Gewicht Eisen (Stahl oder Guss) von 15 Pfund auf dem Wasser zu halten. Der Rettungsgürtel darf, wenn er dem Menschen angezogen wird, nicht weiter, als zwei Zoll unter der Achselhöhle reichen, muss dicht am Körper anschliessen und festgebunden sein, dass er seine Lage nicht verändern kann.

Die Peterssche Korkweste (russisch) mit einem Korkkragen wird der Korkweste Ward's (englisch) vorgezogen.

3) Rettungsringe. Ein guter Rettungsring muss folgenden Bedingungen entsprechen:

a. er muss aus ganzen Scheiben möglichst dichten Korks hergestellt sein und sich auf der Wasseroberfläche mindestens 24 Stunden mit einer daran gebundenen Last Eisen (Stahl oder Guss) von 32 Pfund halten;

b. ein Rettungsring anderen Musters und Materials, der auf der Wasseroberfläche wenigstens 24 Stunden mit einem daran gebundenen Gewicht Eisen von 32 Pfund schwimmt, darf jedoch nicht mit Schilf, Rohr, Schnitzeln, Spänen (vom Hobeln oder Feilen) Stücken gehackten Korks oder Hobel- und Sägespänen anderen Stoffes gefüllt sein und vor dem Gebrauch zum Rettungswerk kein Aufblasen erfordern.

Alle Rettungsringe müssen an ihrem Umfange zuverlässig befestigte Schlingen aus Schnur haben und nicht weniger, als zwei Ringe auf dem Schiff müssen mit an dieselben angebundenen Enden von 15 Fuss Länge versehen sein.

Die Vertheilung der Rettungsgürtel und Ringe. Alle Rettungsringe und -Gürtel müssen so vertheilt sein, dass sie leicht allen auf dem Schiff Befindlichen zugänglich sind und der Ort, wo sich die Apparate befinden, muss Allen bekannt sein; dabei müssen sie leicht abzunehmen sein.

Zur Grundlage dieses Reglements sind die Regeln genommen, welche zum erwähnten Zweck von dem Englischen Handels-Ministerium erlassen worden und in Folge Parlaments-Beschlusses für alle Englischen Handelsfahrzeuge vom 1. November 1890 ab obligatorische Kraft erlangt haben. — Die Regeln vom Jahre 1889, welche als Grundlage dieses neuen Erlasses des Englischen Handels-Ministeriums gedient haben, sind auch von der im J. 1889 in Washington versammelt gewesenen Internationalen See-Conferenz gutgehiessen worden.

II. Theil.

Für den Fall eines Schiffbruchs muss jedes Handelsschiff, ob Segel- oder Dampfschiff, alle Mittel bei sich führen, die zur Rettung seiner ganzen Mannschaft und aller seiner Passagiere erforderlich sind.

Zur Bestimmung der Zahl der hierzu nöthigen Ruderfahrzeuge und anderer Rettungs-Zubehörungen können alle Schiffe der russischen Handelsflotte, See- und Cabotageschiffe, Segel- und Dampfschiffe, je nach der Art ihres Dienstes, der Dauer ihrer Fahrt und der Anzahl der von ihnen zu befördernden Personen, in folgende 4 Abtheilungen getheilt werden, von denen jede noch in einige Kategorien zerfällt.

Abtheilung I. Kategorie 1.

Regeln für Passagierdampfer und für Dampfschiffe, welche Passagiere in grosser Anzahl befördern, wie: Truppen, Uebersiedler, Verbannte u. s. w., sowohl auf den inneren vaterländischen, als auch auf ausländischen Meeren.

a. Die Schiffe dieser Kategorie müssen auf den Schaluppenbalken Ruderböte bestimmten Rauminhalts haben, an Zahl nicht weniger, als in der untenstehenden Tabelle angegeben, mit den gehörigen Vorrichtungen, um dieselben schnell ins Wasser zu lassen. Diese Schaluppen müssen gemäss den Allgemeinen Regeln des ersten Theiles dieses Reglements gebaut und ausgerüstet sein.

