TARTU ÜLIKOOL
1632
UNIVERSITAS TARTUENSIS

RIGAER

Handels-Archiv.

Neunzehnter Jahrgang.

1892.

Heft I.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 1).
1892.

Rigaer

Handels-Archiv.

Neunzehnter Jahrgang.

1892.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comités

H. v. Stein.

RIGA.

Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz № 1).

1892.

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 1
3. Revision der Handels- und Schiffsabgaben in den russischen Häfen 4

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

4. Die Hafenbauten 5
   a. Die Seemolen 5
      1. Der Magnusholmsche Seedamm und der Wetzake-Damm 5
      2. Die Westmole und Fortcometdamm 5
   b. Die Dünaregulirungsbauten 6
      aa. Remontearbeiten 6
      bb. Die neuen im Jahre 1891 ausgeführten Dünaregulirungsbauten 7
      cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung 12
      dd. Die pro 1892 in Aussicht genommenen Dünaregulirungsarbeiten 12
      ee. Der Ausbau des Dammes AB 13
   c. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna“ 16
   d. Die neue Ufermauer zwischen der Eisenbahnbrücke u. dem Zollquai 18
5. Der Baggerbetrieb 18
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1891 18
   b. Der Baggerapparat und die Dampfer des Börsen-Comités 23
   c. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosion 26
   d. Versicherung des Dampfers Hercules gegen Seegefahr 26
   e. Besondere Anträge, Baggerarbeiten betreffend 26
   f. Das Gross-Klüversholmsche Bollwerk 27
   g. Die Stellung der Hafenbauverwaltung zum Baggerbetriebe des Börsen-Comités 27
6. Fortschaffung alter Pfahlreste aus dem Fahrwasser 32
7. Hebung gesunkener Böte 32
8. Sprengung eines Wracks oberhalb der Vogels-Insel 33
9. Ballastloschwesen 34
   a. Bestimmung der Ballastloschplätze 34
   b. Ballastloschung 35
10. Winterhafen 35
   a. Unterhaltung desselben 35
   b. Frequenz 35
   c. Feuerlöschwesen 35
   d. Anträge auf Befreiung der Kronsfahrzeuge von der Winterhafen-Taxe 36
   e. Betrieb des Schienengeleises auf dem Fortcomet-Damm 36
   f. Verhalten der Dünamündeschen Festungsverwaltung zum Winterhafen 40

Pag.

11. Der Mühlgraben-Hafen ... 44
a. Schiffsbewegung im Jahre 1891. ... 44
b. Verwerthung der Mühlgraben-Speicher zu industriellen Zwecken.. 44
12. Der Bolderaa-Hafen ... 44
13. Navigationsschulwesen ... 45
a. Projectirtes neues Statut für die Navigationsschulen des russischen Reichs und Entwurf zu einer neuen Prüfungsordnung ... 45
b. Die Rigaer Navigationsschule ... 45
aa. Wirksamkeit ... 45
bb. Unterricht und Lehrkräfte ... 45
cc. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung ... 45
14. Schiffercasse ... 46
15. Seemannscasse ... 46
16. Seemannshaus ... 46
a. Frequenz ... 46
b. Wladimir-Maria-Stiftung ... 47
17. Verpflegung kranker Seeleute ... 47
18. Slip-dock ... 47
19. Bolderaa-Maschinenfabrik ... 47
20. Küstenbeleuchtung ... 48
a. Anordnung zur Vervollkommnung des Leuchtwesens im Rigaschen Golf ... 48
b. Leuchtfeuer auf der Insel Abro ... 48
21. Rettungswesen zur See ... 50
22. Compass-Regulirungs-Station ... 51
23. Meteorologische und Pegelbeobachtungen ... 52
a. Meteorologische Stationen in Riga und Dünamünde ... 52
b. Pegelstationen in Riga und Dünamünde ... 52
c. Sturmwarnungen ... 54
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa ... 54
24. Eisgangsbeobachtungen ... 55
25. Auseisung der Schiffe ... 55
a. Sicherstellung der Eisungsmassregeln ... 55
b. Assistenzleistung des Dampfers Hercules ... 57
c. Wirksamkeit der Eisungscommission ... 58
26. Hafen-Ordnung ... 58
a. Neue Hafenordnung für die Häfen des russischen Reichs ... 58
27. Beleuchtung des Düna-Quais mit Petroleumfackeln ... 61
28. Lootsenamt ... 61
a. Reorganisation des Rigaschen Lootsenamts ... 61
b. Die Ansprüche der Lootsen an eine Dampfer-Assistenz ... 63
1. Für den Seedienst ... 63
2. Für die Eiszeit ... 63
3. Fürs Peilen, Verlegen und Wegnehmen der Fahrwasserzeichen 65
29. Technische Besichtigung der Dampfer und Baggermaschinen. 66
30. Schiffszoll ... 68
31. Dispacheur ... 68
32. Das Beresinasystem und die obere Düna ... 69
a. Das Beresinasystem ... 69
b. Regulirung der oberen Düna ... 69

III. **Telegraphenwesen.** Pag.

33. Der Riga-Bolderaaer Telegraph 76
34. Telegraphen-Verbindung mit Domesnees 77

IV. **Postwesen.**

35. Ausgabe der Post auf dem hiesigen Postcomptoir 77
36. Beisteuer zur Errichtung eines Postcomptoirs in Ulla 79

V. **Eisenbahnwesen.**

37. Die Delegation des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten 81
38. Tarife für den directen internen Verkehr der Bahnen I. Gruppe 84
39. Tarife für den Verkehr von Riga, Reval und Libau nach Moskau 88
    a. Directer überseeischer Verkehr nach Moskau 88
    b. Directer interner (loco) Verkehr nach Moskau 90
40. Directer Verkehr von Riga nach Kiew, Kursk und Charkow 99
41. Tarife für den directen Verkehr zwischen Riga einerseits und Warschau, sowie den hinter Warschau belegenen Bahnen andererseits 99
42. Tarif für den directen Verkehr von Riga nach Odessa und umgekehrt 101
43. Navigations-Tarife 102
44. Getreide-Tarife 105
    I. Gewöhnliche Getreide-Tarife 105
    II. Tarife zur Versorgung der durch Missernte betroffenen Gegenden 105
    III. Ausfuhrverbote für Getreide 110
    IV. Tarife für die Beförderung von Getreide mit Lagerung auf dem Wege 112
45. Tarife für leere Getreidesäcke 113
46. Tarif für Wagenschmiere 114
47. Tarif für Papier 115
48. Tarife für Naphtawaaren 117
49. Tarife für den Transport von Eiern 120
50. Verschiedene Special-Tarife 122
51. Allgemeine Tarife, welche für sämmtliche russischen Eisenbahnen festgesetzt sind 124
52. Lokaltarife 126
53. Verschiedene Verband-Tarife 127
54. Nebengebühren 129
55. Verschiedene Massnahmen des Rigaschen Börsen-Comités behufs Regulirung der Tarife für den Verkehr nach und von Riga ... 136
    a. Tarife für Reisstärke, Krystallsand und Düngergyps 136
    b. Tarife für Wasserglas und Cocosöl 137
    c. Tarife für Oele 138
    d. Tarife für Holz 138
    e. Tarife für rohe Knochen 139
    f. Tarife für Porzellan- und Fayencewaaren 139
56. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten 140
    a. Verstaatlichte Bahnen 140
    b. Eröffnung der Station Ligat 140
    c. Beitritt Russlands zur internationalen Eisenbahn-Convention 140
    d. Beleihung der Getreidesendungen 140
    e. Umwegs-Beförderung 141

Pag.

57. Die Riga-Dünaburger Eisenbahn 142
a. Erweiterung des Bahnhofes Riga I 142
b. Station Riga II 143
58. Die projectirte Eisenbahn-Verbindung Bologoje-Pleskau 145
59. Die Riga-Tuckumer Eisenbahn 145

VI. Bankangelegenheiten.

60. Die Rigaer Börsenbank 145

VII. Zollangelegenheiten.

61. Neuer Zolltarif 147
62. Zoll auf Harz 148
63. Flachs-Ausfuhrzoll 148
64. Declarationsbüreau 148
65. Zollartell 150

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

66. Geleise-Anlagen im alten Hanfambaren-Viertel 150
67. Börsenspeicher 157
68. Central-Waaren-Dépôt-Speicher 157
69. Verwendung der Mühlgraben-Speicher zu industr. Zwecken .. 157
70. Die Elevator-Anlage auf dem Andreasholm 159

IX. Das Exportgeschäft.

71. Das Hanf- und Flachsgeschäft 164
a. Flachsausfuhr-Controle 164
b. Gerücht über einen beabsichtigten Flachsexport-Zoll 165
c. Eisenbahntarife für Flachs und Hanf 165
72. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft 167
a. Getreide- und Oelkuchen-Ausfuhrverbote 167
b. Schiffsproviant 176
c. Getreideclassification 177
d. Getreide-Transport in loser Schüttung 187
e. Wägeverfahren in ausländischen Häfen 189
aa. An der Ostküste Schwedens 189
bb. In Antwerpen, Rotterdam und Schiedam 191
73. Das Holzgeschäft 193

X. Importgeschäft.

74. Das Heringsgeschäft 198
75. Das Salzgeschäft 198
76. Die Ladekrähne 198
a. Der Andreaskrahn 198
b. Der Mühlgraben-Krahn 199

XI. Handelsämter.

77. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren 199
78. Makler 200
a. Wiederbesetzung der Vacanzen 200
b. Taxe für den Abschluss von Waarenverkäufen durch Maklernotizen 200
79. Messeramt 201

XII. Börsen-Usancen.

80. Neue Redaction der Rigaschen Börsen-Usancen 201

XIII. Handelsgesetzgebung. Pag.
81. Wechselordnung und Concursordnung 210
XIV. 82. **Der Kaufmännische Verein** 210
XV. Börsen-Angelegenheiten.
83. Das Budget des Börsen-Comités 212
84. Die 75jährige Wirksamkeit des Rigaer Börsen-Comités 212
XVI. Unterrichtswesen.
85. Baltisches Polytechnikum 213
86. Bolderaasche Volksschule 213
XVII. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.
87. Versorgung der Armen mit Holz 213
88. Darbringungen für die Bevölkerung der nothleidenden Gouvernements 213
XVIII. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.
89. Handelsstatistik 214
90. Börsenzeitung 216
91. Industriezeitung 217
92. Handelsarchiv 218

Anhang zum Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités:
I. Die Glieder des Rigaer Börsenvereins im Februar 1892 221
II. Eisenbahn-Angelegenheiten 227
A. Güter-Verkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit ihrer Abzweigung nach Mühlgraben, sowie auf der Riga-Bolderaaer Bahn pro 1891 227
B. Specielle Nachweisung der auf der Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn mit der Bestimmung nach Riga beförderten Transporte von Getreidewaaren, Flachs, Hanf, Leinsaat und Oelkuchen pro 1891, 1890 und 1889. Nach den verschiedenen Versandbahnen geordnet 233

Rechenschaftsbericht des Rigaer Börsen-Comités pro 1891 239
Ergänzungsbudget pro 1891 251
Budget des Rigaer Börsen-Comités pro 1892 253

Aemterbesetzung im Rigaer Börsenverein pro 1892 259
Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1891 271
Verzeichniss der gesammten Rigaschen Rhederei pro 1891 311
Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1891 317
Rechenschaftsbericht der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschaft pro 1891 328
Jahresbericht der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1891 331

Rigaer Handels-Archiv.

Neunzehnter Jahrgang.

1892.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comités

H. v. Stein.

Дозволено цензурою. Рига, 8 Марта 1892 г.

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 1
3. Revision der Handels- und Schiffsabgaben in den russischen Häfen 4

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

4. Die Hafenbauten 5
   a. Die Seemolen 5
      1. Der Magnusholmsche Seedamm und der Wetzake-Damm 5
      2. Die Westmole und der Fortcometdamm 5
   b. Die Dünaregulirungsbauten 6
      aa. Remontearbeiten 6
      bb. Die neuen im Jahre 1891 ausgeführten Dünaregulirungsbauten. 7
      cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung 12
      dd. Die pro 1892 in Aussicht genommenen Dünaregulirungsarbeiten 12
      ee. Der Ausbau des Dammes AB 13
   c. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna“ 16
   d. Die neue Ufermauer zwischen der Eisenbahnbrücke u. dem Zollquai 18
5. Der Baggerbetrieb 18
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1891 18
   b. Der Baggerapparat und die Dampfer des Börsen-Comités 23
   c. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosion 26
   d. Versicherung des Dampfers Hercules gegen Seegefahr 26
   e. Besondere Anträge, Baggerarbeiten betreffend 26
   f. Das Gross-Klüversholmsche Bollwerk 27
   g. Die Stellung der Hafenbauverwaltung zum Baggerbetriebe des Börsen-Comités 27
6. Fortschaffung alter Pfahlreste aus dem Fahrwasser 32
7. Hebung gesunkener Böte 32
8. Sprengung eines Wracks oberhalb der Vogels-Insel 33
9. Ballastloschwesen 34
   a. Bestimmung der Ballastloschplätze 34
   b. Ballastloschung 35
10. Winterhafen 35
    a. Unterhaltung desselben 35
    b. Frequenz 35

Pag.

c. Feuerlöschwesen 35
d. Anträge auf Befreiung der Kronsfahrzeuge von der Winterhafen-Taxe 36
e. Betrieb des Schienengeleises auf dem Fortcomet-Damm 36
f. Verhalten der Dünamündeschen Festungsverwaltung zum Winterhafen 40

11. Der Mühlgraben-Hafen 44
a. Schiffsbewegung im Jahre 1891 44
b. Verwerthung der Mühlgraben-Speicher zu industriellen Zwecken.. 44

12. Der Bolderaa-Hafen 44

13. Navigationsschulwesen 45
a. Projectirtes neues Statut für die Navigationsschulen des russischen Reichs und Entwurf zu einer neuen Prüfungsorduung 45
b. Die Rigaer Navigationsschule 45
aa. Wirksamkeit 45
bb. Unterricht und Lehrkräfte 45
cc. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung 45

14. Schiffercasse 46

15. Seemannscasse 46

16. Seemannshaus 46
a. Frequenz 46
b. Wladimir-Maria-Stiftung 47

17. Verpflegung kranker Seeleute 47

18. Slip-dock 47

19. Bolderaa-Maschinenfabrik 47

20. Küstenbeleuchtung 48
a. Anordnung zur Vervollkommnung des Leuchtwesens im Rigaschen Golf 48
b. Leuchtfeuer auf der Insel Abro 48

21. Rettungswesen zur See 50

22. Compass-Regulirungs-Station 51

23. Meteorologische und Pegelbeobachtungen 52
a. Meteorologische Stationen in Riga und Dünamünde 52
b. Pegelstationen in Riga und Dünamünde 53
c. Sturmwarnungen 54
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa 54

24. Eisgangsbeobachtungen 55

25. Auseisung der Schiffe 55
a. Sicherstellung der Eisungsmassregeln 55
b. Assistenzleistung des Dampfers Hercules 57
c. Wirksamkeit der Eisungscommission 58

26. Hafen-Ordnung 58
a. Neue Hafenordnung für die Häfen des russischen Reichs 58

27. Beleuchtung des Düna-Quais mit Petroleumfackeln 61

28. Lootsenamt 61
a. Reorganisation des Rigaschen Lootsenamts 61
b. Die Ansprüche der Lootsen an eine Dampfer-Assistenz 63
1. Für den Seedienst 63
2. Für die Eiszeit 63
3. Fürs Peilen, Verlegen und Wegnehmen der Fahrwasserzeichen 65

Pag.

29. Technische Besichtigung der Dampfer und Baggermaschinen.. 66
30. Schiffszoll 68
31. Dispacheur 68
32. Das Beresinasystem und die obere Düna 69
a. Das Beresinasystem 69
b. Regulirung der oberen Düna 69

III. Telegraphenwesen.

33. Der Riga-Bolderaaer Telegraph 76
34. Telegraphen-Verbindung mit Domesnees 77

IV. Postwesen.

35. Ausgabe der Post auf dem hiesigen Postcomptoir 77
36. Beisteuer zur Errichtung eines Postcomptoirs in Ulla 79

V. Eisenbahnwesen.

37. Die Delegation des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten 81
38. Tarife für den directen internen Verkehr der Bahnen I. Gruppe 84
39. Tarife für den Verkehr von Riga, Reval und Libau nach Moskau 88
a. Directer überseeischer Verkehr nach Moskau 88
b. Directer interner (loco) Verkehr nach Moskau 90
40. Directer Verkehr von Riga nach Kiew, Kursk und Charkow. 99
41. Tarife für den directen Verkehr zwischen Riga einerseits und Warschau, sowie den hinter Warschau belegenen Bahnen andererseits 99
42. Tarif für den directen Verkehr von Riga nach Odessa und umgekehrt 101
43. Navigations-Tarife 102
44. Getreide-Tarife 105
I. Gewöhnliche Getreide-Tarife 105
II. Tarife zur Versorgung der durch Missernte betroffenen Gegenden 105
III. Ausfuhrverbote für Getreide 110
IV. Tarife für die Beförderung von Getreide mit Lagerung auf dem Wege 112
45. Tarife für leere Getreidesäcke 113
46. Tarif für Wagenschmiere 114
47. Tarif für Papier 115
48. Tarife für Naphtawaaren 117
49. Tarife für den Transport von Eiern 120
50. Verschiedene Special-Tarife 122
51. Allgemeine Tarife, welche für sämmtliche russischen Eisenbahnen festgesetzt sind 124
52. Lokaltarife 126
53. Verschiedene Verband-Tarife 127
54. Nebengebühren 129
55. Verschiedene Massnahmen des Rigaschen Börsen-Comités behufs Regulirung der Tarife für den Verkehr nach und von Riga 136
a. Tarife für Reisstärke, Krystallsand und Düngergyps 136
b. Tarife für Wasserglas und Cocosöl 137

Pag.

c. Tarife für Oele ... 138
d. Tarife für Holz ... 138
e. Tarife für rohe Knochen ... 139
f. Tarife für Porzellan- und Fayencewaaren ... 139

56. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten ... 140
a. Verstaatlichte Bahnen ... 140
b. Eröffnung der Station Ligat ... 140
c. Beitritt Russlands zur internationalen Eisenbahn-Convention ... 140
d. Beleihung der Getreidesendungen ... 140
e. Umwegs-Beförderung ... 141

57. Die Riga-Dünaburger Eisenbahn ... 142
a. Erweiterung des Bahnhofes Riga I ... 142
b. Station Riga II ... 143

58. Die projectirte Eisenbahn-Verbindung Bologoje-Pleskau ... 145

59. Die Riga-Tuckumer Eisenbahn ... 145

VI. Bankangelegenheiten.

60. Die Rigaer Börsenbank ... 145

VII. Zollangelegenheiten.

61. Neuer Zolltarif ... 147
62. Zoll auf Harz ... 148
63. Flachs-Ausfuhrzoll ... 148
64. Declarationsbüreau ... 148
65. Zollartell ... 150

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

66. Geleise-Anlagen im alten Hanfambaren-Viertel ... 150
67. Börsenspeicher ... 157
68. Central-Waaren-Dépôt-Speicher ... 157
69. Verwendung der Mühlgraben-Speicher zu industr. Zwecken 157
70. Die Elevator-Anlage auf dem Andreasholm ... 159

IX. Das Exportgeschäft.

71. Das Hanf- und Flachsgeschäft ... 164
a. Flachsausfuhr-Controle ... 164
b. Gerücht über einen beabsichtigten Flachsexport-Zoll ... 165
c. Eisenbahntarife für Flachs und Hanf ... 165

72. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft ... 167
a. Getreide- und Oelkuchen-Ausfuhrverbote ... 167
b. Schiffsproviant ... 176
c. Getreideclassification ... 177
d. Getreide-Transport in loser Schüttung ... 187
e. Wägeverfahren in ausländischen Häfen ... 189
aa. An der Ostküste Schwedens ... 189
bb. In Antwerpen, Rotterdam und Schiedam ... 191

73. Das Holzgeschäft ... 193

X. Importgeschäft.

74. Das Heringsgeschäft ... 198
75. Das Salzgeschäft ... 198
76. Die Ladekrähne ... 198
a. Der Andreaskrahn ... 198
b. Der Mühlgraben-Krahn ... 199

Pag.

XI. Handelsämter.

77. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren ... 199
78. Makler ... 200
a. Wiederbesetzung der Vacanzen ... 200
b. Taxe für den Abschluss von Waarenverkäufen durch Maklernotizen 200
79. Messeramt ... 201

XII. Börsen-Usancen.

80. Neue Redaction der Rigaschen Börsen-Usancen ... 201

XIII. Handelsgesetzgebung.

81. Wechselordnung und Concursordnung ... 210

XIV. 82. **Der Kaufmännische Verein** ... 210

XV. Börsen-Angelegenheiten.

83. Das Budget des Börsen-Comités ... 212
84. Die 75jährige Wirksamkeit des Rigaer Börsen-Comités ... 212

XVI. Unterrichtswesen.

85. Baltisches Polytechnikum ... 213
86. Bolderaasche Volksschule ... 213

XVII. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.

87. Versorgung der Armen mit Holz ... 213
88. Darbringungen für die Bevölkerung der nothleidenden Gouvernements ... 213

XVIII. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.

89. Handelsstatistik ... 214
90. Börsenzeitung ... 216
91. Industriezeitung ... 217
92. Handelsarchiv ... 218

Anhang zum Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités:

I. Die Glieder des Rigaer Börsenvereins im Februar 1892 ... 221
II. Eisenbahn-Angelegenheiten ... 227
A. Güter-Verkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit ihrer Abzweigung nach Mühlgraben, sowie auf der Riga-Bolderaaer Bahn pro 1891 ... 227
B. Specielle Nachweisung der auf der Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn mit der Bestimmung nach Riga beförderten Transporte von Getreidewaaren, Flachs, Hanf, Leinsaat und Oelkuchen pro 1891, 1890 und 1889. Nach den verschiedenen Versandbahnen geordnet. 233

Rechenschaftsbericht des Rigaer Börsen-Comités pro 1891 ... 239
Ergänzungsbudget pro 1891 ... 251
Budget des Rigaer Börsen-Comités pro 1892 ... 253

Jahresbericht

des

Rigaer Börsen-Comités über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt im Jahre 1891 entwickelte Thätigkeit.

I. Die Handels- und Schiffs-Abgaben.

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

Die Abgabensätze pro 1891 hatten gegen das Vorjahr nur in einigen wenigen Importartikeln (Gewürze) eine Aenderung erfahren. Von Bedeutung war dagegen die auf Antrag des Börsen-Comités vom 1. December 1890 Nr. 850 vorgenommene Reduction der Sätze für Planken und Bretter um 25—30 %.

Für das Jahr 1892 sind die pro 1891 in Geltung gewesenen Sätze unverändert beibehalten worden.

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

Nachdem die 3 Anleihen der Rigaer Kaufmannschaft zum Ausbau des Rigaschen Hafens im Jahre 1890 getilgt waren, erfolgte, auf desfallsige Vorstellung des Börsen-Comités, mittelst Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 5. Februar 1891 die Genehmigung der Prolongation der zweiten 1/6 % Hafenbau-Abgabe zum Zweck der Verstärkung der Mittel der Stromvertiefungskasse.

Das erwähnte Reichsrathsgutachten lautet folgendermassen:

„Der Reichsrath hat in den vereinigten Departements für Staatsökonomie und Gesetze und in der Plenarversammlung, nach Beprüfung der Vorstellung des Finanzministers über die Erhebung der 1/6 % Steuer vom Werthe der den Rigaschen Hafen passirenden Waaren, gutachtlich beschlossen:

I. Die Erhebung der dem Rigaschen Börsen-Comité zur Verfügung stehenden 1/6 % Steuer vom Werthe der Import- und Exportwaaren des

Rigaschen Hafens (Allerhöchst am 6. April 1854 bestätigter Beschluss des Ministercomités [vollständige Gesetzsammlung Nr. 28137] und Allerhöchst am 10. April 1867 [vollständige Gesetzsammlung Nr. 44452] und 1. Februar 1871 [vollständige Gesetzsammlung Nr. 49204] bestätigte Gutachten des Reichsraths) ist auf Grundlage nachstehender Bestimmungen fortzusetzen:

1) Die Obliegenheiten bezüglich der Erhebung der Steuer werden dem Rigaer Börsen-Comité übertragen.

2) Die beim Rigaschen Börsen-Comité eingegangene Steuer wird von diesem allmonatlich in vollem Betrage beim örtlichen Comptoir der Reichsbank als Depositum eingezahlt.

3) Die Steuer kann ausschliesslich zur Deckung von Ausgaben für die Wohleinrichtung des Rigaschen Hafens, für die Ausführung der Arbeiten zur Vertiefung des Düna-Fahrwassers, im Falle der Unzulänglichkeit der hierfür dem Rigaschen Börsen-Comité zur Verfügung stehenden Lastensteuer, und zur allendlichen Tilgung der Anleihen, die von dem genannten Comité zur Verstärkung der Stromvertiefungskasse aufgenommen worden, verwandt werden.

4) Die Verwendung der 1/6 % Steuer für die Gegenstände ihrer Bestimmung (Pkt. 3) ist nicht anders zulässig, als mit besonderer, jedesmal einzuholender Genehmigung des Finanzministers, im Einverständnisse mit den Ministern des Innern und der Wegecommunication.

5) Der Rigaer Börsen-Comité führt ein besonderes Buch über die Steuer und stellt alljährlich Rechenschaftsberichte über Einnahmen und Ausgaben derselben dem Finanzminister und dem Reichscontroleur, nicht später als zwei Monate nach Schluss jedes Geschäftsjahres, vor.

6) Die Baggerarbeiten werden vom Börsen-Comité nach den allgemeinen Anweisungen und unter der technischen Aufsicht des Ministeriums der Wegecommunication ausgeführt.

7) Die Aufsicht über die bestimmungsgemässe Verwendung der Steuer wird dem Livländischen Gouverneur übertragen.

II. Die Reservecapitale der Obligations-Anleihen zum Ausbau des Rigaschen Hafens (v. J. 1850, 1852 und 1854), die sich bis zum 1. Januar 1891 gebildet haben, sind im vollen Betrage, nach den näheren Angaben des Finanzministers, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, zur Tilgung der vom Rigaschen Börsen-Comité zur Verstärkung der Mittel der Stromvertiefungskasse aufgenommenen Anleihen, sowie der von dem Börsen-Comité aus den Mitteln des örtlichen Börsen-Vereins gewährten temporairen Vorschüsse zu verwenden. Der nicht getilgte Theil dieser Anleihen und Vorschüsse dagegen ist aus den Einnahmen der 1/6 % Steuer der nächsten Jahre zu ersetzen."

Die Schulden der Stromvertiefungskasse betrugen am 1. Januar 1891:

1) bei der Börsen-Vereinskasse . . . 244,582 Rbl. 22 Kop.
2) „ „ Börsenbank . . . . . 355,787 „ 66 „

zusammen 600,369 Rbl. 88 Kop.

Da die Reservecapitale der Hafenbaukassen sich aber nur auf 558,386 Rbl. 5 Kop. beliefen, so war noch die Summe von 41,983 Rbl. 83 Kop. aus der prolongirten Hafenbau-Abgabe zu decken. Mittelst Rescripts vom 7. August 1891 Nr. 8445 eröffnete das Departement des Handels und der Manufacturen dem Börsen-Comité, dass der Herr Finanzminister, im Einvernehmen mit dem Herrn Minister des Innern und der Wegecommunication, genehmigt habe, dass nunmehr zur Tilgung der Schuld geschritten werde.

Die Börsen-Bank hatte jedoch auch noch 22,290 Rbl. 42 Kop. an Zinsen für die bei ihr gemachten Anleihen zu beanspruchen und ersuchte der Börsen-Comité das Departement des Handels und der Manufacturen auch die Anerkennung dieser Schuld exportiren zu wollen, worauf bis hiezu noch keine Entscheidung erfolgt ist.

Bezüglich des Modus der Verabfolgung der allmonatlich beim Rigaschen Comptoir der Reichsbank einzuzahlenden Erträge der prolongirten Hafenbau-Abgabe an den Börsen-Comité, machte der Börsen-Comité unterm 20. April 1891 sub Nr. 177 dem Livländischen Herrn Gouverneur folgende Vorstellung:

„Der Punkt I, 3 des Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigten Reichsrathsgutachtens, betreffend die Prolongation der zweiten 1/6 % Hafenbau-Abgabe, statuirt, dass diese verwandt werden soll:

1) zu den Hafenbau-Ausgaben,
2) zur Deckung des Zukurzschusses der Stromvertiefungskasse, und
3) zur allmähligen Tilgung des, nach Bewerkstelligung der im Punkt II dieses Reichsrathsgutachtens vorgesehenen Operationen, noch ungedeckt bleibenden Schuldenrestes der Stromvertiefungskasse.

Die Einnahme der 1/6 % Steuer ist nach dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre anzunehmen mit . . . . . 72,000 Rbl.

In dem von Ew. Excellenz bestätigten Budget des Börsen-Comités pro 1891 sind veranschlagt:

1) für die Remonte und Verwaltungskosten der Hafenbauten . . . . . 12,000 „
2) zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten . . . . . 130,000 Rbl.
davon ab die Einnahme der Stromvertiefungskasse . . . . . 90,000 „ 40,000 „

3) Es würden mithin zur Tilgung des Schuldenrestes der Stromvertiefungskasse nachbleiben . . . . . 20,000 „

72,000 Rbl.

Nach Punkt I, 1 und 2 ist die Steuer vom Börsen-Comité zu erheben und allmonatlich beim örtlichen Comptoir der Reichsbank als Depositum einzuzahlen; zur Verwendung der Steuer, ihrer Bestimmung gemäss, ist nach Punkt I, 4 jedesmal die Genehmigung des Finanzministers, im Einverständnisse mit den Ministern des Innern und der Wegecommunication, erforderlich. Endlich hat nach Pkt. I, 5 der Börsen-Comité alljährlich über Einnahmen und Ausgaben der Steuer dem Finanzminister und dem Reichscontroleuren eine Rechenschaft vorzustellen.

Darüber, in welchen Quoten und Terminen der Börsen-Comité die Einnahmen aus der Steuer in Anspruch zu nehmen hat, findet sich in dem Reichsrathsgutachten keine Bestimmung, und erlaubt sich demnach dieser Comité Ew. Excellenz desmittelst ergebenst zu ersuchen, darüber eine Instruction vom Herrn Finanzminister exportiren zu wollen.

Sollte der Börsen-Comité erst nach Schluss des Jahres die Einnahmen aus der Steuer erhalten, so würde er gezwungen sein, die zur Bestreitung der im Pkt. I, 1 und 2 vorgesehenen Ausgaben erforderliche Summe inzwischen anzuleihen und wären dafür alsdann auch noch die Renten für die angeliehene Summe aus der 1/6 % Steuer zu vergüten. Zur Vermeidung dessen dürfte es sich empfehlen, dass der Ertrag der Steuer vierteljährlich dem Börsen-Comité als Avance ausgekehrt und am Ende des Jahres vom Comité eine Abrechnung über die Verwendung gegeben werde. Eine incorrecte Verausgabung ist bei dem klaren Wortlaute des die Verwendung der Steuer normirenden Pkt. I, 3 vollständig ausgeschlossen.

Der Börsen-Comité erlaubt sich an Ew. Excellenz die ergebenste Bitte zu richten, diesen Vorschlag beim Herrn Finanzminister geneigtest befürworten und sich dafür verwenden zu wollen, dass die dem Börsen-Comité zu ertheilende Instruction demselben baldmöglichst zugehe."

Am 26. October 1891 sub Nr. 8778 benachrichtigte der Livländische Herr Gouverneur den Börsen-Comité, dass der Herr Finanzminister, nach Relation mit den Herren Ministern des Innern und der Wegecommunication, die Vorstellung des Börsen-Comités genehmigt habe.

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

Die Verhandlungen über die projectirte Verstaatlichung der Handels- und Schiffsabgaben in den russischen Häfen sind, soweit dem

Börsen-Comité bekannt geworden, noch nicht über das Stadium vorbereitender Arbeiten im Finanzministerium hinausgekommen. Die dem Rigaer Börsen-Comité zur Disposition gestellten Handels- und Schiffsabgaben dürften von dieser Massregel nicht betroffen werden, da sie Allerhöchst bestätigt worden und kein Grund zu der Annahme vorliegt, dass die Verwaltung derselben dem Börsen-Comité genommen werde, Letzterer vielmehr sich wiederholt der schmeichelhaftesten Anerkennung seiner Leistungen aus diesen Mitteln seitens der Staatsregierung zu erfreuen gehabt hat.

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

4. Die Hafenbauten.

a. Die Seemolen.

1) Der Magnusholmsche Seedamm und der Wetzake-Damm.

Das Mauerwerk und das Pflaster des Magnusholmschen Seedammes wurden an den beschädigten Stellen reparirt und 3 neue Mauerblöcke beim kleinen Leuchtthurm hergestellt.

Die im vergangenen Jahre begonnene neue Abpflasterung der Böschungen des Wetzake-Dammes wurde auf dem westlichen Theile desselben fortgesetzt.

2) Die West-Mole und der Fortcometdamm.

Das Mauerwerk und Pflaster der West-Mole wurde an den beschädigten Stellen ausgebessert. Die Steinschüttung auf der Flussseite des Faschinendammes erforderte eine Ergänzung, da die Wellen einen Theil der Steine fortgerollt und in die Tiefe gezogen hatten. Um diese Ergänzungen mit der Zeit zu verringern, wurde die seit einigen Jahren ausgeführte Abdeckung mit gemauerten Bruchsteinblöcken auf einer 25 Faden langen Strecke fortgesetzt.

Da der im vergangenen Jahre gemachte Versuch, durch Anpflanzungen von Weiden und Sandhafer die Sandmassen neben dem Damm aufzufangen und festzulegen, sich erfolgreich zeigte, so wurden die Pflanzungen weiter ausgedehnt.

Die Mauer des Fortcomet-Dammes wurde auf einer ca. 10 Faden langen Strecke beim Krons-Krahn reparirt.

Die Unterhaltungskosten für die Seedämme betrugen 5605 Rbl. 50 Kop.

b. Die Dünaregulirungsbauten.

Beim Schreiben vom 11. Februar 1891 sub Nr. 73 übersandte der Chef der Arbeiten für den Bau des Rigaschen Hafens dem Börsen-Comité einen Conditionenentwurf für die Uebernahme der im Jahre 1891 zur Ausführung bestimmten Dünaregulirungsbauten, der, nach längeren Verhandlungen mit der Hafenbau-Verwaltung, am 8. März vom Börsen-Comité unterzeichnet wurde. Diese Conditionen erhielten am 12. April vom Herrn Minister der Wegecommunication die Bestätigung.

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

aa. Remonte-Arbeiten.

Die von der Hafenbau-Verwaltung direct vergebenen Remontearbeiten an den Dünaregulirungswerken waren gering, da beim Eisgange nur an einer Stelle -- am oberen Ende des sich an die Mühlgrabensche Buhne anschliessenden Parallelwerkes — ein etwas grösserer Schaden eingetreten war.

1) Die Remontearbeiten bestanden in einer Ausgleichung der Krone des Dammes FG, in einer Erneuerung einiger Pfähle an der Uferbefestigung bei Ober-Poderaa, in einer Ausbesserung der Köpfe an den Buhnen Nr. 1, 3 und 4 bei Unter-Poderaa, in einer Erhöhung der Bruchsteindecke auf dem ersten Theil des Magnusholmschen Parallelwerkes und auf der, an den dritten Theil sich anschliessenden Traverse. Bei dem Mühlgrabenschen Parallelwerk wurden die eingesunkenen Dammtheile wieder erhöht, die bis 30 Fuss tiefen Ausspülungen neben dem oberen Dammende mit Baggerboden ausgefüllt und mit Senkstücken abgedeckt.

Die Arbeiten kosteten 5,835 Rbl. 36 Kop.

2) Die Remonte des Krons-Baggers Riga und der 10 zu demselben gehörigen Prähme wurde im Frühjahr 1891 ausgeführt. Für die Remonte des ganzen Baggerapparats war ein Zuschlag von 61 Kop. pro Cub.-Faden gebaggerten Bodens, wie in den früheren Jahren, bewilligt worden.

3) Unterm 25. Juni 1891 Nr. 351 erneuerte der Börsen-Comité seinen bereits im vorhergehenden Jahre bei der Bauverwaltung gemachten Antrag, die alte schadhaft gewordene Uferbefestigung von Ober-Poderaa (bei der Cementfabrik) repariren zu lassen. Zu gleicher Zeit wies er auf die Nothwendigkeit einer Reparatur der Uferbefestigung von Rinusch hin.

Auf diesen Antrag ist noch keine Entscheidung erfolgt.

bb. Die neuen im Jahre 1891 ausgeführten Dünaregulirungsbauten.

1) Der in den Jahren 1889 und 1890 gebaute Pfahldamm FG. wurde in diesem Jahre um 205 Faden verlängert, so dass seine ganze Länge — mit der 10 Faden weiten Oeffnung — 710 Faden beträgt. Am unteren Ende ist die senkrechte Abschlusswand aus 5,5 Faden langen Pfählen gebildet, die mit eisernen Bolzen verankert sind. Ausser 3 Schrägpfählen wurden zum Schutz der Abschlusswand 2 grosse Pfahlbündel aus je 9 Pfählen angeordnet, deren Köpfe etwas über den Damm hervorragen und mit Blechkappen bedeckt sind.

Die Kosten für den 205 Faden langen Dammtheil betrugen 71,995 Rbl. 21 Kop. Der ganze Damm hat gekostet 238,935 Rbl. 81 Kop.

2) Für die im Jahre 1890 gebaute, 255 Faden lange Uferbefestigung von Ober-Poderaa wurden die unbeendigt gebliebenen Pflasterarbeiten zum Abschluss gebracht. Die Kosten für diese Befestigung der Böschung und für das Pflanzen von 87 Weidenbäumen auf der Dammkrone betrugen 6,270 Rbl. 67 Kop., so dass für den ganzen Bau 46,732 Rbl. 78 Kop. verausgabt worden sind.

3) Durch den Bau eines 324 Faden langen Faschinendammes zwischen dem unteren Ende der Vogelsinsel und der 5. Buhne am Pferdeholm, wurde der rechte Flussarm bei dieser Insel am unteren Ende abgesperrt und hat seitdem der linke Arm eine bedeutend grössere Wassermenge abzuführen. Die 10,5 Fuss breite Dammkrone ist mit Bruchsteinen zwischen Flechtzäunen abgepflastert. Der Damm hat an der äusseren Seite eine Böschung von 1 : 1,5, an der inneren von 1 : 1. Die Wurzel des Dammes bei der Insel wurde durch eine niedrige Sandbank auf einer 87 Faden langen Strecke mit einer 2 Faden breiten Krone ausgeführt und ist an der Flussseite mit einer flach geneigten Steinböschung versehen worden. Am unteren Ende des Dammes und längs der Buhne Nr. 5 wurde zur Verstärkung des Baues eine Anschüttung von Baggerboden angefangen.

Der Faschinendamm kostete 20,794 Rbl. 63 Kop.

4) Um dem Strombett oberhalb der Vogelsinsel die Breite von 220 Faden zu geben, wurde vom oberen Ende derselben ein 172,5 Faden langer Faschinendamm gebaut, an welchen sich ein 50 Faden langer Flügel anschliesst. Zwischen dem Kopfe des Flügels und dem der 4. Buhne am Damm STU ist noch eine 125 Faden weite Oeffnung frei geblieben, durch welche die Sandanschwemmungen in dem unten abgesperrten rechten Dünaarm bei der Vogelsinsel eintreiben können.

Der Faschinendamm hat eine Kronenbreite von 10,5 Fuss erhalten; aussen hat die Böschung eine Neigung von 1:1,5, innen von 1:1. Unter dem mit Steinschüttungen umgebenen Kopf des Dammes und des Flügels wurden Senkstücke verlegt. Um den Bau zu verstärken ist beim Anschluss der 2 Faden breiten, 10 Faden langen Wurzel an die Insel und im Winkel zwischen dem Damm und dem Flügel eine Sandanschüttung gemacht, die mit Rasen bedeckt und mit Weiden bepflanzt wurde.

Obgleich die für diesen Bau erforderliche Summe von 28,099 Rbl. 53 Kop. erst im Jahre 1892 angewiesen werden soll, wurde der Damm doch schon in diesem Jahre zur Ausführung gebracht, da der beständig weiter gehende Abbruch des oberen Endes der Insel und die Ausspülungen im Flussbett die Kosten des Baues, bei einer Verschiebung desselben auf das nächste Jahr, zu vergrössern drohten.

5) Die in den Jahren 1872 und 1873 gebaute provisorische Uferbefestigung von Wohlershof hatte bereits im Jahre 1877 am oberen Ende eines Umbaues bedurft. Im Jahre 1891 wurde von der 320 Faden langen Uferbefestigung der übrige Theil — 280 Faden — erneuert, wobei 62 Faden nur mit einem neuen Holm, 218 Faden aber mit einer ganz neuen Spundwand versehen wurden. Diese besteht aus 4 Zoll starken Planken, vor welchen, in einer Entfernung von 0,5 Faden von einander, 2,5 Faden lange Stützpfähle eingerammt sind, die einen 10 Zoll starken Holm tragen. Zwischen Holm und Spundwand ist eine 3 Zoll starke Planke verlegt. Auf einer 100 Faden langen Strecke wurde die neue Wand durch 50 eiserne Ankerbolzen mit den Pfählen der alten Uferbefestigung verankert, der übrige Theil blieb ohne Verankerungen. Hinter der Spundwand ist Baggerboden derart angeschüttet worden, dass die Böschung auf der oberen 171 Faden langen Strecke eine Höhe von ca. 8 Fuss über dem gewöhnlichen Wasserstand erhielt, welche auf der unteren 109 Faden langen Strecke bis auf 7 Fuss abfällt. Die Böschung ist mit Granitsteinen auf einer Schotterunterlage abgepflastert worden. Am unteren Ende der Uferbefestigung wurde in der Böschung eine 7 Faden breite gepflasterte Auffahrt mit der Neigung von 1:6 gemacht.

Die Kosten für diesen Bau betrugen 24,700 Rbl. 32 Kop.

6) Die 385 Faden lange Uferstrecke zwischen Wohlershof und Unter-Poderaa wurde im Jahre 1891 gegen weiteren Abbruch auf der oberen 160 Faden langen Strecke gesichert. Die Construction der Uferbefestigung unterscheidet sich von der Wohlershofschen nur durch hölzerne Verankerungen, welche bei jedem 4. Stützpfahl angeordnet sind. Die mit Baggerboden hergestellte Anschüttung

hinter der Spundwand hat eine Höhe von 7 Fuss über dem gewöhnlichen Wasserstande erhalten. Die Böschung hat eine Neigung von 1:2 und ist mit Granitsteinen auf einer Schotterunterlage abgepflastert. Die ganze Uferstrecke soll mit 3 Auffahrten versehen werden, von welchen in diesem Jahre eine, in derselben Weise wie die bei Wohlershof, ausgeführt wurde.

Für 90 Faden der Uferbefestigung wurden 10,270 Rbl. 96 Kop. gezahlt. Die für die übrigen 70 Faden erforderliche Summe von 8,131 Rbl. 48 Kop. soll erst im nächsten Jahre angewiesen werden. Der Bau derselben wurde aber bereits in diesem Jahre ausgeführt, da voraussichtlich beim nächsten Hochwasser die Strömung sich auf dieser Strecke bedeutend verstärken wird, nachdem der rechte Arm bei der Vogelsinsel abgesperrt worden ist.

7) Die in den Jahren 1887 und 1888 gebauten und mit einer provisorischen Bruchsteindecke versehenen Magnusholmschen Parallelwerke wurden in diesem Jahre mit Granitsteinen abgepflastert und zwar der 1. Theil auf einer 120 Faden langen, der 2. Theil auf einer 458 Faden langen und der 3. Theil auf einer 200 Faden langen Strecke. Das flach gewölbte Granitsteinpflaster wurde zwischen 2 Zäunen aus 4 Fuss langen Pflöcken in einer Breite von 8,5 Fuss hergestellt. An der Flussseite ist längs dem Granitpflaster noch ein Streifen von 2,5 Fuss Breite mit Bruchsteinen belegt und durch einen Zaun gedeckt worden.

Die Abpflasterung der Dämme kostete 13,651 Rbl. 54 Kop.

8) Der im Jahre 1888 an der Aamündung begonnene Faschinendamm wurde im Jahre 1891 um 388 Faden weiter geführt und am Ende mit einem anderen Faschinendamm von 252 Faden Länge verbunden, welcher in der Verlängerung des im vorigen Jahre von der Mündung des Happax-Grabens bis zur Bolderaaschen Traverse gebauten Parallelwerkes liegt. Die beiden grossen Dämme haben das Separationswerk zwischen der Aamündung und der Düna zum Abschluss gebracht. Der Raum zwischen den Dämmen soll in den nächsten Jahren mit Baggerboden angefüllt werden, zu welchem Zweck an der Düna eine 100 Faden weite Oeffnung gelassen ist.

Da durch diesen Bau das Fahrwasser der Düna abgeschnitten wurde, so musste derselbe so geführt werden, dass das Fahrwasser für die Schiffe solange passirbar blieb, bis ein neuer Fahrweg neben dem Damm durch die flachen Bänke der Düna von den Baggern hergestellt war.

Nachdem der Damm an der Aa vom 9. Mai bis zum 20. Juni um ca. 270 Faden verlängert und bis an die Westseite des Fahrwassers vorgerückt worden war, wurde mit dem Weiterbau desselben aufgehört und von einer aus Senkstücken an der Spitze des Separationswerkes gebauten Insel aus, der östlich am Fahrwasser liegende Theil ausgeführt. Durch die zwischen den beiden Dammtheilen nachbleibende Oeffnung von 80 Faden führte der Fahrweg bis zum 21. September; dann konnte die Schliessung derselben begonnen werden, nachdem das bis auf 20 Fuss Tiefe ausgebaggerte neue Fahrwasser dem Verkehr übergeben worden war. Der Damm an der Düna wurde von der Insel aus stromauf gebaut, erreichte in der Mitte des August das Fahrwasser und musste dann bis zum 21. September unterbrochen werden, weil ein weiteres Vorgehen die Schifffahrt gestört hätte. Der letzte Theil des Dammes an der Düna und der Theil in der Oeffnung des Dammes an der Aa kamen in grossen Tiefen zu liegen. Um den Bau nicht zu kostbar zu machen, wurden diese Tiefen durch Ausklappen von Baggerboden bis auf 17 Fuss vermindert.

Der Faschinendamm an der Aa führte auf der ersten 115 Faden langen Strecke durch flaches Wasser und wurde hier mit einer 2 Faden breiten Krone ausgeführt, während der übrige Dammtheil nur eine Kronenbreite von 10,5 Fuss hat. Die Böschungen sind auf beiden Seiten einfach, nur am Ende des Dammes ist die Aussenseite auf einer 28 Faden langen Strecke mit einer flacheren Böschung versehen. Vor den Fuss der Böschung sind auf den letzten 148 Faden 6 Faden breite Senkstücke verlegt. Der an der Düna mit einer 10,5 Fuss breiten Krone ausgeführte Damm hat auf der ganzen Länge eine einundeinhalbfache äussere Böschung, vor deren Fuss 10 Faden breite Senkstücke verlegt sind. Durch starke Steinschüttungen ist die Böschung bis auf 1 : 2 abgeflacht. An den beiden auf einer Unterlage von grossen Senkstücken gebauten Dammköpfen beträgt die Böschung der Steinschüttung 1 : 3. Die Dammkronen sind zunächst zwischen Flechtzäunen mit Bruchsteinen abgepflastert worden. Die Spitze des Separationswerkes wurde mit Baggerboden hinterfüllt, der mit Rasen abgedeckt und mit Weiden bepflanzt ist.

Der Bau kostete in diesem Jahre 198,415 Rbl. 36 Kop. Hiervon wurden 42,392 Rbl. 95 Kop. von der Krone angewiesen. Der Rest ist auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlungen des Börsenvereins vom 27. August und 18. October, bis zur Anweisung der Mittel für die Bauten des nächsten Jahres, bevorschusst worden.

9) Als in der Mitte des August die Faschinenarbeiten beim Bolderaaschen Separationswerk unterbrochen werden mussten, wurde der

Bau des Dünamündeschen Dammes begonnen, der vom Ufer bei der Festung Dünamünde ausgehend, den Lauf der Aa bis zur Spitze des Separationswerkes an der linken Seite begrenzt. Da das Fahrwasser der Aa sich dicht neben dem Ufer hinzog und dort, wo es in Zukunft zwischen den Dämmen hindurch gehen sollte, eine flache Sandbank lag, so durfte dasselbe nicht eher abgesperrt werden, als bis der neue Weg durch Baggerarbeiten genügend vertieft war. Der Faschinendamm wurde deshalb nicht vom Ufer, sondern von einer aus Senkstücken gebildeten Insel aus begonnen und erst, nachdem die Vertiefung der Aa am 9. September beendet war, mit einer Curve ans Ufer angeschlossen.

Der 297 Faden lange Faschinendamm erreichte erst im November sein Ende; der letzte Theil konnte nur provisorisch abgedeckt werden, da der eingetretene Frost zur Einstellung der Arbeiten zwang. Der Damm hat eine 10,5 Fuss breite, mit Bruchsteinen abgepflasterte Krone und auf beiden Seiten einfache Böschungen.

Am Ende des Dammes wurden die grossen Tiefen durch ausgeklappten Baggerboden vermindert und auf einer 40 Faden langen Strecke am Fusse der beiden Böschungen 6 Faden breite Senkstücke verlegt. Der Kopf des Dammes ist auf einer Unterlage von 1,5 Fuss starken Senkstücken gebaut und mit Steinschüttungen umgeben.

Die Kosten des Dammes sind mit 64,817 Rbl. 78 Kop. berechnet. Diese Summe soll im nächsten Jahre angewiesen werden.

10) Der Kronsbagger Riga arbeitete vom 30. April bis zum 4. Juni vor der Oeffnung im Damm STU-Eingang zur Rothen Düna — um den versandeten Fahrweg wieder bis auf 9 Fuss zu vertiefen und entfernte hier 3060 Cub.-Faden Boden. Vom 5. bis zum 24. Juni ward er benutzt um am oberen Ende des bei der Mündung des Happaxgrabens erbauten Dammes einen 22 Faden breiten, ca. 7 Fuss tiefen Weg auszubaggern, auf welchem die am Happaxgraben liegende Sägemühle ihren Verkehr mit der Düna aufrecht erhalten kann. In der Zeit vom 17. August bis zum 9. September stellte der Bagger in der Aamündung einen 9 Fuss tiefen Weg durch eine flache Sandbank her. Vom 25. Juni bis zum 16. August und vom 10. September bis zum 12. November arbeitete er im neuen Fahrwasser neben dem Bolderaaschen Separationswerk, wo er ca. 10,300 Cub.-Faden entfernte. Der Bagger Riga war im Betrieb 197 Tage und hat an 166 Tagen 15,624 Cub.-Faden — nach den Prähmen gezählt — gebaggert, so dass er durchschnittlich 94,1 Cub.-Faden pro Tag förderte. Das Maximum seiner Leistung wurde mit 156 Cub.-Faden an einem Tage angegeben.

Für das Baggern und das Auskarren eines Theiles des gebaggerten Bodens wurden dieselben Preise wie im Jahre 1890 bezahlt. Im Ganzen kostete die Arbeit mit dem Kronsbagger, incl. der Remonte des Baggerapparats und des Auskarrens, 62,203 Rbl. 22 Kop. Für 8014 Cub.-Faden wurden 1891 — 31,475 Rbl. 86 Kop. angewiesen, der Rest soll im nächsten Jahre bezahlt werden.

Für das Auskarren eines Quantums Baggerboden, der von den Baggern des Börsencomités zu den Uferbefestigungen bei Wohlershof und zum Damm unterhalb der Vogelsinsel geliefert worden, kamen 766 Rbl. zur Auszahlung.