b. die Capitaine oder Rheder von Schiffen dieser Kategorie, die auf den Schaluppenbalken weniger Ruderböte zu haben wünschen, als in der Tabelle angegeben, müssen dem das Schiff besichtigenden Inspector beweisen, dass die auf den Schaluppenbalken befindlichen Ruderböte zur Aufnahme aller auf dem Schiffe befindlicher Personen hinreichen, wobei 10 Kubikfuss Schaluppeninhalt auf jeden erwachsenen Menschen gerechnet werden.

c. Nicht weniger als die halbe Anzahl der auf den Schaluppenbalken befindlichen Ruderböte müssen Böte I. und II. Klasse nach den Allgemeinen Regeln des I. Theils sein. Die übrigen Schaluppen können zu denselben Klassen gehören, oder nach Wunsch des Schiffsrheders zur III. oder IV. Klasse, wobei jedoch nicht mehr als zwei Schaluppen IV. Klasse sein dürfen.

d. Wenn die Ruderböte, die sich in der durch die Tabelle angegebenen Anzahl auf den Schaluppenbalken befinden, nicht genügenden Raum für alle auf dem Schiff befindlichen Personen bieten, so muss man Ergänzungsschaluppen: hölzerne, aus Metall, zusammenlegbare oder andere, aber von gutgehiessener Zeichnung, auf den Schaluppenbalken oder an einem anderen Ort haben. Eine von diesen Schaluppen kann

eine Dampfschaluppe sein, aber in solchem Fall wird der von der Maschine und den Kesseln eingenommene Raum nicht in den Kubikinhalt der Schaluppe eingeschlossen.

Die Schiffe, welche nicht der unten im Punkt f. angegebenen Bedingung genügen, müssen Ergänzungs-Schaluppen oder Flösse, wenigstens von solcher Transportfähigkeit haben, dass sie, zusammen mit den Schaluppen, welche nach der Tabelle auf den Schaluppenbalken sein müssen, zusammengenommen, $1^3/_4$ Mal mehr ausmachen, als der allergeringste innere Fassungsraum, der in der 3. Rubrik der Tabelle gefordert wird. Dabei muss auf 10 Kubikfuss Inhalt der Flösse je 3 Kubikfuss Luft-Kasten kommen.

Alle solche Ergänzungs-Schaluppen und Flösse müssen bequem und zweckentsprechend vertheilt sein, soweit es die Anlage des Schiffes gestattet, jedoch ohne dass eine schädliche Anfüllung des Decks stattfinde und ohne dass hierdurch das Schiff bei der Fahrt Gefahr laufe.

e. In Ergänzung zu den obenerwähnten Rettungsmitteln müssen die Schiffe dieser Kategorie nicht weniger, als einen Rettungsring bestätigten Musters auf jedem auf den Schaluppenbalken hängenden Ruderboot haben. Diese Schiffe müssen auch Brustgürtel (Westen) bestätigten Musters oder andere, gleichfalls gutgehiessene Apparate von gleicher Schwimmfähigkeit besitzen, die für jede Person bequem zu tragen sind, wenigstens je einen Apparat für jeden auf dem Schiff befindlichen Menschen.

f. Von einem Schiffe dieser Kategorie ist keine grössere Anzahl Schaluppen zu fordern, als durch diese Regeln als hinreichend dafür anerkannt sind, alle auf dem Schiff befindlichen Personen zu beherbergen.

Abtheilung I. Kategorie 2.