11) Im Winter 1890/91 wurden an Stelle von 2 unbrauchbar gewordenen hölzernen Baggerprähmen 2 neue Klappenprähme erbaut. Für das Jahr 1892 sind ein Klappenprahm und ein Prahm mit festem Boden zu liefern, welche bereits im Herbst dieses Jahres fertig gestellt wurden.

Für die im Winter gebauten Klappenprähme wurden 6950 Rbl. angewiesen.

cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung.

Dem Vernehmen nach sind von der Bauverwaltung des Rigaschen Hafens mit der Stadtverwaltung Verhandlungen begonnen worden, um derselben die Uferbefestigungen von Ober-Poderaa und Wohlershof, sowie die Magnusholmschen Parallelwerke zur ferneren Unterhaltung zu übergeben.

dd. Die pro 1892 in Aussicht genommenen Dünaregulirungsarbeiten.

I. Für die Fortsetzung der Stromregulirung im Jahre 1892 sind folgende Summen von der Bauverwaltung erbeten worden:

1)	für die Beendigung des Bolderaaschen Separationswerkes	217,050	Rbl. 2	Kop.
2)	für den Dünamündeschen Faschinendamm .	82,979	„ 70	„
3)	für Baggerarbeiten bei der Vogelsinsel . . .	51,104	„ 75	„
4)	für die Uferbefestigung zwischen Wohlershof und Unter-Poderaa (285 Faden)	30,547	„ —	„
5)	für den Bau eines Faschinendammes am oberen Ende der Vogelsinsel	20,630	„ 26	„
6)	für den Bau von 2 hölzernen Baggerprähmen	6,075	„ —	„
7)	für Pflasterarbeiten auf einem Theile des Dammes FG (360 laufende Faden) . . .	4,750	„ 2	„
8)	für Pflasterarbeiten auf dem 50 Faden langen Flügel am Kopf der zweiten Buhne bei Unter-Poderaa	854	„ 92	„
9)	für kleine unvorhergesehene Ausgaben . . .	6,008	„ 33	„
		420,000	Rbl. —	Kop.

II. Nachdem die Untersuchungen der Küste zwischen Bilderlingshof und der alten, bei Wetzake abgesperrten Dünamündung von der Bauverwaltung beendigt worden sind, werden von derselben Maassnahmen ins Auge gefasst, durch welche der schädliche Einfluss des von Westen nach Osten längs der Küste getriebenen Seesandes auf das Fahrwasser vor der Dünamündung gehemmt werden kann. Wie verlautet, verspricht man sich von einem westlich vom Seegatt zu erbauenden Wellenbrecher und der Arbeit eines Saugebaggers viele Vortheile.

ee. Der Ausbau des Dammes AB.

Gegen das vom Bauamt im vorigen Jahre angenommene Project betreffend den Ausbau des Dammes AB bei der Mitauer Vorstadt war von Seiten des Börsen-Comités eingewandt worden, dass der Mangel an Lösch- und Ladeplätzen an der Stromseite und die ungünstige Lage der Heringskaje für Handel und Schiffsverkehr nachtheilig sein werde.

Unter Hinweis darauf, dass der im Sommer 1891 begonnene Ausbau eine grosse Bedeutung für die Entwickelung des örtlichen Handels und der Schifffahrt haben kann, wenn der Damm AB, wie projectirt, bis über den Spiegel des Frühjahrshochwassers erhöht wird, ersuchte das Stadtamt den Börsen-Comité im Schreiben vom 18. Juni 1891, Nr. 2245, den für die vorläufige Hinterfüllung des Werkes erforderlichen Baggersand im Herbste dieses Jahres für den halben Kostenpreis anschütten zu lassen. Da die von den Delegirten des Börsen-Comités gestellten Anträge in Betreff der projectirten Versetzung der Düna-Flossbrücke, der Ladeplätze unterhalb der Flossbrücke und der Verlegung der Heringskaje unerledigt geblieben waren, so schlug der Börsen-Comité in seinem Antwortschreiben vom 29. Juni 1891 Nr. 365, vor, die Commission wieder zusammenzuberufen, um eine Verständigung über alle im vorliegenden Falle noch schwebenden Fragen, sowie über die Bedingungen für die Anlieferung des Baggerbodens zu erzielen. Das Stadtamt hielt aber derzeit eine Entscheidung dieser Frage noch nicht für möglich und bat zunächst, dass hinter dem neuen Bollwerk der Baggerboden aus den Klappprähmen ausgeschüttet werde, welchem Wunsche nachgekommen wurde.

Im Schreiben vom 10. August 1891, Nr. 2814, wandte sich das Stadtamt abermals an den Börsen-Comité mit der Bitte täglich 4—6 Prähme mit Sand, gegen eine Vergütung der Hälfte der Kosten des Auskarrens, zum neuen Bollwerk beim Damm AB zu liefern. Da mittlerweile Verhandlungen zwischen dem Handelsamte und den an der Ver-

legung der Heringskaje interessirten Personen begonnen hatten, so erklärte sich der Börsen-Comité im Schreiben vom 24. August 1891, Nr. 511, bereit, in diesem Jahre das gewünschte Quantum Baggerboden zu liefern und die Hälfte der Kosten des Auskarrens auf sich zu nehmen, unter der Voraussetzung, dass der Baggerboden nicht höher als 2 Fuss unter dem gewöhnlichen Wasserstande angeschüttet werde und hinter der Spundwand, wenn für die Verankerung eine höhere Anschüttung nöthig sein sollte, genügend abgedeckt werde, um eine Ausspülung durch das Frühjahrshochwasser zu verhindern.

Am 2. December 1891, sub Nr. 3885, wandte sich das Stadtamt mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

Nach Beprüfung des vom Stadt-Oberingenieur Agthe ausgearbeiteten, gegen früher abgeänderten Projectes einer Erhöhung des im Jahre 1891 beendeten Pfahldammes AB über den Horizont des Frühlingshochwassers, mit welchem Projecte sich auch die hiezu aufgeforderten Repräsentanten des Börsen-Comités bekannt gemacht haben, hat das Stadtamt beschlossen, die Kosten des projectirten Baues in den Budgetentwurf für ausserordentliche Ausgaben im Jahre 1892 aufzunehmen. Hiebei ging das Stadtamt von der Voraussetzung aus, dass, in Anbetracht der wichtigen Bedeutung dieses Baues für den örtlichen Handel, der Börsen-Comité nicht ablehnen werde, dem Stadtamte, wie in früheren Jahren, wesentliche Unterstützung in dieser Sache dadurch zu erweisen, dass der zum Beschütten und Erhöhen des Dammes erforderliche Sand, der aus der Düna gebaggert wird, gegen eine Zahlung im Betrage der Hälfte der Unkosten des Börsen-Comités abgelassen wird.

Entsprechend den vom Ingenieur Agthe, gemeinsam mit dem Ingenieur Pabst, gesammelten Daten sind zum genannten Zwecke im Jahre 1892 im Ganzen 10,000 Cubikfaden Sand erforderlich und zwar:

660 Cubikfaden zu 1 Rbl. 10 Kop. auf eine Entfernung bis zu 5 Faden.
660 „ „ 1 „ 50 „ „ „ „ „ „ 5 „
mit Steigung von 1 : 3.
1490 „ „ 1 „ 20 „ „ „ „ bis zu 10 Faden.
3620 „ „ 1 „ 50 „ „ „ „ von 10—30 „
685 „ „ 1 „ 65 „ „ „ „ „ 30—45 „ u.
2885 „ „ 1 „ 58 „ unter dem Horizont des Wassers.

Bei Mittheilung des Obigen und in der Hoffnung, dass der Börsen-Comité es für möglich befinden werde, den oben dargelegten Bedingungen zuzustimmen, beehrt sich das Stadtamt ganz ergebenst um eine Benachrichtigung vom Resultat zu bitten."

Der Börsen-Comité antwortete am 21. December 1891, sub Nr. 837:

„Nach den dem Rigaer Börsen-Comité gemachten Mittheilungen über den projectirten Ausbau des Dammes AB soll die Floss- resp. Pontonbrücke um ca. 100 Faden stromab verlegt werden, so dass sie die Verbindung zwischen der Schoonerstrasse in der Mitauer Vorstadt und der Schaalstrasse in der Stadt bildet. Wenn gleich zugegeben werden muss, dass die Kosten der Brücke an der neuen Stelle geringer werden, so kann aber auch nicht unbemerkt bleiben, dass diese Ersparniss durch die Anlage eines breiten Verbindungsweges zwischen der Stein- und Schoonerstrasse, durch die erforderliche grössere Erweiterung der Schoonerstrasse und durch die nothwendige Verlegung der Heringskaje wieder ganz oder zum grossen Theil aufgezehrt werden dürfte.

Bei der projectirten Verlegung der Brücke wird auch in dem Fall, dass letztere mit rasch entfernbaren Theilen für die Oeffnungen zum Passiren der Schiffe versehen ist, der Schiffsverkehr an beiden Ufern benachtheiligt und ebenso die Ausnutzung der Ufer erschwert.

Der Börsen-Comité beehrt sich daher dem Stadtamte gegenüber den Wunsch auszusprechen, dass die Brücke an ihrer jetzigen Stelle bleibe, zumal da bei einer solchen Abänderung des Projects die Anlage eines Hochwasserdammes mit einem ca. 5 Fuss hohen Balkenverschluss keine Schwierigkeiten besonderer Art verursachen dürfte und die Heringskaje dann voraussichtlich auch keiner Verlegung bedürfen wird.

Was die im Schreiben des Stadtamts vom 2. December 1891 Nr. 3885 zum Ausbau des Dammes erbetene Lieferung von Baggerboden anbetrifft, so kann der Börsen-Comité das gewünschte Quantum gegen die im Schreiben erwähnte Vergütung im nächsten Jahre anliefern und auskarren lassen unter der Voraussetzung, dass während der Baggerperiode für ca. 15 Prähme Platz zum Auskarren am neuen Bollwerk gegeben und dass die Flossbrücke nach Erforderniss mehr als 2 Mal täglich für die Baggerprähme geöffnet wird.

Ehe der Börsen-Comité aber die gewünschte Bodenlieferung dem Stadtamte zusichert, glaubt er die Bedingung stellen zu müssen, dass vorher die Fragen in Bezug auf die Heringskaje und die Eintheilung der Lösch- und Ladeplätze (Stege) am Ufer der Stadt in einer den Wünschen der Kaufmannschaft entsprechenden Weise entschieden werden, besonders da in dem Fall, dass die Brücke nach unten verlegt wird, die bequemen Lade- und Löschplätze eine ausserordentliche Einschränkung erfahren, die Kaufmannschaft daher ein um so grösseres Interesse an den für die Zukunft zu treffenden Bestimmungen hat.“

Hierauf haben nun verschiedentliche Berathungen zwischen dem Börsen-Comité und der Stadtverwaltung stattgefunden, die hinsichtlich der projectirten Verlegung der Dünaflossbrücke zu keinem

den Wünschen der Kaufmannschaft entsprechenden Resultate geführt haben. Nur bezüglich der Heringskaje hat man sich vorläufig dahin verständigt, dass die Verlegung derselben nach dem Andreasholm unter allen bezüglichen Projecten als das zweckentsprechendste anzusehen sein dürfte.

Ueber die Ausdehnung des der Heringswrake und für den Ausbau der nöthigen Speicher einzuweisenden Terrains, sowie über den von der Stadtverwaltung für zu letzterem Zweck erforderlichen Boden etwa beanspruchten Erstehungspreis resp. Grundgeld erwartet der Börsen-Comité die Mittheilung des Stadtamts.

c. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna".

Auf das Schreiben der Bauverwaltung des Rigaschen Hafens vom 10. November 1890, betreffend die Aufbringung einer Summe von 170,000 Rbl. zur Vertiefung der „Trockenen Düna" und Besteuerung des Holzhandels zu dem Zwecke, erwiderte der Börsen-Comité am 12. März 1891 sub Nr. 50 Nachstehendes:

„Bei allem Dank, den die Rigasche Kaufmannschaft der Hafenbau-Commission dafür schuldet, dass diese sich des Projectes des Ausbaues der „Trockenen Düna" noch weiter annimmt, und so wünschenswerth und bedeutungsvoll der Börsen-Comité auch heute die Schiffbarmachung jenes Armes unseres Stromes, sowie die Herstellung eines umfangreichen Bassins daselbst für das Abstellen von Flössen für den Rigaer Holzhandel erachtet, so kann er sich einstweilen doch nicht entschliessen, den Anträgen der Hafenbau-Commission beizustimmen, da das ganze Holzgeschäft sich gegenwärtig in einer so elenden Lage befindet und wohl noch einige Zeit verbleiben wird, dass demselben keine weiteren Opfer octroyirt werden sollten.

Die nach den Vorschlägen der Hafenbauverwaltung erforderliche Bausumme von 170,000 Rbl. würde an Zinsen und Tilgung 6% — Rbl. 10,200 — pro Jahr beanspruchen, ferner kämen dazu noch 2000 Rbl. für Bewachung, kleine Remontekosten und Beitreiben der Steuer, zusammen also 12,200 Rbl., abgesehen von etwa eintretenden grösseren Beschädigungen, die bedeutende Extrareparaturen erfordern könnten. Wenn nun auf der anderen Seite zu erwarten steht, ja zum Heil der Holzbranche sogar gewünscht werden muss, dass das Quantum der jährlich herabkommenden Waldproducte sich nicht nur vorübergehend, sondern für längere Zeit auf ca. 7000 Flösse beschränken möge, so müsste demnach jedes Floss mit einer Steuer von ca. 2 Rbl. belastet werden, um die vorerwähnte Summe aufzubringen. Das kann der zur Zeit wenig gewinnbringende Holzhandel nicht tragen und so sieht denn

der Börsen-Comité sich genöthigt, auf seine, nach mündlicher Rücksprache mit der Hafenbauverwaltung und auf Grund von Letzterer gemachten Andeutungen, verlautbarte Offerte vom 16. October 1890 sub Nr. 700 zurückzukommen und die Hafenbauverwaltung desmittelst ergebenst zu ersuchen, noch einen Versuch zu machen, um die Annahme dieser Offerte bei der Hafenbau-Commission zu erwirken oder einen anderen, den darniederliegenden Holzhandel nicht belastenden Ausweg zu suchen.

Die Instandsetzung der „Trockenen Düna" würde doch unter allen Umständen einen integrirenden Theil des grossen Projects zur Regulirung der ganzen oberen Düna bilden, dessen Ausführung nur aus Staatsmitteln denkbar erscheint. Findet die Staatsregierung es für möglich, die für dieses Project erforderliche Summe herzugeben, so würde dieser gegenüber die Summe von 170,000 Rbl. wohl kaum eine Rolle spielen. Dem Handel Riga's können aber, ohne wesentliche Schädigung desselben, keine neuen Opfer aufgebürdet werden."

Unterm 19. Juni 1891 Nr. 342 theilte die Bauverwaltung dem Börsen-Comité mit, dass sie im Mai 1891 der Hafenbau-Commission vorgeschlagen habe, sich fürs Erste auf die allernothwendigsten Arbeiten, die einen Kostenaufwand von 35,000 Rbl. erfordern, zu beschränken. Die Commission habe die Zweckmässigkeit dieses Vorschlages anerkannt und die Ansicht des Börsen-Comités zu erfahren gewünscht, ob derselbe es nicht für möglich findet, diese Summe, unter der Voraussetzung, dass sie durch eine Abgabe vom Holzhandel gedeckt werde, herzugeben. Da zur genauen Feststellung des Umfanges der Arbeiten die Ausarbeitung eines detaillirten Projectes erforderlich sei, was nur auf Grund ergänzender Untersuchungen der „Trockenen Düna" geschehen könne, so ersuche die Bauverwaltung den Börsen-Comité, bevor noch die finanzielle Seite der Sache geprüft wird, der Bauverwaltung die Summe von 1800 Rbl. leihweise herzugeben, um auf Grund neuer Untersuchungen ein detaillirtes Project zur Bestätigung vorstellen zu können.

Der Börsen-Comité bewilligte diese Summe, wobei er im Schreiben vom 5. Juni 1891 Nr. 385 ausdrücklich hervorhob, dass er nicht in der Lage sei, sich über den Nutzen der Arbeiten und über eine Möglichkeit der Hergabe der dazu erforderlichen Mittel zu äussern, so lange ihm nicht ein detaillirtes Project der auszuführenden Arbeiten vorgelegt sein wird.

Im Herbste wurden hierauf in der „Trockenen Düna" ergänzende Untersuchungen gemacht, die besonders den oberen Theil derselben betrafen, der für eine Verbesserung die Hauptschwierigkeiten bietet.

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

1) Im Jahre 1891 wurde der letzte Theil der städtischen Quaimauer zwischen dem Petersburger Dampfbootstege und dem Zollplatze fertiggestellt, hinterfüllt und dem Verkehr übergeben.

2) In Bezug auf die Lage der Stege von der städtischen Quaimauer fanden mehrmalige Verhandlungen zwischen den zu diesem Zweck erwählten Delegirten des Börsen-Comités und dem Bauamte statt. In Folge dieser Verhandlungen wurde der Steg für die Flussdampfer, der im Jahre 1889 zwischen Stadtamt und Börsen-Comité getroffenen Vereinbarung gemäss, über den unteren Wensel beim Lootsenhause errichtet, der Helmsing & Grimmsche Steg an der vorigjährigen Stelle vom Bauamte concessionirt und den Petersburger Dampfern, für welche während des Baues der Quaimauer nur ein leichter kleiner Steg vor ihrem Schuppen zulässig erschien, ein Anlegeplatz am oberen Ende des Zollquais angewiesen.

Nach Beendigung des Quaimauerbaues wandte sich der Börsen-Comité am 14. September 1891 Nr. 547 an das Bauamt mit dem Ersuchen, die aus Delegirten der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités constituirte Commission baldmöglichst zusammenberufen zu wollen, um eine definitive Bestimmung hinsichtlich der Losch- und Ladeplätze und der Dampferstege am Dünaufer zu treffen.

5. Der Baggerbetrieb.

a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1891.

Obgleich das im April 1891 abströmende Hochwasser keine erhebliche Höhe hatte, so war die Geschwindigkeit des Wassers doch eine grosse und andauernde. Durch die von der Strömung in Bewegung gesetzten Sandmassen nahm die im vorigen Jahre zwischen der „Weissen Kirche“ und der Stadt hergestellte Fahrwassertiefe von 20 Fuss ebenso auf den 20 Faden, wie auf den 40 Faden breiten Strecken ab, so dass fast der ganze Weg nochmals vertieft werden musste. Eine Ausnahme machte der Theil des Stromes zwischen dem Andreashafen und der ersten Wohlershofschen Buhne, wo der neue Damm FG eine günstige Wirkung auf das Flussbett ausübte und nicht nur die Fahrwassertiefe erhalten blieb, sondern auch von der Bank vor dem Andreasholm viel Sand fortgetragen wurde. — Unterhalb der „Weissen Kirche“ wurde das Strombett neben dem neuen Bolderaaschen Parallelwerk beim Abfliessen des Hochwassers vertieft und erweitert. Die fortgeführten

Sandmassen bewirkten aber weiter stromab ausgedehnte Versandungen, so dass das Fahrwasser von der Aamündung fast bis zum Ende der Seemolen und im Seegatt auf einer ca. 350 Faden langen Strecke durch die Bagger vertieft werden musste. Im Alt- und Neu-Mühlgraben blieben die Stromverhältnisse ganz unverändert.

Bei den Vertiefungsarbeiten zwischen der „Weissen Kirche“ und der Stadt wurde dem 20 Fuss tiefen Fahrwege eine minimale Breite von 25 Faden gegeben, bei der Stadt wurde nicht nur vor dem neuen Quai, sondern auch vor dem Zollplatze eine Tiefe von 20 Fuss hergestellt. Die versandeten Eingänge zu den am linken Dünaufer belegenen Häfen hinter den Dämmen AB und CDE wurden wieder auf 17 Fuss vertieft. Der Zugang zu dem oberen Hafen blieb aber nur für 16 Fuss tiefgehende Schiffe möglich, da die Beseitigung der Versandungen aus dem zum linken Ufer hinführenden Fahrwasser viel Zeit erfordert hätte und die Entfernung der Sandbank vor dem Andreasholm dringender erschien. Hier wurden auf einer Strecke von 260 Faden die Sandmassen zwischen dem Ufer und dem Fahrwasser bis auf 17 Fuss Tiefe entfernt.

Durch den Bau des Bolderaaschen Separationswerkes, welches das Fahrwasser abschnitt, wurde die Herstelluug eines neuen Fahrweges auf einer gegen eine Werst langen Strecke durch zum Theil sehr flache Sandbänke erforderlich. Die 3 Bagger Bolderaa, Cyclop und Düna haben hier mit dem Kronsbagger Riga zusammen eine sehr bedeutende Arbeit verrichtet. Am 20. September konnte der neue 30 Faden breite Fahrweg dem Verkehr übergeben werden, worauf derselbe durch Erweiterungen an der Ostseite noch gerader und bequemer gemacht wurde. Von den Baggern des Börsen-Comités wurden für diese Verlegung des Fahrweges 29,261 Cub.-Faden, vom Kronsbagger ca. 10,313 Cub.-Faden gehoben.

Nach dem Hochwasser war im Seegatt nur eine Wassertiefe von 18 Fuss, im Fahrwasser zur Stadt von 17 Fuss 6 Zoll vorhanden; der Bolderaaer und Mühlgraben-Hafen waren vom 27. Juni, die Quais bei der Stadt vom 1. August an wieder für 20 Fuss tiefgehende Schiffe zugänglich gemacht.

Die Leistung der Bagger betrug 89,730 Cub.-Faden und ist um 2,928 Cub.-Faden grösser, als die des vorigen Jahres. Durch die günstigen Verhältnisse der Arbeitsstelle neben dem neuen Separationswerk an der Aamündung konnten, obgleich die diesjährige Baggerzeit kürzer als die des Jahres 1890 war, doch so bedeutende Sandmassen aus dem Hafengebiet entfernt werden.

Die Baggerarbeiten begannen am 24. April und endigten am 29. October.

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

1) Der Bagger Gustav vertiefte vom 24. April bis zum 25. Mai den an der Seite des Dammes AB und im Eingang versandeten Hafen bei der Mitauer Vorstadt und stellte bis zum Wensel die Tiefe von 17 Fuss wieder her. Vom 27. Mai bis zum 11. Juni wurde der Weg zum Hafen hinter dem Damm CDE durch den Bagger auf die frühere Tiefe von 17 Fuss gebracht und dann die Beseitigung der Sandbank vor dem Andreasholm begonnen, von der bis zum 29. October 9996 Cub.-Faden Boden entfernt wurden.

2) Der Bagger Düna begann am 25. April die Vertiefung des Seegats auf der Ostseite, wo die frühere Tiefe von 20 Fuss am 22. Juni wiederhergestellt war. Die Vertiefung der Westseite wurde auf einer 340 Faden langen Strecke bis auf ca. 20¾ Fuss gebracht und nahm den Bagger bis zum 4. September in Anspruch. Während der Arbeit auf der Ostseite des Seegattes wurden die Tage, an welchen das Meer unruhig war, zur Vertiefung der Westseite des Fahrwassers zwischen den Molen benutzt. Darauf erweiterte er an schlechten Tagen bis zum 1. August das Fahrwasser auf der Ostseite neben dem Hafendamm und bis zum 13. September auf der Ostseite zwischen den Molen. Vom 14. September bis zum 23. October setzte der Bagger die am 1. August unterbrochene Arbeit zur Erweiterung des neuen Fahrwassers beim Separationswerk an der Aamündung fort.

3) Der Bagger Cyclop beseitigte vom 6. bis 16. Mai die Sandablagerungen im Fahrwasser neben dem Hafendamm und begann dann die Vertiefung der versandeten Stellen im Fahrwasser oberhalb der „Weissen Kirche“. Die Tiefe von 20 Fuss war bis Ober-Poderaa am 1. August wiederhergestellt und der Weg von 20 auf 25 Faden erweitert. Vom Anfang des August bis zum 21. September und vom 13. bis 29. October ward der Bagger benutzt, um das neue Fahrwasser durch die Sandbänke neben dem Separationswerk herzustellen. In der Zeit vom 21. September bis zum 13. October vertiefte er die Westseite der unteren Drogde auf einer 320 Faden langen Strecke.

4) Der Bagger Bolderaa entfernte vom 24. April bis zum 4. Mai und vom 28. Mai bis zum Juni die Sandablagerungen aus dem Eingang zum Hafendamm. An 4 Tagen konnte er während dieser Zeit ins Seegatt hinausgebracht und dort mit zur Vertiefung benutzt werden. Während der Zeit vom 6. bis 28. Mai vertiefte er das Fahrwasser zwischen dem grossen Leuchtthurm und dem Hafendamm. Mit Aus-

nahme von 2 Tagen, an welchen der Bagger zur Vertiefung des Fahrwassers zwischen den Molen benutzt wurde, arbeitete er vom Anfang Juni bis zum 15. August bei der Stadt, wo die Tiefe von 20 Fuss vom oberen Ende des Andreasholmes bis zur Flossbrücke im Fahrwasser und längs dem grössten Theil des Ufers hergestellt wurde. Von der Mitte des August bis zum 19. October arbeitete der Bagger im neuen Fahrwasser neben dem Separationswerk an der Aamündung.

Die Leistung der Bagger ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bagger.	War im Betriebe Tage.	Hat gebaggert.	Hat gefördert Cubik-Faden.	Tagesleistung im Durchschnitt Cubik-Faden.	Tagesleistung im Maximum Cubik-Faden.
Gustav	189	155 Tage oder 212 Stunden.	13398	86,4	132 an 1 Tage.
Düna	176	132 Tage oder 1167 Stunden.	13499	102,2	180 an 2 Tagen.
		Davon in der See 58 Tage oder 550 Stunden.	5389	101,5	
Cyclop	176	137 Tage oder 1721 Stunden.	29818	217,6	350 an 1 Tage.
Bolderaa	178	145 Tage oder 1589 Stunden.	33015	227,6	369 an 1 Tage.
		Davon in der See 4 Tage.	585		
Alle 4 Bagger	719 Tage.	569 Tage.	89730	633,8	

Es wurden gebaggert mit den 4 Baggern:

Im Seegatt	vom Bagger	Düna	in 58 Tagen	5,889	Cb.-Fd.
„ „	„ „	Bolderaa	„ 4 „	585	„
Neben der West-Mole . .	„ „	Düna	„ 32 „	2,324	„
„ „ „ . .	„ „	Bolderaa	„ 2 „	468	„
Zwischen West-Mole und Hafendamm	„ „	Bolderaa	„ 17 „	3,770	„
Im Eingang zum Bolderaa Hafen	„ „	Bolderaa	„ 11 „	2,379	„
Im Fahrwasser neben dem Hafendamm	„ „	Cyclop	„ 9 „	2386	„
Neben und unterhalb vom Bolderaaschen Separationswerk	„ „	Düna	„ 42 „	5,286	„
do.	„ „	Bolderaa	„ 53 „	12,836	„
do.	„ „	Cyclop	„ 52 „	11,139	„

Von der Generalsinsel bis zum oberen Ende von Unter-Poderaa	„	„	Cyclop	„	45	„	10,188 „
Zwischen Unter- u. Ober-Poderaa	„	„	Cyclop	„	31	„	6,105 „
Vor dem Andreasholm. .	„	„	Gustav	„	116	„	9,996 „
Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm CDE. . .	„	„	Gustav	„	12	„	1,050 „
Vom oberen Ende des Andreasholmes bis zum Schloss	„	„	Bolderaa	„	37	„	8,854 „
Vom Schloss bis zur Flossbrücke	„	„	Bolderaa	„	21	„	4,123 „
Im Hafen hinter dem Damm AB und in der Einfahrt zu demselben	„	„	Gustav	„	27	„	2,352 „
					in 569 Tag.		89,730 Cb.-Fd.

Im Stromgebiet wurde der Baggerboden zwischen den oberen Buhnen am Damm STU, bei der Vogelsinsel, bei Rinusch und bei den Bolderaaschen Faschinendämmen abgelagert. Kleine Quantitäten wurden bei dem Swirsdenholm und bei der Mühlgrabenschen Buhne ausgeklappt und mit Senkstücken bedeckt. Ausserdem wurde Baggerboden zum Damm bei der Mitauer Vorstadt, zur Klüversholmschen Uferbefestigung, zur Hinterfüllung der Quaimauer bei der Stadt, zur Anschüttung bei der Uferbefestigung von Wohlershof und zu den Dämmen bei der Vogelsinsel geliefert.

Für das Ausschaufeln und Auskarren des Baggerbodens erhielt der Unternehmer J. Poresch in diesem Jahre 9232 Rbl. 78 Cop. Je nach der Transportweite wurden pro 6 Cub.-Faden grossen Prahm 5 Rbl. bis 9 Rbl. 90 Cop. gezahlt.

Der Baggerbetrieb des Börsen-Comités hat im Jahre 1891 126,481 Rbl. 14 Cop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammensetzt:

Gagen, Löhne und Unkosten	S.-Rbl.	30,928	30
Kohlenverbrauch.	„	11,276	50
Materialien	„	3,432	62
Tauwerk	„	3,520	58
Ketten und Drahtseile	„	1,801	4
Reparaturen.	„	23,175	34
Feuerversicherung für die Bagger	„	2,930	74

für Schleppdienst:						
D. Simson	S.-Rbl.	11,088	50			
D. Herkules	„	14,030	—			
D. Hermes	„	11,737	—			
D. Planet	„	5,212	—			
D. Komet	„	3,214	—			
				„	45,281	50
Poresch fürs Auskarren von 24 Cb.-Fd. à 1.65	S.-Rbl.	39	60			
Poresch für's Auskarren von 105 Cb.-Fd. à 1.50	„	157	50			
Poresch für's Auskarren von 786 Cb.-Fd. à 1.20	„	943	20			
Poresch für's Auskarren von 2393 Cb.-Fd. à 1.10. . . .	„	2,632	30			
Poresch für's Auskarren von 1079 Prähmen à 5 Rbl. . .	„	5,395	—			
und Rest	„	65	18			
	S.-Rbl.	9,232	78			
nach Abzug des ½ Antheils des Bauamts an Baggerbodenschüttung am Damm, Mitauer Vorstadt (341⅓ Prähme) . .	„	1,140	10			
				„	8,092	68
				S.-Rbl.	130,439	30
und abzüglich für Baggerarbeiten von der Hohen Krone				„	3,958	16
				S.-Rbl.	126,481	14

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

1) Durch die im Winter 1890/91 ausgeführten Aenderungen an den Baggern Düna und Cyclop ist es ermöglicht worden, mit beiden eine Tiefe von 22 Fuss herzustellen.

2) Der Baggerapparat des Börsen-Comités besteht aus 4 Dampfbaggern und 42 Prähmen und zwar aus:

dem eisernen, 1862 in Stettin erbauten, 1867 aus Libau gekauften Bagger Gustav, mit einer 30 Pferdekraft starken Maschine,

dem eisernen, 1880 in Elbing erbauten Hopperbagger Düna, mit 2 je 40 Pferdekraft starken Maschinen,

dem eisernen, 1884 in Motala erbauten Bagger Cyclop mit einer 45 Pferdekraft starken Maschine,

dem eisernen, 1889 in Motala erbauten Bagger Bolderaa mit einer 45 Pferdekraft starken Maschine,

4 alten hölzernen Prähmen vom Jahre 1875

7 alten eisernen Prähmen mit 6 Cub.-Fad. grossem Laderaum.

18 neuen „ „ „ 6 „ „ „

5 „ „ „ „ 10 „ „ „

8 „ „ „ „ 13 „ „ „

3) Zur Bedienung der Bagger werden benutzt: die Dampfer Hermes, Simson, Hercules, Comet und Planet, welch' letzterer im Mai 1891 von der Bolderaa Maschinenfabrik geliefert wurde und sich seitdem beim Schleppen der Prähme gut bewährt hat.

4) Im Juni 1891 wies die Hafenbauverwaltung auf die dem Fahrwasser im Seegatt von Westen her drohende Versandnng hin, welcher durch einen Saugebagger zu begegnen wäre, für dessen Anschaffung wohl die Krone einen Theil der Kosten auf sich nehmen werde.

In Folge dessen beschloss der Börsen-Comité genauere Informationen über die Wirksamkeit solcher Bagger einzuziehen und richtete an die Bauverwaltung unterm 29. Juni 1891 Nr. 371 folgendes Schreiben:

„Die von der Hafenbauverwaltung angestellten Untersuchungen, bezüglich der Veränderung der Wassertiefe im Meere zu beiden Seiten des Ausflusses der Düna haben die Gefahr der Versandung des Fahrwassers im Seegatt von Westen her constatirt.

Diese Gefahr rechtzeitig abzuwenden, scheint dringend geboten. Da der Börsen-Comité aber nur über einen Seebagger verfügt, so wird die Anschaffung eines zweiten nicht zu vermeiden sein und dürfte sich um so mehr empfehlen, als es dann auch möglich sein wird, die alljährlichen Frühjahrsversandungen im Seegatt rascher zu beseitigen, als es bisher mit einem Seebagger ausführbar gewesen.

Der Börsen-Comité würde nun bereit sein, bei der Generalversammlung der Kaufmannschaft die Bewilligung der Hälfte der Kosten eines zweiten seetüchtigen Baggers zu beantragen, wenn die Regierung sich bereit erklären sollte, die andere Hälfte aus Kronsmitteln herzugeben.

Der Rigaer Börsen-Comité beehrt sich die Verwaltung der Rigaschen Hafenbauten desmittelst ergebenst zu ersuchen, eine solche Beisteuer der Regierung geneigtest exportiren und zur Motivirung dieser Bitte anführen zu wollen, dass der Börsen-Comité in den letzten Jahren bereits grosse Ausgaben zu Neuanschaffungen für den Baggerbetrieb gehabt hat.“

Ueber den weiteren Fortgang dieser Angelegenheit ist dem Börsen-Comité bisher keine Mittheilung gemacht worden.

5) Im Jahre 1889 war vom Ingenieur Pabst der Vorschlag gemacht worden, noch einen Schraubendampfer von ca. 60 nom. Pferdekraft Stärke anzuschaffen, um die Transportmittel für den Baggerbetrieb so zu verstärken, wie es für eine sichere und vollständige Ausnutzung des Baggerapparats nothwendig ist. Der von der Delegation für die Hafenbauten empfohlene Vorschlag wurde vom Börsen-Comité aber nicht gleich angenommen, sondern zunächst beschlossen, Versuche zu machen, mit den Privatbugsir-Dampfern Vereinbarungen zu treffen.

Bei den Eisungsarbeiten in den Wintern 1889/90 und 1890/91 erwies es sich, dass auch die Eisungscommission dringend einer Hilfe durch eine grössere Anzahl eigener Dampfer bedürfe, da die privaten Dampfer sich mehrmals geweigert hatten, der Eisung beizutreten oder, nachdem sie ihr beigetreten waren, plötzlich erklärt hatten, wieder austreten zu wollen. Um den Ruf des Rigaschen Hafens zu wahren, zu welchem Behufe dafür Sorge getragen wird, dass die Schiffe im Winter nicht im Hafen-Revier einfrieren und auch keine exorbitanten Eisungsgelder zu zahlen bekommen, hielt die Commission es für nothwendig zu beantragen, dass noch 2 Dampfer von etwa 50 nom. Pferdekraft Stärke angeschafft würden. Mit diesen und der Assistenz einiger Privat-Dampfer, auf die man sicher rechnen konnte, oder unter normalen Verhältnissen nöthigenfalls auch allein, hoffte die Commission das Eisungswesen wie nöthig organisiren und leistungsfähig erhalten zu können.

Der Börsen-Comité beschloss hierauf sich zunächst auf einen neuen Dampfer zu beschränken, zu dessen Anschaffung die Generalversammlung des Börsen-Vereins vom 12. April 1891 die erforderlichen Mittel aus der Börsenbank zur Verfügung stellte.

Von den für einen zum Eisbrechen geeigneten Bugsirdampfer eingereichten Offerten zweier hiesiger und einer ausländischen Werft wurde die der Motala Mekaniska Werkstads Aktiebolag angenommen. Obgleich die Actiengesellschaft in Concurs gerieth, wurde der neue Dampfer, welcher den Namen „Hernmarck", zur Erinnerung an den hochverdienten früheren Präses des Börsen-Comités, erhalten hatte, doch am 24. November 1891 im Rigaer Hafen abgeliefert. Bei der Probefahrt ergab sich, dass der 60 nom. Pferdekraft starke Dampfer allen contractlich festgesetzten Bedingungen entsprach. Die Kosten desselben betrugen 72,000 Reichsmark, der Zoll und die Clarirungskosten 4744 Rbl. 21 Cop.

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

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

1)	der Dampfer	Hermes	für den Werth von	20.000 Rbl.
2)	„ „	Simson	„ „ „ „	60.000 „
3)	„ „	Hercules	„ „ „ „	70.000 „
4)	„ „	Comet	„ „ „ „	4.000 „
5)	„ „	Planet	„ „ „ „	10.000 „
6)	„ „	Hernmarck	„ „ „	30.000 „
7)	„ Bagger	Gustav	„ „ „ „	20.000 „
8)	„ „	Düna	„ „ „ „	100.000 „
9)	„ „	Cyclop	„ „ „ „	75.000 „
10)	„ „	Bolderaa	„ „ „ „	75.000 „
11)	das alte hölzerne Baggerfahrzeug	Bolderaa		4.000 „
				468.000 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 praenumerando zu entrichtenden Jahresprämie von 8% des versicherten Werthes werden seit dem April 1890 für jede 6 Tage, während welcher das Schiff im Rigaer Hafen lag oder Bugsirdienste leistete, 1/8 % ristornirt. Die Provision beträgt 1/8 % vom versicherten Werth.

e. Besondere Anträge, Baggerarbeiten betreffend.

Im Schreiben vom 21. Februar 1891 Nr. 726 wies das Stadtamt darauf hin, dass an nachfolgenden Stellen, der Zustand der Bollwerke eine besondere Vorsicht bei Ausführung der Baggerarbeiten erforderlich mache.

1) längs dem Mühlgraben Bollwerk zwischen dem Krahn und der Fähre, sowie an der einspringenden Ecke in der Mitte des Quais. Hier könnten die Baggerarbeiten nicht näher als 5 Faden vom Ufer entfernt ausgeführt werden;

2) längs dem Andreasdamm, wo eine Entfernung von 4 Faden nothwendig erscheine.

Der Börsen-Comité hielt die beim Andreasdamm einzuhaltende Entfernung für geeignet, dem Importgeschäft Unbequemlichkeiten zu bereiten, da gerade an dieser Stelle viele grosse Schiffe mit Harz, Kohlen und anderen Gütern löschen müssen, und ersuchte im Schreiben vom 20. April 1891 Nr. 181 das Stadtamt, in Erwägung ziehen zu wollen, wie dem abzuhelfen wäre, dass der Andreasdamm, ohne Gefahr für denselben, durch Vertiefung des Stromes an dieser Stelle auch tiefgehenden Schiffen bequem zugänglich gemacht werde.

Das Stadtamt beschloss hierauf das Bollwerk einer mit ca. 8400 Rbl. veranschlagten Remonte zu unterziehen, nach deren im Herbst 1891 erfolgten Ausführung es möglich geworden ist, die Baggerarbeiten wie bei den übrigen städtischen Bollwerken, bis 3 Faden an das Ufer heran, auszuführen.

f. Das Gross-Klüverholmsche Bollwerk.

In dem Schreiben des Stadtamts vom 15. Juni 1891 Nr. 2217 wurde dem Börsen-Comité angezeigt, dass der im Herbst 1890 begonnene Bau eines neuen Bollwerks am eingestürzten Ufer von Gross-Klüversholm so weit vorgeschritten sei, dass nur noch die Hinterfüllung fehle, nach deren Herstellung das Ufer den Importeuren wieder zur Benutzung übergeben werden könne. Der Börsen-Comité beschloss die gewünschten 220 Cub.-Faden Baggerboden zur Hinterfüllung des Bollwerks anliefern zu lassen, um die Beendigung der Arbeiten möglichst zu beschleunigen.

g. Die Stellung der Hafenbauverwaltung zum Baggerbetriebe des Börsen-Comités.

Im Mai 1891 hatten sich der Präses des Börsen-Comités Kerkovius, Viceconsul Fenger und Secretair v. Stein zur Förderung verschiedener obschwebender Fragen nach St. Petersburg begeben und unterlegten bei dieser Gelegenheit dem Herrn Minister der Wegecommunication die Bitte, die im Hinblick auf den Pkt. 6 des Artikel I des Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigten Reichsrathsgutachtens (siehe oben pct. 2 dieses Berichts) zu erwartende Instruction für die vom Börsen-Comité auszuführenden Baggerarbeiten, vor ihrer Bestätigung durch den Herrn Minister, dem Börsen-Comité zur Aeusserung zugehen lassen zu wollen.

Hierauf theilte der Chef der Rigaschen Hafenbauverwaltung beim Schreiben vom 5. Juni 1891 Nr. 312 dem Börsen-Comité folgendes Rescript der Hafenbau-Commission d. d. 29. Mai 1891 Nr. 1081 mit:

„Nach Beprüfung der Frage über den Modus der Erfüllung des Allerhöchst am 5. Februar d. J. bestätigten Gutachtens des Reichsraths hat die Commission für die Errichtung von Handelshäfen es nicht für möglich befunden, schon jetzt der Bauverwaltung solche Weisungen zu geben, welche alle möglichen Zufälle in dieser Angelegenheit umfassen würden, und demnach beschlossen, der Bauverwaltung anheimzustellen, solche Weisungen mit näherer Rücksichtnahme auf den Zustand des Fahrwassers und den Stand der Correctionsarbeiten zu ertheilen. Diesem entsprechend findet die Commission es für verfrüht, schon jetzt irgend eine Instruction für die Bauverwaltung in dieser Sache zu bestätigen.

In Anbetracht des oben Dargelegten hat die Commission für die Errichtung von Handelshäfen verfügt, ihren nachstehenden Beschluss dem Herrn Minister zur Bestätigung zu unterbreiten.

1. Im Hinblick auf das am 5. Februar d. J. erfolgte Allerhöchst bestätigte Gutachten des Reichsraths (Pkt. 6) darüber, dass die Baggerarbeiten vom Rigaschen Börsen-Comité nach den allgemeinenen Anweisungen und unter der technischen Aufsicht des Ministeriums der Wegecommunication ausgeführt werden, die Verwaltung der Rigaschen Hafenbauten zu beauftragen, die in diesem Punkte des Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens dem Ministerium der Wegecommunication übertragenen Obliegenheiten zu erfüllen, mit der Massgabe, dass, anstatt der im Jahre 1887 für die Ausführung der Baggerarbeiten vom Ministerium bestätigten Ordnung, auch fernerhin, bis zur Ertheilung einer besonderen Instruction an die Bauverwaltung, falls solche vom Ministerium der Wegecommunication für nöthig erachtet werden sollte, alle die Baggerarbeiten des Börsen-Comités betreffenden Weisungen der Bauverwaltnng, sowie die technische Controle über diese Arbeiten darauf gerichtet seien, möglichst schnell die Sandablagerungen auf der Barre (Seegatt) und im Fahrwasser des Flusses zu beseitigen, im Fahrwasser die erreichte Tiefe von 20 Fuss zu unterhalten und allmählig, im Einklange mit den Düna-Correctionsarbeiten, das Fahrwasser, die Liegeplätze der Schiffe und die Zugänge zu den Quais zu verbessern.

2. Von dem im Pkt. 1 dieser Verfügung Dargelegten dem Rigaschen Börsen-Comité Mittheilung zu machen, bei dem Hinzufügen, dass in Zukunft alle, die Baggerarbeiten des Rigaschen Börsen-Comités und die technische Controle über dieselben betreffenden Weisungen des Ministeriums der Wegecommunication dem genannten Comité durch die Verwaltung der Rigaschen Hafenbauten werden übermittelt werden; desgleichen müssen die Correspondenz und alle die Baggerarbeiten betreffenden Gesuche des Börsen-Comités, zur Vermeidung von Aufenthalt, vom Comité durch die genannte Bauverwaltung vorgestellt werden.

Bevor jedoch der hier angeführte Beschluss dem Herrn Minister unterlegt wird, hält die Commission es für nützlich, auch die Erwägungen des Börsen-Comités bezüglich dieses Gegenstandes kennen zu lernen.

Auf dieser Grundlage fordert die Commission Ew. Hochwohlgeboren auf, den erwähnten Entwurf des Beschlusses dem Rigaschen Börsen-Comité mitzutheilen, mit dem Ersuchen, seine, des Comités, Erwägungen bezüglich dieser Angelegenheit Ihnen mitzutheilen. Diese Erwägungen haben Sie, zusammen mit ihrer Aeusserung auf dieselben, demnächst der Commission vorzustellen."

Der Börsen-Comité übersandte hierauf beim Schreiben vom 29. Juni 1891 sub Nr. 369 der Hafenbauverwaltung zur Uebergabe an die Hafenbau-Commission folgende Aeusserung sub Nr. 370:

„Nach Inhalt des Schreibens der Commission zum Ausbau der Handelshäfen an den Chef der Rigaschen Hafenbauten vom 29. Mai c. Nr. 1081, wünscht dieselbe, durch Vermittelung der Rigaschen Hafenbauverwaltung, die Erwägungen (соображенія) des Rigaschen Börsen-Comités zu erhalten hinsichtlich der in dem citirten Schreiben gemachten Vorschläge zur Regelung der Beziehungen des Baggerbetriebs des Börsen-Comités zur örtlichen Hafenbauverwaltung, auf Grund des Pkt. 6. des Allerhöchst am 5 Februar d. J. bestätigten Reichsrathsgutachtens.

Der Rigasche Börsen-Comité erlaubt sich in Nachstehendem der Commission zum Ausbau der Handelshäfen seine Erwägungen vorzustellen.

Der Pkt. 6 des erwähnten Reichsrathsgutachtens lautet wörtlich (in der Uebersetzung):

„Die Baggerarbeiten werden vom Börsen-Comité nach den allgemeinen Anweisungen und unter der technischen Aufsicht des Ministeriums der Wegecommunication ausgeführt."

Der Börsen-Comité erblickt hierin keine neue Bestimmung, sondern nur die Bestätigung einer seit mehreren Jahren bereits bestehenden Ordnung, denn die, die Beziehungen der örtlichen Hafenbauverwaltung zum Baggerbetrieb des Börsen-Comités regelnden Weisungen (указанія) sind bereits in der vom Herrn Minister der Wegecommunication am 12. November 1887 für diesen Zweck bestätigten Instruction der Commission zum Ausbau der Handelshäfen enthalten und hat die örtliche Hafenbauverwaltung auch seitdem eine technische Controle geübt, zu welcher der Börsen-Comité bereitwilligst alles erforderliche Material geliefert hat.

Dass diese Instruction durch die im Pkt. 1 des Schreibens der Commission zum Ausbau der Handelshäfen vom 29. Mai c. Nr. 1081 vorgeschlagene Bestimmung ergänzt werde, es solle beim Baggerbetrieb

in erster Reihe die Reinigung des Fahrwassers und die Aufrechterhaltung der erlangten Wassertiefe von 20 Fuss in Betracht kommen und erst, wenn diese Aufgabe erfüllt ist, der Baggerbetrieb zur Förderung der Regulirungsarbeiten mitwirken, entspricht vollkommen den Interessen des Handels und der Schifffahrt Rigas, wie solches der Börsen-Comité durch seine Delegirten in St. Petersburg bereits Sr. hohen Excellenz dem Herrn Minister der Wegecommunication, wie auch Sr. Excellenz dem Herrn Departements-Director und den Gliedern der Hafenbaucommission darzulegen die Ehre gehabt hat.

Findet die Hafenbaucommission es aber nicht für angemessen die Instruction vom Jahre 1887 mit der obenerwähnten Ergänzung aufrecht zu erhalten, und zieht sie es vor, die Instruction aufzuheben und die Baggerarbeiten dieses Jahres versuchsweise ohne besondere Weisungen, mit alleiniger Ausnahme der proponirten Reihenfolge, ihren Fortgang nehmen zu lassen, so bittet der Börsen-Comité, ihm nach Ablauf des Jahres gestatten zu wollen, seine Erwägungen über die in dieser Zeit gemachten Erfahrungen der Hafenbaucommission vorzustellen. Die Dünaregulirungsarbeiten liegen dem Börsen-Comité ebenso am Herzen, wie der Baggerbetrieb und es verbindet ihn daher ein gleiches Interesse mit der örtlichen Hafenbauverwaltung. Nur der lebhafte Wunsch, Meinungsverschiedenheiten und deren unbequeme Consequenzen für die in Rede stehenden beiden hochwichtigen Aufgaben, möglichst zu vermeiden, haben ihn bewogen, eine Abgrenzung der Competenzen der beiden an der Sache betheiligten Institutionen für wünschenswerth zu erachten."

Zu Anfang des November 1891 trafen in Riga als Delegirte der Hafenbaucommission zur Abnahme der diesjährigen Dünaregulirungsarbeiten ein der Ingenieur Wirkliche Staatsrath Holmstroem, die Obristen Iwanow und Scharinzow und der Ingenieur Hofrath Naumow. In einer Conferenz dieser Delegirten mit Vertretern der örtlichen Hafenbauverwaltuug und des Börsen-Comités am 6. November 1891 fand eine Verständigung über den vorliegenden Gegenstand statt. Die Resolution in dem darüber aufgenommenen Protocolle lautet:

„Auf das Gutachten der Hafenbau-Commission (vom 29. Mai 1891 Nr. 1081) ist eine Aeusserung des Rigaer Börsen-Comités vom 29. Juni d. J. sub Nr. 370 erfolgt, in welcher derselbe bittet, ihm zu gestatten, seine Erwägungen hinsichtlich des von der Hafenbaucommission vorgeschlagenen Modus der technischen Aufsicht über die Baggerarbeiten nach Ablauf des Jahres auf Grund der in dieser Zeit gewonnenen Daten auszusprechen.

Laut Anzeige des Chefs der Arbeiten sind im Laufe der nun abgeflossenen Kampagne 1891 die Baggerarbeiten im Rigaschen Hafen sehr erfolgreich ausgeführt worden und äussert sich deren Resultat in der Unterhaltung der Correction und Verbreiterung des 20 Fuss tiefen Fahrwassers im Flusse von der Stadt bis zur Mündung auf einer Strecke von 14 Werst, wie auch in der Durchführung eines 20 Fuss tiefen Fahrwassers beim Bolderaaer Separationswerke, an Stelle des früheren durch dieses Werk geschlossenen Fahrwassers auf einer Ausdehnung von 570 Faden. Im Laufe dieser ganzen Kampagne 1891 hat die technische Aufsicht der Hafenbauverwaltung über die Baggerarbeiten, die vom Börsen-Comité nach den von der Hafenbau-Commission gegebenen allgemeinen Weisungen ausgeführt worden, nicht nur keinerlei Differenzen zwischen der Hafenbauverwaltung und dem Börsen-Comité hervorgerufen, sondern ist dem günstigen Fortgange der oben beschriebenen Arbeiten, die einen Umfang von 89,000 Cubikfaden erreicht haben, sehr förderlich gewesen. Ferner hat die Kampagne 1891 die von der Hafenbau-Commission ausgesprochene Ansicht über die Schwierigkeit bestätigt, eine bestimmte Instruction auszuarbeiten, in welcher sämmtliche Fragen vorgesehen sind, die bei Ausführung der Baggerarbeiten etwa aufgeworfen werden könnten.

Im Hinblick auf das Obige erachten die unterfertigten Personen die bei den Arbeiten im Jahre 1891 gemachten Erfahrungen für hinreichend, um über die bequeme Anwendbarkeit des von der Hafenbau-Commission für den Rigaschen Hafen vorgeschlagenen Modus der technischen Aufsicht über die vom Börsen-Comité auszuführenden Arbeiten, sowie über das Nichterforderniss irgend einer genauen Instruction für die erwähnte technische Aufsicht ein Urtheil zu bilden."