Regeln für Dampfschiffe, welche Zeugnisse zum Transport von Passagieren in den Grenzen der inneren Meere, und zwar: in der Ostsee, dem Weissen Meer mit dem Eismeer, im Schwarzen, Asowschen, Kaspischen, Ochotskischen Meer und in der Tatarischen Meerenge besitzen.

a. Schiffe dieser Kategorie müssen auf den Schaluppenbalken Ruderböte haben, nach Zahl und Inhalt gemäss den Regeln und der Tabelle für Schiffe I. Kategorie der Abtheilung I.

b. Wenn die auf den Schaluppenbalken gemäss Punkt a. befindlichen Ruderböte nicht für alle Personen auf dem Schiff hinreichenden Raum bieten, so muss man Ergänzungs-Schaluppen bestätigten Musters aus Holz, Metall oder zum Zusammenlegen oder andere nach bestätigten Mustern (auf den Schaluppenbalken oder anders placirt) haben von solchem Kubikinhalt, dass sie mit den Ruderböten auf den Schaluppen-

balken, die durch die Tabelle gefordert werden, zusammengenommen 1½ Mal mehr Kubikinhalt repräsentiren, als in der 3. Rubrik dieser Tabelle angegeben.

c. Wenn aber, zur Vermeidung einer Ueberfüllung des Decks und zur Gefahrlosigkeit der Fahrt, auf einem Schiff dieser Kategorie es nicht bequem ist, alle durch den vorhergehenden Punkt b. geforderten Ergänzungs-Schaluppen des bestätigten Musters zu besitzen, so kann der hieraus sich ergebende Mangel an Schwimmmitteln durch Deck-Schwimmbänke, Tabourets und Deck-Schwimmvorrichtungen anderer Art nach bestätigten Mustern ausgeglichen werden.

d. Die Schiffe dieser Ketegorie dürfen nicht weniger, als sechs Rettungsringe bestätigten Musters haben.

e. Sie müssen auch, als Ergänzung zu den Schaluppen und den oben geforderten Schwimmvorrichtungen, Rettungsgürtel (Westen) bestätigten Musters oder gutgehiessene Apparate anderer Art, aber gleicher Schwimmfähigkeit haben, die zum Anziehen bequem und davon soviel vorhanden sind, dass wenigstens je einer auf jede der auf dem Schiff befindlichen Personen entfällt.

f. Auf Schiffen dieser Kategorie braucht man nicht Schaluppen und andere Deck-Schwimmmittel in grösserer Anzahl zu haben, als zur Placirung aller auf dem Schiffe befindlicher Personen hinreichend ist.

Abtheilung II. Kategorie 1.

Regeln für Segelschiffe, welche Passagiere in gewöhnlicher Anzahl befördern, und für Schiffe, welche sie in grosser Anzahl befördern: wie: Truppen, Uebersiedler, Verbannte u. s. w., sowohl auf inneren, wie auf ausländischen Meeren.

d. Schiffe dieser Kategorie müssen Ruderböte haben, wie für die Schiffe I. Kategorie der I. Abtheilung angegeben ist. Diese Schaluppen muss man nach Möglichkeit auf den Schaluppenbalken haben, nebst den erforderlichen Vorrichtungen zum Herablassen ins Wasser. Diejenigen Ruderböte, welche nicht auf den Schaluppenbalken sein werden, müssen auf dem Schiffe so aufgestellt sein, dass sie bequem und rasch ins Wasser gelassen werden können.

b. Wenn die Zahl der vorhandenen Schaluppen nicht für alle auf dem Schiff befindlichen Personen gehörigen Raum bietet, so muss man die Ergänzungs-Rettungsmittel in dem Masse haben, wie Solches für Schiffe I. Kategorie I. Abtheilung angegeben ist.

c. Auf den Schiffen dieser Kategorie ist keine grössere Anzahl Schaluppen zu fordern, als zur Aufnahme aller auf dem Schiffe vorhandener Personen nöthig ist.

d. Die Rettungsgürtel (Westen) oder andere ähnliche Apparate bestätigter Muster müssen in der für Schiffe I. Kategorie, I. Abtheilung geforderten Zahl vorhanden sein, wie auch je ein Rettungsring für jede Schaluppe aus Holz oder Metall.

Abtheilung II. Kategorie 2.