Unterm 4. Januar 1892 sub Nr. 4 machte der Chef der Rigaschen Hafenbauten dem Börsen-Comité folgende Mittheilung:

„Die Commission für die Errichtung von Handelshäfen hat mittelst Journals vom 10. December 1891, welches von dem Herrn Collegen des Ministers am 12. December 1891 bestätigt worden, verfügt:

Die dem Ministerium der Wegecommunication durch den Punkt 6 des Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigten Gutachtens des Reichsraths auferlegten Verpflichtungen, welche darin bestehen, dass die Baggerarbeiten vom Rigaschen Börsen-Comité nach den allgemeinen Angaben und unter der technischen Aufsicht des Ministeriums der Wegecommunication ausgeführt werden müssen, der Verwaltung der Rigaschen Hafenbauten zur Erfüllung zu übertragen, mit der Massgabe, dass, anstatt der im Jahre 1887 vom Ministerium für die Ausführung der Baggerarbeiten bestätigten Ordnung, auch fernerhin,

bis zur Ertheilung einer besonderen Instruction an die genannte Bauverwaltung, falls eine solche vom Ministerium der Wegecommunication für nöthig erachtet werden sollte, alle die Baggerarbeiten des Börsen-Comités betreffenden Weisungen der Bauverwaltung, sowie die technische Controle über diese Arbeiten darauf gerichtet seien, möglichst schnell die Sandablagerungen auf der Barre und im Fahrwasser des Flusses zu beseitigen, im Fahrwasser die erreichte Tiefe von 20 Fuss zu unterhalten und allmählig, im Einklange mit den Düna-Correctionsarbeiten, das Fahrwasser, die Liegeplätze der Schiffe und die Zugänge zu den Quais zu verbessern.

Indem ich das oben Dargelegte zur Kenntniss des Rigaschen Börsen-Comités bringe, beehre ich mich, im Auftrage der Hafen-Commission, dem Comité mitzutheilen, dass auf Grundlage derselben, von dem Herrn Collegen des Ministers bestätigten Journalverfügung der Commission vom 10. December 1891, hinkünftig alle die Baggerarbeiten des Börsen-Comités und die technische Controle über dieselben betreffenden Weisungen des Ministeriums der Wegecommunication dem Börsen-Comité durch den Chef der Arbeiten werden übermittelt werden; in gleicher Weise müssen die Correspondenz und alle diese Arbeiten betreffenden Gesuche des Börsen-Comités, zur Vermeidung von Zeitverlust, seitens des Comités an die Verwaltung der Rigaschen Hafenbauten gerichtet werden."

6. Fortschaffung alter Pfahlreste aus dem Fahrwasser.

An der Stelle, wo früher die Flossbrücke lag, stiess der Bagger Bolderaa bei der Vertiefung des Fahrwassers wieder auf mehrere Pfähle, die er freilegte, ohne sie beseitigen zu können.

Der Börsen-Comité ersuchte in Folge dessen am 8. Juni 1891 Nr. 311 das Stadtamt, Anordnung treffen zu wollen, dass die Pfähle ebenso wie in den letzten Jahren durch einen Taucher entfernt werden, welcher Bitte auch sogleich nachgekommen wurde.

7. Hebung gesunkener Böte.

Das im Eingang zum Hafen hinter dem Damm FG. gesunkene, mit Ziegelsteinen beladene Boot, wegen dessen Beseitigung sich der Börsen-Comité im October 1890 an die Flusspolizei gewandt hatte, wurde im Februar gehoben und entfernt.

Da im Eingang zum Andreashafen schon seit mehreren Jahren ein nur noch zum Theil aus dem Wasser ragendes Küstenfahrzeug lag, das bei einem Eisgange seine Lage verändern und in das nahe Fahrwasser der Düna gerathen konnte, so ersuchte der Börsen-

Comité die Flusspolizei, Anordnung zu treffen, dass dasselbe entfernt werde oder aber den Börsen-Comité zu autorisiren, diese Arbeit ausführen zu lassen.

Im September wurde das alte Boot, auf dem ein Beschlag von 600 Rbl. ruhte, von den Interessenten fortgeschafft.

8. Sprengung eines Wracks oberhalb der Vogelsinsel.

Nachdem seit dem Sommer 1890 Verhandlungen mit den Dünamündeschen Festungsingenieuren geführt waren, um das bei der Vogelsinsel liegende Schiffswrack zu entfernen, die Kosten der Dynamitsprengung festgesetzt und die Erlaubnis des Kriegsministers eingeholt worden war, wurde dem Börsen-Comité vom Chef der Dünamündeschen Festungs-Ingenieur-Verwaltung beim Schreiben vom 19. März 1891 Nr. 358 mitgetheilt, dass, nach einer von der Eisdecke aus vorgenommenen Untersuchung des Wracks, eine Dynamitsprengung nicht angebracht erscheine und dass deshalb Pulversprengungen in Vorschlag zu bringen seien. Da für diese Arbeit, ausser einer Geldsumme, eine besonders gebaute Pumpe, ein Bugsirdampfer, ein Taucherapparat etc. verlangt wurden und durch die Sprengung das Wrack nur zertrümmert, nicht aber entfernt werden sollte, so erwiderte der Börsen-Comité im Schreiben vom 30. März 1891, dass er die bezeichneten Leistungen nicht übernehmen könne, von der Entfernung des Wracks einstweilen Abstand nehme und dem Minen-Commando für sein freundliches Entgegenkommen seinen Dank ausspreche.

Im Schreiben vom 13. November 1891 Nr. 578 theilte die Hafenbauverwaltung dem Börsen-Comité mit, sie beabsichtige an die Commission für den Bau von Handelshäfen eine Vorstellung um Ausführung der Sprengarbeit durch das Marine-Ministerium zu richten und gleichzeitig um Zerstörung der unter dem Wasser vor der Cementfabrik liegenden Ueberreste eines alten Dammes zu bitten. Dabei fragte die Bauverwaltung an, ob der Börsen-Comité die im Jahre 1890 veranschlagte Summe von 1720 Rbl. den Beamten des Marine-Ressorts zu diesem Zwecke zur Verfügung stellen wolle.

Der Börsen-Comité erwiderte hierauf am 18. November 1891 sub Nr. 735, dass er gegen Unterhandlungen mit dem Marine-Ressort wegen Entfernung des Wracks und des alten, in der Verlängerung des Dammes FG. liegenden Pfahldammes nichts einzuwenden hat, unter der Bedingung jedoch, dass die Zahlung der dafür ausgesetzten Summe von 1720 Rbl. erst nach erfolgreicher Ausführung der Arbeit geleistet werde.

Mittelst Schreibens vom 28. December 1891 Nr. 1212 beanspruchte die Dünamündesche Festungs-Ingenieur-Verwaltung die Summe von 174 Rbl. für die vorbereitenden Arbeiten zu der projectirten, aber inzwischen sistirten Sprengung des Wracks, welche Summe derselben beim Schreiben des Börsen-Comités vom 10. Januar 1892 sub Nr. 893 übersandt wurde.

9. Ballastloschwesen.

a. Bestimmung der Balastloschplätze.

Nach Inhalt des Schreibens des Rigaschen Bauamts vom 24. April 1891 № 238 wurden von der Commission zur Bestimmung der Loschplätze für Ballast im Rayon des Rigaschen Hafens für die Navigationsperiode 1891 die weiter bezeichneten Plätze zum Ballastloschen designirt und sollten die verschiedenen Ballastsorten in den unten angegebenen Quantitäten zu diesen Plätzen dirigirt werden:

1) Andreasdamm: circa 30 Schiffsladungen guten groben Wegeballasts und ausserdem allen feinen Ballast, der sich zu Garten-Anlagen eignet, und seiner Qualität nach, nicht als Waare von Werth declarirt ist.

2) Bei der Carl's-Schleuse: ungefähr 10 Ladungen guten groben Wegeballasts.

3) Auf dem verlängerten Damm AB bei Gross-Klüversholm: Ballast und Steine jeder Art. Fahrzeuge mit Ballast sollten in der ersten Zeit zum unteren Theil des erwähnten Dammes dirigirt werden, und nach Beendigung der neuen Bollwerksarbeiten auf letztere zur Beschüttung derselben.

4) Kiepenholm: nur solcher Ballast, welcher mit Rücksicht auf die Befrachtung der Schiffe, nicht an andere Plätze dirigirt werden kann.

5) Neu-Mühlgraben: ungefähr 20 Ladungen groben Wegeballasts und 30 Ladungen Ballast, der sich zur Anlage von Wegen und Strassen nicht eignet; letzterer sollte zur Planirung der Niederungen daselbst verwendet werden, um Stapelplätze zu gewinnen.

6) Paralellwerk an der Mündung der Aa, gegenüber der Festung Dünamünde: ungefähr 10 Ladungen schweren Ballasts (Steine). Die Beaufsichtigung über das Loschen des Ballasts an diesem Platze übernahm die Hafenbauverwaltung.

7) Bolderaa-Fortcometdamm: 2 Ladungen groben Grant, und 2 Ladungen Lehm- und Erdballast.

8) Bolderaa-Winterhafen: Ballast jeder Art und aus allen daselbst ladenden Schiffen.

Auf Grundlage der seiner Zeit abgeschlossenen Vereinbarung zwischen dem Stadtamt und dem Börsen-Comité, war die Beaufsichtigung über das Loschen des Ballasts an den im Pkt. 7 und 8 bezeichneten Plätzen dem Hafenbau-Ingenieur Pabst unterstellt.

b. Ballastloschung.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im Jahre 1891 die Ballastloschung durch die städtischen Ballastmeister ausgeführt worden. Dieselben erhielten eine Vergütung von 30 Cop. für die Ballastlast, während die Ballastloschgebühr auf dem alten Satze von 42½ Cop. pro Ballastlast belassen worden war.

10. Winterhafen.

a. Unterhaltung desselben.

Im Jahre 1890 beschloss der Börsencomité das im Jahre 1866 bei der Bolderaa-Maschinenfabrik erbaute hölzerne Bollwerk erneuern zu lassen, um mit Sicherheit den auf demselben errichteten Krahn benutzen zu können. Nachdem ein Theil des Holzes noch in demselben Jahre beschafft worden war, ist der über Wasser liegende Theil des Bollwerkes im Sommer 1891 erneuert worden. Die Kosten dieses Dammbaues betrugen 1066 Rbl. 46 Cop.

b. Frequenz.

Im Laufe des Jahres 1891 haben 44 Dampfer, 28 Segler und 44 Plankenprähme den Winterhafen benutzt.

Zur Zeit liegen im Winterhafen 10 Dampfer, 6 Segler und 30 Plankenprähme.

An Hölzern sind im Jahre 1891 im Winterhafen gelagert gewesen:

ganze Sleeper . .	166,501	Stück
halbe Sleeper . .	100,553	„
Balken	8,961	„
Brussen	2,902	„
Ricker	1,000	„

c. Feuerlöschwesen.

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

d. Anträge auf Befreiung der Kronsfahrzeuge von der Winterhafen-Taxe.

Der Commandeur der Dünamündeschen Festungs-Minen-Compagnie wandte sich mittelst Schreibens vom 11. März 1891 sub № 336 an den Börsen-Comité mit der Bitte, dass eine der Minen-Compagnie gehörige Barke von der Winterhafen-Taxe befreit werde.

Der Börsen-Comité lehnte dieses Ansuchen mittelst Schreibens vom 13. März 1891 sub № 67 ab, bei dem Hinzufügen, dass er das der Dünamündeschen Festungsartillerie, auf deren Bitte vom 1. Mai 1889 № 1150, für ihren Dampfer „Dünamünde" ausnahmsweise gemachte Zugeständniss, ohne Schädigung der Zwecke des Winterhafens, nicht noch weiter ausdehnen könne.

Auf das Schreiben des Rigaschen Zollamts vom 8. October 1891 sub № 10125, in welchem dasselbe den Börsen-Comité um eine Aufklärung darüber ersuchte, auf welcher Grundlage von dem Kronsdampfer „Werny" für die Benutzung des Winterhafens im Jahre 1886 eine Zahlung von 3 Rbl., im Jahre 1888 aber eine solche von 5 Rbl. erhoben worden ist, antwortete der Börsen-Comité dem Zollamte am 15. October 1891 sub Nr. 612, dass die Gebühren für die Benutzung des Winterhafens auf genauer Grundlage der von dem General-Gouverneur der Ostseegouvernements am 30. Mai 1869 bestätigten Taxe erhoben werden und dass diese Taxe für Kronsdampfer keinerlei Exemtionen statuirt. Demgemäss sei im Jahre 1886 von dem Zolldampfer „Werny", welcher damals, nach den Angaben des Zollamtes, in den Winterhafen hineinging um auf Slip zu gelangen, auf Grundlage des Pkt. c., der Taxe eine Zahlung von 3 Rbl. erhoben worden, während sonst alle Fahrzeuge bis 50 Lasten, die Kronsdampfer nicht ausgenommen, welche den Winterhafen zum Liegen oder Ueberwintern benutzen, auf Grundlage des Pkt. a, derselben Taxe, die Gebühren hierfür mit 5 Rbl. zu entrichten haben.

e. Betrieb des Schienengeleises auf dem Fortcomet-Damm.

Beim Schreiben vom 8. November 1891 Nr. 18440 übersandte die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft dem Börsen-Comité den Entwurf zum Vertrag über den Betrieb des Fortcometdamm-Geleises, mit den vom Eisenbahn-Departement beantragten Aenderungen.

Der Börsen-Comité theilte der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft am 18. November sub Nr. 734 mit, dass er gegen diese Aenderungen nichts einzuwenden habe.

Der Vertrag hat nunmehr folgende Fassung erhalten:

„Zwischen der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und dem Rigaschen Börsen-Comité andererseits ist am heutigen Tage die nachstehende Vereinbarung über den Betrieb auf dem neben dem Bahnhof Hafendamm belegenen und auf dem Fortcometdamm entlang führenden Geleise abgeschlossen 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 AB. 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 der 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 AB. und im Anschluss an die Drehscheibe ein auf den Fortcometdamm führendes Geleise auf seine Kosten in der Gesammtlänge von 542 Faden angeschlossen.

Das Geleise soll im Interesse des Handels wesentlich dazu dienen, den über's Wasser ihre Waaren versendenden oder empfangenden Kaufleuten die Möglichkait 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 Bolderaer 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 Urtheile des örtlichen Ingenieurs zu unterwerfen.

§ 4. Für das von dem Seitengeleise AB. 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 Cop. pro □ Faden oder im Ganzen 4,70 Rbl. zu bezahlen. Der Börsen-Comité ist verpflichtet, dem Ministerium der Wegebauten eine besondere Person, welcher die Verwaltung des Seitengeleises übertragen wird, zur Bestätigung vorzustellen.

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

§ 6. Der Betrieb auf dem Fortcometdamm-Geleise 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. Die Requisition nach leeren Wagen zum Beladen muss mindestens 12 Stunden vor Eintritt des Bedarfs erfolgen.

Bei Uebergabe von leeren zur Beladung bestimmten Waggons auf das Zweiggeleise wird die allgemeine Reihenfolge unter den Transporteuren 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 Leistungfähigkeit der Station, Waggons zu stellen, übersteigt, so geschieht die Uebergabe auf das Fortkometdammgeleise in entsprechendem Verhältniss mit den übrigen Versendern der Station Hafendamm nach den Bedingungen, wie solche vom Ministerium der Wegecommunication festgesetzt worden sind.

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

Für die Gestellung 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 Cop. pro Wagen erhoben.

Wenn ein auf den Fortcometdamm requirirter Wagen dortselbst mehr als 12 Stunden bleibt, verantwortet hierfür diejenige contrahirende Partei, welche an dieser Verzögerung Schuld ist. Sollte sich als schuldig die Person erweisen, die die Wagen auf den Fortcometdamm beordert hat, so bezahlt dieselbe 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. In letzterem Falle liegt die Verantwortlichkeit für den unversehrten Zustand der Eisenbahn-Wagen dem Rigaer Börsen-Comité ob.

Der Börsen-Comité verpflichtet sich, im Namen der den Fortcometstrang benutzenden Kaufleute, sich hinsichtlich sämmtlicher 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 Fortcometdammgeleises angelegten Vorlegebalkens darf nur mit Wissen des Stationsvorstehers 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. Sämmtliche, in diesem Vertrage nicht vorgesehenen Fragen werden in der im Art. 24 der Allerhöchst am 14. April 1887 bestätigten Verordnung über Zufuhrwege festgesetzten Ordnung (cfr. Patent der Livländischen Gouvernements-Regierung pro 1887 pct. 37) 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 10-jährigen Termin hinaus zu verlängern oder abzuändern, 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 für 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 der Eisenbahn 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.“ —

f. Verhalten der Dünamündeschen Festungsverwaltung zum Winterhafen.

Am 7. Mai 1891 sub Nr. 220 hat der Börsen-Comité dem Livländischen Herrn Gouverneur folgende Vorstellung gemacht:

„Der Rigaer Börsen-Comité sieht sich genöthigt, über nachstehende, die Interessen des der Rigaer Kaufmannschaft Allerhöchst donirten Winterhafens und seiner Anlagen schädigende Massnahmen der Dünamündeschen Festungsverwaltung Ew. Excellenz ergebenst Bericht zu erstatten.

1) In dem abschriftlich angeschlossenen, an das Rigaer Bauamt gerichteten und von diesem dem Börsen-Comité übergebenen Schreiben vom 27. April c. Nr. 478, verlangt der Stabschef der Dünamündeschen Festung, im Auftrage des Herrn Commandanten, dass hinkünftig kein ausländisches Schiff im Winterhafen und beim Fortcometdamm lösche und lade. Diese Forderung steht im stricten Widerspruch zur Allerhöchsten Donation des Winterhafens, welche ausdrücklich besagt, dass der Winterhafen-Rayon unter Anderem auch zum Loschen und Laden von Schiffen dienen soll. Eine Beschränkung nur auf inländische Schiffe, resp. der Ausschluss ausländischer, ist im Allerhöchsten Befehl nicht statuirt worden. Der Börsen-Comité kann dem Herrn Commandanten nicht das Recht zugestehen, Anordnungen zu treffen, welche die Zwecke der Allerhöchsten Donation paralisiren.

2) Am 2. Mai c. ist dem Börsen-Comité berichtet worden, dass durch einen Gensdarmen, im Auftrage des Herrn Commandanten, verboten worden, in dem mit Genehmigung des Ingenieur-Ressorts erbauten Materialien- und Wächterhause des Börsen-Comités beim grossen Leuchtthurm auf dem Kochheerde und in den Oefen Feuer zu machen.

Der Börsen-Comité bedarf aber dieser Scheune, um in derselben, wie seit einer Reihe von Jahren geschehen, die Arbeiter und Materialien zur Remonte der Seemoolen, sowie die Wächter der Seedämme unterzubringen. Wollte man ihm die Verpflichtung auferlegen, in dieser Scheune kein Feuer anzumachen, so würde ihm damit die Möglichkeit genommen werden, an dieser Stelle die nothwendigen Arbeiter und Wächter zu placiren.

3) Die Wittwe Emilie Magnus hat sich beim Börsen-Comité darüber beschwert, dass ihr Gasthaus am Winterhafen auf Verlangen des Herrn Commandanten geschlossen wor-

den. Die Concession zu diesem Gasthause und zum Bierverkauf (nicht zum Verkauf von spirituosen Getränken) ist im Jahre 1873 ertheilt worden, weil ein solches Etablissement am Winterhafen als ein dringendes Bedürfniss für die örtliche Bevölkerung und die nach dem Winterhafen kommenden Geschäftsleute erschien und hat nie zu irgend welcher Beschwerde Veranlassung gegeben. Der Börsen-Comité erlaubt sich Ew. Excellenz die ergebenste Bitte zu unterbreiten, den der Kaufmannschaft Allerhöchst donirten Winterhafen und die zu ihm gehörigen Anstalten geneigtest gegen die gesetzlich nicht begründeten Angriffe des Dünamündeschen Herrn Commandanten in Schutz nehmen zu wollen."

Mittelst Schreibens vom 9. Mai 1891 Nr. 561 zeigte die Dünamündesche Festungsverwaltung dem Börsen-Comité an, dass bis zur allendlichen Erledigung der Differenzpunkte zwischen der Festung und dem Börsen-Comité, dem Laden und Loschen ausländischer Schiffe am Fortcometdamm und im Winterhafen keine Hindernisse in den Weg gelegt werden würden.

Am 15. Mai 1891 sub Nr. 4221 erfolgte ein Schreiben des Livländischen Gouverneurs nachstehenden Inhalts:

„Auf die Vorstellung vom 7. Mai d. J. sub Nr. 220, betreffend die den Rigaschen Seehandel schwer schädigenden Anordnungen der Dünamündeschen Festungsverwaltung, beehre ich mich dem Rigaschen Börsen-Comité mitzutheilen, dass nach vorheriger Verständigung mit dem Minister des Innern in dieser Sache, meinerseits die erforderlichen Massnahmen zum Schutze der Interessen der Rigaschen Kaufmannschaft werden ergriffen werden."

Am 20. Mai 1891 übergaben die zur Förderung verschiedener obschwebender Fragen nach St. Petersburg gesandten Delegirten des Börsen-Comités dem Herrn Finanzminister ein Memorial, welches also lautet:

„Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 15. Januar 1851 ist der Rigaschen Kaufmannschaft das bei der Festung Dünamünde belegene Wasserbassin, nebst dem dieses Bassin einschliessenden Uferrayon, in einer Breite von 60 Faden, zur Anlage eines Winterhafens, zum Loschen und Laden der Schiffe, sowie zur Erbauung von Speichern, Schiffswerften etc. verliehen worden.

Zur Vertiefung des Winterhafens, zum Bollwerkbau, für eine eiserne Drehbrücke über den Eingang zum Hafen, sowie für verschiedene Oeconomiegebäude verausgabte der Börsen-Comité 167,000 Rbl. Eine Actiengesellschaft errichtete ein Slip-dock und eine Schiffsreparatur-Werkstatt am Winterhafen, welche Anlagen 135,000 Rbl. kosteten, an denen der Börsen-Comité mit 44000 Rbl. participirte. Mit Rücksicht auf die

bedeutende Anzahl der bei diesen Etablissements beschäftigten Arbeiter ertheilte der Börsen-Comité die Concession zur Errichtung eines Gasthauses und zum Bierverkaufe, wogegen der Verkauf von spirituosen Getränken, zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung im Hafen, untersagt wurde.

Der Winterhafen nahm sehr bald einen hervorragenden Rang unter den örtlichen nautischen Institutionen ein und trug wesentlich dazu bei, den guten Ruf des Rigaschen Hafens zu befestigen.

Seit einer Reihe von Jahren, und in verstärktem Masse in neuester Zeit, ist der Winterhafen sehr empfindlichen, die Zwecke desselben in hohem Grade schädigenden Angriffen seitens der Verwaltung der Festung Dünamünde ausgesetzt, indem der Commandant:

1) das Loschen und Laden ausländischer Schiffe im Winterhafen verbietet und damit 3/4 der den Rigaschen Hafen besuchenden Schiffe von der Nutzung des Winterhafens ausschliesst,

2) dem Slip-dock und der Maschinenfabrik die Anstellung ausländischer Unterthanen untersagt,

3) das für die Ortsbevölkerung unentbehrliche Gasthaus und die Bierbuden schliessen lässt,

4) die Heizung in den Oeconomie-Gebäuden des Winterhafens verbietet und

5) endlich einen Theil des der Kaufmannschaft Allerhöchst donirten Winterhafen-Rayons prätendirt, obgleich dieser Rayon, auf Grundlage der Donationsurkunde, sich bereits 40 Jahre im Besitze der Rigaschen Kaufmannschaft befindet, und dieser Besitz, nach hofgerichtlicher Corroboration, in bündigster Form in den Hypothekenbüchern auf den Namen der Rigaschen Kaufmannschaft verschrieben worden.

Wenn nun aber der Winterhafen der Kaufmannschaft von Seiner Kaiserlichen Majestät verliehen worden, ohne dass daran Bedingungen geknüpft worden, in welchen der Dünamündesche Commandant auch nur die geringsten Anhaltspunkte für seine Prätensionen finden könnte, wenn ferner der Commandant garnicht berechtigt erscheint, eine polizeiliche Competenz über den Winterhafen auszuüben und nach seinem Belieben dieses zu gestatten und jenes zu verbieten, wenn das feindliche Verhalten des Commandanten nur dazu angethan ist, das Allerhöchste Gnadengeschenk schliesslich ganz werthlos zu machen, ein für Riga's Handel und Schifffahrt ganz unentbehrliches Institut in seinen wichtigen Zwecken zu schädigen und den Rigaschen Hafen im Auslande in Misscredit zu bringen, während die hohe Krone Millionen für den Ausbau des Rigaschen Hafens opfert, wenn endlich die Actiengesellschaften des

Slip-dock und der Schiffsreparatur-Werkstatt, wenn das so fortgeht, bald gezwungen sein werden, ihre Etablissements mit grossem Capitalverlust zu schliessen und dadurch in unserem Hafen, zur Störung der gesammten Schifffahrt, die Reparatur der havarirten Schiffe unmöglich zu machen—, so sieht der Rigaer Börsen-Comité, in Vertretung der Rigaschen Kaufmannschaft und der Rigaschen Handels-Interessen sich gezwungen, Ew. hohe Excellenz um Hochdero Schutz zu bitten, gegen das unberechtigte Verhalten des Dünamündeschen Commandanten gegenüber einer durch Allerhöchste Gnade in's Leben gerufenen Schöpfung, welche bisher von den segensreichsten Folgen für unsere Schifffahrt gewesen ist, und ohne welche ein Hafen, von der Bedeutung des Rigaschen, gar nicht bestehen kann."

Der Herr Finanzminister sagte den Delegirten des Börsen-Comités seinen Schutz zu und versprach sich in dieser Angelegenheit mit dem Herrn Kriegsminister in Relation setzen zu wollen.

Am 4. Juni 1891 sub Nr. 1830 übersandte der Rigaer Kreispolizeichef dem Börsen-Comité eine Copie des an ihn ergangenen Schreibens der Festungsverwaltung vom 1. Juni 1891 sub Nr. 646 folgenden Inhalts:

„Es ist zur Kenntniss des Commandanten der Festung gekommen, dass im Hause des Aufsehers des Winterhafens, Bode, aus den der Fortcomet-Batterie zugekehrten Bodenfenstern unbekannte Personen mit Operngläsern und überhaupt mit Fernrohren in das Innere dieses Forts sehen, weshalb Seine Excellenz, auf Grundlage des Art. 361, Buch III der Militairverordnungen, Ausgabe vom Jahre 1869 und des Art. 9 der Verordnung über die Festungs-Gensdarmerie-Commandos, welche dem Tagesbefehle für das Militairressort pro 1887 sub Nr. 175 beigefügt ist, befohlen hat, Ew. Hochwohlgeboren zu ersuchen, dahin Anordnung zu treffen, dass die Bodenfenster, in dem von Bode bewohnten Hause, fest verschlagen werden."

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 15. Juni 1891 sub Nr. 326 dem Kreispolizeichef, dass nach einem Bericht des Bassinmeisters Capitain Bode die Bodenluke auf dem Oeconomiegebäude des Winterhafens nur von Schornsteinfegern und den Handwerkern benutzt wird, welche zu Dachreparaturen unbedingt zugelassen werden müssen. Fremde Personen sind nie auf den Boden des Oeconomiehauses gelangt. Ueber diese Correspondenz wurde gleichzeitig dem Livländischen Herrn Gouverneur sub Nr. 327 berichtet.

Am 11. Juli 1891 bat der Börsen-Comité den Herrn Finanzminister telegraphisch seine Intervention baldmöglichst eintreten zu lassen, worauf das Departement des Handels und der Manufacturen

am 15. Juli 1891 sub. Nr. 7767 sich an die Haupt-Ingenieur-Verwaltung mit dem Antrage wandte, den Dünamündeschen Commandanten anzuweisen, sich der Eingriffe in den Winterhafen zu enthalten. Dasselbe geschah sodann auch noch mittelst Schreibens vom 9. October 1891 Nr. 10957.

11. Der Mühlgraben-Hafen.

a. Schiffsbewegung im Jahre 1891.

In Neu-Mühlgrabeu haben geloscht:								Total·	
								Dampfer	Segler
	Kohlen	Schienen	Guss-eisen.	Harz.	Farbeholz und diverse Waaren.		Ballast		
Dampfer .	55	—	2	—	3	15	—	75	—
Segler . .	35	—	—	—	36	23	44	—	138

In Neu-Mühlgraben haben geladen:							
	Getreide	Flachs	Holz	Gyps	Diverse Waaren.		
Dampfer .	—	1	79	—	3	83	—
Segler . .	—	—	33	20	10	—	63

In Alt-Mühlgraben haben 423 Schiffe (271 Dampfer und 152 Segler) Holz geladen.

In Neu-Mühlgraben überwintern 20, in Alt-Mühlgraben 6 Segelschiffe.

b. Verwerthung der Mühlgrabenspeicher zu industriellen Zwecken.

(siehe weiter unten pct. 69 dieses Berichts).

12. Der Bolderaa-Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1891.

Vom Jahre 1890 waren im Hafen verblieben 5 Schiffe mit 2987 tons.

Dazu kamen im Jahre 1891 ein 79 Dampfer mit 62,820 Tons.
29 Segler „ 8,038 „

Summa 108 Schiffe mit 70,858 Tons.

Im Jahre 1891 gingen aus 80 Dampfer mit 63,585 Tons.
30 Segler „ 8,738 „

Summa 110 Schiffe mit 72,323 Tons.

Verblieben im Hafen ult. December 1891 3 Schiffe mit 1,525 Tons.

Im Jahre 1891 war die Navigation vom 2 Januar bis 24 Februar unterbrochen.

13. Navigationsschulwesen.

a. Projectirtes neues Statut für die Navigationsschulen des russischen Reichs und Entwurf zu einer neuen Prüfungsordnung.

Die Projecte zu einem neuen Statut für die Navigationsschulen des russischen Reichs, sowie zu einer neuen Prüfungs-Ordnung für Schiffer und Steuerleute werden, nach vom Börsen-Comité eingezogenen Informationen, zur Zeit im Marine-Ministerinm bearbeitet und sollen, nach Beendigung dieser Arbeit, an das Ministerium der Volksaufklärung und von hier an den Reichsrath gelangen, sodass deren allendliche Bestätigung in nächster Zeit nicht zu erwarten steht.

b. Die Rigaer Navigationsschule.

aa. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comités ist im Cursus 1890/91 in der Schiffer- und Steuermannsklasse von 25 Schülern besucht worden, von denen 7 das Schifferexamen und 10 das Steuermanns-Examen bestanden haben. Die Vorbereitungsklasse besuchten 20 Schüler.

bb. Unterricht und Lehrkräfte.

An der Navigationsschule des Börsen-Comités fungiren für nautische Fächer: als erster Lehrer Capitain W. A. Bruhns, als zweiter Lehrer Capitain I. E. Goetz, für das Maschinenwesen Ingenieur Kohlhase, und für den Zeichnenunterricht 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 von 1890/91 von 105 Personen besucht, von denen 33 auf die Maschinistenklasse und 72 auf die Heizerklasse kamen.

Die Maschinistenprüfung bestanden 30, die Heizerprüfung 68 Schüler.

14. Die Schiffercasse.

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

Der Capitalbestand belief sich ult. December 1891 auf 20,408 Rbl. 16 Kop.

15. Die Seemannscasse.

Die Seemannscasse hat im verflossenen Jahre 78 Personen unterstützt und zu dem Behuf 3,710 Rbl. verausgabt. Der Capitalbestand belief sich ult. December 1891 auf 51,422 Rbl. 30 Kop.

16. Seemannshaus.

a. Frequenz.

Vom Januar bis ult. December 1891 waren im zeitweiligen Logis im Hause 106 Mann, von denen der Nationalität nach:

Inländer	58	Mann
Deutsche	20	„
Engländer . . .	5	„
Franzosen . . .	3	„
Belgier	1	„
Holländer . . .	2	„
Skandinavier . .	15	„
Amerikaner . .	2	„
	106	Mann

Im Logis waren:

im Januar . .	25	Mann	499	Logirtage
„ Februar .	20	„	467	„
„ März . . .	24	„	419	„
„ April . . .	5	„	41	„
„ Mai . . .	20	„	125	„
„ Juni . . .	9	„	74	„
„ Juli . . .	7	„	50	„
„ August . .	6	„	69	„
„ September	5	„	26	„
„ October .	22	„	138	„
„ November	15	„	223	„
„ December	7	„	112	„
			2243	Logirtage.

Invalide Seeleute wurden für Rechnung des Hauses verpflegt:

Capitaine . .	3	Mann
Matrosen . .	9	„
	12	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 1891 sind für Rechnung der Seehospitalcasse 74 Seeleute mit 1481 Krankentagen im Stadtkrankenhause verpflegt worden und zwar:

Inländer . .	26	Mann
Engländer .	11	„
Dänen . . .	3	„
Holländer .	4	„
Deutsche . .	21	„
Scandinavier	8	„
Italiener . .	1	„
zusammen	74	Mann.

Gezahlt wurden für dieselben 1411 Rbl. 25 Kop., wovon die Schiffscorrespondenten und Rheder die Hälfte vergüten, sodass der Seehospitalcasse nur 705 Rbl. 60 Kop. zur Last fielen.

18. Slip-Dock.

Das Patent-Slip wurde im Jahre 1891 von 40 Schiffen mit 3793 Lasten benutzt, darunter 18 Dampfer mit 1200 Pferdekräften, gegen 28 Schiffe im Vorjahre mit 4093 Lasten, darunter 7 Dampfer mit 545 Pferdekräften.

19. Bolderaa-Maschinenfabrik.

Die Fabrik hatte im Laufe des Jahres 1891 diverse Arbeiten an den Baggern des Börsen-Comités und den Dampfern der Rigaer Dampfschifffahrts-Gesellschaft auszuführen. Von dem Stadtamt ist ihr der Bau eines Theiles der neuen Pontonbrücke über die Düna bei der Stadt übertragen worden, ausserdem hat sie noch diverse Reparaturen an Dampfern zu bewerkstelligen, sodass die Fabrik ausreichend beschäftigt ist.

20. Küstenbeleuchtung.

a. Anordnungen zur Vervollkommnung des Leuchtwesens im Rigaschen Golf.

Einer Mittheilung des Directors der Baltischen Leuchtthürme vom 19 December 1891 Nr. 4745 zufolge, sind im Jahre 1891 im Rigaschen Meerbusen folgende Arbeiten zur Verbesserung des Leuchtwesens ausgeführt worden:

1) auf dem Zerelschen Leuchtthurme ist ein Refractions-Apparat 1. Kategorie neu aufgestellt worden, mit einem Drehfeuer von weisser Farbe. Die Höhe des Feuers über dem Fundamente beträgt 113 Fuss, über dem Meeresspiegel 119. Der Beleuchtungshorizont beträgt 12,6 italienische Meilen.

2) auf der Insel Kargo ist ein neugebautes eisernes Seezeichen aufgestellt, welches aus einer vierseitigen durchbrochenen Pyramide besteht. Die Höhe beträgt 35 Fuss vom Fundamente, 41 Fuss über dem Meeresspiegel. Das Zeichen ist 7,3 italienische Meilen weit sichtbar.

b. Leuchtfeuer auf der Insel Abro.

Der Börsen-Comité hat unter dem 30. December 1891 sub Nr. 850 dem hydrographischen Departement folgende Vorstellung gemacht:

„Auf Antrag einer Anzahl Capitaine von im Baltischen Meere verkehrenden Dampf- und Segelschiffen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité der hydrographischen Oberverwaltung Nachstehendes ergebenst vorzustellen:

Dem Vernehmen nach hat die hohe Krone beschlossen, bei Romasaar eine neue Landungsbrücke für Arensburg zu erbauen und diesen Brückenbau in nächster Zeit in Angriff zu nehmen. Da nun die projectirte neue Landungsbrücke auf der Ostseite von Arensburg liegen wird, so dass dorthin ein neues Fahrwasser ausgepeilt und befahren werden muss, so ist es, nach Ansicht der Antragsteller, welcher Ansicht der Börsen-Comité sich auch vollkommen anschliesst, nothwendig, dieses Fahrwasser durch ein auf der Insel Abro zu errichtendes Leuchtfeuer zu beleuchten und mit Bojen (Tonnen) zu bezeichnen. Zur Motivirung dieses Antrages erlaubt sich der Börsen-Comité Folgendes anzuführen:

1) Durch die Erbauung der Landungsbrücke bei Romasaar wird den nach Arensburg fahrenden Passagieren — meist Heilung suchenden Kranken — in Zukunft die Bequemlichkeit geboten werden, direct vom Dampfer ans Land zu kommen und dieser Umstand dürfte nicht wenig dazu beitragen, die Frequenz des beliebten Badeortes zu heben. Für

Kranke namentlich ist es aber von grosser Bedeutung, wenn dieselben die Seefahrt um eine oder zwei Stunden abkürzen können, was bis jetzt nicht möglich war, indem die aus St. Petersburg und Riga kommenden Dampfer nicht nur die Insel Abro stets von der Süd- und Westseite umgehen mussten, sondern zuweilen auch gezwungen waren, bis zum Tagesanbruch in der Nähe von Domesnaes auf hoher See liegen zu bleiben, um in Sichtweite des Domesnaesschen Leuchtfeuers zu bleiben und dadurch zu jeder Zeit den Standort des Schiffes bestimmen zu können. Da aber bei Domesnaes, in Folge der starken Küstenströmung, immer hoher Seegang ist, so haben die Reisenden, namentlich Kranke, sehr darunter zu leiden gehabt. Wenn dagegen auf der Insel Abro ein Leuchtfeuer errichtet wird, so können die Schiffe entweder bis dicht unter Land laufen und dort ankern, oder aber zur Landungsbrücke gehen und die Passagiere absetzen.

2) Durch ein in der Mitte der Insel Abro errichtetes Leuchtfeuer mit rothem Licht können den Schiffern die gefährlichen Untiefen um Abro angezeigt und ebenso der Durchgang zwischen den Inseln Tallirau und Oesel bezeichnet werden, so dass die aus St. Petersburg kommenden Schiffe, statt um die Insel Abro und deren Untiefen herumzufahren, zwischen Tallirau und Oesel, sowie Abro und Oesel hindurch direct zur Landungsbrücke gehen könnten und dadurch eine Zeitersparniss von einigen Stunden erzielen würden. Das Fahrwasser wäre hier dementsprechend mit Tonnen zu bezeichnen und auszupeilen.

3) Wenn das Leuchtfeuer auf Abro mit Blenden versehen wird, derart, dass es nur auf einer bestimmten Entfernung erst sichtbar wird, so können durch diese Vorkehrung den Schiffern die an der West- und Ostseite der Insel Abro befindlichen Untiefen angezeigt werden, doch müsste diese Vorkehrung so eingerichtet sein, dass das Leuchtfeuer verschwindet, sobald man sich dem Lande mehr nähert, als nöthig ist.

4) Schiffe, die des Nachts von Arensburg nach St. Petersburg ausgehen, sind jetzt gezwungen, die Leuchtfeuer von Runoe und Domesnaes in Sicht zu behalten, um sicher zu sein, dass sie der Oeselschen Küste bei Kübosaar nicht zu nahe kommen, wohin die Küstenströmung sie sehr oft hintreibt. Hierdurch sind die Schiffe gezwungen, einen weiten Umweg zu machen und ihre Reise zu verlängern.

5) Für alle ausgehenden Segelschiffe, die mit westlichem Winde um Domesnaes herumsegeln, ist ein Leuchtfeuer auf Abro mit rothem Sector, welches die Steinriffe „Kalkgrund“ anzeigt, von grosser Bedeutung, da mit Hilfe des Abroschen Leuchtfeuers die Schiffe im Stande wären, in der Nacht den Kalkgrund zu finden und sich mehr der Oeselschen Küste zu nähern, als der kurischen in der Nähe von Domesnaes

wo bei windigem Wetter und in Folge der Küstenströmung sich immer der stärkste Seegang einstellt.

Der Rigaer Börsen-Comité, überzeugt davon, dass ein Leuchtfeuer auf der Insel Abro in jedem Fall viel zur Erleichterung und Sicherstellung der Schifffahrt im Rigaschen Meerbusen beitragen würde, beehrt sich an die Hydrographische Oberverwaltung die ergebene Bitte zu richten, die Errichtung eines Leuchtfeuers auf der genannten Insel in Erwägung ziehen und über die von der Oberverwaltung in dieser Angelegenheit getroffene Verfügung den Börsen-Comité benachrichtigen zu wollen.

21. Rettungswesen zur See.

Das Rettungswesen des Livländischen Bezirks der unter dem Protectorate Ihrer Majestät der Kaiserin stehenden Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser, 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 den Gliedern der Rigaschen Kaufmannschaft beigesteuert.

Zu den bisherigen 9 Bootstationen und 4 Winterstationen ist im Jahre 1891 noch eine Boots- und Winterstation am Soëla-Sunde zwischen den Inseln Oesel und Dago hinzugekommen, deren Bau und Ausrüstung 3524 Rbl. 76 Kop. gekostet hat, zu welchem Zwecke die Oberverwaltung 2500 Rbl. hergab, während der Rest von 1024 Rbl. 76 Kop. aus der Casse der Livländischen Bezirksverwaltung gedeckt wurde.

Zu Rettungsfahrten bot das Jahr 1891 keine Gelegenheit.

Belohnungen erhielten im Jahre 1891:

1) Der stellvertretende Vormann der Station Salismünde Hermann Meyer und die Ruderer Behrsing und Ohsoling die silberne Medaille für die Rettung der Mannschaft des am 16. August 1890 bei Salismünde gestrandeten Fahrzeugs „Paul".

2. Der Vormann der Station Orrisaar J. Pielbusch die silberne Medaille der Rettungsgesellschaft für die Rettung der Mannschaft des am 12 November 1890 11 Werst von Orrisaar verunglückten Schiffes „Levi."

Bei den Schreiben vom 26. Juni und 1. Juli 1891 sub Nr. 1467 und 1533 übersandte die Oberverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser dem Börsen-Comité „Regeln zur Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Rettungsböten und Rettungsmitteln," mit dem Ersuchen, dieselben den einheimischen Schiffsrhedern zur Richtschnur zu empfehlen. Diese

Regeln waren den vom Englischen Handelsministerium im Jahre 1889 erlassenen und durch Parlaments-Acte für die Englischen Kauffahrteischiffe vom 1. November 1890 ab obligatorisch gemachten, sowie von der internationalen Seeconferenz zu Washington im Jahre 1889 approbirten Bestimmungen nachgebildet.

Der Börsen-Comité liess diese Regeln ins Deutsche übersetzen und im Rigaer Handelsarchiv Jahrgang 1891 pag. 367 bis 381 abdrucken, sodann einige Hundert Separatabdrücke anfertigen, welche sämmtlichen hiesigen Rhedern und Schiffscorrespondenten zugefertigt wurden. Ausserdem erhielt der Lootsencommandeur 200 Exemplare zur Ausreichung an die den Rigaschen Hafen besuchenden Schiffer.

Unterm 7. October 1891 sub Nr. 10,878 wandte sich das Departement des Handels und der Manufacturen an den Börsen-Comité mit der Anfrage, bis zu welchem Grade diese Regeln auch für die russischen Kauffahrteischiffe obligatorisch zu machen wären.

Der Börsen-Comité antwortete am 2. November 1891 sub Nr. 677, dass von einer obligatorischen Anwendung der Regeln vorläufig Abstand zu nehmen wäre, bis sich durch Erfahrung herausgestellt haben wird, ob die Handelsmarine nicht freiwillig diese Regeln sich zur Richtschnur dienen zu lassen sich geneigt erweiset, in welchem Falle die, als natürliche Consequenz einer obligatorischen Verordnung erscheinende, mit Kosten und die Schifffahrt belästigenden Formalitäten verbundene officielle Controle über die Erfüllung einer solchen Verordnung in Wegfall käme.

22. Compass-Regulirungs-Station.

Nachdem der Navigationslehrer Capitain Bruhns die Verlegung der Compassregulirungs-Station vom Winterhafen zur Stadt proponirt, hatte, weil von derselben an der bisherigen unbequemen Stelle fast gar kein Gebrauch gemacht werde, beschloss der Börsen-Comité die Verlegung der Station nach dem oberen Theile des vom Damm CDE beim Kiepenholm gebildeten Hafens.

Auf eine Anfrage des Börsen-Comités vom 9. März 1891 Nr. 42 an das Stadtamt, erklärte Letzteres sich damit einverstanden wenn die Hafenbauverwaltung nichts dagegen einzuwenden habe.

Nachdem die Hafenbauverwaltung mittelst Schreibens vom 18. December 1891 Nr. 627 ihre Zustimmung ertheilt hat, ist die Einrichtung der Compassregulirungs-Station dem Ingenieur Pabst und Capitain Bruhns übertragen worden.

23. Meteorologische und Pegelbeobachtungen.

a. Meteorologische Stationen in Riga und Dünamünde.

In dem Bestreben, die Meteorologie nach Möglichkeit für die Landwirthschaft und den Verkehr nutzbar zu machen, hat das physikalische Central-Observatorium in St. Petersburg im Laufe des letzten Jahrzehnts den Kreis der Beobachtungen beträchtlich erweitert. Die Durchführung dieser Massnahmen war nur möglich bei gewissenhafter Mitarbeit der zahlreichen meteorologischen Stationen des russischen Reiches. Die Stationen des Naturforscher-Vereins zu Riga haben nun den an sie ergangenen Aufforderungen, betreffend neue Beobachtungen, immer Folge geleistet und es ist durch dieselben die Arbeit eine wesentlich grössere geworden, als sie in den ersten Jahren des Bestehens der Rigaer Stationen war. Neben den Terminbeobachtungen, welche ursprünglich die einzige Thätigkeit der Beobachter bildeten, sind gegenwärtig Berichte über einzelne Tage zu erstatten, welche gewissenhaft und genau nur geliefert werden können, wenn man der Witterung den ganzen Tag über Beachtung schenkt, und die Zahl dieser Tage ist sehr gross. Zur Zufriedenheit lässt sich diese Arbeit nur mit Hilfe von Registrir-Apparaten durchführen, die bisher in der Station fehlten.

Die Bemühungen des Naturforscher Vereins, eine Erweiterung der Station durch Anschaffung von Registrir-Apparaten zu erzielen, waren bisher erfolglos. In diesem Jahr hat der Verein, trotz seiner geringen Mittel, den Anfang zur in Aussicht genommenen Vervollständigung der Station gemacht, indem er für zwei Beobachtungsgrössen, für die Temperatur und den Luftdruck, einen Thermographen und einen Barographen angeschafft hat. Beide Apparate, von einfacher Construction und zu einem sehr mässigen Preise gekauft, sind seit dem Sommer in Thätigkeit und funktioniren zur vollen Zufriedenheit.

Nun fehlen noch Apparate für Windbeobachtungen und Niederschläge, jedoch sind diese so kostspielig, dass der Naturforscher-Verein sie nicht anschaffen kann. Da aber die Berichte sich auf die Windstärke, Dauer und Stärke der Niederschläge an den einzelnen Tagen beziehen, so sind gerade diese Apparate nothwendig. Sie sind nicht nur zur Beantwortung theoretischer Fragen wünschenswerth, sondern auch manche rein practische Frage kann nur durch die Aufzeichnungen dieser Registrirapparate beantwortet werden, wie die Frage nach der Richtung und Stärke der Stürme und nach der grössten Niederschlagsmenge innerhalb einer Stunde, Fragen, die für den Hafenbau und die Entwässerung der Stadt von grosser Bedeutung sind, gegenwärtig aber nur ungenügend beantwortet worden sind.

Die telegraphische Uebersendung der Beobachtungen nach St. Petersburg, Hamburg und Paris hat am Schluss des Jahres insofern eine Erweiterung erfahren, als jetzt alle Beobachtungen eines Tages am Morgen telegraphirt werden. Der Empfang der Witterungsdepeschen von auswärtigen Stationen ist derselbe geblieben. Eine Aenderung resp. Erweiterung in diesen Stationen ist allerdings in Aussicht genommen, doch noch nicht durchgeführt.

Im August dieses Jahres erlag einem Lungenleiden der bisherige gewissenhafte und tüchtige Beobachter Jannsohn, an seine Stelle trat der Bildhauer E. Windt, welcher auch schon während der Krankheit des Verstorbenen die Beobachtungen ausgeführt hat.

b. Pegelstationen in Riga und Dünamünde.

Die Pegelablesungen in Riga und Dünamünde ergeben als Monats- und Jahresmittel nach neuem Styl in russ. Fuss für das Jahr 1891:

Riga:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1891	3,6	4,6	4,8	6,5	5,0	4,2	
18jähr. Mitte	4,6	4,3	4,3	6,3	5,0	4,6	
	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
1891	4,4	4,9	5,2	4,5	3,9	5,0	4,7
18jähr. Mitte	4,7	4,8	4,6	4,6	4,5	4,8	4,8

Dünamünde.

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1891	3,6	4,6	4,6	3,9	4,1	4,1	
18jähr. Mitte	4,4	4,2	4,0	4,0	4,1	4,4	
	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
1891	4,4	4,9	5,1	4,5	3,9	4,7	4,4
18-jähr. Mitte	4,6	4,7	4,5	4,5	4,4	4,6	4,4

Die Differenz zwischen den Pegelständen in Riga und Dünamünde beträgt:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
0,0	0,0	0,2	2,6	0,9	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,3	0,3

Eine negative Differenz ist in diesem Jahr in keinem Monat gewesen.

Der niedrigste Wasserstand war am 7. Januar bei einem starken Ostwind, der höchste Wasserstand am 18. September bei Weststurm. Im Juli ist der Pegel auf seine richtige Einstellung hin geprüft worden.

c. Sturmwarnungen.

Die meteorologischen Stationen in Riga und Dünamünde erhielten vom Central-Observatorium 62 Telegramme, die auf stürmische Witterung Bezug hatten. Unter diesen enthielten 32 die Ordre, den Konus zu hissen und 20 eine bedingte Sturmwarnung. Es vertheilen sich diese Telegramme auf die einzelnen Monate alten Styls folgendermassen:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni
Sturmtelegramme	4	7	3	1	1	—
Bedingte Sturmwarnungen	3	—	2	1	1	—

	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
Sturmtelegramme	1	3	1	6	3	2	32
Bedingte Sturmwarnungen	—	7	1	1	1	3	20

Stürmische Witterung war in Riga an 44, in Dünamünde an 21 Tagen.

d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa.

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

	Höchster Wasserstand.		Niedrigster Wasserstand.		Mittlerer Wasserstand um 1 Uhr Mittags.	
	Riga	Dünamünde	Riga	Dünamünde	Riga	Dünamünde
Januar	8,3	8,9	2,8	2,8	4,1	4,0
Februar	8,5	9,3	3,6	3,5	4,8	4,7
März	5,3	5,1	2,8	2,0	4,3	4,0
April	10,1	4,8	2,8	2,1	7,2	3,2
Mai	6,3	5,7	3,3	3,0	4,2	3,3
Juni	5,0	4,6	3,7	3,4	4,3	4,1
Juli	6,1	6,0	3,5	3,4	4,5	4,4
August	6,2	6,1	4,1	3,8	4,9	4,7
September	6,8	6,5	3,4	3,2	4,8	4,6
October	5,8	5,6	2,7	2,7	4,8	4,6
November	6,7	6,1	2,2	2,0	3,9	3,7
December	7,1	7,0	3,6	3,6	5,3	4,9

24. Eisgangsbeobachtungen.

Ueber den Eisgang und das Hochwasser der Düna im Frühling 1891 erstattete der Hafenbau-Ingenieur folgenden Bericht:

Der December 1890 brachte eine gleichmässige, aber nicht grosse Kälte, während im Westen Europas ein ungewöhnlich strenger Frost herrschte und sehr schwere Eisverhältnisse im Lande und in den Häfen eintraten. Die Kälte hielt bis in die zweite Hälfte des Januar an, dann wurde es erst gelinder.

Am 6. März hatten Sonnenschein und Regen die Eisdecke der Düna schon so geschwächt, dass das Fahren über dieselbe bei der Stadt verboten werden musste. Am 9. März 1891 wurde das Fahrwasser bis in den Mühlgraben, am 11. und 12. März bis zur Stadt hinauf von den Dampfern Simson und Hercules aufgebrochen, so dass am nächsten Tage die ersten Dampfer beim Schlosse ihre Ladung einnehmen konnten. Die Eisdecke bei der Stadt und oberhalb derselben blieb noch stehen. Am 18. März wurde erst der Fussgängersteg zwischen den Ufern abgenommen und am 26. März das Eis bis zur Eisenbahnbrücke gelöst, sodass unterhalb derselben nur noch eine Eisfläche auf den sich an Hasenholm anschliessenden Sandbänken stehen blieb. Am Nachmittag des 30. und am 31. März trieb das Eis bis zum oberen Ende des Muischenholmes aus dem Hauptarm der Düna ab, wobei sich die Schollen zwischen dem 4. und 5. Pfeiler der Eisenbahnbrücke und neben dem Hasenholm bis auf den Grund festsetzten. Oberhalb vom Muischenholm hatte sich das Eis ebenfalls in Bewegung gesetzt und sich auf die Ufer aufgeschoben, war aber wieder stehen geblieben. Am Nachmittag des 6. April lösten sich diese Massen und es begann ein starker Eisgang, wobei der Wasserstand aber nur bis auf ca. 10 Fuss am Pegel der Karlsschleuse stieg. Die Eismassen beim Hasenholm blieben noch mehrere Tage stehen. Das Eis hinter den Dämmen bei der Mitauer Vorstadt, im rechten Arm bei der Vogelsinsel und in der Rothen Düna trieb erst am 7. April ab. Bis zum 11. April behielt das Hochwasser, mit geringen Schwankungen, die oben angeführte Höhe und sank dann bis zum Ende des Monats auf den normalen Stand zurück. Während der Hochwasserzeit war die Strömung eine recht kräftige, da das Wasser in der Mündung beständig niedrig stand. In Folge dieser Strömung traten nicht unbedeutende Bewegungen der Sandmassen im Strombett der Düna ein.

25. Auseisung der Schiffe.

a. Sicherstellung der Eisungsmassregeln.

Nachdem sich in den letzten Jahren wiederholt herausgestellt hatte, dass die Dampfer des Börsen-Comités allein nicht im Stande sind,

die Schiffseisung zu bewältigen, sondern mehr oder weniger auf die Mitwirkung der Privat-Bugsirböte angewiesen gewesen, welche Mitwirkung indessen bisher nicht durch eine feste Vereinbarung geregelt war, schloss der Börsen-Comité mit den Eigenthümern derjenigen Privatbugsirer, die für Eisungszwecke geeignet sind, eine Convention ab, welche folgenden Wortlaut hat:

Convention.

„Zwischen dem Rigaschen Börsen-Comité, als Eigenthümer seiner Dampfer und den Eigenthümern der Dampfer Mosquito, Solid, Düna, Neptun und Pilot ist am heutigen Tage nachstehende Vereinbarung getroffen worden:

1.

Die bezeichneten Dampfer treten zum Zwecke der Ein- und Ausseisung der Schiffe und Böte im Rigaschen Hafen während der Eisperiode 1891/1892 zusammen und beginnt deren Thätigkeit von dem Tage, an welchem sich die Eisungscommission constituirt.

2.

Die vom Börsen-Comité niedergesetzte Eisungscommission wird durch einen von den Privatdampfern zu erwählenden Delegirten, als viertes, gleichberechtigtes Mitglied, verstärkt.

3.

Die Commission entscheidet mit einfacher Stimmenmehrheit; bei gleicher Stimmenzahl giebt die Stimme des Präses den Ausschlag.

4.

Die Commission, resp. deren Präses, verfügt während der Eisung über die vereinigten Dampfer, deren Eigenthümer sich für diese Zeit — mit der im Pkt. 7 erwähnten Ausnahme — jeder Disposition über ihre resp. Dampfer begeben.

5.

Die Capitaine der vereinigten Dampfer haben allen Anordnungen der Commission und des Präses derselben unbedingt und sofort Folge zu leisten. Im Weigerungsfalle unterliegen sie einer jedesmaligen Pön von 25 Rbl. zum Besten der Eisungskasse.

6.

Scheidet ein Dampfer aus dem Verein ohne Einwilligung der Commission, so hat er eine Pön von 1000 Rbl., ebenfalls zum Besten der Eisungskasse, zu erlegen.

7.

Es ist den Dampfern gestattet, zu Bergungszwecken und zur Assistenzleistung im Rayon des Rigaschen Meerbusens, bei einem effectiv vorliegenden Bergungs- oder Assistenzfall, den Hafen zu verlassen.

8.

Die schliessliche Abrechnung und Gewinnvertheilung geschieht auf der bisherigen Basis.

9.

Differenzen in Betreff der vorstehenden Vereinbarung entscheidet der Rigaer Börsen-Comité inappellabel.

10.

Wird vorstehende Vereinbarung nicht im Laufe des Januar-Monats gekündigt, so gilt dieselbe als stillschweigend weiter prolongirt.

Riga, den 4. April 1891."

Diese Convention kam aber nur dadurch zu Stande, dass der Börsen-Comité den Privat-Bugsirern ziemlich weitgehende Concessionen für, während der Eisung, etwa vorkommende Bergungs- und Assistenzfälle im Rigaschen Golf machen musste. Die Eisungscommission konnte indessen hiernach leicht in die Lage kommen, die Mithilfe eines oder mehrerer Privatbugsirer, während sie derselben dringend bedarf, längere oder kürzere Zeit entbehren zu müssen.

In Folge dessen beschloss die Generalversammlung der Kaufmannschaft am 12. April 1891 dem Börsen-Comité die Mittel zur Anschaffung eines neuen Bugsirers und Eisbrechers zur Verfügung zu stellen. Dieses neue Schiff sollte auch dem Baggerbetrieb zu Statten kommen, der in der neueren Zeit bedeutend an Umfang zugenommen und von den zur Zeit vorhandenen Dampfern des Börsen-Comités nicht genügend bedient werden konnte. Die Generalversammlung wies demnach 50,000 Rbl. für den neuen Eisbrecher excl. Zoll auf die Börsenbank an und übernahm die Motala-Fabrik mittelst Contracts vom 17. Juni 1891 die Lieferung des Dampfers für den Preis von 72,000 Reichsmark zum 3./15. November 1891. Am 22. November traf der neue Dampfer, welcher zur Erinnerung an den hochverdienten früheren Präses des Börsen-Comités, Commerzienrath G. D. Hernmarck, dessen Namen erhalten hatte, im Rigaschen Hafen ein.

b. Assistenzleistung des Dampfers Hercules.

Auf die Meldung des Lootsencommandeurs Schiemann, dass eine Anzahl Dampfer im Rigaschen Meerbusen im Eise festsässe, wurde der

Dampfer Hercules am 27. März 1891 zur Assistenzleistung in See geschickt. Die von der Dampferdelegation des Börsen-Comités von den eingebrachten Dampfern Silvio, Russia, Olaf und Livonia beanspruchte Vergütung von je 200 Rbl. wurde von den Schiffscorrespondenten beanstandet, aber durch Schiedsspruch vom 9./21. Mai dem Börsen-Comité zuerkannt. Der Börsen-Comité beschloss in Zukunft vor der Assistenzleistung von den betreffenden Schiffscorrespondenten Depôts zu verlangen. (Beschluss vom 4. April 1891. Protokoll Nr. 113.)

c. Wirksamkeit der Eisungscommission.

Die gelinde Witterung in den Monaten October bis December 1891 machte eine Auseisung der Schiffe unnöthig. Als am 7. December Frost eintrat, constituirte sich die Eisungscommission, löste sich aber am 11. December wieder auf, da abermals Thauwetter sich einstellte, welches dann auch bis zu Ende des Jahres anhielt.

26. Hafen-Ordnung.

a. Neue Hafenverordnung für die Häfen des Russischen Reichs.

In der Sammlung der Gesetzesbestimmungen und Anordnungen der Staatsregierung vom Jahre 1891 ist in Nr. 60 ein am 7. Mai 1891 Allerhöchst bestätigtes Reichsrathsgutachten über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in den Handels-Seehäfen publicirt worden, welches der Rigaer Börsen-Comité ins Deutsche übersetzen und in dem Rigaer Handels-Archiv Jahrg. 1891 pag. 357—366 hat abdrucken lassen.

Nach dieser Verordnung besteht die zum Ressort des Ministeriums des Innern gehörende Hafenverwaltung aus einem Marineoffizier der, als Hafencapitain, Chef der Hafenpolizei ist, einem Gehilfen des Hafencapitains, Hafentechnikern, Canzleibeamten und unteren Executivbeamten. Die Hafenverwaltung hat:

a. auf die Erfüllung der Gesetzesbestimmungen und Anordnungen der Staatsregierung hinsichtlich der Handels- Schifffahrt, des Schiffsbaues und der maritimen Gewerbe zu achten;

b. innerhalb der ihr zuerkannten Machtsphäre alle erforderlichen Massregeln zu 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 Beahndungen für solche Uebertretungen aufzuerlegen, die ihrer Competenz unterliegen;

d. auf Antrag der Parteien geringfügige Civilstreitigkeiten in Sachen betreffend die Handels-Schifffahrt und die maritimen Gewerbe zu untersuchen und zu entscheiden;

e. über Ordnung, Wohlfahrt und Sicherheit in den Häfen, auf der Rhede, auf den Uferdämmen, den Molen und überhaupt auf dem gesammten, vom Hafen, 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. die Aufsicht über die Lootsen-Institutionen und einzelne Lootsen (Handels-Ustaw, Fortsetz. 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.

Ausser der Hafenverwaltung besteht noch eine „besondere Session für Hafenangelegenheiten“ welche, unter dem Vorsitze des Gouverneurs, aus Vertretern des Zoll- und Justizressorts, der örtlichen Eisenbahn-Inspectur, dem örtlichen Ingenieur der Wegecommunication, dem Stadthaupt, dem Präses des Börsen-Comités, 2 Gliedern der Kaufmannschaft und dem Hafencapitain gebildet wird.

Diese besondere Session hat:

a. obligatorische Bestimmungen für die ihr unterstellten Häfen zu erlassen, hinsichtlich: 1) der Wohlfahrt, Ordnung und 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- nnd überhaupt Bootsführerbetriebs; 4) der Massregeln zur Vorbeugung von Ueberschwemmungen und Feuersbrünsten im Hafen und zur Vermeidung der durch diese entstehenden verderblichen Folgen;

b. Privatpersonen und Gesellschaften zu gestatten, zeitweilig Theile des Ufers zu Unternehmungen einzunehmen, die für die Schifffahrt, maritimen 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 Ausführung von für die Schifffahrt nothwendigen Hafenbauten, um Errichtung von Schiffswerften und Schifffahrtsschulen, um Begründung von Lootsen- und anderen Schifffahrts-Vereinen, um Eröffnung von Rettungsstationen u. s. w.;

e. die vom Gouverneur oder dem Stadthauptmann der Session übergegebenen Klagen über Anordnungen des Hafencapitains zu beprüfen.

Die Kosten dieser neuen Hafen-Institutionen trägt die Krone.

Nach Punkt II. des Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens ist dem Minister des Innern anheimgestellt, im Einvernehmen mit den betreffenden Ressorts, an den Reichsrath mit Vorstellungen einzukommen über die Ausdehnung der im Artikel I. erwähnten Verordnung auf die einzelnen Seehandelshäfen, unter Anschluss von Anträgen über den Etat der Hafenverwaltungen, über die durch die Bildung dieser hervorgerufenen einmaligen und beständigen Ausgaben, sowie über diejenigen 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.

Mittelst Schreibens des Polizei-Departements des Ministeriums des Innern vom 18. November 1891 Nr. 3793 ist der Livländische Gouverneur aufgefordert worden, sich über die Anwendung der neuen Hafenordnung auf den Rigaschen Hafen gutachtlich zu äussern Als Vorbild für den Etat der Rigaschen Hafenverwaltung ist der auf 49520 Rbl. normirte Etat für die Odessaer Hafenverwaltung beigefügt.

Der Livländische Gouverneur hat nun das Stadtamt und den Börsen-Comité aufgefordert, sich zur Sache zu äussern, zu welchem Zwecke eine Commission aus Delegirten der Stadtverwaltung (L. Kerkovius, v. Pickardt und Erhardt) und des Börsen-Comités (R. Kerkovius, N. Fenger und O. v. Sengbusch) zusammengetreten ist.

27. Beleuchtung des Düna-Quais mit Petroleumfackeln.

Da die von der Stadtverwaltung projectirte Vervollkommnung der Beleuchtung des Dünaquais bei der Stadt (siehe Jahresbericht pro 1890 pag. 59—62) auch im verflossenen Jahre nicht zur Ausführung kam, traf der Börsen-Comité abermals, wie im Vorjahre, mit der Firma E. Höflinger eine Vereinbarung über die Aufstellung von Petroleumfackeln, die vom 11. October 1891 bis zum Schlusse des Jahres geliefert wurden und für unsere Schifffahrt von grossem Nutzen gewesen sind. Gekostet hat diese Beleuchtung circa 400 Rbl., wovon aber ein Theil für die Beleuchtung nach 8 Uhr Abends von den betreffenden Schiffscorrespondenten zurückerstattet ist.

28. Lootsen-Amt.

a. Reorganisation des Rigaschen Lootsenamts.

Mittelst Schreibens vom 15. December 1890 Nr. 11003 hatte der Livländische Gouverneur dem Börsen-Comité eröffnet, dass das Marineministerium eine Umarbeitung des von der Stadtverordnetenversammlung entworfenen neuen Lootsenreglements im Sinne des Allerhöchst am 1. Mai 1890 bestätigten allgemeinen Lootsenstatuts verlange (Rigaer Handels-Archiv Jahrg. 1890 pag. 359—370 und Jahrg. 1891 pag. 64—67).

Mittelst Schreibens an das Rigasche Handelsamt vom 19. Januar 1891 Nr. 969 beantragte der Börsen-Comité zum Zwecke einer solchen Umarbeitung die Niedersetzung einer besonderen Commission. Diese Commission, bestehend aus den Herren I. Erhardt, G. v. Sengbusch und R. Büngner als Delegirte des Handelsamts, den Herren R. Kerkovius, A. Wirckau und C. Helmsing als Delegirte des Börsen-Comite's und dem Herrn Secretairen des Handelsamts E. Schilinsky als Schriftführer, trat unter Zuziehung des Lootsencommandeurs Schiemann zusammen und stattete im October 1891 ihren Bericht ab, unter Anschluss eines neuen Entwurfs zu einem Statut für das Rigasche Lootsenamt. Die Commission bemerkte hiebei zur Erläuterung des Entwurfs:

„Während die Commission sich einestheils mit möglichster Genauigkeit an die Bestimmungen des Lootsengesetzes vom 1. Mai 1890 anzulehnen gesucht hat, um die Hindernisse, welche der Bestätigung des ersten Entwurfs vom Jahre 1888 entgegenstanden, zu beseitigen, hat sie doch das Princip aufrecht halten zu müssen geglaubt, welches dem alten Lootsenreglement vom Jahre 1854 zu Grunde liegt, nämlich die Verwaltung des Lootsenwesens durch die Selbst-

verwaltungsorgane der Stadt. Die Commission ist der Meinung, dass sie hiermit keineswegs in Gegensatz zu dem Gesetz vom 1. Mai 1890 tritt. Da dieses als allgemeines Reichsgesetz erlassen ist, so ist durch dasselbe das Lootsenreglement für Riga vom 24. November 1854, welches ein Specialgesetz ist, unberührt geblieben, denn seine Aufhebung ist im neuen Gesetz nicht ausgesprochen. Ein Specialgesetz kann aber durch ein allgemeines Gesetz nicht ohne Weiteres aufgehoben werden, sondern es bedarf hiezu eines besonderen gesetzgeberischen Actes, wie das auch in den Grundgesetzen des Russischen Staats (Bd. I. der Reichsgesetze) ausgesprochen ist. Wenn nun für Riga durch ein noch bestehendes Ausnahmegesetz die Mitwirkung der Stadtverwaltung bei der Verwaltung des Lootsenwesens zugestanden ist, so glaubt die Commission in keiner Beziehung incorrect zu verfahren, wenn sie diese Befugniss auch in den neuen Statutenentwurf hinüber nimmt, der ja im Uebrigen das im Gesetz vom 1. Mai 1890 der Regierung vorbehaltene Aufsichtsrecht bedingungslos anerkennt. Die Uebertragung des localen Aufsichtsrechts auf die mit dem Lootsenwesen durch langjährige Praxis vertraute Stadtverwaltung empfiehlt sich aber für Riga, weil die Stadtverwaltung, durch beständige Beziehungen mit der Kaufmannschaft, die Bedürfnisse des Handels und der Schifffahrt eingehender zu beurtheilen und zu befriedigen in der Lage ist und weil ferner in Riga eine sachverständige Regierungsinstitution zur Beaufsichtigung des Lootsenwesens, wie sie in anderen russischen Häfen errichtet ist und wie sie die Voraussetzung des Gesetzes vom 1. Mai 1890 bildet, fehlt.

Sodann hat die Commission einstweilen von der Ausarbeitung einer Taxe für die Lootsengebühren abgesehen. Diese Arbeit erfordert einen nicht unbeträchtlichen Aufwand an Mühe und hat ausserdem mehr oder weniger die Bestimmungen der Statuten zur Richtschnur zu nehmen. Die Commission glaubt daher vorschlagen zu müssen, dass, vor Entwerfung einer Taxe, abgewartet werde, welches Schicksal der neue Statutenentwurf erfährt, da sonst Zeit und Mühe an eine fruchtlose Arbeit verschwendet werden könnten."

In der Sitzung vom 11. November 1891 stimmte der Börsen-Comité dem Entwurfe mit einigen Modificationen bei und theilte Solches dem Handelsamt am 13. November 1891 sub Nr. 710 mit.

Am 28. November 1891 sub Nr. 2636 benachrichtigte das Handelsamt den Börsen-Comité davon, dass der Entwurf, mit den vom Börsen-Comité beantragten Aenderungen, dem Stadtamte zu weiterem Verfahren vorgestellt worden.

b. Die Ansprüche der Lootsen an eine Dampfer-Assistenz.

1. Für den Seedienst.

Nachdem im Jahre 1878 das stramme Regiment des Lootsencommandeurs Girard, mit dem Tode desselben, ein Ende gefunden, mehrten sich die Klagen über die Rigaschen Lootsen. Eine dem Börsen-Comité im Jahre 1880 übergegebene, von 25 Capitainen und Rhedern untergezeichnete Beschwerdeschrift wies unter Anderem darauf hin, dass die Lootsen die Schiffe nicht in hinreichender Entfernung ausserhalb der Bell-Boye — wie es im Reglement vorgeschrieben ist — empfangen, sondern meist zwischen derselben und dem Lande, wo der Empfang der Lootsen im schmalen Fahrwasser sehr unbequem und gefährlich sei. Die Unterzeichneten baten um strenge Beobachtung des Reglements und suchten ferner darum nach, dass ein Lootsen-Kutter sich womöglich Tag und Nacht in der See aufhalte, da es vorkomme, dass bei plötzlichem Sturm aus NO der Kutter nicht im Stande sei, aus der Mündung herauszukreuzen, sodass die Schiffe gezwungen seien, auf eigenes Risico einzulaufen.

Der Lootsencommandeur Schiemann suchte in seinem Berichte vom 19. November 1880 die Schuld von den Lootsen auf die Schiffer zu wälzen, indem er angab, dass bei grossem Andrange von Schiffen, die Lootsen nicht in die See zur Besetzung der Schiffe gehen können, weil die Schiffer nicht warten wollen, bis die Lootsen soweit herauskommen. Die Lootsen auf einem Kutter immer in See zu halten, erklärte er nicht für practisch und für den Rigaschen Hafen nicht erforderlich, empfahl dagegen den Lootsen einen seetüchtigen Dampfer zu geben, der im Stande ist bei schlechtem Wetter die Barre zu passiren oder draussen zu bleiben, um, wenn bei Stürmen keine Lootsen an Bord gesetzt werden können, vor den Schiffen zu laufen und ihnen das Fahrwasser zu zeigen.

Der Börsen-Comité liess die Angelegenheit von einer Commission prüfen und beschloss am 9. Januar 1881, da es sich herausstellte, dass die Seelootsen nicht pünktlich und gewissenhaft ihren Wachtdienst versehen, sondern sich zu viel Zeit lassen, bevor sie sich zum Hinausgehen anschicken, den Lootsencommandeur aufzufordern, dahin Anordnung zu treffen, dass die Seelootsen länger draussen bleiben und schon bei Tagesanbruch hinausgehen und nicht so lange warten, bis die im Ansegeln begriffenen Schiffe sich genöthigt sehen, ohne Lootsen in den Hafen einzulaufen.

2. Für die Eiszeit.

Im Herbst 1885 bat der Lootsencommandeur den Börsen-Comité ihm einen Dampfer, etwa den Hermes, zur freien Disposition

zu geben, um jederzeit, wenn Eis in der Mündung das Ausgehen der Lootsen in Böten verhindert, die Schiffe besetzen zu können. Er hielt es nicht für genügend, dass ihm ein Dampfer, wie in den letzten Jahren, nur für eine kurze Zeit von der Delegation des Börsen-Comités bewilligt werde, sondern wünschte entweder kostenfrei oder gegen ein Entgelt einen Dampfer für die Herbst- und Wintermonate zur freien Disposition zu haben.

Der Börsen-Comité fand keinen Grund, der für eine solche Massnahme sprach, und beschloss am 14. November 1885 den Lootsen gegen die geringe Entschädigung von 10 Rbl. pro Tag eine Dampfer-Assistenz zur Verfügung zu stellen, den Umfang und die Dauer der Assistenz aber dem Ermessen der Delegation für die Dampfer anheimzugeben. Das Lootsenamt nahm die Hilfe an, erklärte dann aber im Januar 1886 für die dem Börsen-Comité gehörenden Damfer gar keine Entschädigung zahlen und sich an den Kosten für die angemietheten Dampfer nur mit 5 Rbl. pro Tag betheiligen zu wollen.

Im December 1886 gab der Börsen-Comité abermals den Dampfer Hermes zur Assistenz, hielt aber seinen Beschluss betreffend die dafür zu leistende Zahlung von 10 Rbl. pro Tag aufrecht. Als dann aber das Amt mit Bitten kam, ihm die Kosten zu ermässigen, beschloss der Börsen-Comité am 18. December 1886, den Dampfer unentgeltlich den Lootsen zur Verfügung zu stellen, wobei er aber ausdrücklich hervorhob, dass dieses Zugeständniss ohne Präjudiz für die Zukunft gemacht werde und die Delegation berechtigt sei, den Dampfer jederzeit zurückzuziehen.

Auch in den nächsten Jahren wurde den Lootsen ein Dampfer des Börsen-Comités, sobald die Eisverhältnisse es verlangten und solange ein solcher disponibel war, bewilligt. Im Februar 1890 geschah dieses ebenfalls, doch musste dabei als weitere Bedingung hinzugefügt werden, dass beim Bugsiren andere Dampfer denen des Börsen-Comités nicht vorgezogen werden, weil es sich erwiesen hatte, dass die Lootsen den ihnen zur Assistenz gegebenen Dampfer unbenutzt liessen, wenn sie die Bugsirgelder Privatdampfern zuwenden konnten.

Im Herbst 1891 beauftragte die Dampfer-Delegation den beim Winterhafen sich aufhaltenden Baggermeister Gerlach in jedem einzelnen Falle zu entscheiden, ob die den Lootsen bewilligte Dampfer-Assistenz nothwendig sei oder nicht, da die Ansicht des Dampfer-Capitains und die der Lootsen in dieser Hinsicht nicht immer übereinstimmte und der Dampfer den Lootsen nur zur Hilfe, wenn solche erforderlich, nicht aber zur Bequemlichkeit gegeben worden war.

3. Fürs Peilen, Verlegen und Wegnehmen der Fahrwasserzeichen

hat die Delegation für die Hafenbauten den Lootsen, wenn sie darum baten und besondere Verhältnisse die Bitte motivirten, durch Dampfer Hilfe gewährt. Seit einigen Jahren wird aber eine solche Hilfe häufiger verlangt und auch bei gewöhnlichen Verhältnissen Anspruch auf eine solche gemacht, weil die Arbeit mit dem Dampfer leichter und schneller auszuführen ist.

Am 21. März 1991 bat der Lootsencommandeur ihm dauernd für die Zeit von etwa 4 Wochen einen Dampfer des Börsen-Comité's zu geben, da die Anzahl der Lootsen bis auf 48 Mann eingeschränkt worden und zwischen dem Seegatt und der Bolderaa häufige Peilungen nothwendig seien. Der Börsen-Comité sprach sich im Schreiben vom 29. März 1891 Nr. 117 gegen eine solche Bewilligung aus, da dieselbe durch die Verhältnisse durchaus nicht geboten erschien und stellte dem Lootsencommandeur nur in Aussicht, ihm, wie früher, nur in concreten Fällen auf jedesmalige Bitte Hilfe zu geben. Der Lootsencommandeur sandte darauf am 10. April dem Börsen-Comité einen Bericht zu, nach welchem er am 6. April die Delegation gebeten hatte, ihm den Dampfer Simson für 3 Tage für Peilungen zu bewilligen. Er habe das Schiff für den ersten Tag erhalten und dann den John Bull für 20 Rbl. angemiethet, welche Summe er zu bezahlen bitte. Der Börsen-Comité erwiederte hierauf am 20. April 1891 sub Nr. 180, dass er sich bereit erklärt habe, seine Dampfer, wenn sie nicht anderweitig in Anspruch genommen sind, den Lootsen zur Hilfe zu geben, dagegen aber einen Ersatz für die durch Anmiethung anderer Dampfer dem Lootsenamte etwa erwachsenden Kosten entschieden ablehnen muss.

Am 27. November 1891 wandte sich der Lootsencommandeur mit einer Eingabe an den Börsen-Comité, in welcher er berichtete, dass am 21. November gegen 3 Uhr Nachmittags die Lootsen einen stark rauchenden Dampfer in der See bemerkt hätten, den sie anfangs für den Bugsirer Düna gehalten haben; später hätten sie, als der Dampfer näher gekommen sei, ihren Irrthum erkannt und sei das sofort bemannte Boot dem Dampfer bis über das erste Seezeichen hinaus entgegengefahren. Der Deutsche Dampfer Marie Louise sei aber nach kurzer Zeit beim Seegatt umgekehrt und in die See hinausgefahren, sodass die Lootsen ihn nicht mehr hätten erreichen können. Indem der Lootsencommandeur den Irrthum der Lootsen bedauert, weist er darauf hin, dass, wenn die Lootsen im Besitz eines eigenen Dampfers gewesen wären, der Irrthum wieder hätte gut gemacht werden können, da die Marie Louise mit einem solchen Dampfer leicht eingeholt worden wäre.

An diesen Fall anknüpfend, erklärt der Lootsencommandeur die den Lootsen bisher vom Börsen-Comité gewährte Dampfer-Assistenz für nicht genügend, da seiner Ansicht nach nicht nur bei Frost und treibendem Eise, sondern auch bei eintretender Dunkelheit, bei Nebel und Schneefall ein Dampfer den Lootsen zur Disposition stehen muss, und hebt hervor, dass vor dem Hafen von Swinemünde die von der preussischen Regierung angeschafften Lootsendampfer stets draussen, bei stürmischem wie auch bei schönem Wetter, liegen.

Der Börsen-Comité übergab die Eingabe des Lootsencommandeurs, welche die Bitte enthielt, den Lootsen einen eigenen Dampfer zu geben, bis dahin aber ihnen während der Herbst-, Winter und Stromzeit einen Dampfer des Börsen-Comités zur beständigen freien Disposition zu stellen, der Delegation für den Baggerbetrieb zur Begutachtung. Diese sprach sich am 18. December dahin aus, dass keine Ursache vorliege, dem Gesuche nachzukommen. Da die unten auf dem Strome herrschenden Eisverhältnisse sich von Riga aus schwer beurtheilen lassen, so sei in diesem Herbste die Einrichtung getroffen, dass der beim Winterhafen sich aufhaltende Capitain Gerlach in jedem Falle darüber zu entscheiden habe, ob die vom Börsen-Comité den Lootsen während der Eiszeit bewilligte Dampfer-Assistenz nöthig sei oder nicht. Dadurch werde ein Missbrauch des Dampfers verhindert und könne, ohne viel Telegraphiren, die nöthige Hilfe schnell geleistet werden. Was die schon wiederholt erhobenen Ansprüche des Lootsencommandeurs behufs Anschaffung eines Lootsendampfers aber anbetreffe, so liege jetzt ebenso wenig wie früher, irgend eine Ursache vor, der Kaufmannschaft diese bedeutende Ausgabe zuzumuthen.

Der Börsen-Comité schloss sich dieser Ansicht vollkommen an und theilte solches dem Lootsencommandeur im Schreiben vom 21. December 1891 sub Nr. 838 mit.

29. Technische Besichtigung der Dampfer und Baggermaschinen.

Beim Schreiben vom 8. März 1891 Nr. 582 übersandte das Handelsamt dem Börsen-Comité einen von einer besonderen Commision ausgearbeiteten Entwurf zu „Regeln für die technische Besichtigung der zur Rigaschen Rhederei gehörigen Dampfschiffe".

Der Börsen-Comité stimmte mittelst Schreibens vom 21. März 1891 Nr. 81 dem Entwurf bei und proponirte nur einige Aenderungen in der Taxe.

Hierauf erhielt der Börsen-Comité vom Handelsamte vom 5. Juni 1891 Nr. 1271 folgendes Schreiben:

„Der Livländische Gouverneur hat mittelst Schreibens vom 8. Mai d. J. sub Nr. 2656 die Rigasche Stadtverwaltung benachrichtigt, dass durch den Allerhöchsten Befehl vom 15. März 1891, — publicirt am 26. April d. J. unter Art. 460 Nr. 44 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Staatsregierung, — die Prüfung der Kessel der auf den inneren Gewässern des Reichs verkehrenden Privatdampfer fortan, bis zur Schaffung besonderer Organe hierfür im Ressort des Ministeriums der Wegecommunication, den Gouvernements-Mechanikern übertragen worden ist.

Im Hinblick auf den vorerwähnten Allerhöchsten Befehl findet das Stadtamt, dass gegenwärtig ein Bedürfniss nach Emanirung obligatorischer Bestimmungen für die technische Besichtigung der zum Rigaschen Hafen gehörenden Dampfer nicht mehr existirt.

Was dagegen die Taxe der dem Gouvernements-Mechaniker für die Besichtigung der Dampfer zu zahlenden Entschädigungen anbelangt, so wäre die Vorstellung einer solchen Taxe, die den vom Finanzminister am 30. Juli 1890 bestätigten „Regeln über die Einrichtung, Aufstellung und Unterhaltung der Dampfkessel, sowie den Modus ihrer Besichtigung“ (abgedruckt in Nr. 35 des „Westnik Finanzow“ v. J. 1890) zu entsprechen hätte, an den Livländischen Gouverneur zur Bestätigung schon deshalb wünschenswerth, weil eine solche Taxe überhaupt nicht existirt, da die Gouvernements-Mechaniker für die Besichtigung der Dampfkessel nur eine Entschädigung nach einem sich eingebürgert habenden Usus, im Betrage von 15 Rbl. bis 25 Rbl. für jeden besichtigten Dampfkessel, erhalten.

Ausserdem entspricht die seinerzeit vom Handelsamte vorgeschlagene Taxe, nachdem die oben erwähnten Regeln des Finanzministeriums auf die Besichtigung der zum Rigaschen Hafen gehörenden Dampfer Anwendnung gefunden, nicht den Bestimmungen dieser Regeln.

Im Hinblick auf das Dargelegte ersucht das Handelsamt den Börsen-Comité um eine Mittheilung darüber, ob derselbe seinerseits es nicht für zweckentsprechend findet, dem Gouverneur eine Taxe für die dem Gouvernements-Mechaniker, für die Prüfung der Dampfkessel, zu zahlenden Entschädigungen vorzustellen und, im Falle der Bejahung, dem Handelsamte seine Meinung bezüglich der Sätze der Taxe mitzutheilen.

Der Börsen-Comité antwortete am 27. Juli 1891 Nr. 446:

„Auf das Schreiben des Handelsamts vom 6. Juni c. sub Nr. 1271 beehrt sich der Börsen-Comité ergebenst zu erwidern, dass nach § 12 der Verordnung über die Besichtigung von Dampfkesseln vom 8. Juni 1889, diese Kessel im ersten und sechsten Jahre einer Hauptprüfung,

in den dazwischen liegendeu zweiten und vierten Jahren aber nur einer äusseren Besichtigung zu unterziehen sind. Der Livländische Gouvernements-Mechaniker hat in diesem Jahre für die erste Hauptprüfung eine Zahlung von 25 Rbl. pro Schiffskessel beansprucht und erklärt, dass er für die äusseren Besichtigungen nichts erheben werde, da die Taxe von 25 Rbl. nur für die Hauptprüfungen von der Regierung bestätigt sei.

Hiernach sind für jeden guten Kessel alle 5 Jahre nur 25 Rbl. zu zahlen, welche Zahlung bedeutend niedriger ist als die, welche von den früheren Revidenten für ihre Prüfungen und Besichtigungen erhoben wurde. Letztere erstreckten sich dafür aber auch auf die Maschinen und bei Passagierdampfern auch auf die Schiffskörper. Ein Passagierdampfer hatte jährlich 30 Rbl., ein Waaren- oder Bugsirdampfer in einem Jahre 15 Rbl., im anderen 8 Rbl. zu zahlen.

Der Börsen-Comité ist nun des unmassgeblichen Dafürhaltens, dass zunächst kein Anlass vorliege, eine neue Taxe für die vom Gouvernements-Mechaniker auszuführenden Prüfungen der Dampfschiffskessel vorzuschlagen, so lange die jetzige Zahlung für die Hauptprüfungen und keine Zahlung für die Besichtigungen beansprucht wird."

Am 20. November 1891 sub Nr. 2577 theilte das Handelsamt dem Börsen-Comité mit, dass das Stadtamt, entsprechend der Ansicht des Börsen-Comités vom 27. Juli 1891 Nr. 446, am 12. August 1891 verfügt hat, vorläufig die Absicht der Emanirung einer Taxe für die Besichtigung der Dampfschiffe fallen zu lassen.

30. Schiffszoll.

Nachdem der Börsen-Comité in Erfahrung gebracht hatte, dass die von der Zolltarif-Revisions-Commission im Jahre 1890 bei Seite gestellte Frage des Schiffszolls von einer besonderen Commission, unter Vorsitz des Directors des Departements des Handels und der Manufacturen, geprüft werden solle, machte er unterm 26. October 1891 Nr. 649 dem Herrn Finanzminister hierüber eine ausführliche Vorstellung, mit der Bitte, dieselbe der erwähnten Commission zur Erwägung und Berücksichtigung übergeben zu wollen. Diese Vorstellung war im Wesentlichen nur eine Wiederholung der denselben Gegenstand betreffenden Vorstellung des Comités an das Departement des Handels und der Manufacturen vom 13. Februar 1890 Nr. 895 (Rigaer Handelsarchiv, Jahrgang 1891 pag. 80—84).

31. Dispacheur.

Nachdem der bisherige Dispacheur, Karl Stamm, am 8. October 1890 auf sein Gesuch entlassen worden war, hatte das Handelsamt

einen Aufruf zur Meldung für die eingetretene Vacanz erlassen, in Folge dessen sich 8 Personen meldeten, die jedoch dem Börsen-Comité nicht in vollem Umfange für dieses Amt geeignet erschienen. Nachdem sich hierauf noch 2 neue Candidaten gemeldet hatten, wurde der vom Börsen-Comité in erster Reihe präsentirte Cand jur. David Zimmermann vom Handelsamte bestätigt. Zu seiner Ausbildung in Hamburg bewilligte der Börsen-Comité dem Dispacheur Zimmermann eine Reise-Unterstützung von 500 Rbl. und empfahl denselben, zur Förderung seiner Studien, der Hamburger Handelskammer.

32. Das Beresinasystem und die obere Düna.

a. Das Beresinasystem.

Einer Mittheilung der Mohilewschen Bezirksverwaltung der Wege- und Wasserverbindungen vom 22. November 1891 Nr. 5353 zufolge sind, ausser der gewöhnlichen Remonte der Canäle und hydrotechnischen Bauten, im Jahre 1891 im Beresina-System die im Jahre 1890 begonnenen Arbeiten, und zwar der Bau zweier Schleusen, an Stelle der baufällig gewordenen Schleuse Nr. II. auf dem Sergutschew-Canale und der Halbschleuse Nr. XIV. auf dem Tschaschniz-Canale, beendet worden.

Für das Jahr 1892 sind, ausser der Beendigung der im Jahre 1891 begonnenen Arbeiten an der Schleuse Nr. XIII., projectirt: eine Schleuse an Stelle der baufällig gewordenen Schleuse Nr. I. auf dem Sergutschew-Canale, zwei Dämme und zwar einer (der Ogsinsche) in dem den Ogsino-See mit dem Flusse Ulla verbindenden Arme, der andere (Borowensche) in dem die Seen Borowno, Njullja und Glubokoje mit dem Flusse Ulla verbindenden Arme. Ferner wird, in Folge der seitens der Bevollmächtigten des Börsen-Comités und der Holzhändler auf dem Schifffahrtscongress in Witebsk am 1. Mai 1891 verlautbarten Wünsche, projectirt, Arbeiten zur Geradelegung des Flusses Sergutsch auszuführen.

Was die Regulirung des oberen Laufs der Düna im Rayon des Mohilewschen Bezirks der Wegeverbindungen anbetrifft, so sind im Jahre 1891 solche Arbeiten nicht ausgeführt worden und auch für 1892 keine projectirt; zur Reinigung dieses Flusses von die Schifffahrt behindernden Steinen sind seitens der Verwaltung beim Ministerium 10,000 Rbl. erbeten.

b. Regulirung der oberen Düna.

Im April 1891 sandte der Börsen-Comité seinen Ingenieuren Pabst nach St. Petersburg, um in das vom Ingenieuren Scheljuta, im Auf-

trage des Ministeriums der Wegecommunication, ausgearbeitete Project zur Regulirung der oberen Düna von Witebsk bis zur Insel Dahlen Einsicht zu nehmen.

Ingenieur Pabst berichtete darüber am 27. April 1891 sub Nr. 42: „Durch das mit ca. 5 Millionen Rbl. veranschlagte Scheljuta'sche Project für die Schiffbarmachung der oberen Düna zwischen Witebsk und Riga soll eine Wassertiefe von 6/4 Arschin oder 1/2 Faden im Fahrwege hergestellt werden, so dass 30 Faden lange, 5 Faden breite und bis 14,000 Pud tragende Fahrzeuge auf dem Strom auch bei Niedrig-Wasser werden verkehren können.

Die Fracht berechnet Scheljuta nach den auf anderen russischen Flüssen bei solchen Fahrzeugen unter ähnlichen Verhältnissen gesammelten Erfahrungen mit 1/120 Kop. pro Pud und Werst oder für die ganze Strecke mit rund 4,6 Kop. pro Pud, während die Eisenbahnfracht von Witebsk bis Riga im Durchschnitt etwa 12 Kop. betragen soll. Die Transportkosten auf dem Wasserwege werden in solchem Falle also kaum halb so hoch, wie die angegebenen auf dem Schienenwege sein, und ein nicht unbedeutender Theil der Güter, welche man jetzt auf der Eisenbahn von Witebsk über Dünaburg nach Riga und Libau transportirt, würde in Witebsk auf den billigeren nach Riga führenden Wasserweg übergehen. Jetzt benutzen die Wasserstrasse, abgesehen von Holz, nur gegen 2,5 Millionen Pud Waaren. Von den jetzt auf der Eisenbahn transportirten Gütern sollen aber ca. 25 Millionen Pud ihrer Natur nach sich mehr für den Wasserweg, als für den zwar schnelleren, aber theureren Transport auf der Eisenbahn eignen; diese würden, nach Herstellung des schiffbaren Weges, die Düna benutzen, so dass man annehmen kann, dass in Zukunft gegen 28 Millionen Pud auf dem Wasserwege zu transportiren sein werden. Die Anzahl der jährlich die Düna benutzenden Holzflösse nimmt Scheljuta mit ca. 10,000 an.

Zur Verzinsung und Tilgung der 5 Millionen, welche für die Schiffbarmachung als nothwendig berechnet sind, schlägt Scheljuta vor, eine Steuer von 1 Kop. pro Pud der Waare zu erheben und die bestehende Steuer von 1/4 % des Werthes vom Holz auf das Doppelte zu erhöhen. Rechnet man 6 % für Verzinsung und Amortisation, so sind jährlich 300,000 Rbl. erforderlich, welche Summe durch diese Steuern aufzubringen und bedeutend geringer ist, als der durch den billigeren Transport erzielte, dem Handel und Verkehr zu Gute kommende Gewinn.

Seit dem Jahre 1886 haben 5 Ingenieure und 8 Techniker unter der Leitung des Ingenieuren Scheljuta die Untersuchungen der Düna ausgeführt und an der Ausarbeitung des jetzt beendigten und dem Staate 120,000 Rbl. kostenden Projectes für eine Schiffbarmachung des

Stromes sich betheiligt. Die Stromkarten mit den Resultaten der Messungen sind in 2 Grössen gedruckt und käuflich zu erhalten.

Das Dünaproject schliest sich an das ebenfalls vom Ingenieur Scheljuta angefertigte Project einer Verbindung des Dnjepr mit der Düna zwischen den Städten Orscha und Witebsk an. Mit Hilfe von 5 Schleusen führt der Weg den Fluss Orschiza hinauf, geht dann durch einen mit 10 Schleusen versehenen Canal in die Lutschossa, einem bei Witebsk in die Düna mündenden Fluss, der mit 7 Schleusen canalisirt werden soll. Dieses Canalproject, dessen Ausführung mit ca. 6½ Millionen veranschlagt worden ist, wurde ausgearbeitet, nachdem jahrelange Untersuchungen ergeben hatten, dass eine erhebliche Verbesserung des Beresinacanal-Systems bei dem vorhandenen Wassermangel nicht möglich sei.

Zur Herstellung der Wassertiefe von 6/4 Arschin in dem sandigen Strombett der Düna zwischen Witebsk und Druja sind 4 hölzerne Schleusen mit Stauwehren projectirt worden. Die Wehre sollen nach dem von Boulé verbesserten und auf der Moskwa angewandten System Poirée mit hölzernen Tafeln, an Stelle der Stangen (Nadeln), erbaut werden und eine Stauhöhe von 1,7 Faden haben. Die Schleusenkammern sollen bei einer Länge von 62 Faden, eine Breite von 6 Faden erhalten. Die erste Schleuse kommt 15 Werst unterhalb Witebsk, die zweite bei Beschenkowitsche, die dritte unterhalb Ulla, die vierte bei Druja zu liegen. Das Strombett wird ausserdem auf dieser Strecke durch Buhnen, Parallelwerke, Traversen etc. an vielen Stellen eingeengt und regulirt, wobei als normale Breite der obersten Strecke 49 Faden angenommen sind.

In dem Strombett der Düna zwischen Druja und Nitzgall, das mit vielen Steinen und Geröll angefüllt ist, soll die projectirte Tiefe einerseits durch eine künstliche Vertiefung des Bodens und durch Entfernung der störenden Steine, andererseits durch Einengungen des Flussbettes zwischen Staudämmen, Coupirungen der Nebenarme bei Inseln u. s. w. hergestellt werden. Als kleinster Radius der Krümmungen sind 100 Faden angenommen. Die Breite des Fahrwassers soll in geraden Stromstrecken mindestens 15 Faden betragen, in den gekrümmten grösser — bis 25 Faden — sein. Die Staudämme sind aus Stein mit einem Lehmkörper in der Mitte projectirt und sollen sich bis 0,3 Faden über den gestauten Wasserspiegel erheben. Auf den Theilen des Dünalaufes zwischen Druja und Nitzgall, die bei sandigem Flussbett nicht genügende Tiefe haben, sind Einengungen durch Buhnen etc. vorgesehen.

Die Strecke von Nitzgall bis Dahlen, auf welcher der Strom ein felsiges Bett hat, soll ebenfalls in den vielen Stromschnellen durch

Staudämme und Vertiefungen des Felsbodens so regulirt werden, dass eine genügende Tiefe und kein zu grosses Gefälle erzielt wird. Nur an 3 Stellen erwiesen sich Staudämme mit Kammerschleusen, nach Scheljuta's Berechnungen, als unvermeidlich, die aber nicht, wie zwischen Witebsk und Druja, aus Holz, sondern aus Stein mit eisernen Thoren projectirt wurden. Die Stauhöhen der Wehren und die Haupt-Dimensionen der Kammern blieben dieselben. Ausser den sogenannten Umläufen in den Häuptern der Kammern wurden noch Stützen in den Thoren angeordnet, so dass eine Füllung der Schleusenkammer nicht mehr als 5 Minuten in Anspruch nehmen wird. Die erste Schleuse liegt gleich oberhalb der Ewstmündung, die zweite in der Stromschnelle Brodesch bei Stockmannshof und die dritte im oberen Theile der Trockenen Düna. Jede Schleuse mit der Stauanlage ist mit ca. 370,000 Rbl. veranschlagt.

In den übrigen Stromschnellen soll sich, nach den Scheljuta'schen Ermittelungen, das Gefälle so weit durch die projectirten Bauten, Steinsprengungen und Bodenvertiefungen ausgleichen lassen, dass in dem genügend tiefen Fahrwege eine Stromgeschwindigkeit von nicht mehr als 5 Fuss in der Secunde eintreten soll, welche von einem Bugsirdampfer mit 2 Böten im Schlepptau überwunden werden kann.

Für die Schiffbarmachung bei der Insel Dahlen ist die Trockene Düna gewählt. Von der Stromschnelle Gladki führt ein vertiefter Weg längs dem linken Ufer in die Trockene Düna. Etwa 3 Werst unterhalb vom Einlauf ist die steinerne Schleuse mit dem Stauwehr projectirt. Damit die Stauweite möglichst gross werde, ist ein Parallelwerk vom oberen Ende der Insel Dahlen bis zu einer kleineren Insel geführt. Unterhalb der Schleuse sind in den 3 kleinen Stromschnellen Vertiefungsarbeiten, sowie die Entfernung der vielen einzelnen Steine projectirt. Die nothwendigsten Arbeiten für die Trockene Düna sind mit ca. 400,000 Rbl. veranschlagt.

Die Einheitspreise für Baumaterialien und Arbeiter sollen fast ganz mit den bei den Regulirungsarbeiten der unteren Düna übereinstimmen und reichlich bemessen sein. In den Kostenanschlägen, die, ebenso wie das Project, ganz detaillirt ausgearbeitet wurden, bilden die Vertiefungsarbeiten des Felsbodens den Hauptposten. Für diese Arbeiten lagen keine passenden Erfahrungssätze vor. Es wurde daher nach ähnlichen Arbeiten angenommen, dass ein Cubikfaden gesprengtes und entferntes Steinmaterial 40 bis 60 Rbl. kosten werde."

Am 3. April 1891 sub Nr. 28 erhielt der Börsen-Comité von seiner St. Petersburger Agentur die Nachricht, dass im Mai 1891 in Witebsk ein Navigationscongress stattfinden werde, auf

welchem auch die Instandsetzung des Beresinasystems und die Regulirung der oberen Düna zur Sprache kommen sollten. Für diesen Congress war folgendes Programm aufgestellt worden:

1. Verhandlung über die in den Flüssen des Dünabassins und des Beresinasystems vorkommenden Schifffahrts- und Flössungshindernisse, als Sandbänke, Riffe, Steine, Strömungen u. s. w., sowie über die Stellen, bei denen eine zukünftige Versandung der Flüsse verursachende Ufereinstürze vorkommen. Vorlage der hauptsächlichsten vom Ministerium der Wegebauten projectirten Arbeiten.

2. Abfassung eines Normalcontracts zwischen Gewerbetreibenden und Bediensteten und Arbeitern auf Fahrzeugen und Flössen behufs Vermeidung der unaufhörlichen Streitigkeiten zwischen ihnen.

3) Bestimmung des Maases der Verantwortlichkeit von Besitzern von Fahrzeugen und Flössen und von Arbeitern auf denselben für unrechtfertige Handlungen während der Fahrt.

4) Ermittelung von Massregeln, um die Besitzer von Fahrzeugen und Flössen zu veranlassen, mit ihren Arbeitern rechtzeitig, nachdem letztere sämmtliche übernommenen Pflichten erfüllt, abzurechnen.

5) Feststellung eines dem verschiedenen Horizonte des Wassers entsprechenden Tiefganges von Fahrzeugen und Flössen, sowie der der Anzahl, Stärke und Länge der Balken entsprechenden Zahl von Arbeitern auf den Flössen.

6) Verhandlungen über die Nothwendigkeit des Vorhandenseins von Vorrichtungen auf Flussfahrzeugen, die geeignet wären, Feuersbrünste auf denselben zu verhüten und zu unterdrücken.

7) Ueber das Verbot, Güter auf baufälligen Fahrzeugen zu befördern und über die Festsetzung einer bestimmten Ordnung der Untersuchung von Fahrzeugen.

8) Ueber Angabe der Zeit des Baues des Fahrzeugs, dessen Gattung, Nummer und Namens, sowie des Namens des Besitzers auf dem Vordertheile und Hintertheile des Fahrzeuges oberhalb der Wasserlinie.

9) Ueber den Besitzwechsel von Fahrzeugen, Verhandlungen über die Massregel, dass Fahrzeugsbesitzer alljährlich, vor Eröffnung der Navigation, der betreffenden Obrigkeit Auskünfte über die ihnen gehörigen Fahrzeuge vorzustellen haben.

10) Verhandlungen über das in den Acten des Ministeriums der Wegebauten befindliche Project von Regeln über das Verbinden und Befördern von Flössen auf der Düna, deren Nebenflüssen und den innerhalb der Grenzen Rigas belegenen Hafengewässern.

11) Ueber die in Riga bestehenden Artells von Ankerneeken.

12) Ueber die Resultate, die sich während der Navigation 1890 bei Anwendung der vom Chef der Flusspolizei, unter Mitwirkung der städtischen Verwaltung ausgearbeiteten Regeln über das Anlegen von Flössen im Weichbilde der Stadt Riga ergeben haben.

13) Ueber das Maass, in wieweit die Regeln über den Aufenthalt der Flösse an den Rummeln bis zum Vorbeigang der Strusen in Zukunft aufrecht zu erhalten wären.

14) Ueber eine Feststellung des Umfangs der zum Verkehr auf dem Beresinasystem bestimmten Fahrzeuge und Flösse.

Nach vorhergegangener officieller Anmeldung durch den Börsen-Comité begaben sich im Auftrage desselben die Herren O. v. Sengbusch und Ingenieur Pabst nach Witebsk und stattete Letzterer am 8. Mai 1891 sub Nr. 50 folgenden Bericht ab:

„Am 1 Mai um 12 Uhr Vormittags wurde im Saale der Witebsker Stadtverwaltung der dritte, vom Ministerium der Wegecommunication angeordnete Dünacongress eröffnet, nachdem die Legitimationen Derjenigen, welche als Vertreter der Interessenten aus einzelnen Theilen des Stromgebiets der Düna auftraten, durchgesehen worden waren. Personen, die solche Legitimationen nicht besassen, wurden zurückgewiesen. Das Präsidium übernahm der Ingenieur, Wirklicher Staatsrath Awrinsky, Chef des Mohilewschen Bezirks der Wegecommunicationen. Ausserdem waren anwesend vom Wegebau-Ministerium: ein Ingenieur aus Mohilew, zwei vom Beresina-Canal-System, einer aus Witebsk und der Witebskische Flussaufseher, ferner aus Witebsk der Isprawnik und der Gehilfe des Polizeimeisters. Als Vertreter der Handelsinteressen waren, ausser den 2 Delegirten des Börsen-Comités, drei Hebräer und zwei Russen erschienen.