Regeln für Segelschiffe, die ins Ausland fahren, aber keine Passagiere befördern.

a. Schiffe dieser Kategorie müssen eine oder einige Schaluppen I. und II. Klasse besitzen, welche alle auf dem Schiff befindlichen Personen aufnehmen können und in Ergänzung dazu noch eine völlig taugliche Schaluppe IV. Klasse. Die letzteren müssen, wenn möglich, auch auf den Schaluppenbalken placirt sein, nebst den erforderlichen Vorrichtungen für ihre schnelle Hinablassung ins Wasser. Die Ruderböte aber, die nicht auf den Schaluppenbalken sich befinden, müssen so aufgestellt sein, dass sie leicht ins Wasser hinabgelassen werden können, was von den betreffenden Inspectoren bescheinigt sein muss.

b. Schiffe dieser Kategorie müssen Rettungsgürtel der bestätigten Formen haben, entsprechend der Forderung für Schiffe I. Kategorie, II. Abtheilung, und auch je einen Rettungsring auf jeder Schaluppe von Holz oder Metall.

Abtheilung II. Kategorie 3.

Regeln für Dampfschiffe, welche ins Ausland fahren, aber nicht das Recht haben, Passagiere zu befördern.

a. Schiffe dieser Kategorie müssen auf den Schaluppenbalken wenigstens soviel Ruderböte aus Holz oder Metall haben, dass sie auf jeder Seite zur Aufnahme aller auf dem Schiff befindlicher Leute genügen, wobei eine der Schaluppen auf der einen Seite eine Schaluppe I. oder II. Klasse und auf der anderen Seite — eine Schaluppe I., II. oder III. Klasse sein muss. Schiffe dieser Abtheilung und Kategorie müssen die gehörigen Vorrichtungen zum Herablassen der Schaluppen ins Wasser haben.

b. Diese Schiffe sind verpflichtet, Rettungsgürtel (Westen) bestätigter Formen zu haben, wie für die Schiffe I. Kategorie, II. Abtheilung gefordert wird.

c. Sie müssen nicht weniger als sechs Rettungsringe gutgehiessenen Musters haben.

Abtheilung III. Kategorie 1.

Regeln für auf inneren Meeren fahrende Dampfschiffe, die nicht das Recht haben, Passagiere zu befördern.

a. Schiffe dieser Kategorie müssen auf den Schaluppenbalken auf jeder Seite, wenigstens soviel Ruderfahrzeuge aus Holz oder Metall und von solchen Dimensionen haben, dass sie zur Aufnahme aller auf dem Schiffe befindlichen Leute genügen; dabei muss auf jeder Seite eine Schaluppe I., II. oder III. Klasse sein. Die Schiffe dieser Kategorie sind auch verpflichtet, die gehörigen Vorrichtungen zur Herablassung der Schaluppen ins Wasser zu besitzen.

b. Diese Schiffe müssen auch Rettungswesten (Gürtel) der bestätigten Formen haben und zwar wenigstens je eine auf jeden auf dem Schiff befindlichen Menschen.

c. Sie sind verpflichtet, auch nicht weniger als vier Rettungsringe bestätigten Musters zu haben.

Abtheilung III. Kategorie 2.

Regeln für Segelschiffe, die auf den inneren Meeren fahren und keine Passagiere befördern.

a. Schiffe dieser Kategorie müssen eine oder einige Schaluppen haben aus Holz oder Metall und genügenden Rauminhalts zur Aufnahme aller auf dem Schiff befindlicher Leute, und so placirt, dass sie bequem ins Wasser gelassen werden können.

b. Schiffe dieser Kategorie müssen auch je einen Rettungsgürtel (Weste) bestätigten Musters für jeden auf dem Schiff befindlichen Menschen haben.

c. Sie sind verpflichtet, nicht weniger als zwei Rettungsringe bestätigten Musters zu haben.

Abtheilung IV. Kategorie 1.