Nach einer kurzen Ansprache des Präsidenten, in welcher er hervorhob, dass auf diesem Congresse, im Gegensatz zu den früheren, einem Wunsch des Herrn Ministers gemäss, nicht die Meinung einzelner Personen, sondern nur die von Vertretern grösserer Gruppen von Interessenten über die im Programme enthaltenen Punkte ausgesprochen werden solle, wurde die Discussion über den ersten Punkt des Programms begonnen und beschlossen, das Ministerium zu bitten, jährlich eine grössere Summe als 2000 Rbl. für die nothwendigsten Arbeiten zur Verbesserung und Bezeichnung des Fahrwassers der Düna anzuweisen. Nachdem die Holzhändler ersucht worden waren, zur nächsten Sitzung Normal-Contracte für die Arbeiter auf den Flössen zu entwerfen und dem Congress vorzulegen, wurde das vom Ministerium der Wegecommunicationen ausgearbeitete Project betreffend die Regeln, nach welchen die Flösse auf der Düna und ihren Nebenflüssen ge-

bunden und geflösst werden sollen, verlesen und beprüft, wobei einzelne Abänderungen beschlossen wurden.

In der 2. Sitzung am Nachmittage des 2. Mai wurden die Punkte 5, 6, 7, 8 und 9 rasch erledigt und das dem Börsen-Comité bereits im vorigen Jahre von der Hafenbauverwaltung mitgetheilte Project, betreffend Regeln für die Flössung im Rigaschen Hafen, verlesen. Eine lange Discussion entstand dann bei den Punkten 11 und 12 des Programms über die Ankerneeken-Artells und über die Resultate des im Mai vorigen Jahres von der Rigaschen Stadtverordnetenversammlung angenommenen Ortsstatuts, betreffend diese Artells. Die vielen Klagen der Hebräer über grosse Verluste, über ihnen angeblich von den Ankerneeken zugefügten Schaden und über Bedrückungen, sowie die Vorschläge derselben, wie bessere Verhältnisse herbeizuführen seien, gaben dem Präsidenten Anlass, die Hebräer aufzufordern, ihre Klagen und Vorschläge schriftlich einzureichen.

Vor der nächsten Sitzung am Morgen des 3. Mai stellte der aus Riga angereiste Ankerneeken-Aeltermann Strauch sein, ihm vom Rigaschen Polizeimeister mitgegebenes Beglaubigungsschreiben vor, wurde aber vom Präsidenten nicht zum Congress zugelassen, da er in dem Schreiben nur als Kaufmann beglaubigt war.

Nachdem die Punkte 11 und 12 nochmals auf Grund der in präciserer Form vorgebrachten schriftlichen Angaben der Hebräer eingehend besprochen worden waren, wurden die Punkte 13 und 14 erledigt und für den Nachmittag desselben Tages die 4. Sitzung anberaumt.

Auf derselben wurden die Entwürfe für einen Normalcontract zwischen den Holzhändlern und den Flussarbeitern auf der Düna und ihren grossen Nebenflüssen: die Obscha, Mescha und Kasplja, sowie für einen Normal-Contract für die Arbeiter auf dem Beresina-Canalsystem verlesen und discutirt. Der erste war von den Hebräern, der zweite vom Chef der Lepelschen Ingenieur-Distanz entworfen worden. Durch die in diesen Entwürfen enthaltenen Bestimmungen wurden auch die Punkte 5 und 6 des Programms erledigt.

Der Präsident berichtete hierauf, dass dem Congress auch noch ein Gesuch des Rigaer Börsen-Comités an den Minister der Wegecommunication betreffend die Schiffbarmachung der Düna (Rigaer Handelsarchiv, Jahrgang 1891 pag. 87—92) zur Beprüfung überwiesen worden sei. Nachdem der Inhalt desselben kurz angeführt worden, sprach sich die Versammlung einstimmig dafür aus, das Ministerium zu bitten, möglichst bald an die Arbeiten zur Ausführung der Schiffbarmachung zu gehen und auch eine Verbesserung des Beresina-Canal-Systems herbeizuführen. Unter Hinweis darauf, dass auf anderen russischen

Strömen von dem geflössten Holz eine Steuer von 2 bis 2½ % des Werthes erhoben werde, wurde vorgeschlagen, die auf der Düna bestehende Steuer von ¼ % des Werthes vom Holz zu erhöhen, aber nicht höher als 1 %, von anderen Waaren aber eine Steuer von 1 Kop. pro Pud zu erheben. Diese Vorschläge wurden mit den Zusätzen angenommen, dass der Werth des Holzes und der anderen Waaren nach Preisangaben des Rigaer Börsen-Comités geschätzt und die Steuer erst mit dem Beginn der Arbeiten zur Verbesserung des Stromes eingeführt werden soll.

In der 5. Sitzung wurde das über alle Verhandlungen aufgenommene Protocoll verlesen und, wo erforderlich, zurechtgestellt.

In der letzten Sitzung am Sonntag, den 5. Mai, wurde die Reinschrift des Protocolls, die 2 Entwürfe für die Holzflössungs-Regeln und die 2 Normal-Contracte nochmals verlesen, unterzeichnet und dann der Congress für geschlossen erklärt."

Nach einer Mittheilung der St. Petersburger Agentur des Börsen-Comités vom 27. November 1891 Nr. 176, ist beim Departement der Chaussée- und Wasserverbindungen eine besondere Commission niedergesetzt worden, um sowohl das Scheljuta'sche Project, als auch die Beschlüsse des Witebsker Navigationscongresses zu prüfen.

III. Telegraphenwesen.

33. Der Riga-Bolderaa-Telegraph.

Wirksamkeit im Jahre 1891.

Es wurden telegraphirt:

I.	Unbezahlte Depeschen:	
	1) eingekommene Schiffe	2,117
	2) ausgegangene Schiffe	2,095
	3) diverse Depeschen für Rechnung des Börsen-Comités .	2,455
		6,667
II.	Bezahlte Depeschen	8,791
	Total	15,458

Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1890 und 1891 so ergiebt sich:

	Unbezahlte Depeschen:	Bezahlte Depeschen:	Total:
1891	6,667	8,791	15,458
1890	6,583	7,023	13,606
pro 1891	+84	+1,768	+1,852

34. 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.

Der Lyserortsche Telegraphist, Herr M. Bruschwitt proponirte in einem Schreiben an den Börsen-Comité vom 17. August 1891, die Meldung der Lyserort 3—4 Stunden vor Abend passirenden Schiffe, die an Domesnaes in der Nacht vorübergehen und daher von hier nicht mehr gemeldet werden können.

Der Börsen-Comité antwortete am 14. September 1891 sub Nr. 548, dass er eine Semaphorenstation, 5 Stunden Fahrt von Domesnaes entfernt, nicht für nothwendig erachte und ausserdem die Lage des Lyserortschen Leuchtthurmes sich für eine solche auch nicht besonders eigne, indem wegen des langen Riffs nur einigermassen tiefgehende Schiffe in einer Entfernung von 7 bis 9 Werst vom Leuchtthurm passiren und somit, falls sie signalisiren wollen, bedeutend vom Course abweichen müssen.

IV. Postwesen.

35. Ausgabe der Post auf dem hiesigen Postcomptoir.

Am 15. September 1891, sub Nr. 566, richtete der Börsen-Comité folgendes Schreiben an den Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks:

„Gemäss Vorschrift der Oberverwaltung des Post- und Telegraphenwesens vom 17. Juni c. sub Nr. 17,245, trifft seit dem 25. Juli d. J. die versicherte Correspondenz mit dem Postwaggon von Dünaburg nicht mehr, wie früher, um 11 Uhr Abends, sondern um 11 Uhr 40 Minuten Vormittags in Riga ein und findet dann das Sortiren derselben statt, während welcher Zeit die Ausgabe aller Correspondenz, auch der einfachen, unterbrochen wird, so dass die Kaufmannschaft jetzt erst zwischen 2 und 3 Uhr Nachmittags ihre Post erhält, dann aber nicht mehr im Stande ist, noch an demselben Tage die zur Erfüllung der erhaltenen Aufträge erforderlichen Anordnungen zu treffen und die empfangenen Briefe zu beantworten.

Dieser grosse Uebelstand wird von der Rigaschen Kaufmannschaft schmerzlich empfunden und ist auch vom Chef des Rigaschen Postcomptoirs, wie der Börsen-Comité auf desfallsige Anfrage in Erfahrung gebracht hat, als solcher anerkannt worden, was denselben veranlasst hat, Ew. Hochgeboren hierüber Vorstellung zu machen.

In Anbetracht der grossen Wichtigkeit dieses Gegenstandes für den Rigaschen Handelsstand, erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité, an Ew. Hochgeboren die ergebenste Bitte um eine geneigte Auskunft darüber zu richten, welche Verfügung Ew. Hochgeboren auf die erwähnte Vorstellung des Chefs des Rigaschen Postcomptoirs getroffen und ob Aussicht dazu vorhanden ist, dass die Oberverwaltung der Posten und Telegraphen darauf eingehen wird, die alte, bis zum 25. Juli c. bestanden habende Ordnung der Beförderung der versicherten Correspondenz mit dem um 11 Uhr Abends ankommenden Postzuge wieder herzustellen."

Der Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks antwortete am 27. September 1891, Nr. 13,096:

„In Folge Schreibens vom 25. September c., Nr. 566, beehre ich mich dem Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass seit Einführung der Neuordnung, d. h. seitdem der Postzug, vom 25. Juli d. J. ab, aus Dünaburg in Riga um 11 Uhr 15 Minuten Morgens, anstatt um 10 Uhr 35 Minuten Abends ankommt, der Empfang der versicherten und der Packetcorrespondenz in Riga aus dem Auslande und überhaupt von allen Orten, die ihre Post über die Petersburg-Warschauer Bahn senden, d. h. über den grössten und hauptsächlichsten Theil derselben, um 11¼ Stunden beschleunigt worden ist. Ferner ist Anordnung getroffen worden, dass die aus Moskau nach Riga gehende Correspondenz auf der Nicolaibahn über Petersburg befördert werden soll, anstatt wie früher über Smolensk; somit wird diese ebenfalls in Riga um 11¼ Stunden früher eintreffen, als vor dem 25. Juli. Beim Eintreffen der Dünaburger Post in Riga am Abend, konnten die Postanweisungen erst am zweiten Tage zugestellt werden, die Adressaten aber zum Empfange ihrer Correspondenz erst am dritten Tage gelangen; gegenwärtig erweist es sich als möglich, die erwähnte Correspondenz schon am zweiten Tage auszugeben.

Im Hinblick hierauf findet der Chef der Oberverwaltung keine genügende Veranlassung, die frühere Ordnung des Eintreffens des Postwaggons Dünaburg in Riga am Abend wieder herzustellen und hat mir befohlen, Anordnungen zu treffen, dass die Annahme und Ausgabe jeglicher Art Correspondenz im Rigaschen Postcomptoir bis 2 Uhr Nachmittags nicht eingestellt werde.

Aus allem Obigen wolle der Börsen-Comité ersehen, dass die Correspondenz in Riga fast um einen halben Tag früher eintreffen wird, als es bis zum 25. Juli d. J. der Fall gewesen, da dieselbe nicht überflüssig in Dünaburg aufgehalten werden und die Annahme und Ausgabe derselben im Rigaschen Postcomptoir in den Morgenstunden

ohne Unterbrechung von 8 bis 2 Uhr stattfinden wird. Die erforderlichen Anordnungen hiezu habe ich dem Chef des Rigaschen Postcomptoirs bereits aufgetragen. Auf diese Weise ist der im letzten Monat der Kaufmannschaft zur Last gefallene Missstand völlig beseitigt und dem Publikum zum Empfange und zur Abfertigung seiner Correspondenz von 8 Uhr Morgens ab der Zugang zur Post ununterbrochen freigegeben."

36. Beisteuer zur Errichtung eines Postcomptoirs in Ulla.

Eine Anzahl Einwohner des Fleckens Ulla hatte sich am 29. Januar 1891 an den Rigaschen Börsen-Comité mit der Bitte um dessen Mitwirkung zur Errichtung eines Postcomptoirs in Ulla gewandt.

Wenngleich nun hierbei, nächst den Bewohnern Ullas, vorzugsweise die aus Witebsk, Polotzk, Welisch, Lepel, Borissow, Minsk etc. stammenden, an dem Holzhandel und der Holzflössung betheiligten Personen interessirt sind, die Rigasche Kaufmannschaft aber nur ein untergeordnetes Interesse hat, so erklärte der Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 9. März 1891, sub Nr. 41, sich doch nicht abgeneigt mit einer mässigen Beisteuer von etwa 200 Rbl. sich an der Sache zu betheiligen, jedoch nur unter folgenden Bedingungen:

1) dass in gehöriger Weise constatirt werde, dass das Postressort, wie von den Bittstellern angegeben worden, für das projectirte Postcomptoir in Ulla in der That eine Beisteuer von 1000 Rbl. verlange;

2) dass, ausser der von den Ullaschen Einwohnern offerirten Zahlung von 300 Rbl., auch die Einwohner der anderen oberwähnten Städte einen entsprechenden Antheil an den Kosten zu übernehmen sich verpflichten;

3) dass die Beisteuer eine nur einmalige, die Errichtung des qu. Postcomptoirs aber eine auf die Dauer gesicherte sei und endlich

4) dass dieses Postcomptoir nicht nur zur Beförderung und zum Empfang der ordinairen Correspondenz allein, sondern auch von recommandirten und Geldbriefen autorisirt werde.

Hierauf antworteten die Bittsteller am 3. Mai 1891:

„In Beantwortung Ihres Schreibens vom 9. März c. Nr. 41 beehren wir uns zu erklären, dass, da wir dringend einer Poststation im Flecken Ulla bedürfen, wir uns durch unseren Bevollmächtigten, den Gutsbesitzer Josef Silwestrowitsch Bogdanowitsch im vergangenen November Monat an die Smolenskische Telegraphen- und Post-Bezirksverwaltung mit einem Gesuch gewandt haben, in welchem wir um Eröffnung einer Poststation in Ulla und um Mittheilung der Bedingungen, unter denen das geschehen könnte, baten. Auf dieses Gesuch antwortete der Chef

des Smolenskischen Post- und Telegraphenbezirks unter dem 30. November 1890, Nr. 12,035 und setzte klar und kategorisch die Bedingungen auseinander, unter denen es möglich wäre, unseren Wunsch zu erfüllen. Diese Bedingungen waren folgende:

a) in die Gouvernementsrentei zur Ausrüstung der Station mit diversen Sachen und Möbeln 75 Rbl. und zu Canzleibedürfnissen im Laufe von 3 Jahren 120 Rbl. einzuzahlen;

b) zur Miethe eines Locals mit Beheizung und Beleuchtung für denselben Zeitraum 450 Rbl. und

c) für Beförderung der Post im Laufe dreier Jahre 450 Rbl. zu zahlen. Im Ganzen also wurden für die Eröffnung einer Poststation in Ulla 1095 Rbl. verlangt. Zum Beweise erlauben wir uns hier eine, vom Pristaw des 1. Stans des Lepelschen Kreises, beglaubigte Abschrift vom Schreiben des Chefs des Smolenskischen Post- und Telegraphenbezirks vom 30. November 1890, Nr. 12,035, anzuschliessen.

Zum Bestreiten dieser Ausgabe sind bis jetzt im Ganzen 750 Rbl. zusammengekommen, und zwar: von den Einwohnern Ullas 300 Rbl., von benachbarten Gutsbesitzern 200 Rbl., von Kaufleuten, die alljährlich in Handelsgeschäften nach Ulla kommen, 195 Rbl. und vom Kaufmann Schlom Schalit 100 Rbl. Somit sind zum Decken der Forderung des Herrn Chefs des Smolenskischen Post- und Telegraphenbezirks noch 300 Rbl. erforderlich. Auf offiziellem Wege uns an die im Schreiben des Börsen-Comités genannten Städte zu wenden, sind wir nicht im Stande, da in den genannten Städten keine Börsen-Comités existiren. Die enormen Verluste, die die Einwohner Ullas im Jahre 1889 durch den Feuerschaden erlitten, lasten noch allzu empfindlich auf dem Wohlstande der Einwohner, als dass wir bei diesen die noch fehlenden 300 Rbl. aufbringen könnten. Auf die wohlwollende Unterstützuug des Rigaer Börsen-Comités hoffend, haben wir demnach beschlossen, uns an diesen mit der ergebensten Bitte zu wenden, die noch fehlenden 300 Rbl. zu spenden und in der Witebskischen Gouvernementsrentei einzuzahlen. Ein derartiger Wohlthätigkeitsact seitens des Börsen-Comités würde nicht nur den Bewohnern von Ulla und Umgebung grossen Nutzen bringen, sondern auch den gesammten Handel des Witebskischen Gouvernements und damit den Wohlstand der Bevölkerung dieses Gouvernements heben und fördern."

Der Börsen-Comité eröffnete hierauf dem Bevollmächtigten der Bittsteller, Schlom Schalit am 18. Mai 1891 sub Nr. 255, dass er beschlossen habe, für das in Ulla zu errichtende Postcomptoir eine Beisteuer von 300 Rbl. zu bewilligen, welche ausgezahlt werden soll, so-

bald diesem Comité über die effective Eröffnung des Comptoirs eine officielle Anzeige zugegangen sein wird.

Mittelst Schreibens vom 1. December 1891 wandte sich im Namen der Interessenten des in Ulla zu errichtenden Postcomptoirs, Herr J. Bogdanowitsch an den Börsen-Comité mit der Bitte, denselben noch bis zum 1. März 1892 Zeit zu lassen, ihr Project zu verwirklichen, worauf der Börsen-Comité beschloss, die seinerseits zugesagte Subvention bis zum erbetenen Termin aufrecht zu erhalten.

V. Eisenbahnwesen.

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

Die Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten hat auch im Jahre 1891, wie früher, die Mitwirkung bei der Regelung der Tarife für den Eisenbahnverkehr von und nach Riga als ihre wichtigste Aufgabe angesehen und zu solchem Zweck theils selbst die erste Anregung gegeben, theils auf geschehene Anfragen des Finanzministeriums und der Eisenbahnverwaltungen, die in ihrem Bereiche vorhandenen Daten gesammelt und geliefert, welche bei der Regelung der Tarife in Berücksichtigung zu ziehen waren.

Zur Wahrung der Interessen des Rigaschen Handels und der Industrie hat sich die Delegation wiederholt veranlasst gesehen, zu den verschiedenen Gruppen- und allgemeinen Conferenzen der Eisenbahnen, welche die Erstellung der Tarife von und nach Riga im Verkehr mit den verschiedenen Plätzen des Reichs zum Gegenstande hatten, ihren Vertreter, in der Person des Herrn O. Heiblig, abzudelegiren. Ebenso nahm Herr Heiblig in gleicher Eigenschaft an einer Conferenz für den Nordisch-überseeischen Güterverkehr in Berlin, welche verschiedene, für die hiesige Industrie wichtige Fragen behandelte, Theil. Derselbe hat in Anlass seiner Anwesenheit im Auslande mit den Eisenbahn-Auskunftsbureaus der Kgl. Staats-Eisenbahnverwaltung und der Berliner Börse Fühlung genommen und sich daselbst mit den Tarifen des ausländischen Güterverkehrs genau bekannt gemacht. Ausserdem hat der gen. Vertreter sämmtliche ausländischen Tarife, welche für die russischen Handelsverhältnisse in Frage kommen, erworben und die Vereinbarung getroffen, über etwaige Neuerungen und Abänderungen in dem ausländischen Tarifwesen stets unterrichtet zu werden. Um die Ursachen der Ablenkung hiesiger Exportartikel durch die ausländischen Häfen zu erforschen, hatte Herr Heiblig

zu diesem Zweck Nachforschungen in den ausländischen Hafenplätzen angestellt und das einschlägige Material gesammelt, welches bei Regulirung der bezüglichen Exporttarife von Wichtigkeit war.

Im Ganzen hat Herr Heiblig im Auftrage der Delegation im Jahre 1891 acht Reisen unternommen, welche einen Zeitaufwand von 112 Tagen beansprucht haben.

In Bezug auf die Tariflage im Allgemeinen ist zu bemerken, dass die meisten der im Jahre 1891 neuerstellten Tarife gegen die früheren bedeutende Frachterhöhungen erfahren haben, die nur zum geringsten Theil den Handelsverhältnissen Rigas angepasst sind. Die Delegation hat in Folge dessen ihr Hauptaugenmerk darauf richten müssen, im Interesse des Ex- sowie Imports und der hiesigen Industrie Frachtverbilligungen zu erlangen, andererseits aber darüber zu wachen, dass Tarifunterbietungen seitens der Concurrenzhäfen und der Trockengrenze nicht stattfinden. Vorlagen sich nothwendig erweisender Frachtermässigungen wurden erstellt für folgende Artikel: Cement, Düngergyps, Cementfliesen, Röhren, Stufen, Papier, Bindfaden, Weissblech, Eisen, Radbandagen, Achsen, gusseiserne Geschirre und Waaren, Eisendrahtnägel, Nieten, Ketten, Crystallsand, Bier und Porter, Rohknochen, Oele, Cocosöl und Firniss, Manufacturwaaren, Maschinen und deren Theile, Schwefel-, Salzsäure und andere Artikel der Gruppe 66, Farbeholzextract, Wagenschmiere, Wasserglas, Reisstärke, lebendes Hausgeflügel, Coriander und Anis, Fayençe- und Porzellanwaaren und Eier.

Ueber die speciellen Gegenstände der Aenderungen im Eisenbahntarifwesen und die Betheiligung der Eisenbahndelegation, resp. des Herrn Heiblig an den betreffenden Verhandlungen ist das Nähere in den nachfolgenden Punkten dieses Berichts enthalten.

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

Zur Durchsicht wurden eingeliefert:

Frachtbriefe von Börsenvereinsmitgliedern . .	683	Stück.
„ „ der übrigen Kaufmannschaft	2622	„
	3305	Stück.
von denen als richtig zurückgegeben werden konnten	2315	Stück.

Es sind somit 990 Frachtbriefe wegen Mehrerhebungen, Gewichtsmancos, Verderben der Waare, mit einer Summe von 17,468 Rbl. 49 Kop. in Reclamation gezogen worden.

An Frachtsätzen sind aufgegeben worden:

Börsenvereinsmitgliedern . .	7,355
der übrigen Kaufmannschaft	4,331
	11,686

Hiervon entfielen:

a) speciell Riga betreffend .	9,671
b) im gebrochenen Verkehr	566
c) Concurrenzhäfen betreff.	526
d) Concurrenz betreffend nach verschiedenen Absatzgebieten für Industrielle	548
e) See- und Flussfrachten .	108
f) Personen- und Eilgutverkehr betreffend	28
g) ins Ausland	239

Zur Durchsicht gelangten an diversen Schreiben von Eisenbahnverwaltungen, zurückgewiesenen Reclamationen und sonstigen Schriftstücken 46.

Ausser den angeführten Leistungen des Herrn O. Heiblig muss noch bemerkt werden, dass derselbe häufig den Eisenbahnverkehr betreffende Fragen zu beantworten und Meinungsäusserungen über die Geschäfts- und Tariflage diverser Artikel im Innern des Reichs abzugeben hatte, wie auch statistisches Material über den Ex- und Import Russlands, über Seefrachten, Platzspesen und Navigationsperioden der russischen Häfen, des Baltischen, Schwarzen und Kaspischen Meeres und über die Bewegung der Waaren zu den Häfen auf den Eisenbahnen, als auch über die Frequenz derselben bei der Beförderung auf den schiffbaren Flüssen Russlands gesammelt und zur Verfügung gestellt hat.

Vom Tarifbureau 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 1891 folgende Daten über die Einführung neuer und Abänderung bestehender Tarife geliefert worden und zwar:

30 Tarifanzeiger für den Verkehr von Riga
37 „ „ „ „ nach „
90 allgemeine Tarifanzeiger für den Verkehr von und nach Riga.

Ferner hat das Tarifbureau der Riga-Dünaburger Eisenbahn dem Publikum auf dessen Anfragen, darunter insbesondere der Kaufmann-

schaft, neben einer grossen Anzahl von mündlichen, 8100 schriftliche Frachtaufgaben geliefert.

Bei dem genannten Tarifbureau sind endlich im Jahre 1891 1558 Reclamationen wegen Frachtüberhebungen auf in Summa 9500 Frachtbriefe zur Behandlung gelangt.

38. Tarif für den directen internen Verkehr der Bahnen I. Gruppe.

Nachdem am 20. December 1890 ein neuer Tarif für den directen internen (loco) Verkehr von Riga und Libau nach sämmtlichen Stationen der Bahnen erster Gruppe zur Einführung gelangt war, (cfr. Jahresbericht pro 1890, pag. 129—131) wurde am Anfange des Jahres 1891, auf Antrag des Finanzministeriums, der bisher in Geltung gewesene Normaltarif der Bahnen erster Gruppe ebenfalls einer Umarbeitung unterzogen, wobei die betreffende Tarif-Commission den Beschluss fasste, für den neuen Tarif dieselben Einheitssätze und dieselbe Classification zu adoptiren, welche für den internen (loco) Verkehr von Riga und Libau nach den Bahnen der ersten Gruppe angenommen worden waren. Demgemäss sind die Frachtsätze der einzelnen Classen folgendermassen gebildet worden:

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 „ „ „ „ „

Hierbei wurden die Sätze der Classen II bis VIII, entsprechend der gesammten Transport-Entfernung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation folgendermassen ermässigt:

bei einer Entfernung von mehr als 200 bis 500 Werst um 10%
„ „ „ „ 500—1000 Werst 15%
„ „ „ „ 1000—1500 „ 20%
„ „ „ „ 1500—2000 „ 25%
„ „ „ „ 2000 Werst. 30%

Bei der I. Classe wurden die vorstehenden procentualen Abschläge nicht für die ganze Transportstrecke, sondern für jede Bahn besonders berechnet.

Die Classification des neuen Normaltarifs der I. Gruppe ist, gleichwie es bei dem Loco-Tarif von Riga und Libau der Fall

war, fast ganz genau übereinstimmend mit dem Localtarif der Nicolai-Bahn.

Der vorerwähnte neue Tarif der Bahnen erster Gruppe ist demnächst vom Finanzministerium bestätigt und am 1. Juni 1891 zur Einführung gebracht worden, unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Normaltarifs dieser Gruppe, sowie des am 20. December 1890 eingeführten Loco-Tarifs von Riga und Libau nach den Bahnen der ersten Gruppe.

Unmittelbar darauf und zwar am 6. Juli 1891 gelangte, als Anhang zu dem vorstehenden Normaltarif, eine Sammlung von Special-Tarifen für den directen Verkehr der Bahnen erster Gruppe zur Einführung, wobei zugleich alle bisher in Geltung gewesenen Specialtarife dieser Gruppe, mit Ausnahme derjenigen für die Beförderung von Getreide- und Naphta-Waaren, sowie für Vieh, aufgehoben wurden.

Von den neuen Specialtarifen beziehen sich folgende auf den Verkehr mit Riga:

Tarif-Gruppe:

1. für Cement von Riga nach den Stationen Orel und Beschitza der Orel-Witebsker Bahn;
3. für Asphalt und Goudron von den Stationen der Morschansk-Sysraner Strecke der Sysran-Wjasmaer Bahn nach Riga;
5. für getrocknete Cichorie von der Station Rostow der Moskau-Jaroslawer Bahn nach Riga;
   für getrocknete Früchte von den Stationen Zarizyn-Gorod, Soljanaja-Pristan und Wolschskaja der Grjasi-Zarizyner Bahn nach Riga;
   für Reis von denselben Stationen der Grjasi-Zarizyner Bahn, sowie von der Station Baku der Transkaukasischen Bahn nach Riga;
10. für Böttcherarbeiten von den Stationen der Polessier Bahnen nach Riga;
15. für Wein von den Stationen Zarizyn-Gorod, Soljanaja-Pristan und Wolschskaja der Grjasi-Zarizyner Bahn nach Riga;
28. für Holz von den Stationen der Orel-Witebsker, Dünaburg-Witebsker und Polessier Bahnen nach Riga;
29. für Holzwaaren von den Stationen der Polessier Bahnen nach Riga;
32. für unbearbeitetes Eisen und Gusseisen von den Stationen Jusowo, Jaroslaw, Nischni-Nowgorod, Murom-Oka und Rjasan-Oka nach Riga, — sowie von Riga nach Beschitza und Brjansk;

Tarif-Gruppe:

33. für gusseiserne Gefässe von Brjansk nach Riga;

36. für Talg nach Riga von den Stationen:

Donskaja, Kriwomusginskaja, Karpowskaja, Sadowaja, Krutaja, Wolschskaja, Soljanaja-Pristan, Zarizyn-Gorod, Borisoglebsk } der Grjasi-Zarizyner Bahn

Rostow-Don, Nachitschewan, Nowotscherkask } der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn

Saratow der Koslow-Saratower Bahn

Batraki, Batraki-Pristan, Sysran } der Sysran-Wjasmaer Bahn

von sämmtlichen Stationen der Orenburger Bahn,

„ „ „ „ Samara-Ufaer Bahn;

37. für landwirthschaftliche Geräthe von Riga nach Rostow und Nachitschewan der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn;

41. für Mühl-, Filtrir-, Lithographie-, und Schleif-Steine, unbearbeitete, von Riga nach Beschitza;

48. für unbearbeitete Felle von Witebsk nach Riga;

50. für unbearbeitete Knochen und Knochenkohle von Koslow, Bogojawlensk, Alexandro-Newskaja, Rjaschsk und Chruschtschewo nach Riga;

54. für Flachs und Flachsheede von den Stationen der Moskau-Brester, Rjaschsk-Wjasmaer und Dünaburg-Witebsker Bahn nach Riga;

55. für Bauholz von den Stationen der Polessier Bahnen nach Riga;

56. für Waldproducte von den Stationen der Polessier Bahnen nach Riga;

58. für Samen-Oele, Firniss, Baumöl, Palm- und Cocosöl, sowie Castoröl von Riga nach Orel;
für Samen-Oele von den Stationen der Polessier Bahnen nach Riga;
für Samenöle von Borisoglebsk nach Riga;

Tarif-Gruppe:

61. für Maschinen von Riga nach Rostow und Nachitschewan;
65. für Milchwaaren von Witebsk nach Riga;
66. für Bleiweiss und Mennige von Jaroslaw nach Riga; für Zittwersamen von Orenburg und Samara nach Riga; für Chlorkalk, Farbeerde und Farbethon, Farbeholz in zerkleinertem Zustande, Glaubersalz, Soda und Wagenschmiere von Riga nach Brjansk und Roslawl;
73. für Schweinefleisch von den Stationen der Sysran-Wjasmaer, Orel-Grjasier, Rjasan-Koslower, Koslow-Woronesh-Rostower und Dünaburg-Witebsker Bahn nach Riga; für geschlachtetes Hausgeflügel und todtes Wild von den Stationen der Grjasi-Zarizyner, Koslow-Woronesh-Rostower, Sysran-Wjasmaer, Moskau-Jaroslawer, Samara-Ufaer, Rjasan-Koslower und Koslow-Saratower Bahn nach Riga;
77. für Zwiebeln von den Stationen der Sysran-Wjasmaer Bahn nach Riga;
82. für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn von den Stationen der Orel-Grjasier, Orel-Witebsker, Dünaburg-Witebsker, Moskau-Brester, Sysran-Wjasmaer, Polessier und Moskau-Kursker Bahn nach Riga;
93. für Fische von den Stationen der Grjasi-Zarizyner Bahn nach Riga;
101. für Salz von den Stationen der Grjasi-Zarizyner, Donetzer, Kursk-Charkow-Asower, Losowo-Sewastopoler und Sysran-Wjasmaer Bahn nach Riga;
106. für Anis von der Station Jewdokowo der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn nach Riga;
107. für Tabak von Saratow nach Riga;
109. für Heu und Stroh von den Stationen der Polessier Bahnen nach Riga;
110. für Lumpen von Orscha nach Riga;
123. für Wolle von Zarizyn, Soljannaja-Pristan, Wolschskaja, Rostow und Nachitschewan nach Riga;
124. für Haare von Thieren von denselben Stationen nach Riga;
129. für Eier von den Stationen der Grjasi-Zarizyner, Orel-Grjasier, Orel-Witebsker, Sysran-Wjasmaer, Koslow-Woronesch-Rostower, Moskau-Jaroslawer, Moskau-Nischni-Nowgoroder, Samara-Ufaer, Rjasan-Koslower, Koslow-Saratower und Liwnyer Bahn nach Riga;

Es ist hierbei zu bemerken, dass der Rigasche Börsen-Comité nach Möglichkeit bemüht gewesen ist, für den directen Verkehr zwischen Riga und den Bahnen der ersten Gruppe günstige Tarife zu erlangen und demzufolge dem Präsidenten der Bahnen der I. Gruppe mit Schreiben vom 12. Januar 1891 Nr. 947 ein Verzeichniss der für den Rigaschen Handel wichtigen Artikel bei der Bitte vorgestellt hat, ein ferneres Bestehenbleiben der bereits für einige der genannten Artikel bisher giltig gewesenen Specialtarife zu erwirken und, wenn möglich, eine Ermässigung derselben herbeizuführen, sowie ferner die Erstellung von Specialtarifen für diejenigen Exportwaaren beantragen zu wollen, für welche noch keine Specialtarife bestanden haben.

Dieser Antrag des Börsen-Comités ist bei Feststellung der vorstehend erwähnten neuen Tarife der Bahnen erster Gruppe nach Möglichkeit berücksichtigt worden.

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

A. Directer überseeischer Verkehr nach Moskau.

1) Laut Beschluss der XIII. General-Conferenz des Nordisch-überseeisehen internationalen Verkehrs sind, für den Fall der Abfertigung von directen überseeischen Gütern von Mühlgraben oder Bolderaa nach Moskau, die Frachtsätze für die Strecke von Mühlgraben und Bolderaa nach Riga, entsprechend der Classification des Grundtarifs, folgendermassen normirt worden:

		Von Mühlgraben:	Von Bolderaa:
Classe	I pro Pud . . .	0,65 Kop.	1,40 Kop.
„	II „ „ . . .	0,54 „	1,22 „
„	III „ „ . . .	0,44 „	1,06 „
„	IV „ „ . . .	0,37 „	0,95 „
„	V „ „ . . .	0,29 „	0,82 „
„	VI „ „ . . .	0,23 „	0,72 „
„	VII „ „ . . .	0,20 „	0,67 „
„	VIII „ „ . . .	0,18 „	0,64 „

welche Beträge den tarifmässigen Sätzen bis Moskau zuzuschlagen sind.

Nach erfolgter Genehmigung Seitens des Finanzministeriums finden die vorgenannten Frachtsätze vom 18. September 1891 Anwendung (cfr. Sbornik Nr. 248).

2) Vom 23. Februar 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 189) gilt die Bestimmung, dass für directe überseeische Sendungen, welche gemäss den

directen Connossementen nach einer auf dem Wege nach Moskau vorbelegenen Station (d. i. im Versande via Reval nach einer Zwischenstation der Nicolai-Bahn, im Versande via Riga und Libau nach einer zwischen Smolensk und Moskau belegenen Station der Moskau-Brester Bahn) bestimmt sind, die Fracht für den Antheil der Eisenbahnen nach den betreffenden internen Tarifen zu berechnen ist, jedoch darf die Zahlung nicht mehr betragen, als für dieselbe Waare nach dem Importtarif bis Moskau festgesetzt ist.

3) Der Artikel „rohe und nassgesalzene, unbearbeitete Felle" war in die von dem Finanzministerium festgestellte Nomenclatur des Grundtarifs für den Importverkehr nicht aufgenommen und sah sich in Folge dessen die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn veranlasst, dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten das Gesuch vorzustellen, es zu genehmigen, dass der genannte Artikel, entsprechend dem Tarif der Nicolai-Bahn, im directen überseeischen Verkehr von Reval, Riga und Libau nach Moskau nach der IV. Classe tarifirt werde.

Hierauf theilte das genannte Departement der Direction der Riga-Dünaburger Bahn mit, dass dasselbe, in der Erwägung, dass rohe und nassgesalzene Felle vom Auslande fast garnicht importirt werden, die Verfügung getroffen habe, dass der im Tarif der Nicolai-Bahn für diesen Artikel angegebene Frachtsatz der IV. Classe auf der genannten Bahn nur in der Richtung von Moskau nach St. Petersburg Anwendung finde, dagegen in der umgekehrten Richtung von Petersburg nach Moskau der Frachtsatz der III. Classe, welcher für getrocknete Felle festgesetzt ist, fortan für alle unbearbeitete Felle Giltigkeit habe Demgemäss sei auch im directen überseeischen Verkehr von Reval, Riga und Libau nach Moskau für rohe und nassgesalzene Felle die III. Tarif-Classe zur Berechnung zu ziehen.

In der XIII. General-Conferenz des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs, wo diese Angelegenheit zur weiteren Verhandlung gelangte, wurde von den Vertretern der Rhedereien die Erklärung abgegeben, dass, nach den ihnen vorliegenden Daten, nasse gesalzene Felle in grossen Quantitäten alljährlich nach Russland importirt werden und da diese Felle durch ihren grossen Wassergehalt viel schwerer, als getrocknete Felle seien, so erscheine es geboten, die Frachtsätze für erstere auch billiger zu normiren. Zugleich erklärten sich die Rhederei-Vertreter damit einverstanden, dass die Seefrachten für nasse gesalzene Felle um 2 Classen niedriger, als für getrocknete Felle berechnet werden, wobei sie zugleich an die anwesenden Ver

treter der Eisenbahnen die Bitte richteten, für eine entsprechende Ermässigung der Bahnfrachten Sorge tragen zu wollen.

Die Conferenz beschloss daher, das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten zu ersuchen, im Hinblick auf die stattgehabte Ermässigung der Seefrachten, auch eine entsprechende Ermässigung der Eisenbahnfrachten nach Moskau für rohe und nassgesalzene, unbearbeitete Felle bewilligen zu wollen.

Auf die betreffende Vorstellung hat jedoch das Departement einen ablehnenden Bescheid ertheilt.

4) Auf der XIV. General-Conferenz des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs wurde die Frage zur Verhandlung gezogen: ob für Güter, welche in Reval, Riga oder Libau zwar mit Contractdampfern eintreffen, jedoch nicht mit directen, auf Moskau lautenden Connossementen versehen sind, bei ihrer Weiterbeförderung nach Moskau ebenfalls zu den Frachtsätzen des directen überseeischen Verkehrs berechnet werden können.

Hierauf wurde von der Conferenz dahin entschieden, dass die Fracht für solche Güter unbedingt nach dem Tarif für den internen (loco) directen Verkehr nach Moskau zu berechnen sei, da andernfalls der directe überseeische Verkehr seine Bedeutung verlieren würde.

B. Directer interner (loco) Verkehr nach Moskau.

1) Gleichwie für den directen überseeischen Verkehr, so ist auch für den directen internen (loco) Verkehr von Riga nach Moskau die Bestimmung getroffen worden, dass im Falle der Abfertigung von directen Sendungen von Mühlgraben oder Bolderaa nach Moskau eine Zuschlagszahlung für die Strecke Mühlgraben-, resp. Bolderaa-Riga, entsprechend der Classification des Grundtarifs zu erheben sei und zwar in folgenden Beträgen:

		Von Mühlgraben:	Von Bolderaa:
Classe	I pro Pud . . .	0,71 Kop.	1,50 Kop.
„	II „ „ . . .	0,59 „	1,31 „
„	III „ „ . . .	0,49 „	1,13 „
„	IV „ „ . . .	0,41 „	1,01 „
„	V „ „ . . .	0,32 „	0,87 „
„	VI „ „ . . .	0,28 „	0,76 „
„	VII „ „ . . .	0,22 „	0,70 „
„	VIII „ „ . . .	0,20 „	0,67 „

Die vorstehenden Sätze sind nach erfolgter Bestätigung Seitens des Finanzministeriums am 18. September 1891 zur Einführung gebracht (cfr. Sbornik Nr. 248).

2) Mittelst Schreibens vom 22. März 1891 Nr. 91 wandte sich der Rigasche Börsen-Comité an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit der Bitte, es zu veranlassen, dass verschiedene Rigasche Industrie-Artikel, für welche der Börsen-Comité ein Verzeichniss anfügte, nachträglich in die Nomenclatur des neuen Riga-Moskauer Tarifs aufgenommen und für dieselben die Frachtsätze nach Anleitung der Classification des Nicolai-Tarifs gebildet würden.

Nachdem diese Angelegenheit von der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn auf der XIII. General-Conferenz des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs zur Verhandlung gebracht worden war, theilte die genannte Direction mittelst Schreibens vom 22. August 1891 Nr. 13951 dem Börsen-Comité mit, dass von Seiten des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten die Genehmigung erfolgt sei, nur nachstehende Artikel in die Nomenclatur des Riga-Moskauer Tarifs aufzunehmen und zwar:

Oel, Sesam	aus der Gruppe 58.
„ Mohn	
„ Sonnenblumen	
Firniss	
Oelfarben	aus der Gruppe 66.

weil diese Artikel in Quantitäten von 10,000 Pud und mehr im Jahre 1889 zur Beförderung gelangt seien.

Was dagegen die Aufnahme der in Riga fabricirten Mineral-Oele aus der Gruppe 59 in die Nomenclatur des Riga-Moskauer Tarifs anbetreffe, so beantrage das Departement, diese Frage bis zur Einführung eines allgemeinen Tarifs, welcher von der nächst bevorstehenden Allgemeinen Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen zusammengestellt werden soll, zu vertagen. Sollte jedoch dieser allgemeine Tarif nicht genügen, so stellte das Departement es der Direction anheim, eine etwa erforderliche Frachtermässigung für den Verkehr von Riga, Reval und Libau nachträglich besonders zu beantragen.

Die Aufnahme der übrigen vom Rigaschen Börsen-Comité bezeichneten Artikel habe endlich das Departement aus dem Grunde ganz abgelehnt, weil jene Artikel auch bei den bis zum 20. December 1890 giltig gewesenen niedrigen Tarifen nicht zur Beförderung gekommen seien.

Die Frachtsätze für die vorgenannten, in den Riga-Moskauer Tarif neu aufgenommenen Artikel sind folgende:

	Frachtsatz Riga-Moskau pro Pud:
für Sesam-Oel	42,81
„ Mohn-Oel	42,81
„ Sonnenblumen-Oel	28,41
„ Firniss	28,41
„ Oelfarben	62,58

welche vom 18. September 1891 ab zur Einführung gelangt sind. (cfr. Sbornik Nr. 248).

Ferner ist auf Verfügung des Finanzministeriums bestimmt worden, dass vom 20. November 1891 ab bei der Beförderung von Waaren im internen directen Verkehr von Riga nach Moskau, welche in der Nomenclatur des neuen Riga-Moskauer Tarifs nicht genannt sind, der Normaltarif, resp. die mit demselben im Zusammenhange stehenden Specialtarife für den directen Verkehr der Bahnen erster Gruppe anzuwenden ist (cfr. Sborik Nr. 266).

3) In Folge einer Eingabe der Rigaschen Brauerei-Besitzer bei der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn vom 2. April 1891, welche von Letzterer auf der XIII. General-Conferenz des Nordisch-überseeischen Verkehrs zur Verhandlung gebracht wurde, gelangten am 18. September 1891 (cfr. Sbornik Nr. 248) für nachstehende Artikel, bei deren Beförderung im internen directen Verkehr von Riga nach Moskau, folgende ermässigte Frachtsätze zur Einführung:

	pro Pud:
für Porter russischer Fabrikation, pudweise	36,26 Kop.
„ „ „ „ in Wagenladungen	24,23 „
für Bier und Porter russischer Fabrikation, bei der Beförderung in Wagen der Versender und bei Berechnung der Fracht für 610 Pud pro Wagen	24,23 „

Hierbei gilt die Bestimmung, das die Rückbeförderung der Wagen zusammen mit den leeren Gefässen frachtfrei geschieht.

4. Frachtermässigung für Cement.

Gemäss dem am 20. December 1890 zur Einführung gelangten neuen Tarif für den internen directen Verkehr von Riga nach Moskau wurde der Artikel „Cement“ der VI. Classe zugezählt und betrug die Fracht 22,67 Kop. pro Pud. Dieser Satz war nach dem für den Importverkehr vorgeschriebenen Tarifschema mit Zuschlag von 10 % gebildet worden und entsprach der Classification des Localtarifs der Nicolai-Bahn, nach welchem Cement ebenfalls der VI. Classe zugezählt war und demgemäss die Fracht von St. Petersburg nach Moskau auf

17,86 Kop. pro Pud sich bezifferte, so dass sich eine Differenz zu Gunsten Petersburgs von 4,81 Kop. pro Pud ergab. Am 29. Juni 1891 gelangte jedoch für Cement russischer Fabrikation ein neuer Tarif der Nicolai-Bahn zur Einführung, durch welchen dieser Artikel von der VI. in die VII. Classe versetzt und demgemäss die Fracht für die Strecke St. Petersburg-Moskau von 17,86 auf 15,01 Kop. pro Pud ermässigt wurde.

In solchem Anlasse wandte sich die Rigasche Cement-Fabrik unterm 21. Juni 1891 an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit der Bitte, es zu veranlassen, dass der Artikel „Cement" auch im Verkehr von Riga nach Moskau nach der VII. Classe tarifirt werde, wobei dieselbe auf die Möglichkeit der Beförderung des Rigaschen Cements auf dem Wasserwege von Riga nach St. Petersburg und von dort weiter nach Moskau hinwies und bemerkte, dass es bei den obwaltenden Tarifverhältnissen für die Fabrik vortheilhafter sei, ihren für Moskau bestimmten Cement von Riga via Petersburg unter Benutzung billiger Seefrachten, statt auf dem directen Eisenbahnwege zu befördern, wie aus folgenden Ziffern hervorgehe:

Eisenbahnfracht Riga-Moskau . .	22,67	Kop.	pro Pud.
Nebengebühren „ „ . .	1,10	„	„ „
Summa	23,77	Kop.	pro Pud.

Hierzu treten noch die Kosten für die Zustellung der Waare von der Fabrik bis zum Rigaschen Bahnhof mit 1¼ Kop. pro Pud.

Demgegenüber stellen sich die Transportkosten von Riga via St. Petersburg nach Moskau:

Seefracht incl. Assecuranz	4,00	Kop.
Bahnfracht St. Petersburg-Moskau	15,01	„
Nebengebühren	0,67	„
in Summa	19,68	Kop. pro Pud.

wonach sich eine Differenz zu Gunsten der letzteren Route von 4,09 Kop. pro Pud ergiebt.

Die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn brachte hierauf diese Sache auf der XIV. General-Conferenz des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs, welche im October 1891 in St. Petersburg stattfand, zur Verhandlung, mit dem Antrage, dass die Fracht für Cement von Riga nach Moskau, gleich wie auf der Nicolai-Bahn, nach der VII. Tarifclasse des Tarif-Schemas für den Importverkehr, ohne Zuschlag von 10 %, d. i. zu 17,76 Kop. pro Pud berechnet werde. Zugleich stellte die genannte Direction verschiedene, unter anderen von dem Rigaschen Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 17. Juli 1891 sub Nr. 422 gelieferte statistische Daten

über den Transport von Cement von Riga nach Moskau und hinter Moskau der Conferenz vor, welche ergaben, dass der Transport von Cement in der letzten Zeit auf dem directen Eisenbahnwege bedeutend abgenommen habe und fast ganz dem Wasserwege via St. Petersburg zugefallen sei.

Die anwesenden Vertreter der übrigen Bahnen, mit Ausnahme des Vertreters der Baltischen Eisenbahn, erklärten sich mit dem Antrage der Riga-Dünaburger Eisenbahn einverstanden, wobei die Vertreter der Riga-Moskauer Linie insbesondere darauf hinwiesen, dass der Umstand, dass auf der kürzeren St. Petersburg-Moskauer Route Cement nach der VII. Classe, auf der längeren Riga-Moskauer Route aber nach der VI. Classe tarifirt werde, jedenfalls zur Folge habe, dass nicht nur der Rigasche Cement auf den Seeweg via St. Petersburg nach Moskau von dem directen Eisenbahnwege künstlich abgelenkt werde, sondern auch durch die billigere Fracht von St. Petersburg nach Moskau die Petersburger Cementfabriken in eine viel günstigere Lage, als alle übrigen Fabriken des Reichs gestellt werden und ausserdem noch hierdurch der Import von ausländischem Cement via St. Petersburg zum Nachtheile der einheimischen Industrie unterstützt werde. Die genannten Vertreter bemerkten zugleich, dass, nach Ausweis der vorliegenden Daten, die Einfuhr von ausländischem Cement via St. Petersburg im Jahre 1889 ca. 400,000 Pud betragen habe.

Der Vertreter der Baltischen Eisenbahn protestirte dagegen gegen die vorgeschlagene Ermässigung der Fracht für Cement von Riga nach Moskau, mit der Bemerkung, dass solche Ermässigung das bisherige Verhältnis zwischen den Tarifen für Cement von Riga nach Moskau und von Wesenberg nach Moskau zerstören würde und er nur in dem Falle irgend welcher Ermässigung des Rigaer Frachtsatzes beistimmen könne, wenn eine dementsprechende Ermässigung auch der Wesenberger Route zugestanden werde.

Hierauf hat das Finanzministerium die Entscheidung getroffen, dass die bisherige Fracht für Cement bei der Beförderung von Riga nach Moskau, von 22,67 Kop., im Hinblick auf die angeführten Umstände, nicht, wie nachgesucht, bis auf 17,76 Kop., sondern bis auf den Satz von 20,61 Kop. pro Pud ermässigt, d. i. nach der VI. Classe ohne Zuschlag von 10 % berechnet werde.

Der bisherige Frachtsatz Riga-Moskau war nach der VI. Classe mit Zuschlag von 10 % gebildet, so dass also durch die neuerdings erfolgte ministerielle Entscheidung nur dieser Zuschlag in Wegfall gekommen ist.

5. Regulirung der Frachtsätze von Riga nach Moskau für verschiedene Rigasche Industrie-Gegenstände im Hinblick auf die Concurrenz der Warschau-Moskauer Route.

Gleichzeitig mit dem neuen Tarif für den internen directen Verkehr von Riga, Reval und Libau nach Moskau, war am 20. December 1890 auch ein neuer Tarif für den internen directen Verkehr von Warschau nach Moskau zur Einführung gelangt und ergab sich bei einer Vergleichung beider Tarife, dass die Frachtsätze von Warschau nach Moskau fast durchweg niedriger, als diejenigen von Riga nach Moskau waren, obgleich Warschau um 226 Werst weiter als Riga von Moskau entfernt ist, und zwar ergaben sich folgende Differenzen:

Frachtsätze nach Moskau: pro Pud	von Warschau:	von Riga:	Warschau billiger
Classe I	59,23 Kop.	62,58 Kop.	3,35 Kop.
„ II	49,34 „	52,22 „	2,88 „
„ III	40,79 „	42,81 „	2,02 „
„ IV	34,83 „	36,26 „	1,43 „
„ V	27,70 „	28,41 „	0,71 „
„ VI	22,16 „	22,67 „	0,51 „
„ VII	19,31 „	19,54 „	0,23 „
„ VIII	17,64 „	17,70 „	0,06 „

Die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn sah sich hierdurch veranlasst, unterm 8. Januar 1891 sub Nr. 437 an das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums mit der Bitte sich zu wenden, es zu genehmigen, dass eine Conferenz der Vertreter der an dem directen Verkehr nach Moskau betheiligten Bahnen zusammenberufen werde, damit dieselbe eine Regulirung der Tarife von Riga und Warschau nach Moskau in einer Weise anbahne, wie sie der geographischen Lage der beiden Versandstädte entspräche, wobei die Direction zugleich noch darauf hinwies, dass gemäss den von dem Herrn Finanzminister für die Bildung der Tarife für den Importverkehr von den Häfen und Punkten der trockenen Grenze bestätigten Regeln, die einzelnen Tarife entsprechend den Transportentfernungen der verschiedenen Routen aufzustellen seien, die erwähnten Tarife von Warschau und Riga nach Moskau aber zu den qu. ministeriellen Regeln in vollständigem Widerspruch sich befänden.

Unmittelbar darauf und zwar mittelst Schreibens vom 14. Januar 1891 sub Nr. 950 wandte sich der Rigasche Börsen-Comité in derselben Angelegenheit an das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten, mit der Bitte, die Regulirung des Riga-Moskauer Tarifs

im Hinblick auf den bestehenden billigeren Tarif von Warschau nach Moskau, herbeiführen zu wollen. Hierbei wies der Börsen-Comité darauf hin, dass die Frachtsätze für den internen directen Verkehr von Riga nach Moskau zwar nach dem Schema des Importverkehrs, jedoch mit Zuschlag von 10% gebildet seien, während die Sätze Warschau-Moskau genau dem Schema ohne jeden Zuschlag entsprächen. Demgemäss sprach der Börsen-Comité die Bitte aus, behufs Beseitigung der unnatürlichen Concurrenz, entweder für Riga die Streichung der 10% genehmigen, oder aber zu den Sätzen des neuen Warschau-Moskauer Tarifs einen Zuschlag von 10% anordnen zu wollen.

In Beantwortung der vorstehenden beiden Schreiben theilte das Departement unterm 25. resp. 30. Januar 1891 sub Nris 661/68 und 801/105 der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn und dem Rigaschen Börsen-Comité mit, dass bereits früher die Frachtsätze von Warschau nach Moskau im Allgemeinen billiger, als diejenigen von Riga nach Moskau gewesen seien, durch die neuen Tarife aber das frühere Verhältniss sich zu Gunsten Rigas gebessert habe, da der Warschau-Moskauer Tarif für viele wichtige Transportartikel in grösserem Masse, als der Riga-Moskauer Tarif erhöht worden sei. Aus solchem Grunde halte das Departement es nicht für möglich, die Zusammenberufung einer besonderen Conferenz zum Zwecke der Regulirung der genannten beiden Tarife zuzulassen, jedoch wolle das Departement es gestatten, dass demselben von Seiten der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn wegen Ermässigung der Fracht von Riga nach Moskau bis auf die Sätze von Warschau nach Moskau für solche besonders wichtige Transportgegenstände Vorstellung gemacht werde, welche sowohl in Riga, als auch in Warschau producirt werden, nur müsse die betreffende Vorstellung von statistischen und anderen Daten begleitet sein, welche die Nothwendigkeit der nachgesuchten Tarifänderung nachweisen.

Der obigen Weisung des Departements folgend, wandte sich der Rigasche Börsen-Comité hierauf mittelst Schreibens vom 7. März 1891 sub Nr. 30 an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs, mit der Bitte, die vorstehende Angelegenheit auf der nächsten Conferenz des Verbandes zur Verhandlung bringen zu wollen.

Zugleich fügte der Rigasche Börsen-Comité ein Verzeichniss der wichtigsten Rigaschen Industrie-Artikel bei, aus welchem sich ergab, dass für dieselben durchweg die Frachtsätze von Riga nach Moskau theurer, als von Warschau nach Moskau waren. Hierbei bemerkte der Börsen-Comité, dass eine Lieferung von statistischen Daten, namentlich

insofern, ob die genannten Gegenstände auch in Warschau producirt werden, dem Börsen-Comité nicht möglich sei und auch bei Beurtheilung dieser Frage kaum in Betracht kommen dürfte, da, falls auch einige der genannten Gegenstände zur Zeit nicht in Warschau producirt werden, dennoch dieselben in nächster Zukunft, begünstigt durch den billigeren Tarif, fabricirt werden könnten. Ausserdem sei anzunehmen, dass dem Departement in Betreff des Warschau-Moskauer Verkehrs bereits die umfassendsten statistischen Daten, welche bei der Zusammenstellung des Tarifs für diesen Verkehr nöthig waren, vorliegen. Was die von Riga nach Moskau beförderten Quantitäten anbelange, so ergäbe sich solche einestheils aus der Statistik der Eisenbahn, anderentheils seien aber die auf dem Wasserwege via St. Petersburg beförderten Sendungen, welche sich jedoch einer genauen Controle entzögen, in Betracht zu ziehen. Ferner sei, abgesehen von allen statistischen Daten, darauf Rücksicht zu nehmen, dass der Moskauer Markt der Rigaer Industrie in gleichem Masse, wie der Warschauer Industrie zugänglich gemacht werde, auch für solche Artikel, welche bisher von Riga nach Moskau nicht zur Beförderung gelangt sind.

Schliesslich sprach der Börsen-Comité das Ersuchen aus, die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn möge es befürworten, dass für die im Verzeichniss genannten Gegenstände im Verkehr von Riga nach Moskau gegenüber dem Warschau-Moskauar Tarif eine der Werstentfernung entsprechende Frachtberechnung eintrete. Sollte aber das Finanzministerium es nicht für möglich finden, diese der geographischen Lage Riga's Rechnung tragende Bitte zu berücksichtigen, so wolle die Direction wenigstens dahin wirken, dass für die genannten Artikel die Frachtsätze von Riga nach Moskau mit denen von Warschau nach Moskau vollkommen gleichgestellt werden.

Demnächst erhielt die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn vom Libauer Börsen-Comité unterm 20. April 1891 sub Nr. 1373 ein Schreiben, enthaltend den Antrag, dass die Frachtsätze für Eisendraht und Drahtnägel für die Strecke Libau-Moskau nicht höher, als von Riga nach Moskau gestellt werden, da die Libauer Industrie ganz ebenso, wie die Rigaer mit den Warschauer Fabriken zu concurriren habe.

In der darauf folgenden XIII. General-Conferenz des Nordisch überseeischen internationalen Verkehrs, woselbst diese Sache auf Antrag der Riga-Dünaburger Bahn zur Verhandlung gebracht wurde, erklärten jedoch die anwesenden Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Moskau-Brester Eisenbahn, dass ihnen die Statistik über die Warschauer

Industrie nicht bekannt und sie daher auch nicht in der Lage seien, die vorliegende Sache in der gegenwärtigen Conferenz zu prüfen, vielmehr es den resp. Börsen-Comités anheimstellen müssten, entweder ihre Anträge, wegen Regulirung der Moskauer Tarifsätze, direct von sich aus dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten vorzustellen, oder aber der geschäftsführenden Verwaltung des Verbandes noch nachträglich solche Daten zu liefern, welche es evident nachweisen, dass die gegenwärtigen billigeren Frachtsätze von Warschau nach Moskau in der That die Rigaer und Libauer Industrien schädigen damit alsdann diese Frage auf einer der nächsten Conferenzen des Verbandes zur Behandlung gezogen werden könne.

Nachdem das Protocoll dieser Conferenz dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten zur Bestätigung vorgestellt worden war, berief dasselbe selbst am 20. August 1891 eine Conferenz der Vertreter sämmtlicher am directen Verkehr von Riga, Reval, Libau und Warschau nach Moskau betheiligten Bahnen in St. Petersburg zusammen, um über die in Rede stehende Angelegenheit Beschluss zu fassen.

Das Resultat der Verhandlungen dieser Conferenz war, dass das Finanzministerium nachträglich die Ermässigung der Frachtsätze für folgende Waaren im internen (loco) directen Verkehr von Riga nach Moskau genehmigte, und zwar:

	Ermässigter Frachtsatz pro Pud
für Schnüre und Bindfaden	28,41 Kop.
„ Ofenkacheln mit Ausnahme solcher aus Majolika	32,96 „
„ Nägel, eiserne, auch Drahtnägel	34,83 „
„ Nieten	40,79 „
„ Draht, galvanisirten, eisernen, stählernen, auch Telegraphendraht	34,83 „
„ eiserne Ketten	40,79 „
„ Manufacturwaaren und Gewebe, nicht besonders benannte	60,73 „
„ Firniss	25,83 „
„ landwirthschaftliche Maschinen	34,83 „
„ andere Maschinen, mit Ausnahme derjenigen, welche der II. Classe des Tarifs zugezählt sind	40,79 „
„ alle Farben und Farbewaaren, welche der I. Classe des Tarifs zugezählt sind	59,23 „
„ Salzsäure	34,83 „

für Schwefelsäure . . . . . 34,83 Kop.
„ Stärke von Mais, Weizen, Reis und überhaupt nicht besonders benannte . . . 28,41 „

Die vorstehenden Frachtsätze sind am 30. November 1891 zur Einführung gelangt (cfr. Sbornik Nr. 269).

40. Directer Verkehr von Riga nach Kiew, Kursk und Charkow.

Sowohl der überseeische, als auch der interne directe Verkehr von Riga nach Kiew, Kursk und Charkow ist im Allgemeinen nach denselben Grundsätzen geregelt worden, welche für den Verkehr nach Moskau angenommen sind. Unter Anderen sind, in Folge des Schreibens des Rigaschen Börsen-Comités an den Geschäftsführer des betreffenden Verbandes vom 27. März 1891 sub Nr. 115, nachträglich in den neuen, am 20. December 1890 zur Einführung gelangten Tarif für den internen directen Verkehr von Riga nach Kiew, Kursk und Charkow folgende Artikel mit den neben bezeichneten Frachtsätzen, vom 7. December 1891 ab, aufgenommen worden (cfr. Sbornik Nr. 271):

Frachtsätze pr. Pud.	nach Kiew.	nach Kursk.	nach Charkow
Oel, Sesam- . . .	45,84 Kop.	45,07 Kop.	47,08 Kop.
Oel, Mohn- . . .	45,84 „	45,07 „	47,08 „
Oel, Sonnenblumen-	31,44 „	30,67 „	32,68 „
Firniss	31,44 „	30,67 „	32,68 „
Oelfarben	66,09 „	65,10 „	67,62 „

Ferner sind nachstehende Tarif-Ergänzungen erlassen worden:

1) Vom 11. Mai 1891 kommen im internen directen Verkehr von Riga zur Erhebung (cfr. Sbornik Nr. 211):

	nach Kiew.	nach Kursk.	nach Charkow.
für Salzsäure und Schwefelsäure, bei Verladung von nicht weniger als 305 Pud in einem Wagen.	39,28 Kop.	38,51 Kop.	40,53 Kop.

2) Für den Fall der Abfertigung von Gütern von Mühlgraben oder Bolderaa nach Kiew, Kursk und Charkow sind für die Strecke von Mühlgraben, resp. Bolderaa bis Riga vom 7. December 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 271) dieselben Frachtzuschläge zu berechnen, welche für den Verkehr nach Moskau festgesetzt sind.

41. Tarife für den directen Verkehr zwischen Riga einerseits und Warschau, sowie den hinter Warschau belegenen Bahnen andererseits.

Am 9. Januar 1891 (cfr. Sbornik Nr. 182) gelangte an Stelle des bis zum 20. December 1890 in Kraft gewesenen Allgemeinen Tarifs für den St. Petersburg-Riga-Warschauer Verband, eine Sammlung von

Special-Tarifen für diesen Verband zur Einführung, in welcher speciell für den Verkehr mit Riga folgende Specialtarife enthalten waren und zwar:

Special-Tarif 1. für Gusseisen, Gusseisenbruch, Eisenbruch und alte Schienen, bei der Beförderung von den Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrower Bahn nach Riga und umgekehrt.

Special-Tarif 3. für Eisen, unbearbeitet, excl. Weissblech, Stahl, unbearbeitet, neue Schienen, ungenietete Träger, Pfeiler und Säulen, Drehscheiben für Eisenbahnen, Schwellen aus Eisen und Gusseisen, Schienenbefestigungs-Gegenstände, Kreuzstücke, Weichen und Uebergänge für Eisenbahnen, bei der Beförderung von den Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrower Bahn nach Riga und umgekehrt.

Special-Tarif 6. und 7. für Weissblech und Schwarzblech in Kisten, sowie für verschiedene Eisenwaaren, bei der Beförderung von den Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrower Bahn nach Riga und umgekehrt.

Special-Tarif 10. für verschiedene Manufacturwaaren, bei der Beförderung von den Stationen der Warschau-Wiener, Lodzer und Iwangorod-Dombrower Bahn nach Riga und umgekehrt.

Special-Tarif 11. für die Beförderung von Hanf-, Lein- und Sonnenblumen-Oel, sowie Firniss von Riga nach Warschau und umgekehrt.

Special-Tarif 14. für die Beförderung von gebogenen hölzernen Möbeln, in auseinandergenommenem Zustande von den Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrower Bahn nach Riga.

Special-Tarif 15. für Farbe und Gerbeholz in zerkleinertem Zustande, bei der Beförderung von Riga und Mühlgraben nach Warschau und Lodz.

Special-Tarif 16. für Farbe- und Gerbeholz-Extracte, bei der Beförderung von Riga und Mühlgraben nach Warschau und Lodz.

Special-Tarif 17. für Blei- und Zinkweiss, bei der Beförderung von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrower Bahn nach Riga.

Special-Tarif 19. für die Beförderung von Baumwollen-Garn, sowie auch Jute-, Cocos-, Lein- und Hanf- (excl.

Seilergarn) Garn, von den Stationen der Warschau-Wiener, Iwangorod-Dombrower und Lodzer Bahn nach Riga und umgekehrt.

Special-Tarif 20. für die Beförderung von Wollengarn von den Stationen der Warschau-Wiener, Iwangorod-Dombrower und Lodzer Bahn nach Riga und umgekehrt.

Special-Tarif 21. für die Beförderung von Heringen von Riga nach Warschau.

Special-Tarif 22. für Blei und Zink, unbearbeitet und in Bruch, bei der Beförderung von Sosnowice und Dombrowo nach Riga und umgekehrt.

Special-Tarif 23. für Harpius und Colophonium bei der Beförderung von Riga nach Warschau.

Special-Tarif 25. für Baumwolle und Baumwollenabfälle, bei der Beförderung von Riga nach den Stationen der Warschau-Wiener, Iwangorod-Dombrower und Lodzer Bahn.

Zu der vorstehenden Tarifsammlung sind nachstehende Nachträge in Bezug auf den Verkehr mit Riga erschienen:

1) am 10. April 1891 (Sbornik № 202) für eiserne, gusseiserne und Blechgefässe, verzinkt und emaillirt, bei der Beförderung von den Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrower Bahn nach Riga und umgekehrt.

2) am 18. September 1891 (Sbornik № 248) für Farbe- und Gerbeholz-Extract bei der Beförderung von Riga nach Sosnowice, Sawerce, Mischkow, Tschenstochow, Lodz und Tomaschew.

42. Tarif für den directen Verkehr von Riga nach Odessa und umgekehrt.

1) Als Nachtrag zu den am 20. December 1890 zur Einführung gelangten neuen Tarifen für den directen Verkehr von Riga nach Odessa und umgekehrt, ist am 12. Juni 1891 (cfr. Sbornik Nr. 220) ein ermässigter Frachtsatz für besarabischen Wein in Fässern, bei der Beförderung von Odessa nach Riga in Partien von nicht weniger als 305 Pud pro Waggon, welcher sich auf 46,60 Kop. pro Pud beziffert, zur Einführung gelangt. Dieser Frachtsatz ist vom 5. October 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 253) nur auf 46,50 Kop. pro Pud herabgesetzt worden.

2) Unterm 27. März 1891 sub Nr. 114 wandte sich der Rigasche Börsen-Comité an die Direction der Süd-West-Bahnen, bei Uebersendung eines Verzeichnisses verschiedener Rigascher Industrie-Artikel,

die in dem neuen Riga-Odessaer Tarif fehlen, mit der Bitte, die Aufnahme desselben in den genannten Tarif veranlassen und für dieselben das vorgeschriebene Tarifregulirungschema ohne Zuschlag in Anwendung bringen zu wollen.

Hierauf erhielt der Börsen-Comité von der Direction der Süd-West-Bahnen mittelst Schreibens vom 2. Juli 1891 sub Nr. 1995/5699 einen betreffenden Tarifentwurf zur Kenntnissnahme zugesandt, welcher nach Beprüfung durch die betreffenden Bahnen demnächst dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten zur Bestätigung vorgestellt werden sollte. Bei Durchsicht dieses Tarifentwurfs stellte es sich heraus, dass die in demselben angegebenen Frachtsätze zwar nach dem Schema für die Importtarife, resp. nach dem Tarif der Nicolai-Bahn berechnet worden, jedoch in demselben die Artikel: Cichorie, gemischtes Oel (aus Baum- und Samenöl), Bakuin, Metall-Flaschenkapseln und Naphtalin nicht aufgenommen waren, woher der Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 5. September 1891 Nr. 530 an die Direction der Süd-West-Bahnen die Bitte aussprach, die Aufnahme dieser Artikel in den erwähnten Tarif bewirken zu wollen, wobei er die hierfür sprechenden Gründe ausführlich anführte.

Mittelst Schreibens vom 30. December 1891 Nr. 4204/11331 hat die Direction der Süd-West-Bahnen den Börsen-Comité benachrichtigt, dass sie den oberwähnten Tarifentwurf am 30. December dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten zur Bestätigung vorgestellt habe. Ferner theilte die Direction mit, dass sie bezüglich der im Schreiben des Börsen-Comités vom 5. September 1891 Nr. 530 bezeichneten, im Tarif fehlenden Artikel sich mit den übrigen betheiligten Eisenbahnen in Relation gesetzt habe und über das Resultat seinerzeit dem Börsen-Comité Nachricht zugehen lassen werde.

43. Navigations-Tarife (excl. Getreide).

Am 20. December 1891 wurde, gleichzeitig mit der Einführung des neuen Tarifs für den internen directen Verkehr von Riga und Libau nach den Stationen der Bahnen erster Gruppe, der bis dahin bestandene Tarif für den directen Verkehr von Riga und Libau nach Zarizyn aufgehoben. In Folge dessen erhöhten sich die Frachtsätze von Riga nach Zarizyn im Vergleich zum früheren Tarif, abgesehen von der verschiedenen Classification der Waaren, folgendermassen:

Classe	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.
	Kopeken pro Pud							
nach dem Tarif bis zum 20. December 1890	46,1	41,1	37,2	31,0	28,7	—	—	—
„ „ neuen Tarif	133,25	111,94	89,55	74,63	55,97	44,78	37,31	33,58

Der frühere Tarif enthielt ausserdem noch Special-Classen, welche Sätze von 45,3—27,9 Kop. pro Pud für die ganze Strecke Riga-Zarizyn anzeigten.

Wenn nun auch die Nicolai-Bahn ebenfalls einen neuen erhöhten Tarif am 20. December 1890 erhalten hatte, so war doch der frühere Normal-Tarif der Bahnen II. Gruppe noch in Kraft geblieben, so dass bei Sendungen von St. Petersburg nach Zarizyn, bei Anwendung des neuen Tarifs der Nicolai-Bahn, im Zusammenhange mit dem bestehenden Tarife der II. Gruppe, eine verhältnissmässig viel billigere Fracht sich ergab, als bei Sendungen von Riga nach Zarizyn berechnet wurde. Hierzu kam, dass am 27. März resp. 1. April 1891 für den Verkehr zwischen Moskau und St. Petersburg einerseits und den Wolgastationen: Zarizyn, Saratow, Sysran, Nischni etc. verschiedene ermässigte Navigations-Tarife (cfr. Sbornik Nr. 204 u. 205) zur Einführung gelangten, wodurch die Situation Riga's gegenüber Petersburg sich noch ungünstiger gestaltete. Ausserdem stellte es sich heraus, dass durch die Einführung der neuen Navigationstarife ab Moskau, resp. St. Petersburg es nunmehr für die Rigaschen Versender vortheilhafter war, verschiedene Waaren via St. Petersburg, oder via Moskau, statt auf dem directen Eisenbahnwege nach Zarizyn zu befördern.

In Anbetracht dieser Sachlage wandte sich die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn mittelst Schreibens vom 13. Juni 1891 an den Geschäftsführer der Conferenz der Vertreter der Bahnen erster Gruppe mit der Bitte, es zu veranlassen, dass eine extraordinaire Conferenz der betheiligten Bahnen zusammenberufen werde, um die Regulirung der Rigaer Frachtsätze vorzunehmen und namentlich ähnliche Navigationstarife zwischen Riga und den Wolgastationen zu erstellen, wie solche für den Verkehr mit St. Petersburg und Moskau bestehen.

Dieses Schreiben wurde von dem genannten Geschäftsführer dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten mit der Bitte vorgestellt, die Zusammenberufung einer extraordinairen Conferenz zu dem genannten Zwecke genehmigen zu wollen, worauf das Departement mittelst Schreibens vom 22. Juni 1891 sub Nr. 5209/593 erwiderte, dass dasselbe den Zusammentritt der beantragten Conferenz für überflüssig halte, da die neuen Navigationstarife von Moskau nach den Wolgastationen gegen die im vorhergehenden Jahre giltig gewesenen Navigationstarife bedeutend erhöht seien und ausserdem die neuen Moskauer Navigationstarife nur eine Giltigkeitsdauer bis zum 15. November 1891 hätten. Ferner wies das Departement darauf hin, dass die Moskauer Navigationstarife vorzugsweise auf Waaren der höheren Tarifclassen Anwendung fänden, während im Verkehr von Riga nach Zarizyn bisher

meistentheils niedrig tarifirte Waaren, wie: Cement, Ziegelsteine, Gusseisen, Erden, Harz, Dachpappe, Steinkohlen und dergl. im Laufe des ganzen Jahres zur Beförderung gekommen seien.

Darauf wandte sich die Direction der Riga-Dünaburger Bahn mittelst Schreibens vom 24. Juli 1891 Nr. 12282 nochmals an den Geschäftsführer der Conferenz der Bahnen erster Gruppe, unter Anfügung einer vergleichenden Uebersicht der Frachtsätze pro 1890 und 1891 von Riga und Moskau nach Zarizyn, bei der Bitte, das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten ersuchen zu wollen, ob dasselbe es nicht für möglich findet, dennoch eine Regulirung der Rigaer Frachtsätze für die Navigationsperiode zuzulassen, da die Frachtsätze von Riga nach Zarizyn in viel grösserem Masse, als diejenigen von Moskau nach Zarizyn erhöht worden seien und zwar:

Differenz gegen die früheren Tarife pro Pud bei Sendungen in Wagenladungen:	von Riga:	von Moskau.
für Cement	16,08 Kop.	1,70 Kop.
„ Ziegelsteine	8,61 „	— „
„ Erden.	8,61 „	1,70 „
„ Gusseisen	8,61 „	1,70 „
„ Harz	43,63 „	1,70 „
„ Dachpappe.	16,08 „	1,70 „
„ Steinkohlen	0,76 „	— „

Von dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten erfolgte jedoch mittelst Schreibens vom 5. August 1891 Nr. 6343/700 die Antwort, dass das Finanzministerium, in Betreff der Zulassung der Regulirung der Frachtsätze von Riga nach den Wolgastationen, bei seiner früheren Entscheidung beharre.

Laut Anzeige des Geschäftsführers der Conferenz der Bahnen zweiter Gruppe sollte nunmehr am 15. November 1891 eine Commission von Vertretern dieser Gruppe, zum Zwecke der Feststellung der Navigationstarife für das Jahr 1892 zusammentreten und lud derselbe die Riga-Dünaburger Bahn ein, an dieser Conferenz durch ihren Vertreter theilzunehmen, um die Interessen Riga's wahrnehmen zu können.

Die Direction benachrichtigte den Rigaschen Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 2. November 1891 Nr. 18125 über das Bevorstehen der vorgenannten Commission, bei dem Ersuchen, im Hinblick auf die Wichtigkeit der Arbeiten dieser Commission für die Interessen des Rigaschen Handels und, da bei dieser Gelegenheit auch für Riga vortheilhafte Tarife erlangt werden könnten, seinerseits ebenfalls einen Vertreter zu den Sitzungen der erwähnten Commission abdelegiren zu wollen.

Der Rigasche Börsen-Comité delegirte in Folge dessen Herrn O. Heiblig nach St. Petersburg ab und ersuchte mittelst Schreibens vom 8. November 1891 Nr. 693 den Geschäftsführer der Conferenz der Vertreter der II. Gruppe, Herrn Heiblig zu den Berathungen der genannten Commission zuzulassen.

Ueber das Resultat der Verhandlungen in der vorerwähnten Commission wird im nächsten Jahresbericht berichtet werden.

44. Getreide-Tarife.

I. Gewöhnliche Getreide-Tarife.

Gleichwie in den vorhergehenden Jahren, so wurden auch im Jahre 1891 für die Dauer der Navigationszeit besondere ermässigte Tarife für die Beförderung von Getreide und Getreidewaaren zur Einführung gebracht und zwar:

1) für den Verkehr von den Wolga-Häfen und den nahe denselben belegenen Stationen der betreffenden Bahnen mit einer Giltigkeitsdauer vom 1. April bis zum 15. September 1891 (cfr. Sbornik Nr. 202).

Diese Navigations-Tarife fanden Anwendung auf den Verkehr nach Riga: von den Stationen der Grjasi-Zarizyner, Sysran-Wjasmaer, Orenburger, Samara-Slatouster und Koslow-Saratower Bahn.

2) für den Verkehr von den Häfen des Dnjepr- und Dnjestr-Systems mit einer Giltigkeitsdauer vom 15. März bis zum 15. November 1891 (Swod Nr. 200).

Die ad 2 bezeichneten Navigationstarife fanden Anwendung auf den Verkehr nach Riga: von den Stationen: Krementschug, Kiew und Tscherkassi.

Ausser den vorstehend erwähnten Frachtermässigungen sind keine Tarifänderungen für den gewöhnlichen Getreideverkehr nach Riga im Laufe des Jahres 1891 vorgekommen.

II. Tarife zur Versorgung der durch Misswachs betroffenen Gegenden.

1) Auf Antrag des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten trat am 13. Februar 1891 mit einer Giltigkeit bis zum 1. September 1891 (cfr. Swod Nr. 192) ein Special-Tarif in Kraft, wonach auf allen russischen Eisenbahnen Getreidewaaren, welche zur Verpflegung der Bevölkerung oder zum Besäen der Felder in den nachbenannten Gouvernements bestimmt waren, mit einer Frachtermässigung von 50% gegen die bestehenden Tarife befördert wurden, mit der Bestimmung, dass die betreffenden Versender Bescheinigungen nach vorgeschriebener Form von den Gouvernements- und Kreis-Landschafts-Verwaltungen,

den Comités für die Volksverpflegung, oder den Militair-Bezirks-Verwaltungen der erwähnten Gouvernements vorstellen.

Als solche Gouvernements waren folgende bezeichnet:

Ufa, Wjätka, Orenburg, Samara, Saratow, Kasan, Simbirsk, Nishni-Nowgorod und Stawropol, ferner die Gebiete: Terskaja und Kuban, sowie die Kreise: Alexandrowsk und Pawlogradsk des Jekaterinoslawschen Gouvernements, Smijewka, Kupjansk, Isumsk und Starobelski des Charkowschen Gouvernements, Eupatoria, Perekop, Simferopol und Dnjeprowsk des Taurischen Gouvernements und endlich die Kreise Rostow und Taganrog des Donischen Militair-Gebiets.

2) Am 3. März 1891 trat mit einer Giltigkeitsdauer bis zum 1. September 1891 (cfr. Sbornik Nr. 197) ein ähnlicher ermässigter Tarif in Kraft, nach welchem Getreidewaaren, die zur Vepflegung der Bevölkerung oder zum Besäen der Felder in den Gebieten Uralsk und Turgaisk bestimmt wären, bei Vorstellung einer Bescheinigung nach vorgeschriebener Form der Volksverpflegungs-Institute der genannten Gebiete, mit einer Frachtermässigung von 50% gegen die bestehenden Tarife auf sämmtlichen russischen Eisenbahnen befördert wurden.

3) Demnächst wurde auf Antrag des Herrn Finanzministers am 26. Juni 1891 bis auf Weiteres (cfr. Sbornik Nr. 230) ein neuer ermässigter Tarif zur Einführung gebracht, wonach alle Getreidewaaren, mit Ausnahme von Oelsamen, welche von sämmtlichen Stationen der russischen Eisenbahnen, auf Grund von Bescheinigungen nach vorgeschriebener Form der Gouvernements- und Kreislandschafts-Verwaltungen, zur Verpflegung der Bevölkerung und zum Besäen der Felder für Rechnung der Landschaften nach den Gouvernements: Woronesh, Charkow, Kursk, Tula, Rjasan, Tambow, Pensa, Saratow, Samara, Kasan, Simbirsk, Nishni-Nowgorod, Wjatka, Cherson, Jekaterinoslaw, Poltawa und nach den Kreisen: Jeletz, Liwny und Maloarchangelsk des Oreler Gouvernements in Wagenladungen von 610 Pud abgefertigt werden, zum Frachtsatze von $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst befördert wurden.

Ferner enthält dieser Tarif die Bestimmung, dass für die Beförderung von Getreidewaaren (ausgenommen Oelsamen) von den Hafenstationen und den Stationen der trockenen Grenze (St. Petersburg, Reval, Riga, Libau, Wirballen, Grajewo, Mlawa, Alexandrowo, Sosnowice, Graniza, Radziwilow, Wolotschinsk, Ungeni, Reni, Odessa, Nicolajew, Sewastopol, Jenitschesk, Mariupol, Taganrog, Rostow, Nowo-rossisk), sowie auch von den Stationen: Rybinsk, Jaroslaw, Kostroma, Alexandrowskaja Pristan der Losowo-Sewastopoler Bahn und den in Warschau belegenen Stationen nach allen inneren Stationen der

russischen Eisenbahnen (mit einigen Ausnahmen, worüber der Tarif nähere Auskunft giebt) auf einer Entfernung bis 1200 Werst mit einer Ermässigung von 50% gegen die bestehenden Tarife, bei grösserer Entfernung aber zum Frachtsatze von 1/100 Kop. pro Pud und Werst zu befördern sind.

4) Diesem Tarif folgte ein zweiter, welcher am 27. Juli 1891 (cfr. Sbornik Nr. 239) zur Einführung gelangte und die Bestimmung enthielt, dass die nach den Stationen der Uralschen, Orenburger und Samara-Slatouster Bahn abgefertigten Getreidewaaren, excl. Oelsamen, auf Grund von Bescheinigungen der örtlichen Obrigkeit des Turgaiskischen Gebiets, auf allen Bahnen in Wagenladungen von 610 Pud zum Frachtsatze von 1/100 Kop. pro Pud und Werst zu befördern sind.

5) Am 31. Juli 1891 (cfr. Sbornik Nr. 240) traten ferner folgende Tarifbestimmungen in Kraft:

a. dass die ad 3 (Sbornik Nr. 230) oben bezeichnete Frachtermässigung für Getreidewaaren, excl. Oelsamen, sich auch auf Sendungen nach den Gouvernements Ufa, Perm und Orenburg, sowie nach den Kreisen Jaloturowsk, Ischimsk und Kurgansk des Tobolskischen Gouvernements beziehen, sofern dieselben von Bescheinigungen der betreffenden Gouvernements- und Kreislandschafts-Verwaltungen begleitet sind.

b. dass für die Beförderung von Mais von den Stationen der Transkaukasischen und Süd-West-Bahnen nach sämmtlichen Stationen der russischen Bahnen (mit einigen Ausnahmen, worüber der Tarif die näheren Bestimmungen enthält) in Wagenladungen von 610 Pud die tarifmässige Fracht mit einem Abschlage von 50%, jedoch nicht niedriger als zu 1/100 Kop. pro Pud und Werst zu berechnen ist.

c. dass für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen von 610 Pud von sämmtlichen Stationen der russischen Eisenbahnen nach den Stationen der Bahnen: Samara-Slatoust, Orenburg, Sysran-Wjasma, Rjasan-Koslow, Orel-Grjasi, Grjasi-Zarizyn, Koslow-Saratow, sowie nach den Stationen: von Kursk bis Tula incl. der Moskau-Kursker Bahn, von Rjasan bis Kolomna der Moskau-Rjasaner Bahn und von Koslow bis Swerewo der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn der Frachtsatz von 1/100 Kop. pro Pud und Werst zu berechnen ist.

6) Am 21. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 246) gelangte die Tarifbestimmung in Kraft, dass die Fracht für Getreidewaaren der I., II. und IV. Kategorie (excl. Mais) bei der Beförderung in Wagenladungen von 610 Pud von den Stationen der Wladikawkaser Bahn nach den Stationen der Bahnen: Grjasi-Zarizyn, Koslow-Saratow

Rjasan-Koslow, Sysran-Wjasma, Orenburg, Samara-Slatoust, Orel-Grjasi, Moskau-Kursk, Moskau-Rjasan, Moskau-Nishni-Nowgorod, Muromer, Schuisko-Iwanowskaja, Moskau-Jaroslaw und Wologda, Nowotorschok, Rschewo-Wjasma, Borowitschi, Rybinsk-Bologoje, sowie nach den Stationen: von Liman bis Koslow, incl. der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn und von Moskau bis Uglowka der Nikolai-Bahn mit einem Abschlage von 50% gegen die bestehenden Tarife, jedoch nicht niedrieger als zu 1/100 Kop. pro Pud und Werst zu berechnen ist.

7) Am 21. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 246) traten die Tarifbestimmungen in Kraft:

a. dass die Fracht für alle Getreidewaaren (excl. Mais) bei der Beförderung in Wagenladungen von 610 Pud von den Stationen der Transkaukasischen Bahn nach Baku mit einem Abschlage von 50% gegen den bestehenden Tarif zu berechnen ist.

b. dass die Fracht für Mais bei der Beförderung in Wagenladungen von 610 Pud von den Stationen der Poti-Tifliser Strecke der Transkaukasischen Bahn nach Baku zu 1/75 Kop. pro Pud und Werst zu berechnen ist.

8) Vom 7. August 1891 ab (cfr. Sbornik 242) werden Kleie, Aussiebsel und Spreu auf allen russischen Eisenbahnen nach der Tarifformel für Getreidewaaren mit Abschlag von 50%, jedoch nicht niedriger als zu 1/100 Kop. pro Pud und Werst befördert.

9) Am 4. September 1891 (cfr. Sbornik Nr. 250) trat die Tarifbestimmung in Kraft, dass der vorstehend ad 3 bezeichnete, ermässigte Frachtsatz von 1/100 Kop. pro Pud und Werst auch Anwendung finden soll auf Sendungen von Getreidewaaren von sämmtlichen Stationen der russischen Bahnen nach den Stationen der Orel-Witebsker und Polessier Bahnen, welche im Kreise Brjansk des Oreler Gouvernements befördert werden, sofern sie von Bescheinigungen der Brjansker Landschafts-Verwaltung begleitet sind.

10) Vom 21. September 1891 (cfr. Sbornik Nr. 255) werden Mehl, Getreide, Zwiebacken und sämmtliche Darbringungen zum Besten der Bevölkerung der durch Misswachs betroffenen Gegenden, welche von den Seitens des Synods niedergesetzten Hilfs-Comités, oder von den städtischen Gouvernements- und Kreis-Verwaltungen der Russischen Gesellschaft des Rothen Kreuzes abgefertigt werden, auf allen Russischen Eisenbahnen unentgeltlich befördert, jedoch müssen die betreffenden Sendungen von Bescheinigungen der vorerwähnten Comités, resp. Verwaltungen begleitet sein.

11) Vom 19. October 1891 (cfr. Sbornik Nr. 263) werden überhaupt alle Darbringungen zum Besten der Bevölkerung der durch Misswachs

betroffenen Gegenden auf allen Eisenbahnen des Reichs unentgeltlich befördert, sofern die betreffenden Sendungen von Bescheinigungen der Gouvernements- oder Gebiets-Chefs begleitet sind.

12) Vom 23. October 1891 (cfr. Sbornik Nr. 264) werden Getreidewaaren (excl. Oelsamen) in Begleitung von Bescheinigungen des Moskauer Börsen-Comités nach dem Pensaschen und Samaraschen Gouvernement, d. i. nach den Stationen der hinter Rjaschsk belegenen Bahnen (Sysran-Rjaschsk, Orenburg und Samara-Slatoust) zum Frachtsatze von 1/100 Cop. pro Pud und Werst befördert.

13) Am 23. October 1891 (cfr. Sbornik Nr. 264) trat ferner die Bestimmung in Kraft, dass Oelkuchen zwischen sämmtlichen Stationen der russischen Bahnen zum Frachtsatze von 1/100 Cop. pro Pud und Werst befördert werden.

Dieser ermässigte Tarif wurde jedoch, laut Bekanntmachung des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten in Nr. 273 des Sborniks, am 23. November 1891 wiederum aufgehoben.

14) Vom 7. September 1891 ab (Swod Nr. 251) werden Heu und Stroh von sämmtlichen Stationen der russischen Eisenbahnen nach den Stationen der Bahnen: Grjasi-Zarizyn, Donetzer, Jekaterinen, Koslow-Saratow, Losowo-Sewastopol, Moskau-Nishni-Nowgorod, Orenburg, Orel-Grjasi, Rjasan-Koslow, Samara-Slatoust, Sysran-Wjasma und Ural, sowie nach den Stationen der Theilstrecken: Koslow-Liman der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn, Kursk-Korenewo der Kursk-Kiewer Bahn, Kursk-Nikitowka der Kursk-Charkow-Asower Bahn, Rjasan-Kolomna der Moskau-Kasaner Bahn, Kursk-Tula der Moskau-Kursker Bahn, Krementschug-Nicolajew der Charkow-Nikolajewer Bahn und Birsula-Jelisawetgrad der Süd-West-Bahnen zu folgenden ermässigten Frachtsätzen befördert:

a. auf Grund von Bescheinigungen der Landschafts-Verwaltungen zu 3 Kop. pro Wagen und Werst;

b. ohne Bescheinigung zu 6 Kop. pro Wagen und Werst.

15) Vom 7. September 1891 (cfr. Sbornik Nr. 251) werden Schlempe, Träber und Pressrückstände von Samen und Runkelrüben von sämmtlichen Stationen der russischen Eisenbahnen nach den Stationen der Bahnen: Grjasi-Zarizyn, Koslow-Saratow, Moskau-Nishni-Nowgorod, Orenburg, Orel-Grjasi, Rjasan-Koslow, Samara-Slatoust, Sysran-Wjasma und Ural, sowie nach den Stationen der Theilstrecken: Koslow-Jewdakowo der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn, Kursk-Korenewo der Kursk-Kiewer Bahn, Kursk-Kasatschja-Lopan der Kursk-Charkow-Asower Bahn, Rjasan-Kolomna der Moskau-Kasaner Bahn und Kursk-Tula der Moskau-Kursker Bahn zu folgenden ermässigten Frachtsätzen befördert:

a. auf Grund von Bescheinigungen der Landschafts-Verwaltungen zu 3 Kop. pro Wagen und Werst;

b. ohne Bescheinigungen zu 6 Cop. pro Wagen und Werst.

16) Am 16. October 1891 (cfr. Sbornik Nr. 265) trat die Bestimmung in Kraft, dass

a. alle Getreidewaaren, excl. Oelsamen, sowie Kleie, Spreu, Aussiebsel und Kartoffeln von allen Stationen der russischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der nachstehend ad b. benannten, nach den Stationen der Bahnen: Samara - Slatoust, Orenburg, Koslow - Saratow, Grjasi-Zarizyn, Rjasan-Koslow, Orel-Grjasi, und Liwni, sowie der Theilstrecken: Batraki-Tula, und Ustowaja-Jeletz der Sysran-Wjasmaer Bahn, Liman-Koslow der Koslow Woronesh-Rostower Bahn, Gorbatowka-Nishni der Moskau-Nishni-Nowgoroder Bahn und Kursk-Tula der Moskau-Kursker Bahn fortan ohne Beibringung irgend welcher Bescheinigungen, nach der Tarifformel für Getreidewaaren mit Abschlag von 52%, jedoch nicht niedriger als zum Frachtsatze von 1/100 Kop. pro Pud und Werst zu berechnen sind.

b. dass alle Getreidewaaren, excl. Oelsamen, welche von den oben ad 3 dieses Abschnittes (pct. 44, II) bezeichneten Hafen-Stationen und den Stationen der trockenen Grenze nach dem Innern des Reichs abgefertigt werden, nach der Tarifformel für Getreide mit Abschlag von 52%, bei einer Entfernung von mehr als 1200 Werst aber zum Frachtsatze von 1/100 Kop. pro Pud und Werst berechnet werden.

Zu bemerken ist schliesslich noch, dass vom Finanzministerium, behufs möglichster Verbreitung der in Folge der Missernte eingeführten ermässigten Tarife, unterm 27. August 1891 sub Nr. 7008 dem Rigaschen Börsen-Comité 10 Exemplare der in Heftform verfassten Zusammenstellung dieser Tarife, soweit solche bis dahin erschienen waren, übersandt wurden.

Diese Brochüre wurde in der Canzlei des Börsen-Comités zur Einsichtnahme ausgelegt, worüber in Nr. 197 der Börsen- und Handels-Zeitung vom Jahre 1891 eine bezügliche Publication erfolgte.

III. Ausfuhrverbote für Getreide.

1) Auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom 28. Juli 1891 (cfr. Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Regierung Nr. 77 v. J. 1891, sowie Sbornik Nr. 240) wurde vom 15. August 1891 ab, die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl, Kleie, Spreu und Abfällen jeder Art über die Häfen des Baltischen, Schwarzen und Asowschen Meeres, sowie über die westliche trockene Grenze ins Ausland verboten.

2) Auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom 1. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 244) wurde verordnet, dass die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl, Kleie, Spreu und Abfällen jeder Art vom 15. August 1891 ab, auch von Finnland ins Ausland verboten sei.

3) Durch Allerhöchsten Befehl vom 1. September 1891 wurde demnächst die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl, Kleie, Spreu und Abfälle jeder Art über die Häfen des Archangelschen Gouvernements vom 7. September 1891 ab verboten (cfr. Sbornik Nr. 252).

4) Von dem Finanzministerium wurde darauf bekannt gemacht, dass vom 27. September 1891 ab, auch die Ausfuhr von Oelkuchen verboten sei, da selbige unter die in den vorcitirten Allerhöchsten Befehlen genannten Abfälle rangiren (cfr. Sbornik Nr. 258).

5) Laut Vereinbarung zwischen dem Herrn Finanzminister und dem Minister-Staatssecretair des Grossfürstenthums Finnland, trat am 15. September 1891 die Bestimmung in Kraft, dass die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl, Kleie, Spreu und überhaupt Abfällen aus den russischen Häfen nach Finnland vermittelst der regelmässigen Touren-Dampfer, die auf ihrer Fahrt nach Finnland auch Stockholm und andere schwedische Häfen berühren, gestattet sei und zwar in Begleitung von Bescheinigungen des betreffenden russischen Ausfuhr-Zollamts, mit der Bedingung, dass diese Bescheinigungen innerhalb zweier Wochen, gerechnet vom Tage der Ausfertigung derselben, vom Finnländischen Zollamte mit dessen Anerkenntniss versehen, dem russischen Zollamte retournirt werden, widrigenfalls die Besitzer der erwähnten Dampfer auf Grund des Art. 1035 des Zoll-Ustaws einer Strafzahlung gemäss den Regeln vom 10. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 248 Art. Nr. 1010) unterliegen.

6) Von dem Zoll-Departement wurde mittelst Circulairs vom 14. October 1891 sub Nr. 20,356 (cfr. Sbornik Nr. 264) bekannt gemacht, dass laut Bestimmung des Herrn Finanzministers, die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl, Kleie, Spreu und Abfällen jeder Art von Russland nach Finnland vermittelst der im vorstehenden Punkte 5 bezeichneten regelmässigen Touren-Dampfern gestattet sei, wenn dieselben in solchem Falle keinen ausländischen Hafen berühren.

7) Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 16. October 1891 (cfr. Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Regierung Nr. 108 und Sbornik Nr. 265) wurde angeordnet, dass vom 20. October 1891 ab, ausser Roggen, Roggenmehl, Kleie, Spreu und Abfällen, auch alle übrigen Getreidegattungen (excl. Weizen) und Kartoffeln, sowie Mehl, Malz, Grütze, Teig und Brod, welche aus den genannten Getreidegattungen und Kartoffeln bereitet werden, dem Ausfuhrverbote von Russland ins Ausland unterliegen.

Dieses Ausfuhrverbot wurde durch den Allerhöchsten Befehl vom 28. October 1891 (cfr. Sbornik Nr. 268) vom 3. November 1891 ab auch auf Finnland ausgedehnt.

9) Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 29. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 251) wurde angeordnet, dass vom 4. September 1891 ab, die Ausfuhr von Weizen aus dem Transkaukasischen Gebiet nach Persien verboten sei.

10) Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 3. November 1891 (cfr. Sbornik Nr. 270) erfolgte die Bestimmung, dass vom 9. November 1891 ab, nunmehr die Ausfuhr von Weizen und allen aus Weizen hergestellten Producten überhaupt verboten sei.

11) Dagegen wurde, auf Vorsellung des Herrn Finanzministers, mittelst Allerhöchsten Befehls vom 10. November 1891 (cfr. Sbornik Nr. 272) angeordnet, dass die Ausfuhr von Oelkuchen aus Russland ins Ausland wiederum gestattet sei. Diese Bestimmung trat am 18. November 1891 in Kraft.

IV. Tarife für die Beförderung von Getreide mit Lagerung auf dem Wege.

1) Laut Bekanntmachung des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten vom 20. Februar 1891 in Nr. 194 des Sborniks der Tarife ist der § 7 der im Jahre 1889 eingeführten Regeln über die Frachtberechnung für Getreide, welches auf dem Wege in Speichern gelagert wird (cfr. Circulair des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten vom 16. November 1889 Nr. 5947), folgendermassen abgeändert worden:

„§ 7. Die gegenwärtigen Regeln über die Erhebung der Frachtzahlung für Güter, welche aufgehalten oder zur Lagerung in Speichern angeführt und sodann nicht später als innerhalb 6 Monaten, gerechnet vom Tage der Ankunft derselben, weiterbefördert werden, finden Anwendung auf Sendungen, welche nach den Lagerungsplätzen mit Frachtbriefen sowohl auf den Namen (Art. 78 des Allgemeinen Ustaws der Russischen Eisenbahnen), als auch auf den Vorzeiger abgefertigt sind."

2) Auf der V. Allgemeinen Tarif-Conferenz wurde demnächst die Frage zur Erörterung gezogen, in welcher Weise eine Controle über diejenigen Getreidesendungen auszuüben sei, welche auf dem Wege in Privatspeichern lagern und später zur Bestimmungsstation weiterbefördert werden, und beschloss die genannte Conferenz, Allem zuvor von den verschiedenen Börsen-Comités Meinungsäusserungen hierüber einzuziehen. In Folge dessen ersuchte der Geschäftsführer der Allgemeinen Conferenz mittelst Schreibens vom 16. April 1891 Nr. 163/752 den Rigaschen Börsen-Comité, sein Gutachten darüber abgeben zu wollen,

welche Massnahmen Seitens der Eisenbahnen ergriffen werden können, um sich mit möglichst geringer Bedrückung der Getreidebesitzer dagegen zu schützen, dass bei der Weiterbeförderung des Getreides aus privaten Speichern nicht diejenigen Frachtkosten zur Verrechnung kommen, welche für die betreffende Waare bei der Beförderung zum Speicher thatsächlich gezahlt worden sind.

Nach Behandlung dieser Frage in den Delegationen für das Getreidegeschäft und Eisenbahn-Angelegenheiten äusserte sich der Börsen-Comité unterm 18. Mai 1891 Nr. 254 dahin, dass eine Ausdehnung der Exporttarife auf Getreide, welches in privaten Speichern gelagert wird, unter genügendem Schutze der Interessen der Eisenbahnen, nur dann möglich sei, wenn die Eisenbahnen selbst die Controle über die Privatspeicher ausübten und zwar in der Weise, dass Empfang und Auslieferung des Getreides im Speicher durch die bei den Eisenbahnen angestellten verantwortlichen Artelltschiks bewerkstelligt, der Speicher mit einem der betreffenden Eisenbahn gehörigen Schlosse versehen würde und der Inhaber des zur Weiterbeförderung bestimmten Getreides, behufs Anrechnung des bereits von der Versandstation berechneten Tarifs, den von dieser auf den Namen ausgestellten Frachtbrief vorweisen müsste.

3) Laut Circulair des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten vom 13. August 1891 Nr. 6569 (cfr. Sbornik Nr. 246) ist von dem Herrn Finanzminister verfügt worden, dass Mehl und Grütze, welche auf dem Wege lagern, ebenfalls bezüglich der Frachtberechnung nach den Regeln für Getreide vom Jahre 1889 (cfr. pct. 1) zu behandeln sind.

45. Tarife für leere Getreidesäcke.

1) Säcke und Matten, welche zur Beförderung von Getreide benutzt worden sind, werden vom 11. September 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 246) im Versande von der Riga-Dünaburger, Baltischen und Nicolai-Bahn befördert:

auf der Riga-Dünaburger, Dünaburg-Witebsker, Orel-Witebsker, Orel-Grjasier, Baltischen, Nicolai, Moskau-Kasaner, Rjasan-Koslower, Koslow-Woronesh-Rostower und Donetzer Bahn zum Frachtsatze von $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst.

auf der Sysran-Wjasmaer Bahn bei Benutzung der Route via Wjasma nach Rjaschsk und Jeletz zum Frachtsatze von $^1/_{75}$ Kop. pro Pud und Werst.

Bei Anwendung dieses Tarifs ist eine Bescheinigung nach besonderer Form vorzustellen, welche von der Versandstation auszustellen ist.

2) Vom 31. Juli 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 234) werden leere Getreidesäcke im Versande von Riga nach Moskau und hinter Moskau auf der Moskau-Brester Eisenbahn zum Frachtsatze von 1/60 Kop. pro Pud und Werst berechnet.

46. Tarif für Wagenschmiere.

Unterm 22. März 1891 stellte die hiesige Firma A. Thalheim dem Rigaschen Börsen-Comité ein von den Rigaschen Wagenschmierfabriken: F. I. Gelinck & Co. und A. Thalheim auf den Namen des Herrn Finanzministers ausgefertigtes Gesuch bei der Bitte vor, dasselbe wo gehörig, zu überreichen und nach Möglichkeit zu unterstützen. In diesem Gesuch wurde um Aufhebung der neuen Tarifbestimmung, wonach Wagenschmiere der IV. Wagen-Classe zugezählt ist, und um Wiederherstellung der früheren Frachtsätze von 1/36 resp. 1/24 Cop. pro Pud und Werst gebeten.

Dieses Gesuch übersandte der Börsen-Comité am 29. März 1891 sub Nr. 106 seinem Petersburger Agenten, welcher am 3. April 1891 berichtete, dass er dasselbe wohin gehörig eingereicht habe, sowie am 9. September 1891 sub Nr. 106, dass das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten, welchem diese Sache übergeben worden, von anderen Institutionen, darunter auch vom Moskauer Börsen-Comité, Gutachten eingezogen habe und nunmehr diese Frage dem Tarif-Comité vorlegen werde.

In Anbetracht dessen, dass noch keine Entscheidung erfolgt war, sowie in der Erwägung, dass eine Herabsetzung des Tarifsatzes für Wagenschmiere nicht nur von Wichtigkeit für die Lage der hiesigen Fabriken, sondern auch von grossem allgemeinem Interesse wäre, wandte sich der Börsen-Comité bei Uebersendung einer Abschrift der an den Herrn Finanzminister gerichteten Eingabe, mittelst Schreibens vom 16. November 1891 Nr. 722 an den Geschäftsführer der Allgemeinen Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen, mit der Bitte um Erwirkung auf der nächsten Conferenz einer Tarifregulirung für den Artikel „Wagenschmiere“ in dem in der Eingabe an den Herrn Fiananzminister dargelegten Sinne. Hierauf theilte der genannte Geschäftsführer unterm 28. November 1891 sub Nr. 404/1894 mit, dass die in Rede stehende Frage in das Programm der VII. Allgemeinen Tarif-Conferenz, die im Februar 1892 tagen wird, aufgenommen worden sei.

Unmittelbar darauf und zwar mittelst Schreibens vom 3. December 1891 sub Nr. 9619/1719 theilte das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit, dass das Finanzministerium in Anlass der Eingabe der Rigaschen Wagenschmierfabriken Gelinck & Co. und A. Thalheim, es für möglich gefunden habe, die Fracht für Wagenschmiere bei der Beförderung im internen directen Verkehr von Riga nach Moskau von 36,16 Cop. auf den Satz von 32,96 Cop. pro Pud zu ermässigen. Der vorstehend ermässigte Frachtsatz ist in Folge dessen am 8. Januar 1892 (cfr. Sborn. Nr. 280) zur Einführung gelangt.