Regeln für Dampfer, die Genehmigung haben, Passagiere auf bestimmten kurzen Touren zu befördern längs der Ufer der inneren Meere und auf den grossen Seen: dem Ladoga-, Onega-, Baikal- und Balkasch-See.

a. Dampfer dieser Kategorie müssen gemäss ihrem Wasserraum Ruderböte auf Schaluppenbalken haben, wie in der untenstehenden Tabelle angegeben, aber es ist nicht erforderlich, dass diese Schaluppen I. oder II. Klasse sind; sie können auch III. Klasse sein.

b. Wenn die gemäss der obenausgesprochenen Forderung auf den Schaluppenbalken vertheilten Ruderböte nicht alle Leute aufnehmen können, die sich auf dem Schiffe befinden, so ist es obligatorisch, Ergänzungs-Schaluppen aus Holz oder Metall, zusammenlegbare oder anderer gutgehiessener Muster (auf den Schaluppenbalken placirt oder anderweitig) zu besitzen. Diese Ergänzungs-Schaluppen müssen einen

solchen Kubikinhalt haben, dass sie zusammen mit dem gemäss der Tabelle auf den Schaluppenbalken errichteten Ruderböten zusammengenommen 1½ Mal mehr ausmachen, als den allergeringsten, in der 3. Rubrik der Tabelle geforderten Kubikinhalt.

c. Wenn zur Vermeidung von Ueberfüllung des Verdecks und zur Gefahrlosigkeit der Fahrt, es einigen Schiffen dieser Kategorie nicht bequem ist, alle Ergänzungs-Schaluppen nach bestätigtem Muster zu haben, die in dem vorhergehenden Punkt b. gefordert sind, so kann der Mangel an Schwimmmitteln, der hieraus entsteht, durch Deckbänke oder andere Schwimmapparate bestätigter Muster ausgeglichen werden.

d. Die Schiffe dieser Kategorie müssen auch bestätigte Rettungsgürtel oder andere ähnliche gutgehiesene Apparate haben von gleicher Schwimmfähigkeit, die zum Anziehen bequem und in solcher Anzahl vorhanden sind, dass wenigstens auf jeden auf dem Schiff befindlichen Menschen je einer kommt.

e. Für jede Schiffs-Schaluppe, sowohl aus Holz wie aus Metall, ist es obligatorisch, nicht weniger als einen Rettungsring bestätigten Musters zu haben, und in keinem Falle dürfen solche Ringe weniger als sechs sein.

f. Von Schiffen dieser Kategorie ist es nicht nöthig, zu fordern, dass sie an Schaluppen und anderem Rettungs-Zubehör auf Deck mehr als die Zahl und Menge besitzen, welche zur Aufnahme aller auf dem Schiff befindlicher Leute genügt.

Abtheilung IV. Kategorie 2.

Regeln für Dampfer, welche Passagiere auf bestimmten kurzen Touren oder zu Spazierfahrten im Meer, auf den grossen Seen: den Ladoga-, Onega-, Baikal- und Balkasch-See, in den Meerbusen oder in den Flussmündungen und nur zur Tageszeit befördern.

a. Dampfer dieser Kategorie müssen wenigstens zwei Schaluppen I., II. oder III. Klasse haben; diese Ruderböte müssen auf den Schaluppen-Balken mit einer bequemen Vorrichtung zu ihrer schnellen Herablassung ins Wasser placirt sein.

b. Sie müssen auch andere Schaluppen, bestätigte Schwimm-Apparate, bestätigte Rettungsgürtel in solcher Menge haben, dass sie zusammen mit den im vorhergehenden Punkt a. geforderten Schaluppen alle auf dem Schiff befindlichen Menschen über Wasser halten können.

c. Ausserdem ist es obligatorisch, nicht weniger als vier Rettungsringe bestätigten Musters zu haben.

Abtheilung IV. Kategorie 3.

Regeln für Dampfer, die Passagiere auf Flüssen und kleinen Seen befördern und nicht ins Meer oder bei starkem Wellengang auslaufen.

a. Dampfer dieser Kategorie müssen eine Schaluppe in solcher Lage haben, dass sie schnell ins Wasser gelassen werden kann. Sie müssen ausserdem eine solche Anzahl bequem niederzulassender, zusammenlegbarer Boote bestätigten Musters oder bestätigte Rettungsapparate, als: Bänke, Tabourets, Westen (Gürtel) und Ringe besitzen, dass sie zusammen mit der Schaluppe alle auf dem Dampfer befindlichen Menschen über Wasser halten können.

b. Ausser den im Punkt a. erwähnten Rettungs-Apparaten ist es obligatorisch, nicht weniger als vier bestätigte Rettungsringe zu haben.

Anmerkung. Dem Ermessen der Schiffs-Inspectoren ist es anheimgestellt, die Dampfbarkassen und Dampfer, die auf schmalen oder kleinen Gewässern verkehren, sowie die Transportböte von der Erfüllung der Regeln, die im Punkt a. für diese Kategorie festgesetzt sind, ganz oder theilweise zu befreien.

Tabelle

zur

Bestimmung der geringsten Anzahl von Ruderböten,

welche Handelsfahrzeuge verschiedener Grösse

auf ihren Schaluppen-Balken haben müssen.

Voller Wasserraum der Schiffe in Tons.	Geringste Zahl von Ruderböten, die auf den Schaluppen-Balken existiren müssen.	Geringster cubischer Rauminhalt aller Ruderböte die sich a. d. Schaluppenbalken befinden. L. × B. × T. × 0,6.*)
6000 Tons und mehr . . .	12	4000
Von 5750 bis 6000	10	3700
„ 5500 „ 5750	10	3600
„ 5250 „ 5500	10	3500
„ 5000 „ 5250	10	3400
„ 4750 „ 5000	10	3300
„ 4500 „ 4750	8	2900
„ 4250 „ 4500	8	2900
„ 4000 „ 4250	8	2800
„ 3750 „ 4000	8	2700
„ 3500 „ 3750	8	2600
„ 3250 „ 3500	8	2500
„ 3000 „ 3250	8	2400
„ 2750 „ 3000	6	2100
„ 2500 „ 2750	6	2050
„ 2250 „ 2500	6	2000
„ 2000 „ 2250	6	1900
„ 1750 „ 2000	6	1800
„ 1500 „ 1750	6	1700
„ 1250 „ 1500	6	1500
„ 1000 „ 1250	4	1200
„ 900 „ 1000	4	1000
„ 800 „ 900	4	900
„ 700 „ 800	4	800
„ 600 „ 700	3	700
„ 500 „ 600	3	600
„ 400 „ 500	2	400
„ 300 „ 400	2	350
„ 200 „ 300	2	300
„ 100 „ 200	2	250

*) L. = Länge, B. = Breite, T. = Tiefe des Ruderbootes in Fuss.

Anmerkung 1. Wenn auf Schiffen, die bereits mit Ruderböten versehen sind, der geforderte Cubikinhalt der auf den Schaluppen-Balken befindlichen Ruderböte nicht niedriger, als in der Tabelle angegeben, sein sollte, wenngleich bei einer geringeren Anzahl Schaluppen, als durch die Tabelle gefordert wird, so müssen solche Schiffe als diesen Regeln genügend erachtet werden.

Anmerkung 2. Diese Tabelle stellt eine verkürzte Tabelle der englischen Parlaments - Acte vom Jahre 1890 dar. Letztere schliesst die Handels - Schiffe in sich von 100 bis 9000 Tons Inhalt.

Für Wasser undurchdringbare Abtheilungen.

Die Schiffe aller Kategorien, welche eine Bescheinigung darüber haben, dass sie mit regelrecht placirten, solid gebauten, für Wasser undurchdringbaren Verschlägen in geforderter Anzahl versehen sind, und welche ein Zeugniss der betreffenden Beamten über den correcten Zustand dieser Verschläge vorgestellt haben, können Ergänzungs-Schaluppen und andere Rettungs-Apparate an Inhalt um die Hälfte weniger, als durch gegenwärtige Regeln gefordert, besitzen.

Jedes Handelsschiff muss die genügende Anzahl thierischen oder Pflanzenöles bei sich führen, zur Beruhigung, falls erforderlich, des starken Wellenganges und die nöthige Anzahl Säcke gutgehiesenen Musters zur Benutzung des Oels zu jenem Zweck.