Ferner erhielt die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn von dem Präsidenten der Conferenz der Vertreter der Bahnen erster Gruppe mittels Schreibens vom 5. December 1891 sub Nr. 1206 die Mittheilung, dass das Finanzministerium in gleichem Anlasse den Artikel „Wagenschmiere," bei der Beförderung in Wagenladungen der V. Classe (1/24 Cop pro Pud und Werst mit procentualen Abschlägen je nach der Entfernung) des Tarifs der ersten Gruppe zugezählt habe.

Diese für die Bahnen der I Gruppe bewilligte Frachtermässigung ist am 4. Januar 1892 (cfr. Sbornik Nr. 279) eingeführt worden.

47. Tarif für Papier.

Der Geschäftsführer der Allgemeinen Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen theilte unterm 15. Januar 1891 sub Nr. 30|87, unter Anfügung seines Circulairs vom 12. Januar 1891 sub Nr. 78 nebst Abschriften von Eingaben und Gutachten verschiedener Institutionen, dem Rigaschen Börsen-Comité mit, dass auf Antrag des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten, der V. Allgemeinen Tarif-Conferenz die Frage wegen Regulirung der Tarife für Papier werde vorgelegt werden und zu den Verhandlungen Vertreter der Börsen-Comite's von Kiew, Warschau, Riga, Moskau und St. Petersburg hinzugezogen werden sollen.

Der Börsen-Comité zog hierauf von der Actien-Gesellschaft der Rigaer Papierfabriken ein Gutachten ein, welches dahin lautete, dass die Einführung eines einheitlichen Frachtsatzes für Papier pro Pud und Werst in jeder Richtung und zwar in drei Classen, je nach der Verpackungsart, dringend erwünscht und nothwendig sei. Hierbei führte die genannte Actien Gesellschaft an, dass sie bereits unterm 21. December 1890 an den Geschäftsführer der Allgemeinen Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen ein Gesuch gerichtet und darin ihren vorstehenden Antrag näher formulirt habe.

Mit der Vertretung der Interessen der Rigaschen Papier-Industrie, im Sinne des vorstehenden Gesuchs, wurde der Delegirte der Riga-Dünaburger Eisenbahn auf der Allgemeinen Conferenz betraut.

Nachdem nun diese Sache auf der V. Allgemeinen Conferenz zur Verhandlung gekommen und das Protokoll hierüber dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten vorgestellt worden war, gelangten mit Genehmigung des Finanzministeriums (cfr. Circulair des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten vom 2. Juli 1891 Nr. 5455/1047) vom 15. August 1891 ab (Sbornik Nr. 234) für die Beförderung von Papier jeder Art und Pappe, bei der Beförderung im internen directen Verkehr auf sämmtlichen russischen Eisenbahnen, wenn für diese Artikel keine directen Specialtarife erstellt sind, folgende einheitlichen Frachtsätze zur Einführung und zwar:

a.	für Papier und Pappe in Kisten	1/12 Kop.	pro Pud und Werst.
b.	für Papier und Pappe in jeder anderen Verpackung	1/18 „	
c.	für Papier und Pappe ohne jede Verpackung, oder mit Schnüren oder Bändern umbunden, mit darunter gelegten Brettchen, oder ohne solche pudweise	1/18 „	
	in Wagenladungen	1/24 „	

Hierbei werden die vorstehenden Frachtsätze, entsprechend der gesammten Transport-Entfernung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation, folgendermassen ermässigt:

bei	einer	Entfernung	von	201	bis	500	Werst	um	10%
„	„	„	„	501	„	1000	„	„	15%
„	„	„	„	1001	„	1500	„	„	20%
„	„	„	„	1501	„	2000	„	„	25%
„	„	„	„	mehr	als	2000	„	„	30%,

mit der Bedingung, dass die Fracht für eine weitere Entfernung nicht weniger als für eine kürzere betragen darf.

Auf der Moskau-Kursker Bahn, welche gemäss ihrem Statut, Papier und Pappe zu billigeren Frachtsätzen zu tarifiren hat, haben letztere im directen Verkehr zur Anwendung zu kommen und zwar mit den procentualen Abschlägen, entsprechend dem vorstehenden Schema.

Ferner enthält der vorstehende Tarif die Bestimmung:

1. dass der vom 20. December 1890 ab giltige Specialtarif für den directen Verkehr von Riga nach Odessa beim Artikel „Papier“ dahin abzuändern ist, dass der Satz von 62,66 Kop. pro Pud nur für

Papier in Kisten, der Satz von 43,53 Kop. pro Pud aber für Papier der beiden vorgenannten Kategorien b. und c. gilt.

2. dass die neuen Frachtsätze für Papier im Localverkehr keine Anwendung finden, es sei denn, dass irgend eine Bahn speciell deshalb beim Finanzministerium nachsucht.

48. Tarife für Naphtawaaren.

1. In Anlass des Gesuchs der Rigaschen Firma A. Oehlrich & Co. vom 25. Mai 1890 (cfr. Jahresbericht pro 1890, Seite 136—137) hat das Finanzministerium genehmigt, dass vom 23. Februar 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 189) die Fracht für die Beförderung von roher Naphta, welche im directen internen Verkehr nach Riga befördert und von dort in raffinirtem Zustande ins Ausland exportirt wird, nicht nach den internen, sondern nach den Export-Tarifen zu berechnen ist und zwar auf folgender Grundlage:

Bei der Beförderung der Rohnaphta nach Riga wird die volle Fracht nach dem bestehenden internen directen Tarif erhoben; nach geschehenem Export der Naphtaproducte hat jedoch die Rigasche Fabrik eine Zollbescheinigung hierüber, sowie die Frachtbriefe über die beförderte Rohnaphta der Eisenbahn vorzustellen und wird sodann dem Versender die Differenz zwischen dem internen und Export-Tarif für Rohnaphta, welche der Quantität der ins Ausland abgefertigten Producte entspricht, zurückerstattet.

2. Demnächst hat die Allgemeine Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen sämmtliche Tarife für die Beförderung von Naphtawaaren und zwar sowohl für den internen und Export-Verkehr, als auch für den Local-Verkehr einer Umarbeitung unterzogen und sind die neuen Tarife, nach erfolgter Genehmigung Seitens des Finanzministeriums, unter Aufhebung der bisherigen Tarife, zur Einführung gelangt.

Die neuen Tarife sind in zwei besonderen Heften (Swods) herausgegeben worden, von denen das erste Heft, giltig vom 1. November 1891 (Sbornik Nr. 253) die Beförderung von Kerosin, Schmierölen, Destillaten und anderen Naphta-Producten, das zweite Heft, giltig vom 4. Januar 1892 (Sbornik Nr. 273) aber die Beförderung von roher Naphta, Naphta-Abfällen und -Rückständen behandelt.

Nach diesen neuen Tarifen betragen die Frachtsätze des Exportverkehrs für rohe Naphta und Kerosin, bei der Beförderung in Cisternen-Waggons pro 610 Pud:

	nach Riga: Rbl.	Kop.	nach Libau: Rbl.	Kop.	nach St. Petersburg:	Rbl.	Kop.
a. von Zarizyn:							
in Wagen der Eisenbahn	145	89	159	82	Naphta	113	31
					Kerosin	132	20
in Wagen der Absender	109	87	120	36	Naphta	84	75
					Kerosin	99	56
b. von Saratow:							
in Wagen der Eisenbahn	132	16	146	09	Naphta	104	31
					Kerosin	118	47
in Wagen der Versender	97	66	108	15	Naphta	79	32
					Kerosin	89	91
c. von Nishni-Nowgorod:							
in Wagen der Eisenbahn	113	40	127	34	Naphta	82	81
					Kerosin	88	28
in Wagen der Versender	85	40	95	90	Naphta	64	81
					Kerosin	67	72

Im internen directen Verkehr kommen bei Sendungen nach Riga folgende Frachtsätze zur Berechnung:

pro Wagen von 610 Pud:	Für Kerosin und andere Naphta-producte: in Cisternenwagen der Eisenbahn. Rbl.	Kop.	in Cisternenwagen der Versender. Rbl.	Kop.	Für rohe Naphta und Naphta-Rückstände: in Cisternenwagen der Eisenbahn. Rbl.	Kop.	in Cisternenwagen der Versender. Rbl.	Kop.
von Zarizyn	245	12	209	10	162	09	130	57
„ Saratow	231	39	196	89	153	09	122	90
„ Nishni-Nowgorod . .	201	20	173	20	133	00	108	50
„ Jaroslaw	184	12	159	10	118	85	96	96

Ferner kommen im Localverkehr auf der Riga-Dünaburger, Riga-Bolderaaer, Pleskau-Rigaer und Mitauer Bahn zur Erhebung:

	für Kerosin und andere Naphtaproducte.	für rohe Naphta und Naphta-Rückstände.
pudweise:		
Bei einer Entfernung:		
von 1—200 Werst	1/12 Kop. pr. Pud und Werst	1/18 Kop. pro Pud und Werst
„ 201—222 „	16,67 Kop. pro Pud	11,11 Kop. pro Pud
über 222 Werst . . .	1/13,33 Kop. pro Pud und Werst	1/18 Kop. mit Abschlag von 10%
in Wagenladungen: bei Verladung von 610 Pud in einem Wagen:		
a. in Cisternenwagen der Bahn		
Bei einer Entfernung von 1—29 Werst	50 Kop. pro Wagen und Werst	Bei einer Entfernung: von 1—120 Werst 25 Kop. pro Wagen und Werst, von 121 Werst und mehr werden zur Zahlung für 120 Werst (von 30 Rbl.) 1 3/4 Kop. pro Wagen und Werst für jede Werst über 120 zugeschlagen.
„ 30—49 „	Zur Zahlung für 29 Werst von 14 Rbl. 50 Kop., werden 2 Kop. pro Wagen und jede Werst über 29 zugeschlagen.	
„ 50—65 „	30 Kop. pro Wagen und Werst	
„ 66—79 „	Zur Zahlung für 65 Werst von 19 Rbl. 50 Kop. werden 2 Kop. pro Wagen und jede Werst über 65 zugeschlagen.	
„ 80 Werst und mehr	25 Kop. pro Wagen und Werst.	
b. in Cisternenwagen der Versender:	Die Frachtzahlung wird wie vorstehend für die Beförderung in Cisternenwagen der Bahn mit Abschlag von 2 Kop. pro Wagen und Werst berechnet.	Die Frachtzahlung wird wie vorstehend für die Beförderung in Cisternenwagen der Bahn mit Abschlag von 1 3/4 Kop. pro Wagen und Werst berechnet.

49. Tarife für den Transport von Eiern.

Unterm 24. April 1891 wandte sich die hiesige Firma Helmsing & Grimm bei gleichzeitigem Hinweis auf den grossen Aufschwung, den der Eiertransport über Riga in den letzten Jahren genommen, an den Rigaschen Börsen-Comité mit der Bitte, es zu veranlassen, dass die Eisenbahnfrachtsätze für Eier aus dem Süd-Westen Russlands und namentlich von den Stationen Schepetowka und Golendry der Südwestbahnen und der Station Sucholessy der Fastower Bahn nach Riga entsprechend ermässigt werden, damit ein Theil der von diesen Stationen abgefertigten bedeutenden Eiertransporte (circa 500 Wagenladungen), welche bisher ihren Weg über Grajewo nach Hamburg und Königsberg, sowie über Libau nach England genommen, zum Export über Riga gelenkt werden könnte. Zugleich führten die Herren Helmsing & Grimm an, dass die Entfernung von Schepetowka bis Libau 916 Werst und bis Riga 928 Werst betrage, trotz dieser geringen Entfernungs-Differenz jedoch die Fracht nach Libau auf nur 30,52 Kop., nach Riga aber auf 37,99 Kop. pro Pud festgesetzt sei und somit Libau bei nur 12 Werst geringerer Entfernung eine billigere Fracht von 44 Rbl. 82 Kop. pro Waggon gegenüber Riga geniesse.

Der Rigaer Börsen-Comité übergab den vorstehenden Antrag mittelst Schreibens vom 26. April 1891 Nr. 199 befürwortend der Direction der Riga-Dünaburger Bahn, worauf letztere, nach vorheriger Verhandlung mit den übrigen betheiligten Bahnen, unterm 14. Juni 1891 sub Nr. 9837 dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums die Projecte der betreffenden ermässigten Specialtarife für die Beförderung von Eiern von den Stationen der Südwest-Bahnen und der Fastower Bahn, unter Mittheilung der von den Herren Helmsing & Grimm angeführten Motive, zur Bestätigung vorstellte.

Hierauf theilte das Departement für Eisenbahnangelegenheiten mittelst Schreibens vom 6. Juli 1891 sub Nr. 5587/905 der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit, dass das Finanzministerium es nicht für möglich finde, die Einführung der vorgestellten Specialtarife zu genehmigen, da für den Transport von Eiern aus dem Rayon der Fastower und Süd-West-Bahnen ins Ausland als naturgemässe Route nicht die über Riga, sondern die über Libau anzusehen sei, weil letztere kürzer und auch weniger Uebergabepunkte habe, was bei der Beförderung von Eiern, insbesondere hinsichtlich der schnelleren Zustellung, ins Gewicht falle.

Nachdem von der Direction der Riga-Dünaburger Bahn der Inhalt des vorstehenden Departements-Schreibens dem Börsen-Comité mitgetheilt

worden war, sah sich der letztere veranlasst, die genannte Direction unterm 10. August 1891 sub Nr. 470 zu ersuchen, sich nochmals, wo gehörig, für die Einführung von entsprechend ermässigten Specialtarifen für die Beförderung von Eiern von den Stationen der Fastower und Süd-West-Bahnen nach Riga verwenden zu wollen, wobei der Börsen-Comité Nachstehendes zur Motivirung seines Antrages anführte:

„Der Einwand des Departements, dass bei Sendungen der „Fastower und Süd-West-Bahnen nach Libau weniger Uebergabe-„punkte als nach Riga in Frage kommen, entspricht durchaus „nicht der Wirklichkeit; im Gegentheil haben Libau und Riga in „den genannten Verkehren die gleiche Anzahl von Uebergabe-„punkten aufzuweisen und zwar:

„im Verkehr von den Südwestbahnen nach Riga nach Libau

„a. via Wilna-Rowno	in Rowno	Rowno
	„ Wilna	Wilna
	„ Dünaburg	Koschedary
	Summa 3 Uebergaben	3 Uebergaben
„b. via Bialostok	in Bialostok	Bialostok
	„ Dünaburg	Koschedary
	Summa 2 Uebergaben	2 Uebergaben

„Im Verkehr von der Fastower Bahn kommt auf beiden „Routen nach beiden Plätzen je 1 Uebergabe in Fastow hinzu.

„Was die Entfernungen nach Libau und Riga anbetrifft, so „sind dieselben ab Station Fastow der Süd-West-Bahnen fol-„gende:

a. via Rowno-Wilna:	nach Riga.	nach Libau.
Fastow-Rowno . . .	307 Werst	307 Werst
Rowno-Wilna . . .	478 „	478 „
Wilna-Dünaburg . .	165 „	
Dünaburg-Riga . .	205 „	
Wilna-Koschedary .		64 „
Koschedary-Libau .		295 „
Summa	1155 Werst	1144 Werst

„b. via Bialostok:	nach Riga.		nach Libau.
Fastow-Bialostok .	675 Werst	Fastow-Bialostok .	675 Werst
Bialostok-Dünaburg	391 „	Bialost.-Koschedari	256 „
Dünaburg-Riga	205 „	Koschedari-Libau .	295 „
Summa	1271 Werst	Summa	1226 Werst

„Hieraus geht hervor, dass es sich im vorliegenden Falle „nur um die unwesentliche Differenz von 11 resp. 45 Werst zu „Gunsten Libaus handelt. Wenn man aber berücksichtigt, dass „Libau von dem Zufuhrgebiet Rigas bei einer bedeutend grösseren „Werstdifferenz Specialtarife mit kleineren Frachterhöhungen gegen- „über Riga besitzt, so erscheint es durchaus gerechtfertigt, auch „für Riga unter denselben Bedingungen Specialtarife vom Libau- „schen Rayon erstellt zu sehen. So beträgt die Fracht:

	nach Riga:		nach Libau:	
von Koslow	1284 Werst	187 R. 40 K.	1454 Werst	194 R. 40 K.
„ Rjaschsk	1205 „	187 „ 40 „	1375 „	194 „ 90 „
„ Morschansk	1327 „	196 „ 10 „	1497 „	203 „ 60 „

„Dieses Verhältniss überträgt sich auf sämmtliche nach Riga „und Libau bestehenden Eiertarife.“

Auf die nochmalige Vorstellung dieser Sache Seitens der Direction der Riga-Dünaburger Bahn vom 5. September 1891 sub Nr. 14611, hat das Departement für Eisenbahnangelegenheiten mittelst Schreibens vom 31. October 1891 sub Nr. 8767/1302 mitgetheilt, dass dasselbe es nicht für nöthig findet, diese Angelegenheit einer nochmaligen Beprüfung zu unterziehen, da laut eingegangenen Auskünften nur geringe Quantitäten von Eiern bisher von der Fastower und Süd-West-Bahnen nach Libau zur Beförderung gelangt sind und es nicht lohnend erscheint, diesen kleinen Verkehr noch mit Riga zu theilen.

Ferner ist noch zu erwähnen, dass Herr Gustav Becker bei der Direction der Riga Dünaburger Bahn mit dem Gesuch eingekommen war, es zu veranlassen, dass demselben für die Beförderung von Eiern in seinen eigenen Special-Waggons aus dem Innern des Reichs nach Riga eine Frachtermässigung gegen den gewöhnlichen Tarif bewilligt und die leeren Waggons frachtfrei zurückbefördert werden.

Auf Antrag der Direction der Riga-Dünaburger Bahn wurde diese Angelegenheit auf einer gemeinschaftlichen Conferenz der Vertreter der Bahnen erster und zweiter Gruppe beprüft, wobei die Majorität der Bahnvertreter sich gegen die Gewährung einer Frachtermässigung aussprach, jedoch wurde von der Conferenz beschlossen, die leeren Specialwagen frachtfrei über dieselbe Route, auf welcher der Transport der Eier stattgefunden, zurückzubefördern.

50. Verschiedene Special-Tarife.

Cement. 1) Cement wird vom 1. Februar 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 188) bei der Beförderung in vollen Wagenladungen von der Station Riga der Mitauer Bahn nach Libau zu folgenden Frachtsätzen berechnet:

a. in der Zeit vom 15. April bis zum 15. November . . . . zu 23 Rbl. 10 Kop.
b. in der Zeit vom 16. November bis zum 14. April . . . . zu 29 Rbl. 11 Kop.

} pro Wagen von 610 Pud incl. Nebengebühren.

Papiermasse: 2) Für Holz- und Strohmasse zur Papierfabrikation kommen vom 16. Februar 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 187) bei der Beförderung in Wagenladungen von 610 Pud von den Stationen: Sassenhof der Riga-Bolderaaer Bahn und Riga der Pleskau-Rigaer Bahn folgende Frachtsätze zur Berechnung:

nach Gatschino	73	Rbl.	98	Kop.
„ Alexandrowskaja	73	„	98	„
„ St. Petersburg	73	„	98	„
„ Lissino	72	„	69	„
„ Krasnoje Sselo	72	„	69	„

} pro Wagen.

An Nebengebühren kommen bei Sendungen nach Gatschino, Alexandrowskaja und St. Petersburg 3 Rbl. 63 Kop, nach Lissino und Krasnoje-Sselo 4 Rbl. 90 Kop. pro Wagen zur Erhebung.

Eicheln. 3) Eicheln werden vom 5. Juni 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 218) bei der Beförderung in Wagenladungen von nachstehenden Stationen der Tambow-Saratower Bahn nach Riga zu folgenden Frachtsätzen berechnet:

	pro Wagen:		
von Saratow	156	Rbl.	— Kop.
„ Kurdjum	156	„	80 „
„ Marjinskaja	157	„	80 „
„ Kologriwowka	159	„	20 „
„ Atkarsk	159	„	20 „
„ Lopuchowka	159	„	20 „
„ Jekaterinowka	159	„	20 „
„ Saltikowka	159	„	20 „
„ Rtischtschewo	159	„	20 „
„ Sosnowka	158	„	06 „
„ Tamala	156	„	15 „
„ Umet	154	„	70 „
„ Kirsanow	153	„	25 „
„ Krasnoslobodsk	151	„	50 „
„ Lowowis	150	„	20 „
„ Platonowka	149	„	29 „
„ Raskasowo	148	„	30 „

An Nebengebühren kommen ausserdem 8 Rbl. 20 Kop. pro Wagen zur Erhebung.

Schweine. 4) Schweine werden vom 18. December 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 274) in besonders hergerichteten Waggons, der Eisenbahnen sowohl als auch der Versender, von den Stationen der Bahnen: Moskau-Kasan, Rjasan-Koslow, Sysran-Wjasma, Orel-Grjasi, Koslow-Saratow, Koslow-Woronesch-Rostow und Grjasi-Zarizyn nach Riga zu folgenden Frachtsätzen befördert:

bei Verladung in einer Reihe von nicht weniger als 50 Stück . . . . . zu 12½ Kop } pro Wagen und Werst.
bei Verladung in zwei Reihen von nicht weniger als 100 Stück . . . . . zu 18¾ Kop. } pro Wagen und Werst.

Die betreffenden Wagen werden frachtfrei auf der Tour zurückbefördert.

Frachtfreie Rückbeförderung der Specialwagen der Versender. 5) Laut Bekanntmachung der Geschäftsführer der Conferenzen der Vertreter der Bahnen I. und II. Gruppe in Nr. 270 des Sborniks, werden vom 4. December 1891 ab, auf den Bahnen beider Gruppen Güter jeder Art in Specialwagen der Versender zur Beförderung angenommen und zwar gegen Zahlung der gewöhnlichen tarifmässigen Fracht, mit der Bestimmung indessen, dass die leeren Specialwagen nach ihrer Entladung auf der Bestimmungsstation unentgeltlich nach der früheren Versandstation über dieselbe Route zurückbefördert werden.

51. Allgemeine Tarife, welche für sämmtliche russische Eisenbahnen festgesetzt sind.

Im Laufe des Jahres 1891 sind folgende allgemeine Tarife, welche für das ganze russische Eisenbahnnetz Giltigkeit haben, zur Einführung gebracht worden, und zwar:

1) für Eicheln und Waldsamen am 20. Mai 1891 (cfr. Sbornik Nr. 213) bei der Beförderung mit den Passagierzügen, auf sämmtlichen russischen Bahnen sowohl im localen, als auch im directen Verkehr.

2) für Düngungsmittel, wozu gezählt werden: Baker-Guano, Guano, Glaukonit, phosphorsaurer Kalk, Koth, Knochenmehl, Knochenasche, Compost, getrocknetes Blut, Dünger, Mist, Fettabfälle beim Entfetten der Wolle, Vogeldünger, Poudrette, Superphosphate, Phosphorite in Stücken und gemahlen, am 25. April 1891 (cfr. Sbornik Nr. 210). Nach diesem Tarif werden die erwähnten Düngungsmittel auf allen russischen Eisenbahnen sowohl im Localverkehr, als auch im directen Verkehr zu folgenden Frachtsätzen berechnet:

a) bei pudweiser Beförderung zu 1/65 Kop. pro Pud und Werst,

b) bei der Beförderung in Wagenladungen: auf einer Entfernung bis 400 Werst zu 1/65 Kop. pro Pud und Werst,
auf einer Entfernung von 401—492 Werst zu 6,15 Kop. pro Pud für die ganze Strecke,
„ „ „ „ 493—1200 Werst zu 1/80 Kop. pro Pud und Werst,
„ „ „ „ 1201—1800 Werst zu 15 Kop. pro Pud für die ganze Strecke,
„ „ „ „ mehr als 1800 Werst zu 1/120 Kop. pro Pud und Werst.

Bei Anwendung dieses Tarifs im directen Verkehr wird die gesammte Transportentfernung zur Berechnung gezogen.

3) für Pferde: am 14. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 238).

4) für Zwiebeln: am 7. September 1891 (cfr. Sbornik 245). Darnach werden Zwiebeln im directen Verkehr zwischen den Stationen der Bahnen: Baltische, Warschau-Terespol, Dünaburg-Witebsk, Koslow-Saratow, Libau-Romny, Moskau-Jaroslaw, Moskau-Nischni-Nowgorod, Moskau-Kasan, Moskau-Kursk, Moskau-Brest, Muromer, Nikolajew, Nowotorschok, Orenburger, Orel-Witebsk, Pollessier, Rjasan-Koslow, Rschewo-Wjasma, Riga-Dünaburg, St. Petersburg-Warschau, Sysran-Wjasma und Samara-Slatoust, bei der Beförderung in Wagenladungen von 610 Pud zum Frachtsatze nach folgendem Schema berechnet, mit der Bedingung, dass die Zahlung für eine grössere Entfernung nicht weniger beträgt, als diejenige für eine kürzere Entfernung:

	Mit Abschlag von der gesammten Frachtzahlung
bei einer Entfernung von 1—200 Werst zu 1/40 Kop. pro Pud und Werst,	
bei einer Entfernung von 201—500 Werst zu 1/40 Kop. pro Pud und Werst von	10 %,
bei einer Entfernung von 501—1000 Werst zu 1/40 Kop. pro Pud und Werst von	15 %,
bei einer Entfernung von 1001—1500 Werst zu 1/40 Kop. pro Pud und Werst von	20 %,
bei einer Entfernung von 1501—2000 Werst zu 1/40 Kop. pro Pud und Werst von	25 %,
bei einer Entfernung von mehr als 2000 Werst zu 1/40 Kop. pro Pud und Werst von	30 %.

5) Für Grossvieh (Büffel, Stiere, Ochsen und Kühe): am 15. November 1891 (cfr. Sbornik Nr. 267).

6) Für lebendes Hausgeflügel: am 15. Juni 1891 (cfr. Sbornik Nr. 220).

52. Lokal-Tarife.

Zu dem am 1. December 1890 zur Einführung gelangten neuen Localtarif der Riga-Dünaburger Eisenbahn sind folgende Ergänzungen erschienen:

1) Für die Beförderung von Pflastersteinen, Brennholz und Ziegeln von den Stapelplätzen im Ambaren-Viertel bis zur Station Riga wird vom 1. April 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 211) eine Frachtzahlung von 0,50 Kop. pro Pud erhoben.

2) Für die Beförderung von Wäschkörben mit den Passagierzügen zwischen den Stationen Riga und Oger wird in der Zeit vom 1. Mai bis 31. August eines jeden Jahres bis auf Weiteres die Fracht nach der I. Classe für Güterzüge, ohne Erhebung der Kronssteuer, berechnet. (cfr. Sbornik Nr. 211).

3) Für hölzerne Stangen (жерди) wird vom 2. October 1891 ab (cfr. Sbornik Nr. 252) während der Navigationszeit vom 1. April bis zum 1. November eines jeden Jahres bis auf Weiteres die Fracht auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn folgendermassen berechnet:

bei einer Entfernung bis 100 Werst zu 1/50 Kop. pro Pud und Werst,

„ „ „ von 101 bis 120 Werst zu 2 Kop. pro Pud für die ganze Strecke,

„ „ „ von mehr als 120 Werst zu 1/60 Kop. Pud und Werst.

Dieser Tarif findet auf der Mühlgrabener Zweigbahn nur in dem Falle Anwendung, wenn die Transporte zugleich auch über die Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn gehen.

Es ist ferner zu bemerken, dass auf folgenden Bahnen im Laufe des Jahres 1891 neue Localtarife zur Einführung gelangt sind und zwar:

1) auf der St. Petersburg-Warschauer Bahn am 1. März 1891 (cfr. Sbornik Nr. 179).

2) auf der Libau-Romnijer Bahn am 1. Juni 1891 (cfr. Sbornik Nr. 213).

3) auf den Süd-West-Bahnen am 1. April 1891 (cfr. Sbornik Nr. 199).

4) auf der Dünaburg-Witebsker Eisenbahn am 1. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 231).
5) auf der Orel-Witebsker Eisenbahn am 1. November 1891 (cfr. Sbornik Nr. 242).
6) auf der Moskau-Brester Bahn am 1. November 1891 (cfr. Sbornik Nr. 257).
7) auf der Orel-Grjasier Eisenbahn am 1. November 1891 (cfr. Sbornik Nr. 275).

53. Verschiedene Verband-Tarife.

Im Laufe des Jahres 1891 sind für folgende Verbände neue Tarife zur Einführung gelangt:

1) für den Schwarzmeer-Asov-Warschauer Verband am 16. Januar 1891 (cfr. Sbornik Nr. 184).
2) für den überseeischen Verkehr von Alexandria, Jaffa, Kerasund, Samsun, Constantinopel, Dardanelli, Smyrna, Marseille und Nizza via Odessa nach St. Petersburg am 17. Februar 1891 (cfr. Sbornik Nr. 185).
3) für den überseeischen Verkehr von denselben Häfen via Odessa nach Moskau und Warschau, sowie nach verschiedenen hinter Warschau belegenen Stationen am 17. Februar 1891 (Sbornik Nr. 185).
4) für den directen Güterverkehr von Noworossisk via Rostow nach Moskau am 23. Januar 1891 (cfr. Sbornik Nr. 186).
5) für den Warschau-Orel-Zarizyner Verband am 23. Februar 1891 (cfr. Sbornik Nr. 189).
6) für den directen Verkehr von den Stationen Asov-Gawan, Taganrog und Rostow a. D. nach Woronesch, Grjasi, Koslow, Rjaschsk, Rjasan, Jegorjewsk, Kolomna, Kamenskoje und Moskau am 9. März 1891 (cfr. Sbornik Nr. 199).
7) für den Moskau-Königsberger Verkehr am 13. März 1891 (cfr. Sbornik Nr. 200).
8) für den directen Verkehr von Sewastopel nach Moskau, Serpuchow, Tula und Orel am 30. März 1891 (cfr. Sbornik Nr. 205).
9) für den Moskau-Kaukasisch-Transkaspischen Verkehr via Sewastopel und via Odessa am 24. April 1891 (cfr. Sbornik Nr. 206).
10) für den directen Verkehr von Nicolajew nach Moskau, Serpuchow, Tula, Orel und Kursk via Charkow am 6. April 1891 (cfr. Sbornik Nr. 207).

11) für den directen überseeischen Verkehr via St. Petersburg nach Moskau am 15. April 1891 (Sbornik Nr. 209).
12) für den directen Verkehr von Taganrog und Rostow nach Serpuchow, Tula und Orel am 20. April 1891 (Sbornik Nr. 211).
13) für den Moskau-Kaukasisch-Transkaspischen Verkehr via Noworossisk am 22. Mai 1891 (Sbornik Nr. 214).
14) für den directen Verkehr von Mariupol nach Moskau am 4. Mai 1891 (cfr. Sbornik Nr. 215)
15) für den überseeischen Verkehr nach Wilna via Libau am 25. Mai 1891 (cfr. Sbornik Nr. 215).
16) für den Russisch Deutsch-Französischen Verkehr am 15. Mai 1891 (cfr. Sbornik Nr. 218).
17) für den überseeischen Verkehr nach Minsk, Homel und Romnij via Libau am 12. Juni 1891 (cfr. Sbornik Nr. 220).
18) für den Danzig-Moskauer Verkehr via Illowo-Mlawa am 5. Juni 1891 (cfr. Sbornik Nr. 224).
19) für den directen Verkehr von den Stationen der Moskau-Brester Bahn nach Warschau und den Stationen der Warschau-Wiener und Lodzer Bahn am 3. Juli 1891 (cfr. Sbornik Nr. 226).
20) für den Transkaukasisch-Wolga-Schwarzmeer-Verkehr am 15. Juli 1891 (cfr. Sbornik Nr. 227).
21) für den Russisch-Deutsch-Belgischen Verkehr am 19. Juni 1891 (cfr. Sbornik Nr. 228).
22) für den Südwest-Russisch-Warschauer Verkehr am 1. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 234).
23) für den Preussisch-Russischen Verband von den Stationen Königsberg und Pillau nach Kiew, Berditschew und Odessa am 19. September 1891 (cfr. Sbornik Nr. 248)
24) für den Danzig-Südwest-Russischen Verband von Danzig und Neufahrwasser nach Kiew, Berditschew und Odessa am 19. September 1891 (cfr. Sbornik Nr. 248).
25) für den Moskau-Kaukasischen-Transkaspischen Verkehr via Noworossisk am 5. October 1891 (cfr. Sbornik Nr. 259).
26) für den directen Verkehr der Libau-Romnijer Bahn mit der Moskau-Brester und Sysran-Wjäsmaer Bahn am 2. November 1891 (cfr. Sbornik Nr. 261).
27) für den überseeischen Verkehr via Reval nach St. Petersburg am 6. November 1891 (cfr. Sbornik Nr. 262).

28) für den Warschau-Südost-Verkehr und zwar zwischen den Stationen der Bahnen des Warschauer Rayons einerseits und den Stationen der Bahnen: Grjasi-Zarizyn, Donetzer, Jekaterinen, Koslow-Woronesch-Rostower, Koslow-Saratower, Kursk-Kiewer, Kursk-Charkow-Asower, Libau-Romnijer, Losowo-Sewastopoler, Orenburger, Orel-Witebsker, Orel-Grjasier, Polessier, Samara-Slotouster, Sysran-Wjasmaer und Charkow-Nicolajewer andererseits, am 15. November 1891 (Sbornik Nr. 265).

54. Nebengebühren.

Am 19. August 1891 (cfr. Sbornik Nr. 229) gelangten auf Anordnung des Finanzministeriums auf sämmtlichen russischen Eisenbahnen, an Stelle der bisherigen, neue Nebengebühren zur Einführung, mit der Bestimmung, dass letztere für solche Güter einstweilen nicht zur Berechnung gezogen werden sollen, welche nach Specialtarifen befördert werden, in welchen die Nebengebühren bereits in Ziffern angegeben, oder in der Fracht enthalten sind, oder aber vermerkt ist, dass diese Gebühren überhaupt nicht erhoben werden.

Gemäss dem im Sbornik Nr 229 der Tarife der russischen Eisenbahnen publicirten Verzeichnisse der neuen Nebengebühren haben zur Erhebung zu gelangen:

I. An Stationskosten.	pro Pud. Kop.
1) Für Eil- und Frachtgüter, mit Ausnahme der nachbenannten	0,7
Für Güter, welche nicht nach dem wirklichen Gewicht, sondern nach der Tragkraft des Wagens oder einem Theile derselben tarifirt werden, wird diese Gebühr pro Pud entsprechend der Tragkraft des Wagens oder einem Theile derselben, gemäss den vereinbarten Tarifen, erhoben.	
2) Ermässigte Stationskosten werden für nachstehende Waaren bei deren Beförderung in Wagenladungen erhoben:	
Alabaster, Gyps und weisse Kreide (gereinigt und ungereinigt in Stücken und pulverisirt (aus der Gruppe 1/3)	0,4
Ziegel, gewöhnliche, Bau- und Rohziegel, Plieten und Tafeln aus Thon und Dachpfannen (aus der Gruppe 25/117)	0,4

	pro Pud Kop.
Holz in Balken, als: Buchen-, Birken-, Weiden-, Platanen-, Birnbaum-, Hagebuchen-, Eichen-, Weiden-, Kastanien-, Ahorn-, Linden-, Lärchen-, Nuss-, Wachholder-, Ellern-, Espen-, Edeltannen-, Pilbeeren-, Pappel-, Weichsel-, Apfel-, Eschen-, Fichten- und Tannenholz, Grubenhölzer und Stangen (aus der Gruppe $^{28}/_{59}$ und $^{55}/_{58}$	0,4
Brennholz, Wurzeln und Baumstummeln (die ganze Gr. $^{31}/_{16}$)	0,4
Gusseisenbruch, Schnitzel, Hammerschlag, Feilspäne, Hobelspäne von Eisen, Stahl und Gusseisen, Gusseisen unbearbeitet (aus der Gruppe $^{32}/_{26}$)	0,4
Basalt-, Feld-, Fundament-, Gneis-, Granit und Labradorstein, Dolonit (kalkerdhaltiger Kalkstein, unbearbeitet), Kalkstein, Quarz in Stücken, Feuerstein, unbearbeitet, Sand- und Fliesenstein, unbearbeitet, Trass (Cementstein) und Schotter (aus der Gruppe $^{41}/_{113}$)	0,4
Rohr und Schilf, unbearbeitet (die ganze Gruppe $^{42}/_{98}$) .	0,4
Eicheln jeder Art (aus der Gruppe $^{56}/_{122}$)	0,4
Naphta-Rückstände (aus der Gruppe $^{59}/_{89}$).	0,4
Runkelrüben (aus der Gruppe $^{77}/_{45}$).	0,4
Eisenerz (Eisenglanz, Brauneisen und Magneteisenstein, Eisenkies), Zinkerz (Zinkblende, Galmei), Alunit (Alaunstein), Alaunschiefer, Alaunerde, Bleierz, Antimoniumerz, Kobalterz, Kupfererz (Kupferkies und Kupferglanz), Zinnerz und Braunstein (aus der Gruppe $^{92}/_{31}$)	0,4
Salze bei der Beförderung im unverpackten Zustande (aus der Gr. $^{101}/_{101}$)	0,4
Futterkräuter, Stroh, Häcksel, Heu, gepresst und ungepresst; Strohkappen und Ueberzüge für Flaschen und Gefässe (aus der Gruppe $^{109}/_{70}$)	0,4
Baker-Guano, Guano, Glaukonit, Knochen gestossen und gemahlen (weisses und graues Knochenpulver, Knochenmehl, Knochenstaub), gebrannte Knochen (Knochenasche und weisses Spodium), Composte, getrocknetes Blut, Fettrückstände beim Waschen der Wolle, Poudrette zum Düngen, Superphosphate, Phosphorite in Stücken und gemahlen und Vogeldünger (aus der Gruppe Nr. $^{111}/_{24}$)	0,4

	pro Pud Kop.
Anthracit, Briquets von Steinkohlen, von Torf, Coaks, Torf, Braunkohlen, Steinkohlen und Torfkohlen (aus der Gruppe 112/69)	0,4
Schlampe und Träber (Rückstände bei der Branntweinbrennerei und Bierbrauerei (aus der Gruppe 6/57)	0,2
Scherben-, Topf- und Thon-, sowie von Glas, Porcellan und Fayance (die ganze Gruppe 9/105)	0,2
Wasser, gewöhnliches und Eis (die ganze Gruppe 18/123)	0,2
Pressrückstände von Runkelrüben, vom Gerben und Cocos-Pressrückstände (aus der Gruppe 21/97)	0,2
Ballast (Kies und Grand), Gascha (Art Kalkerde), Baulehm und Töpferthon, gewöhnlicher, Rasen, Kalkerde, Infusorienerde, Erde, gewöhnliche und Gartenerde, Baumasche jeder Art, Steinkohlen- und Coaksasche, Schlamm, Ziegel, gemahlen und gestossen (Ziegelschotter), Mergel, Bau- und Steinkohlenschutt, Sand, gewöhnlicher und Formsand, mit Ausnahme von Marmorsand (aus der Gruppe 38/30).	0,2
Heidekraut, Badebesen, Wachholdersträucher und andere trockene Borke und Lindenbast, Besen, Moos, einfaches, Sägespäne mit Ausnahme von Korkholzspänen, Flechtwerk aus Reisig, Weidenruthen, Hobelspäne, Faschinen und Reisig, Zapfen von Tannen und Fichten (aus der Gruppe 56/122)	0,2
Bastschuhe, Bast und Lindenbast (aus der Gruppe 67/82)	0,2
Excremente, Dünger, Mist und Koth (aus der Gruppe 111/24)	0,2
Kisjak, getrockneter Viehmist (aus der Gruppe 112/69). .	0,2
	pro Stück. Kop.
3) Für Stückgüter:	
a) Eisenbahninventar	60
b) Equipagen, jeder Art Schlitten, Dräsinen und Böte (ausgenommen in Kisten verpackte), sowie Pferdebahnwagen	30
4) Für Thiere:	
a) Grossvieh, als Pferde, Maulesel, Stiere, Kühe, Ochsen, Kameele etc., sowie Füllen in der Höhe von 2 Arschin und mehr	20
b) Kleinvieh, als: Kälber, Schweine, Schafe, Hammel, Ziegen etc., sowie Füllen in der Höhe von weniger als 2 Arschin, und Esel	5

	pro Pud Kop.
Anmerkung 1. Die Stationskosten werden ausnahmelos für alle Güter erhoben, unabhängig davon, ob das Ein- oder Ausladen durch Kräfte der Eisenbahn oder der Waarenempfänger stattgefunden hat.	
Anmerkung 2. Für Güter, welche im ausländischen Verkehr von und nach russischen Stationen, mit Ausnahme jedoch der Grenzstationen, zur Beförderung gelangen, werden die Stationskosten im vollen Betrage, für Güter aber, die in diesem Verkehr von oder nach den Grenzstationen (loco) befördert werden, im halben Betrage erhoben.	
II. Für Frachtblanquetts,	pro Exemplar Kop.
welche von den Eisenbahnen ausgegeben werden	1
III. Für das Nachwiegen.	pro Pud. Kop.
1) Von Eil- und Frachtgütern, mit Ausnahme der nachbenannten	0,25
2) Von Gütern, welche in unverpacktem Zustande befördert werden	pro Wagen. Kop. 75
Anmerkung 1. Die Gebühr für das Nachwiegen wird erhoben:	
a) auf der Versandstation — wenn der Versender in den Frachtbriefen nicht den Vermerk macht, dass das Nachwiegen der Waare nicht gefordert wird oder der Versender das Gewicht des zu befördernden Gutes in den Frachtbriefen notirt und den genannten Vermerk gemacht hat, bei der Prüfung aber des Gewichts seitens der Station ein Fehlen oder Ueberschuss des vom Versender im Frachtbrief angegebenen Gewichts ermittelt wird, und	
b) auf der Empfangsstation — wenn der Empfänger verlangt, dass das ihm auszureichende Gut oder Gepäck nachgewogen werden soll und hierbei ein Manco an Gewicht nicht ermittelt wird.	

	pro Wagen
Anmerkung 2. Das bei Prüfung der Versandstation ermittelte Gewicht gilt als nichtübereinstimmend mit dem Gewicht, welches vom Versender in den Frachtbriefen notirt ist, wenn die Differenz mehr als 1%, incl. der gesetzlich zulässigen Wagedifferenz, beträgt.	
IV. Für das Auf- u. Abladen oder die Umladung.	pro Pud. Kop.
1) Von Eil- und Frachtgütern, mit Ausnahme der nachbenannten	0,33
Für Güter, welche nicht nach dem wirklichen Gewicht, sondern der Tragkraft des Wagens oder einem Theile derselben tarifirt werden, wird diese Gebühr pro Pud nach der Tragkraft des Wagens oder einem Theile derselben, gemäss dem vereinbarten Tarif berechnet.	
2) Equipagen jeder Art und Schlitten (mit Ausnahme solcher, welche pudweise befördert werden), sowie Draisinen, ausgenommen in Kisten verpackte, und Pferdebahnwagen, sofern dieselben nicht schwerwiegend sind	pro Stück. Kop. 20
3) Für das Auf- und Abladen schwerwiegender Gegenstände, d. h. solcher, welche in einem Stück mehr als 200 Pud wiegen, wird die Gebühr laut Vereinbarung der Versandbahn mit dem Waareneigenthümer zur Erhebung gelangen.	
Anmerkung 1. Von den umstehend genannten Gebühren entfallen für das Aufladen 2/3, für das Entladen 1/3.	
Anmerkung 2. Die Gebühr für das Umladen (oder die Uebergabe) — 0,33 Kop. pro Pud — wird erhoben, bei der Uebergabe von Gütern zwischen Bahnen nicht gleichen Geleises zu Gunsten der Bahn, welche die Umladung ausgeführt hat, sowie bei der Uebergabe von Gütern von den russischen Bahnen nach den ausländischen oder zurück, unabhängig davon, ob eine Umladung auf den Grenzstationen stattgefunden hat oder nicht. Die Gebühr für das Entladen (отгрузка) (0,11 Kop. pro Pud) wird erhoben, wenn dasselbe auf Wunsch des Waareneigenthümers oder in Folge Ueber-	

	pro Stück
ladung des Wagens Seitens der Eisenbahn ausgeführt wird (im letzteren Falle — unabhängig von der lt. Art. 60 des Allg. Statuts vorgesehenen Strafzahlung).	
Anmerkung 3. Für die Benutzung von Hebekrähnen beim Ein- oder Ausladen auf den Stationen, wo solche vorhanden sind, wird, falls das Auf- oder Abladen durch Kräfte der Waareneigenthümer ausgeführt wird, eine Gebühr von 1 Kop. pro Pud erhoben.	
V. Für die Gestellung	
der Wagen oder Plattformen zum Be- oder Entladen, oder aber nach vollgezogenem Auf- oder Abladen, wenn das Stehen der Wagen durch Verschulden oder auf Wunsch des Waarenversenders erfolgt, wird für jede 24 Stunden über die Frist, welche durch dieRegeln für das Auf- und Entladen (Art. 77 des Allgem. Statuts*) bestimmt sind, erhoben:	
a) pro Wagen oder Plattform, welche der Eisenbahn gehören	3 Rbl.
Anmerkung. Erforderlichen Falls kann diese Gebühr vom Ministerium der Wege-Communicationen, nach Vereinbarung mit dem Finanz-Ministerium, in den Grenzen bis 20 Rbl. erhöht werden.	
b. pro Wagen oder Plattform, welche vom Versender gestellt wird	1 Rbl.
VI. Für das Lagern wird erhoben:	
1) von Gepäck, pro Collo und 24 Stunden	2 Kop.
2) „ Gütern jeder Art, mit Ausnahme der nachbenannten:	
für 1, 2, 3, 4, und 5 Tage, pro Pud und 24 Stunden .	0,4
„ 6, 7, und 8 Tage.	0,2
„ 9, 10, 11 Tage.	0,6
„ 12, 13, 14 Tage	0,8
für die folgende Zeit:	
a. bis zum Schluss des Monats, pro Pud und 24 Stunden	1,0
b. nach Ablauf des Monats, pro Pud für jeden halben Monat (15 Tage), einen angefangenen halben für einen vollen Monat gerechnet	5,0

*) Bis zur Bestätigung der erwähnten Regeln Seitens des Eisenbahn-Raths bleiben für das von den Waareneigenthümern auf den Stationen bewerkstelligte Auf- und Abladen von Gütern diejenigen Fristen in Kraft, welche gegenwärtig, mit Genehmigung oder Kenntniss des Ministeriums der Wege-Communicationen, von den Eisenbahnen angewandt werden.

Die im Pkt. 2 bezeichneten Lagermieth-Beträge werden für folgende Waaren auf die Hälfte reducirt und zwar — Alabaster, Gyps, und weisse Kreide (gereinigt und ungereinigt) in Stücken (aus der Gruppe 1/3); Schlempe und Träber (Rückstände bei der Branntweinbrennerei und Bierbrauerei) (aus der Gruppe 6/57); Scherben, Topf- und Thon; sowie von Glas, Porcellan und Fayance (die ganze Gruppe 9/105); Wasser, gewöhnliches und Eis (die ganze Gruppe 18/123), Pressrückstände von Samen, Runkelrüben und von Gerben (aus der Gruppe 21/97); Ziegel hydraulische, Bau- und Rohziegel, und Dachpfannen (aus der Gruppe 25/117), Buchen-, Birken-, Weiden-, Platanen-, Birnbaum-, Hagebuchen-, Eichen-, Weiden-, Kastanien-, Ahorn-, Linden-, Lärchen-, Nuss-, Wachholder-, Ellern-, Espen-, Edeltannen-, Pilbeeren-, Pappel-, Weichsel-, Apfel-, Eschen-, Fichten- und Tannenholz in Balken Bohlen, Brussen, Planken, Brettern, Klötzen, Blöcken, Scheiten, Schalen, Stangen, und Klötzchen (aus der Gruppe 28/59 und 55/58); landwirthschaftliche Geräthe, hölzerne (aus der Gruppe 29); Brennholz, Wurzeln und Baumstummel, gespalten und gesägt (die ganze Gruppe 31/116); Erde und Thon, mit Ausnahme von Farbe- und japanischer Erde (die ganze Gruppe 38); Steine, unbearbeitet und behauen, Mühlsteine, Schotter, Denkmäler und steinerne Kolonnen (aus der Gruppe 41/113); Knochen, rohe, gewöhnliche, unbearbeitet (aus der Gruppe 50); Holzbaumaterialien (die ganze Gruppe 55/58); Maschinen, nicht auseinandergenommene (mit Ausnahme von Näh- und Strickmaschinen) und Locomobilen (aus der Gruppe 61); Runkelrüben (aus der Gruppe 77/45); Erz jeder Art, ausgenommen Erz von edlen Metallen (die ganze Gruppe 92); Harz, flüssig, und Theer (aus der Gruppe 98); Excremente, Dünger, Mist, Phosphorite in Stücken (aus der Gruppe 111/24); Kohlen, Torf und Kisjak (die ganze Gruppe 112/69).

3) Von Eisenbahn-Inventar, pro Stück und 24 Stunden 1 Rbl. 50 Kop
4) „ Gegenständen, welche stückweise befördert werden, pro Stück und 24 Stunden . . . . . — „ 25 „

Anmerkung 1. Die Lagermiethe wird erhoben:

a. auf der Versandstation: — für Gepäck, welches nicht mit Verschulden der Eisenbahn zurückgehalten worden — für die Zeit vom Abgange des Zuges, mit welchem das Gepäck befördert werden sollte, bis zu seiner Verladung in den Wagen; für Eil- und Frachtgüter, — wenn der Versender die Reihenfolge der Abfertigung verpasst oder das Gut zurücknimmt, — für die Zeit von der An-

fuhr des Gutes zur Station bis zur Eingabe des Versenders um Ueberführung dieses Gutes in eine neue Reihenfolge oder bis zur Abfuhr desselben von der Station; und

b. auf der Empfangsstation: — für die Zeit nach Ablauf der kostenfreien Lagerfrist bis zur Empfangnahme des Gepäcks oder Gutes durch den Empfänger auf der Station.

Anmerknng 2. Die Lagermiethe für Gut auf einem Frachtbrief oder für Gepäck auf einer Quittung darf nicht weniger als 10 Kop. betragen. Bei Berechnung der Lagermiethe für Gepäck oder Güter wird die Zeit von weniger als 24 Stunden für volle 24 Stunden gerechnet.

VII. An Nachnahmegebühren werden erhoben:

a. im Localverkehr, von jedem Rubel . . . . . 0,5 Kop.
b. im directen Verkehr, von jedem Rubel . . . . 1,0 „

Anmerkung. Die Nachnahmeprovision für eine einzelne Sendung darf nicht weniger als 10 Kop. betragen.

Da die neuen Nebengebühren bedeutend höher als die früheren sind und hierdurch die Frachtkosten, namentlich auf kurzen Transport-Entfernungen dermassen belastet werden, dass Güter auf diesen Strecken nicht weiter dem Eisenbahnwege zufallen können, so sah sich der Rigasche Börsen-Comité veranlasst, mittelst Schreibens vom 18. November 1891 Nr. 733 an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn, unter Hinweis auf die Wasserconcurrenz, die Bitte zu richten, eine Ermässigung der Nebengebühren für den Güterverkehr zwischen Riga und Mühlgraben derart herbeiführen zu wollen, dass für sämmtliche in Mühlgraben von den Versendern auf- und abgeladenen Güter, ohne Anrechnung der Ladegebühren, wie es früher der Fall war, an Stationskosten 0,10 Kop. pro Pud zur Erhebung gelangen.

Auf diese Eingabe hat der Rigasche Börsen-Comité noch keine Antwort erhalten.

55. Verschiedene Massnahmen des Rigaschen Börsen-Comités behufs Regulirung der Tarife für den Verkehr nach und von Riga.

a. Tarife für Reisstärke, Krystallsand und Düngergyps.

Auf das bezügliche Gesuch hiesiger Firmen wandte sich der Börsen-Comité in seinen Schreiben vom 19. und 21. November 1891 Nr. 743, 749 und 750 an den Geschäftsführer des Allgemeinen Congresses der Vertreter der Russischen Eisenbahnen mit der Bitte:

a. Um Erwirkung einer Frachtermässigung für Reisstärke von der Station Michailowka nach Riga, da auf dieser Route ein Frachtsatz gelte, der in keinem Verhältnisse zum Werthe der Waare stehe, und letztere somit darauf angewiesen sei, auf dem beschwerlichen Seewege über Odessa nach Riga zu kommen. Reisstärke.

b. Um Erwirkung einer allgemeinen Regulirung der Tarife für Krystallsand auf sämmtlichen Bahnen und zwar Anwendung auf Krystallsand des zur Zeit billigsten Tarifs für Düngemittel, da von einer derartigen Ermässigung eine bedeutende Steigerung der Leistungsfähigkeit der inländischen Glasindustrie und Beschränkung des ausländischen Imports zu erwarten sei. Krystallsand.

c. Um Aufnahme von Düngergyps in den allgemeinen Düngertarif, da derselbe von grösster Bedeutung für die Landwirthschaft sei und sehr wesentlich billiger zu stehen komme, als die übrigen Düngemittel. Düngergyps.

Was Reisstärke und Krystallsand anbetrifft, so ist die Frage wegen Tarifermässigung für diese Artikel, laut Schreiben des Geschäftsführers des Allgemeinen Congresses vom 28. Nov. 1891 Nr. 404/1894 in das Programm des im Februar 1892 zusammenkommenden VII Allg. Tarifcongresses aufgenommen worden, während laut Schreiben desselben Geschäftsführers vom 28. November Nr. 405/1895 die Aufnahme von Düngergyps unter die allgemeinen Düngemittel vom V. Allg. Tarifcongress abgelehnt worden sei und demnach nicht nochmals vorgebracht werden könne, es erübrige daher nun noch, wegen Ermässigung der Tarife für diesen Artikel an die einzelnen Bahnen oder Verkehre sich zu wenden, auf denen Düngergyps befördert werden soll.

b. Tarife für Wasserglas und Cocosoel.

In Anbetracht der zum Werthe der Waaren unverhältnissmässig hohen Tarife für Wasserglas und Cocosoel, die beide, in Riga fabricirt, von grösster Wichtigkeit bei der Seifenfabrikation sind, richtete der Börsen-Comité an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft unterm 19. Nov. 1891 sub Nr. 741 die Bitte, eine Ermässigung der Tarifevon Riga nach den Stationen der Libau-Romnyer, Kursk-Kiewer, Polessier- und Süd-West-Bahnen für Wasserglas von $^1/_{18}$ Kop. auf $^1/_{36}$ Kop. per Pud und Werst, für Cocosoel eine Gleichstellung mit dem Tarife für Talg zu erwirken. Hierbei führte der Börsencomité an, dass hinsichtlich des Wasserglases die ausländische Konkurrenz, hinsichtlich des Cocosoels die Konkurrenz der Petersburger, Libauer und ausländischen Fabriken für die Rigaer Industrie überaus gefahrdrohend wären, sowie, dass der sämmtlichen Tarifen zu Grunde liegende Nicolai-Tarif für Wasserglass zu einer Zeit erstellt worden wäre, wo die Production dieses Artikels noch nicht weit vorgeschritten gewesen. Wasserglas- und Cocosöl.

c. Tarife für Oele.

Oele. Mittels Schreibens vom 21. November 1891 Nr. 751, richtete der Börsen-Comité an die temporäre Verwaltung der Krons-Eisenbahnen die Bitte um Erstellung eines Specialtarifs für Oele von Riga nach Rostow via Dünaburg und via Moscheiki-Bachmatsch-Merefa unter Zugrundelegung des Nicolai-Tarifs und Anwendung des Moskauer Schemas, da bei den gegenwärtigen Tarifverhältnissen für die Rigear Oelfabriken ein Transport ihrer Producte auf dem Wasserwege nach Rostow, Batum und Odessa durch das Mittelmeer vertheilhafter wäre.

Abschriften von dieser Eingabe theilte der Börsencomité bei seinen Schreiben vom 21. November 1891 sub NNr. 752 und 753 den Directionen der Riga-Dünaburger und Mitauer Eisenbahn-Gesellschaften mit.

d. Tarife für Holz.

Holz. Durch Schreiben vom 24. Februar 1891 Nr. 3083 bat die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft, zufolge der vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten angeregten Ergreifung von Massregeln zur Hebung der Bauholz-Transporte auf den russischen Eisenbahnen, um Mittheilung einer ganzen Reihe von den Holzhandel und Holzverkehr betreffenden Auskünften, sowie um eine Aeusserung darüber, ob der Börsencomité es für möglich halte, einen Theil der auf dem Wasserwege zum Transport nach Riga kommenden Baumateralien dem Eisenbahntransporte zuzuführen.

In seiner Antwort am 20. März 1891 Nr. 78 ertheilte der Börsen-Comité die gewünschten Auskünfte und äusserte sich dahin, dass bei sehr wesentlicher Reduction der hohen Bahnfrachten nicht nur zahlreiche Partieen Holzwaaren dem Schienenwege würden zugeführt werden, sondern Riga auch völlig neue Bezugsquellen sich eröffnen würden, doch wäre eine Benutzung des Schienenweges nur bei einer Herabsetzung der Holztarife bis auf $^1/_{120}$—$^1/_{100}$ Kop. denkbar.

Zufolge mündlicher Bitte des Chefs der commerciellen Abtheilung der Pskow-Rigaer Bahn, Ingenieurs Ulinski, um Mittheilung der Bedingungen, unter denen die nach Riga geflössten Quantitäten Holz dem Bahntransport zugeführt werden könnten, theilte der Börsencomité der Verwaltung der genannten Bahn, im Schreiben vom 21. November 1891 Nr. 748, mit, dass eine Konkurrenz der Bahn mit dem Wasserwege nur dann möglich sei, wenn die Tarife auf ersterer billiger gestellt würden, als die Transportkosten auf dem Wasser, die per Pud und Werst von circa $^1/_{70}$ bis $^1/_{85}$ Kop. betrügen, wobei dann noch vom

Eisenbahn-Frachtpreise entsprechende Abschläge eintreten müssten für Nebenkosten, die mit dem Wassertransporte nicht verbunden wären.

(Siehe weiter unten Pkt. 73 dieses Berichts).

e. Tarife für rohe Knochen.

Rohknochen.

Beim Schreiben vom 14. August 1891 Nr. 473 stellte der Börsen-comité dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten befürwortend ein Gesuch der hiesigen Firma Herm. Stieda vor und bat um Anordnung einer Revision des Tarifs für Rohknochen. In diesem Gesuche hat die Firma Herm. Stieda namentlich darauf hingewiesen, dass durch Aufnahme des Artikels Knochenmehl in den neuerstellten Dünger-Tarif und durch die gleichzeitige Erhöhung der Frachtsätze für Rohknochen, die im Innern des Reichs belegenen Knochenmehl-Fabriken nicht nur den natürlichen Absatzrayon der hiesigen Fabriken beherrschten, sondern auch hinsichtlich des Exportes von Knochenmehl ins Ausland einen übermässigen Vortheil vor den hiesigen Fabriken erlangt hätten, so dass überhaupt der Fortbestand der letzteren gefährdet sei. In Folge dessen bat genannte Firma um Ermässigung des Tarifs für Rohknochen bis um ca. 32% niedriger, als der Düngertarif, oder mindestens, falls das nicht zu erreichen wäre, um Gleichstellung der Sätze für Rohknochen und Düngemittel.

Jedoch bereits unter dem 24. August 1891 Nr. 6910/1348 eröffnete das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten dem Börsencomité, dass das oberwähnte Gesuch nicht berücksichtigt werden könne.

f. Tarife für Porcellan- und Fayencewaaren.

Porzellan- und Fayancewaaren.

In Folge eines Gesuchs der Kusnezowschen Porcellanfabrik in Riga, um Ermässigung des directen Eisenbahntarifs für den Transport von Porcellan- und Fayencewaaren von Riga nach Petersburg, bat die Verwaltung der Pskow-Rigaer Eisenbahn mittelst Schreiben vom $\frac{30.\text{ April}}{1.\text{ Mai,}}$ 24. Juni und 23. October 1891 sub NNr. 1051/6117, 1676/9219 und 2836/15500 um Mittheilung genauer Daten über die Quantitäten dieser Waaren, welche in der laufenden Navigationsperiode auf dem Seewege von Riga nach Petersburg befördert worden seien.

Diese Anfragen beantwortete der Börsen-Comité durch seine Schreiben vom 15. Juni, 6. Juli und 8. November 1891 sub Nr. Nr. 325, 387 und 695 und gab das in der diesjährigen Navigationsperiode nach Petersburg auf dem Seewege versandte Quantum mit 57,400 Pud an, wobei derselbe noch seine Ansicht dahin aussprach, dass, um den Transport von Porcellan- und Fayencewaaren vom Seewege ab der

Eisenbahn zuzuwenden, der auf letzterer für diese Waaren bestehende Tarif, bei Verpackung in Kisten und Fässern, von 42,51 Kop. auf 15 Kop. per Pud ermässigt werden müsste.

56. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten.

a. Verstaatlichte Bahnen.

Im Jahre 1891 sind folgende Eisenbahnen in den Besitz der Regierung übergegangen und zwar:

Die Kursk-Charkow-Asower Bahn (Sbornik 186 und 191).

Die Rjaschsk-Morschansker Bahn (Sbornik 206), und die Libau-Romnyer Eisenbahn (Sbornik 209 und 220).

Mittelst Allerhöchst am 10. November 1891 bestätigten Minister-Comitébeschlusses ist die Orel-Grjasier Bahn verstaatlicht und dieselbe vom 1. Januar 1892 ab von der Krone übernommen worden.

b. Eröffnung der Station Ligat.

Am 26. November 1891 wurde auf der Pleskau-Rigaer Eisenbahn die Halbstation Ligat für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet. (cfr. Sbornik Nr. 273)

c. Beitritt Russland's zur internationalen Eisenbahn-Convention.

Nachdem in Bern der Vertreter der Russischen Regierung am 2/14. October 1890 die Convention über den internationalen Verkehr auf den Eisenbahnen unterzeichnet hatte, hat Seine Majestät, auf Grund des Gutachtens des Reichsraths, nunmehr den Beitritt Russlands zu der genannten Convention genehmigt und die Erfüllung derselben anbefohlen. (cfr. Sammlung der Gesetze und Vorschriften der Regierung Nr. 75 — 1891 art. 793).

Darnach sind die russischen Eisenbahnen verpflichtet, auf Forderung des Ministers der Wegecommunication in den directen Verkehr mit den ausländischen Bahnen zu treten.

d. Beleihung der Getreidesendungen.

Die im Jahre 1888 eingeführten Regeln über die Beleihung der Getreidewaaren durch die Reichsbank sind mit Allerhöchster Genehmigung bis zum 1. Juli 1894 prolongirt worden, mit der Bestimmung, dass die Vorschüsse nicht mehr als 60% vom Werthe der Waare betragen dürfen. (cfr. Sammlung der Gesetze und Vorschriften der Regierung Nr. 67 — 1891 art. 700. Sbornik Nr. 231).

Demnächst hat die Grjasi-Zarizyner Bahn, nach Einholung der Genehmigung der Regierung, die Einrichtung getroffen, dass auf die von ihren Stationen zur Abfertigung gelangenden Getreidewaaren den Waarenversendern vom 2. Mai 1891 ab Geldvorschüsse Seitens der resp. Versandstationen, unter Beihilfe der Reichsbank gezahlt werden. (cfr. Sbornik Nr. 218).

Zu vorstehendem Zwecke ist der Grjasi-Zarizyner Bahn vom Finanz-Ministerium ein Credit bei der Abtheilung der Reichsbank in Borisoglebsk im Betrage von einer Million Rubel eröffnet worden.

Zugleich ist der Grjasi-Zarizyner Bahn das Recht zugestanden worden, Lagerhäuser zur Aufbewahrung des Getreides bis zu seiner Abfertigung, auf Grundlage der für die Süd-West-Bahnen vom Finanzministerium unterm 8. August 1889 bestätigten temporairen Regeln (cfr. Sbornik 41) zu errichten.

Ferner hat die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn in Nr. 216 des Sborniks der Tarife d. d. 8. Mai 1891 bekannt gemacht, dass die Station Riga der Riga-Dünaburger Eisenbahn in die Zahl derjeniger Empfangsstationen aufgenommen worden sei, nach welchen Getreidesendungen mit Geldvorschüssen belastet, abgefertigt werden können.

e. Umwegs-Beförderung.

Behufs Entlastung des Verkehrs auf den Strecken Charkow-Kursk-Skuratowo wurde von dem Herrn Minister der Wegecommunication mittelst Cirkulairvorschrift des Eisenbahn-Departements vom 26. November 1891 Nr. 15652 (cfr. Sbornik Nr. 278) angeordnet, dass bis auf Weiteres, die Güter von den Stationen der Donetzer, Jekaterinen, Losowo-Sewastopoler, Charkow-Nicolajewer und der Theilstrecke Gnilowskaja-Charkow der Kursk Charkow-Asower Bahn, welche via Merefa adressirt sind, — sowie die Güter von Charkow mit der Bestimmung nach St. Petersburg, den Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn und den westlich von derselben belegenen Bahnen, sowie nach der Station Brjansk und den Stationen der westlich von Brjansk und Wjasma (gerechnet von der Moskau-Brester Bahn) in besonderer Reihenfolge über Ljubotin-Woroschba-Bachmatsch und weiter auf der Libau-Romnyer Bahn bis zu den betreffenden Bestimmungsstationen zu befördern seien.

Falls der Waarenversender, in Folge der verhältnissmässig höheren Frachtzahlung auf solcher Umwegs-Route, oder aus anderen Gründen, unbedingt darauf bestehen sollte, dass seine Waare über Kursk befördert werde, so hat die Versandstation hierüber im Frachtbriefe, und beim Vorhandensein des Duplicats, auch in letzterem Vermerk zu machen und dem Versender jedes Mal zu erklären, dass sein Gut so lange auf der

Versandstation liegen bleiben müsse, bis der Weg über Kursk von Waarensendungen aus älterer Reihenfolge befreit ist. Sodann ist das Gut unter eine besondere Reihenfolge, mit Aufbewahrung im Speicher, zu stellen, bis sich die Möglichkeit bietet, dasselbe, entsprechend der Forderung des Versenders über Kursk abzufertigen.

57. Die Riga-Dünaburger Eisenbahn.

a. Erweiterung des Bahnhofes Riga I.

Im Jahrgang 1891 des Handels-Archivs, Heft 1, pag. 155, ist gesagt, dass von den beiden für die Erweiterung des Güterbahnhofs Riga I ausgearbeiteten Projekten dasjenige, welches sich nur auf die Bedürfnisse der Riga-Dünaburger Eisenbahn bezog, vom Ministerium zur Ausführung bestimmt worden sei und dass der Bau im Frühjahre 1891 beginnen solle.

In Bezug ferner auf die Erweiterung des Personenbahnhofes war ebendaselbst gesagt, dass anstatt des ersten dafür aufgestellten und schon bestätigten Projekts, ein neues Projekt ausgearbeitet werden soll, welches auch schon in Arbeit sei.

Dieses zweite Projekt, welchem der Erbau eines Zwischenperrons zwischen den beiden bestehenden Perrons zu Grunde lag — beim ersten Projekt war ein ausserhalb der vorhandenen Geleise liegendes neues Geleise speciell für die Züge der Pleskau-Rigaer Eisenbahn vorgesehen, — wurde dann dem Ministerium vorgestellt. Aber auch dieses Projekt wurde nicht zur Ausführung angenommen, sondern ein neues drittes Programm für die Erweiterung der Personenstation aufgestellt, nach welchem alle von der Station Riga I abgehenden Personenzüge von dem jetzigen Abfahrtsperron abfahren und alle in die Station einlaufenden Personenzüge an dem jetzigen Ankunftsperron anfahren sollten. Das hieraufhin ausgearbeitete Projekt wurde dann bestätigt und dessen Ausführung genehmigt.

Sowohl der Umbau des Güterbahnhofes, wie der des Personenbahnhofes sind nun im Laufe des Jahres 1891 in Angriff genommen und ist ein grosser Theil der Arbeiten schon beendet.

In Bezug auf den Güterbahnhof ist die zur Planirung des neu anzulegenden Rangirbahnhofes erforderlich gewesene bedeutende Erdarbeit fertig gestellt, ferner ist nahezu beendet das Legen der neuen Geleise auf dem Rangirbahnhof, abgesehen von der Ballastrirung und dem Bau eines Locomotivschuppens, eines Expeditions- und eines Telegraphengebäudes daselbst. Auf dem Bahnhof selbst ist zwischen der Katholischen und Dünaburger Strasse der Bau eines Güter-

schuppens vom 399 □ Faden Grundfläche beendet, das dazu gehörige Geleise gelegt und die Anfahrtsstrasse gepflastert.

Die im 1. Heft 1891 erwähnte Erweiterung zweier bestehenden Güterschuppen — der zwischen der Reeper- und Popow-Strasse belegenen Schuppen Nr. 7 und 8 — ist einstweilen verschoben worden, um die durch diese Erweiterung verlorengehenden, hinter den genannten Schuppen zu ebener Erde liegenden überdachten Lagerplätze, welche dem Ausladen des in geschüttetem Zustande einlaufenden Getreides grosse Vortheile bieten, wenigstens bis zur Inbetriebnahme des zu erbauenden Elevators zu erhalten.

Der neu erbaute Güterschuppen kann schon jetzt in Benutzung genommen werden, während ein Gleiches mit dem Rangirbahnhof wohl erst im Herbst 1892 der Fall sein wird.

Die Erweiterung des Personenbahnhofes ist, nachdem die dazu erforderliche Expropriation beendet war, auch in Angriff genommen und sind, ausser einigen kleinen Arbeiten, die Erdarbeiten grösstentheils ausgeführt. Die Benutzung der Neuanlagen ist ebenfalls kaum vor dem Herbst 1892 zu erwarten.

Die auf der nördlichen Seite des Bahnhofes zwischen der Popow- und der Romanow-Strasse projektirte Parallelstrasse ist angeschüttet worden und wird im Sommer 1892 in Gebrauch genommen werden können.

Wie im Jahresbericht des Börsencomité für das Jahr 1890 pr. 56 erwähnt, musste bei Aufstellung eines Projekts für die Erweiterung der Güterstation Riga I auch auf die von der Pleskau-Rigaer und von der Mitauer Bahn auf die Station Riga I einlaufenden und von dort abgehenden Güterwagen Rücksicht genommen werden.

In wieweit die Station Riga I. durch diese Wagen in Mitleidenschaft gezogen ist, ergiebt sich aus den folgenden Ziffern:

Es wurden im Durchschnitt im Jahre 1891 täglich übergeben:
auf die Pleskau-Rigaer-Bahn rund 17 beladene Wagen.
„ „ Mitauer Bahn rund .. ... 8 „ „
Es wurden im Durchschnitt im Jahre 1891 täglich übernommen:
von der Pleskau-Rigaer Bahn rund 15 beladene Wagen.
„ „ Mitauer Bahn rund ..... 5 „ „

b. Station Riga II.

Wie oben im Punkt A angegeben ist, hatte sich für die Station Riga I das Bedürfniss herausgestellt, dieselbe sowohl in Bezug auf die Erledigung des Personen-, als auch des Güterverkehrs zu erweitern und ist daselbst auch hinzugefügt, dass die darauf bezüglichen Arbeiten schon im Jahre 1891 in Angriff genommen sind.

Schon früher als auf der Station Riga I hatte sich auf der Station Riga II das Bedürfniss auf Erweiterung bemerkbar gemacht, wenngleich hier allerdings nur in Bezug auf den Personenverkehr.

Der Güterverkehr der Riga-Bolderaa-Bahn wird auf der Station Riga I abgewickelt, während auf der Station Riga II, ausser dem Personen- und Eilgut-Verkehr der Riga-Bolderaa, Mitauer und Riga-Tuckumer Bahn, nur der Güterverkehr der letztgenannten Bahn erledigt wird.

Für die Erweiterung der Station Riga II in Bezug auf den Personenverkehr sind auch schon früher umfassende Projecte aufgestellt worden, jedoch nicht zur Ausführung gekommen. Neuerdings ist nun Seitens des Ministeriums die Aufstellung eines neuen Projekts verlangt, bei welchem dann hoffentlich auch zugleich das jetzige Stationsgebäude eine zweckmässigere innere Einrichtung erhalten wird.

Die Aufstellung des Projekts ist in Arbeit begriffen.

Wenn hiermit sowohl dem reisenden Publikum, als auch dem Betriebe auf dem Bahnhof selbst grössere Bequemlichkeiten geschafft werden sollen, so steht andererseits die Ausführung einer Anlage in Aussicht, welche einem ungestörten Betriebe auf den genannten drei Bahnen überhaupt zu Nutzen kommen soll. Es ist dieses der schon auf Seite 11 des Handels-Archivs vom Jahre 1891 erwähnte Hochwasserdamm, welcher von der Station Thorensberg in der Richtung nach Riga hin, sich an den Damm der Riga-Bolderaa Bahn anlegen soll.

Schon zweimal — im Frühjahr der Jahre 1877 und 1883 — wurde daselbst der Damm der Riga-Bolderaa und mit ihm der der Mitauer Bahn durch das Hochwasser durchbrochen, wodurch in beiden Fällen eine längere Störung des Verkehrs veranlasst wurde. In Anlass dessen liegt denn auch schon seit lange ein Project vor für den genannten Schutzdamm, mit gleichzeitiger Herstellung von Vorrichtungen zum zeitweiligen Schliessen der Brücken über die alte Mitauer- und über die Muckenholmsche Strasse, ferner die Abführung des Marienmühlenbachs zum Rankschen Damm und Schliessung der im Damm bei Thorensberg gelegenen Brücke.

Dieses Project hatte nur insofern eine geringe Aenderung zu erleiden, als auch für die Station Thorensberg, da diese gleichfalls den an sie gestellten Anforderungen nicht genügte, eine Erweiterung erforderlich wurde, welche dann aber eine Verlegung des Schutzdammes bedingte.

Für beide Projecte liegt nun zwar die Bestätigung vor, jedoch ist nicht sicher gestellt, dass die genannten Bauten schon im Jahre 1892 zur Ausführung kommen.

Wenn Letzteres nicht geschieht, so wäre dies sehr zu bedauern, weil dadurch die vielleicht nicht unbegründete Besorgniss rege geworden ist, dass, trotz der Regulirung der Düna und trotz des guten Einflusses der Arbeiten der Eisbrecherschiffe, dennoch von Neuem bei Thorensberg ein Durchbruch stattfinden könnte.

Der Düna-Regulirungs-Damm AB, welcher von der Eisenbahnbrücke am linken Ufer der Düna stromabwärts zunächst als Ni derwasserdamm erbaut wurde, soll nämlich im Jahre 1892 als Hochwasserdamm umgebaut werden und wenn nun dadurch das Profil des Hochwassers wesentlich eingeengt werden wird, so könnten in Folge dessen oberhalb vielleicht stärkere Strömungen entstehen, welche wieder zum Durchbruch des Eisenbahndammes, und damit zur Gefährdung der Mitauer Vorstadt, Veranlassung geben können, wenn eben der Hochwasserdamm bei Thorensberg nicht besteht.

Dass gerade deshalb von Neuem wieder ein Durchbruch stattfinden wird, ist natürlich mit Sicherheit nicht vorauszusehen, dennoch aber würde es äusserst erwünscht sein, wenn der Hochwasserdamm bei Thorensberg schon in diesem Jahre erbaut werden würde.

Wie verlautet, sollen allerdings zur Verwirklichung dessen auch schon die nöthigen Schritte gethan sein.

58. Die projectirte Eisenbahn-Verbindung Bologoje-Pleskau.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1891 pag. 158—161.)

Ueber etwaige Schritte zur Förderung dieses Projects im Jahre 1891 ist dem Börsen-Comité nichts bekannt geworden.

59. Die Riga-Tuckumer Eisenbahn.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1891 pag. 161 und 162).

Mittelst Allerhöchst am 16. Mai 1891 bestätigten Beschlusses des Minister-Comités ist auf Antrag des Herrn Finanzministers das Concursverfahren wider die Riga-Tuckumer Eisenbahn-Gesellschaft vom Rigaschen Bezirksgericht auf das St. Petersburger übertragen worden.

VI. Bank-Angelegenheiten.

60. Rigaer Börsenbank.

Das Directorium der Börsenbank richtete am 19. März 1891 folgende Schreiben an den Börsen-Comité:

a. sub Nr. 22:

In Folge der ununterbrochen fortschreitenden Convertirung der Russischen Staats-Anleihen und der Eisenbahn-Obligationen auf 4% ist ein allgemeiner Rückgang der Zinssätze eingetreten und findet die Börsenbank demnach auch keine Berechnung mehr, für ihre Einlagen 5% zu vergüten, da bei diesem Satz ihre Operationen nicht gewinnbringend ausfallen, wie solches durch das Resultat des vorigen Jahres bestätigt wird.

Die Börsenbank nimmt daher auch bereits seit einiger Zeit keine neuen Einlagen zu 5% entgegen und wird nach Massgabe der Fälligkeit die laufenden 5% Einlagen kündigen und zurückziehen.

Aus diesem Grunde erlaubt sich das Bankdirectorium dem Börsen-Comité ergebenst in Vorschlag zu bringen, für die Summen, welche die verschiedenen Cassen des Börsen-Comités auf Conto-Courant zu 5% bei der Bank stehen haben, den Zinsfuss auf 4½% pro anno zu ermässigen.

Was die von dem Unterstützungsfond auf Conto-Courant eingezahlten Summen betrifft, die des guten Zweckes wegen mit 7% pro anno verzinst werden, so will die Börsenbank für diese, aus dem vorstehend angeführten Grunde, einstweilen noch keine Aenderung vorschlagen, ersucht jedoch den Börsen-Comité, auch diese Verzinsung einer gefälligen Prüfung zu unterziehen; vielleicht findet er es für möglich, den event. Unterschied der Zinsen aus den Zinsen des Reserve-Capitals der Börsen-Bank zu entnehmen.

Das Directorium der Rigaer Börsenbank erlaubt sich, den Börsen-Comité um eine gefällige Mittheilung hierüber ganz ergebenst zu ersuchen.

b. sub Nr. 23:

In Uebereinstimmung mit dem § 105 des Statuts, ist das Reservecapital der Börsenbank in seinem vollen Betrage in zinstragenden Papieren angelegt und wenngleich auch nach Einführung der Capital-Rentensteuer mehrere Papiere weniger als 5% tragen, so hat doch die Börsenbank, der Einfachheit wegen, stets 5% rein vom ganzen Capital berechnet und bei dem Abschluss vergütet.

Nachdem aber gegenwärtig durch die fortschreitende Convertirung der Werthpapiere der Zinsfuss bedeutend niedriger geworden ist, wird die weitere Verzinsung des Reservecapitals mit 5% unmöglich und erlaubt sich demnach das Directorium der Börsen-Bank, dem Börsen-Comité in Vorschlag zu bringen, von diesem Jahre ab das Reserve-Capital mit 4½% zu verzinsen.

Für das Grundcapital würde dagegen die Verzinsung mit 5% unverändert bleiben müssen, weil nach dem § 103 des Statuts diese Zinsen aus dem jährlichen Gewinne, nach Abzug der Unkosten und der etwaigen Verluste, dem Börsen-Comité zur Disposition gestellt werden.

Das Directorium der Rigaer Börsenbank erlaubt sich, den Börsen-Comité um eine gefällige Mittheilung hierüber ganz ergebenst zu ersuchen.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf dem Directorium der Börsenbank am 12. April 1891 sub Nr. 154:

1) Auf den Wunsch der Börsenbank, den Zinsfuss für die Giro-Einlagen des Börsen-Comités von 5 auf 4½% herabgesetzt zu sehen, ist der Börsen-Comité bereit einzugehen, da, bei dem jetzigen reducirten Disconto, ein höherer Satz billigerweise nicht beansprucht werden kann.

2) Bezüglich des Vorschlages, auch die dem Reservecapital zu berechnenden Zinsen von 5 auf 4½% herabzusetzen, ersucht der Börsen-Comité die Börsenbank, diese Frage einstweilen noch zu vertagen, bis etwa auch Convertirungen einiger von denjenigen Werthpapieren vorgenommen werden sollten, in denen jenes Reservecapital zum grösseren Theil angelegt ist und somit dieses direct in Mitleidenschaft gezogen werden sollte.

3) Der vereinbarte erhöhte Zinsfuss für die dem Unterstützungsfond gehörigen Capitalien kann einer Reduction nicht unterzogen werden da die seinerzeit getroffene Uebereinkunft ihrer ganzen Bedeutung nach nicht auf eine kurze Frist geschaffen werden sollte, sondern das vermehrte Einkommen vielmehr zum Zweck hatte, die Unterstützungsquoten jenes Fonds zu erhöhen und für das Capital eine raschere Ansammlung zu ermöglichen.

VII. Zoll-Angelegenheiten.

61. Neuer Zolltarif.

Der neue Zolltarif erhielt am 11. Juni 1891 die Allerhöchste Bestätigung und trat mit dem 1. Juli 1891 in Kraft.

Mittelst Schreibens des Handels- und Manufactur-Departements vom 26. Juni 1891 Nr. 7013 wurde dem Börsen-Comité mitgetheilt, dass Seine Majestät der Kaiser, auf den Doklad des Finanzministers, am 14. Juni dem Präses und den Gliedern des Rigaer Börsen-Comités für ihre eifrige Mitwirkung bei Revision des Zolltarifs das Allerhöchste Wohlwollen zu eröffnen geruht hat.

62. Zoll auf Harz.

Unterm 14. December 1889 sub Nr. 742 hatte der Börsen-Comité dem Departement des Handels und der Manufacturen eine Eingabe der Firma G. Thalheim vom 15. November desselben Jahres, wegen Nichterhöhung des bisherigen Zolls auf Harz, befürwortend vorgestellt.

Von der Commission zur Revision des Zolltarifs war diese Eingabe unberücksichtigt gelassen worden, in Folge dessen eine Anzahl hiesiger Fabrikanten eine Supplik d. d. 4. Februar 1891 dem Börsen-Comité zur Vorstellung an den Finanzminister übergab.

Der Börsen-Comité entsprach diesem Wunsche der Fabrikanten mittelst befürwortender Vorstellung am 8. Februar 1891 sub Nr. 1016, die jedoch ebenfalls erfolglos blieb.

63. Flachs-Ausfuhr-Zoll.

In Anlass von Gerüchten über von der Regierung beabsichtigte Ausfuhrzölle auf Flachs und Hanf hatte der Börsen-Comité seine St. Petersburger Agentur beauftragt, über diesen Gegenstand an massgebender Stelle Informationen einzuziehen.

Am 2. November 1891 sub Nr. 11903 machte das Departement des Handels und der Manufacturen dem Börsen-Comité folgende Mittheilung:

„Angesichts der in letzterer Zeit verbreiteten Gerüchte über einen angeblich bevorstehenden Ausfuhrzoll auf Flachs, hält das Departement für Handel und Manufacturen es für seine Pflicht, dem Börsen-Comité mitzutheilen, dass keinerlei Projecte für die Einführung eines Ausfuhrzolles auf Fachs vorhanden sind und demnach die erwähnten Gerüchte jeglicher Grundlage entbehren.

Hierüber bittet das Departement die Rigasche, mit dem Export von Flachs ins Ausland sich beschäftigende Kaufmannschaft in Kenntniss zu setzen".

Der Börsen-Comité veröffentlichte dieses Schreiben in Nr. 251 der Börsen- und Handels-Zeitung und dankte dem Departement für die freundliche Mittheilung.

64. Declarationsbüreau.

Eine Beschwerde der Firma Helmsing & Grimm vom 9. October 1891 über die Gebühren-Erhebung im Declarationsbüreau übergab der Börsen-Comité seiner Delegation für Zollangelegenheiten zur Prüfung, worauf dieselbe folgende Erklärung abgab:

„Das Declarationsbüreau erhebt die Gebühren für die Anfertigung der Copie von der Schiffer-Declaration und für die Anfertigung der vom Zollamt vorgeschriebenen Anzahl von 5 Loschrollen auf Grund der vom Börsen-Comité approbirten und dem Zolldirector mittelst Schreibens vom 15. April 1878 mitgetheilten Taxe, nach welcher

für	1	Schiff	mit	1	Connossement,	lt. Rechnungsschema	Nr. 1	R. 6,45 K.
„	1	„	„	5	„	„ „	Nr. 2	„ 7,55 „
„	1	„	„	20	„	„ „	Nr. 3	„ 9,80 „
„	1	„	„	50	„	„ „	Nr. 4	„ 17,30 „
„	1	„	„	88	„	„ „	Nr. 5	„ 27,— „

zu zahlen ist.

Um aber den Schiffen, welche mit einer Ladung von nur einem Connossement einkommen, eine Erleichterung zu schaffen, hat das Declarationsbüreau, anstatt der nach der Taxe ihm zustehenden Gebühr von 6 Rbl. 45 Kop. (siehe Rechnungsschema Nr. 1) nur 5 Rbl. erhoben. Dieser Ausfall von 1 Rbl. 45 Kop. pro Schiff — die Zahl der mit nur einem Connossement einkommenden Schiffe ist im Laufe eines Jahres nicht unbedeutend — wieder einigermassen einzuholen, hat das Büreau bei Tourdampfern, die in der Regel mehr Connossomente haben und mithin eine grössere Arbeit erfordern, einen Aufschlag von 7 Rbl. pro Dampfer gemacht. Wenngleich dieser Aufschlag nicht der Taxe gemäss war, so ist, nach vorheriger persönlicher Rücksprache mit einigen der interessirten Correspondentfirmen, der angeführte Aufschlag von denselben bis jetzt stillschweigend bezahlt worden.

Das Declarationsbüreau wird hinfort bei Austellung seiner Rechnungen sich streng an die Taxe halten, um dadurch jeden Grund zu weiteren Klagen zu nehmen. Das Büreau wird nach wie vor bemüht bleiben, allen an dasselbe gemachten gerechten Anforderungen nachzukommen und die interessirte Kaufmannschaft zur Zufriedenheit zu bedienen, so dass mit der Entloschung der Schiffe, soweit es vom Büreau abhängt, mit möglichst geringem Zeitverlust begonnen werden kann. — Häufig ist der Grund für das späte Ausfertigen von Loschpapieren auch darin zu finden, dass der vom Zollamte angestellte, mit dem Empfang der Connossemente beauftragte Beamte nicht präcise ist.

Um Missverständnissen vorzubeugen, erachtet die Delegation für geboten, dem Börsen-Comité mitzutheilen, dass zur Zeit der Fesstellung der zu Kraft bestehenden Taxe für das Declarationsbüreau, das Zollamt die Anfertigung von nur 3 Loschrollen vorschrieb, während seit einigen Jahren, auf Verlangen des Zollamtes, 5 Loschrollen geschrieben werden, in welchen ausser dem früher Geforderten, auch noch das Bruttogewicht der Waarencolli angeführt werden muss. Hierdurch ist die vom Büreau

zu leistende Arbeit eine weit zeitraubendere und complicirtere geworden. Auf Mittheilung des Herrn Radasewsky, des gegenwärtig ältesten Mitgliedes des Büreaus, hätte der Präses der Delegation für Zollangelegenheiten, Herr weil. Aeltester C. F. Schultz, auf Ansuchen des Declarationsbüreaus demselben zugestanden, die Gebühr für die Anfertigung von 2 Extra-Loschrollen, welche früher nur auf Wunsch einiger Correspondenten ausgefertigt wurden, obligatorisch von jedem Schiffe zu erheben.

Gleichzeitig spricht die Delegation den Wunsch aus, behufs Vermeidung weiter eintretender Differenzen, an die interessirte Kaufmannschaft die Taxe für die Beamten der Declarationsabtheilung des Rigaschen Zollamts ausreichen zu wollen".

Diese Erklärung wurde den Herren Helmsing & Grimm vom Börsen-Comité durch Schreiben vom 18. October 1891 sub Nr. 628 mitgetheilt.

65. Zoll-Artell.

Da durch den neuen Zolltarif auch eine veränderte Fassung des Tarifs für den Zollartell bedingt ist, so hat Herr Ed. R. Lange am 3/15. Juli 1891 dem Börsen-Comité eine von ihm angefertigte, dem Zolltarif entsprechende neue Zusammenstellung des Artell-Tarifs übersandt, welche vom Börsen-Comité seiner Delegation für den Zoll-Artell zur Prüfung und Berichterstattung übergeben worden ist. Das Delegationsgutachten ist im Januar 1892 eingegangen und der Delegation für das Importgeschäft zur Aeusserung übergeben worden

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

66. Geleise-Anlagen im alten Hanf-Ambaren-Viertel.

Die Kaufleute Muchin, Bulatkin, Sokolow und Sperling reichten beim Börsen-Comité im Juni 1891 folgendes Gesuch ein:

„Bereits im Jahre 1883 hatten die Besitzer von Ambaren im Ambarenviertel der Stadt Riga, behufs Erleichterung des Handels, sich an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit der Bitte gewandt, einen Schienenweg von der Station Riga der Riga-Dünaburger Eisenbahn nach den Hanfambaren zu errichten. Obwohl nun seitdem ungefähr 8 Jahre vergangen sind, besteht dessen ungeachtet der erwünschte Schienenweg auch heute noch nicht und wir Besitzer der Ambaren, mit Hanf und Getreide Handel treibend, müssen, abgesehen von der gegenwärtig schon an und für sich ungünstigen Lage des Ausfuhrhandels noch überdies die bedeutenden Unkosten für den Transport

der Waaren von der Eisenbahnstation zu den Ambaren tragen. Anfänglich war die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft bereit, den Bau des erbetenen Geleises zu übernehmen, musste in der Folge jedoch davon Abstand nehmen, weil das Eisenbahn-Departement den Bau nur unter der Bedingung gestattete, dass alle durch denselben geursachten Kosten von den an dieser Sache interessirten Personen getragen würden, nicht aber auf Rechnung der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft kämen. Obwohl in der Folge die Frage angeregt wurde, den Bau und die Exploitation des Geleises einem von den an dieser Sache interessirten Ambarenbesitzern zu überlassen, vermochten wir doch nicht diesem Projecte zuzustimmen, in der Erkenntniss, dass bei solcher Sachlage die Person, die das Geleis erbaut und, selbstverständlich, beim Waarentransport gewisse Vorzüge genösse, den anderen Besitzern grosse Unbequemlichkeiten bereiten könnte. Deshalb suchten wir darum nach, dass die Stadt, welche in demselben Viertel gleichfalls Ambaren besitzt, die ganze Sache in die Hand nähme. Jedoch auch dieses Gesuch hatte nicht den gewünschten Erfolg. Indem die Stadtverwaltung der Ansicht war, dass das erwähnte Unternehmen nicht dem allgemeinen Besten diene, sondern nur Bedeutung für eine begrenzte Anzahl Personen habe, die zur Rigaschen Kaufmannschaft gehörten, schlug sie uns unsere Bitte ab. Hierbei darf jedoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Stadt selbst in jenem Viertel Ambaren besitzt und dass im Jahre 1877 oder 1878, als noch die hölzernen Ambaren standen, Vertreter der Stadt mündlich versprachen, nach Erbau der steinernen Ambaren, von der Eisenbahnstation eine Schienenverbindung zu den Ambaren herzustellen.

In Anbetracht alles Obigen und in der Erwägung, dass es der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft von der betreffenden Obrigkeit nicht gestattet worden, die Exploitation des Geleises zu übernehmen, dass ferner die Stadtverwaltung eine Betheiligung an dieser Sache abgelehnt hat und dass endlich das Ueberlassen des Baues und der Exploitation des Geleises einer Privatperson aus der Zahl der Ambarenbesitzer das erwünschte Resultat nicht haben könnte, sondern, im Gegentheil, nicht geringe Unzuträglichkeiten für die anderen Ambarenbesitzer zur Folge haben müsste, — erlauben sich die Unterzeichneten an Einen Rigaer Börsen-Comité mit der ergebensten Bitte zu wenden, uns in dieser Sache die nöthige Unterstützung nicht zu versagen, d. h. entweder sich bei der Rigaschen Stadtverordnetenversammlung dafür zu verwenden, dass die Stadt diese Sache in ihre Hand nimmt oder, falls die Stadtverordnetenversammlung solches ablehnt, den Bau und die Exploitation des mehrerwähnten Schienenwegs selbst zu übernehmen.“

Der Börsen-Comité ersuchte hierauf am 29. Juni 1891 sub Nr. 364 die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft ihm einen Situationsplan der qu. Anlage nebst Erläuterungen zugehen, sowie ferner auch mittheilen zu wollen, in welcher Form und unter welchen Bedingungen der Börsen-Comité diesem Projecte seine Unterstützung zu Theil werden lassen könnte, so dass alle Schwierigkeiten überwunden werden, welche bisher der Ausführung desselben sich entgegen gestellt haben.

Die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft antwortete am 9. September 1891 sub Nr. 14817 wie folgt:

„Wie dem Börsen-Comité bekannt sein dürfte, ist die Direction schon seit einer Reihe von Jahren bemüht, den Wünschen der Besitzer der Hanfambaren entgegenzukommen und denselben bei Erbauung des Geleises behiflich zu sein. Leider sind bisher alle Bemühungen in dieser Richtung resultatlos gewesen, weil eine Einigung der vielen Interessenten nicht zu ermöglichen war.

Wenn nun aber gegenwärtig, wie die Direction aus dem Schreiben des obl. Börsen-Comités d. d. 29. Juni 1891 sub Nr. 364 entnimmt, der Börsen-Comité das Unternehmen in die Hand nehmen will, so ist die Direction gern bereit, ihrerseits, soweit es unter den obwaltenden Verhältnissen möglich ist, entgegenzukommen und bei Durchführung des Unternehmens behilflich sein.

Zu diesem Zwecke erlaubt sich die Direction anliegend einen Situationsplan zu übersenden, aus welchem entnommen werden kann, dass der Bahnhof mit den Ambaren durch ein neuanzulegendes Geleise „д—в“ in Verbindung gesetzt werden soll. Um dieses neue Geleise legen zu können, wird es nothwendig, die schon daselbst vorhandenen Geleise „а—е“ und „б—ф“ auseinander zu rücken. Nachdem das zu erbauende Geleise die Moskauer Strasse überschritten, tritt dasselbe beim Pkt. „в“ mittelst einer Drehscheibe in das Ambaren-Viertel. Die Anlage der Geleise, soweit dieselbe durch feste Linien bezeichnet ist, kann rund auf 13000 Rbl. und der weitere Ausbau, wie derselbe durch die punktirte Linie angedeutet worden ist, noch rund 6700 Rbl. in Anspruch nehmen. Es ist hierbei zu bemerken, dass bei der Veranschlagung angenommen worden ist, das für das Seitens der Stadt abzutretende Land keine Entschädigung gefordert werden wird und dass eine alte Holzambare voraussichtlich weggeräumt werden muss.

Anlangend den gleichfalls im Entwurfe hierbei folgenden Contract, so bemerkt die Direction zunächst zum § 4, dass in demselben proponirt worden ist 15 Kop. pro Wagen von dem Eigenthümer der Waare für

den Fall zu erheben, dass der Börsen-Comité den Wunsch haben sollte, seine Auslagen für die Unterhaltung und Reinigung der Geleise, welche im Ambaren-Viertel liegen, ersetzt zu erhalten. Der Berechnung dieses Satzes haben die Erfahrungssätze der diesseitigen Verwaltung, sowie die Annahme zur Grundlage gedient, dass rund 4000 Wagen das Geleise passiren werden.

ad § 5 bemerkt die Direction, dass der Satz von 50 Kop. in der Weise hergerechnet worden ist, dass gleichfalls 4000 Wagen zur Beförderung angenommen worden sind, was einen täglichen Durchschnitt excl. Feiertage, von 13 Wagen ergiebt.

Diesen Verkehr könnte man mit folgenden Mitteln bewältigen:

1)	1 Pferd und Kutscher. . .	2	Rbl.	50 Kop.
2)	1 Uebergangswächter . .	—	„	60 „
3)	2 Arbeiter.	1	„	80 „
	pro Tag	4	Rbl.	90 Kop.

Dividirt man dieses durch 13, so erhält man $\frac{4{,}90}{13} = 38$ Kop.

Wenn nun die Anzahl der zu den Hanfambaren zu stellenden Wagen sehr wechseln kann, namentlich die an einem Tage dorthin zu bringenden Wagen die Durchschnittszahl 13 bedeutend übersteigen und dadurch bedeutend höhere Kosten als angenommen, veranlassen kann, während auch bei weniger als 13 Wagen täglich, die gleichen Ausgaben statthaben wie bei 13 Wagen, so ist zur Sicherstellung der Eisenbahn-Gesellschaft der Satz von 38 Kop. auf 50 Kop. erhöht.

ad § 15 bemerkt die Direction, dass derselbe in directer Beziehung zum § 3 des Contractentwurfes steht, nach welchem die Direction die Remonte und Reinhaltung des Geleises „д—в“ für eigene Rechnung übernimmt, wozu dieselbe durch den Umstand gezwungen ist, dass die beiden paralel laufenden Geleise so nahe bei dem Geleise „д—в“ liegen, dass eine Trennung der Unterhaltungs- und Reinigungskosten nicht möglich sein wird. Wenn nun die Remonte und Reinigung etwa 8,3 % der Baukosten betragen werden, so wird die Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft in 12 Jahren, abgesehen vom Verlust der Zwischenrenten, die gesammten Baukosten des Geleises durch Uebernahme jener Verpflichtung voll erstattet haben, wodurch sich die Stipulationen des § 15 des Contractentwurfes erklären.

Sollte der Börsen-Comité mit diesem Contractentwurf einverstanden sein, so bittet die Direction um gefällige Benachrichtigung behufs Exportirung der erforderlichen Bestätigung Seitens der Staatsregierung.

Der erwähnte Entwurf hat folgende Fassung:

„Zwischen der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und dem Rigaer Börsen-Comité andrerseits ist am heutigen Tage nachfolgender Contract über Bau und Betrieb des Schienenstrangs zu den am Ufer der Düna befindlichen Ambaren unter folgenden Bedingungen geschlossen worden:

§ 1.

Die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft legt die in der Ambarenstrasse befindlichen 2 Geleise „ae“ und „бф“ auf eine Entfernung von 24′ 9″ von Mitte zu Mitte um und errichtet dann zwischen diesen beiden Geleisen ein drittes Geleis, das von einem Geleise der Station Riga I beim Punkte „д“ ausgeht und bei der am Bujan befindlichen Drehscheibe „в“ endet. Dieses Geleis hat eine Länge von 221 Faden.

Dieses Geleis „дв“ ist dazu bestimmt, die beladenen Güterwagen, die auf der Station Riga I für die Besitzer der am Bujan belegenen Ambaren eintreffen, zu den betreffenden Ambaren zu führen. Von der Drehscheibe „в“ sind zu den einzelnen Ambaren des Bujans Geleise gelegt, die im Ganzen eine Länge von Faden haben.

§ 2.

Alle Unkosten, sowohl für die beim Errichten der Geleise verwandten Materialien, als auch für die Arbeit des Verlegens der Geleise und Umsetzens der Geleise „ae“ und „бф“ sind vom Rigaer Börsen-Comité an die Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft praenumerando vor Beginn der Arbeiten zu erstatten.

§ 3.

Die Remonte des gesammten neu errichteten Geleises „дв“ übernimmt die Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft auf ihre Kosten.

Die Remonte und die Bereinigung der Geleise und Drehscheiben am Bujan, sowie auch des Pflasters zwischen den Schienen und um dieselben am Bujan auf einer Breite von 10 Fuss werden von der Eisenbahn-Gesellschaft für Rechnung des Börsen-Comités ausgeführt.

§ 4.

Die nach Absatz 2, § 3 dieses Contracts auf den Börsen-Comité entfallenden Kosten werden zum Besten der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft vom Börsen-Comité in der Weise entrichtet, dass per Wagen je 15 Kop. erhoben werden. Diese Zahlung hat der Börsen-Comité halbjährlich in baarem Gelde zu entrichten.

§ 5.

Die für den Bujan bestimmten beladenen Wagen werden von der Riga-Dünaburger Bahn kostenfrei bis zur Moskauer Strasse befördert.

Die Beförderung dieser Wagen von der Moskauer Strasse bis zu den Ambaren, sowie der leeren Wagen zurück über die Moskauer Strasse geschieht gleichfalls durch die Riga-Dünaburger Bahn, jedoch gegen eine Zahlung von 50 Kop. per Wagen.

Das Fortbewegen der Wagen auf dem Bujan geschieht durch Menschen oder Pferde.

§ 6.

Die Nummern der auf den Bujan zu befördernden Wagen müssen am Abend des vorhergehenden Tages in der Expedition angezeigt werden.

§ 7.

Falls die bis 12 Uhr Mittags auf den Bujan gestellten beladenen Wagen

in der Zeit vom 1. April bis 30. September bis 6 Uhr Abends
„ „ „ „ 1. October „ 31. März „ 4 „ Nachm.

nicht entladen sind, werden die bis zur angegebenen Zeit nicht entladenen Wagen zugleich mit den leeren Wagen auf die Station Riga I zurückbefördert. Sollen aber die zurückbeförderten beladenen Wagen am folgenden Tage wiederum auf den Bujan gebracht werden, so hat der betreffende Waarenbesitzer hievon noch an demselben Abende auf der Expedition Anzeige zu machen. Für das Hinschaffen der Wagen zum zweiten Male in das Ambarenviertel werden 1 Rbl. 25 Kop. per Wagen erhoben und zwar 75 Kop. für die Beförderung bis zur Moskauer Strasse und 50 Kop. für die Entfernung von der Moskauer Strasse bis zu den Ambaren.

§ 8.

Das Oeffnen des zwischen der Moskauer Strasse und der Drehscheibe „в“ befindlichen Schlagbaumes darf nicht anders geschehen, als mit Wissen des Stationsvorstehers von Riga I, bei dem sich der Schlüssel zum Schlagbaum befinden muss.

§ 9.

Das Ausladen sämmtlicher Waaren auf dem Bujan, haben die Waarenbesitzer mit eigenen Mitteln zu besorgen. Hinsichtlich der Zahlung für das Ausladen der Waaren haben sich der Börsen-Comité oder die Waarenbesitzer allen sowohl gegenwärtig giltigen, als auch in Zukunft etwa noch zu erlassenden Regeln und Bedingungen zu unterwerfen. Sämmtliche Ergänzungs-Zahlungen werden in demselben Betrage erhoben, wie von allen übrigen Waarenempfängern der Station.

§ 10.

Der Rigaer Börsen-Comité verantwortet für den unversehrten Zustand und die Gefahrlosigkeit des auf den Seitenstrang übergebenen Rollmaterials der Eisenbahn-Gesellschaft für die ganze Zeit, die dasselbe sich auf dem Bujan befindet, und verpflichtet sich, falls das auf den Bujan übergebene Rollmaterial beschädigt oder durch Feuer oder in anderer Weise zerstört wird, dieses Rollmaterial auf eigene Kosten wiederherzustellen und unweigerlich den geursachten Schaden nach den von der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft eingereichten Rechnungen zu bezahlen. Zur Sicherstellung der Gesellschaft ist der Börsen-Comité verpflichtet, beständig zum Besten der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft 25 Güterwagen für den Betrag von 30,000 Rbl. zu versichern. Vom Ersatze derartiger Verluste wird der Börsen-Comité befreit, sobald die Beschädigungen oder Zerstörung des Rollmaterials durch Beamte der Bahn geursacht worden.

§ 11.

Die Staatsregierung und die Eisenbahn-Gesellschaft werden von jeglicher Verantwortlichkeit für alle Schäden und Verluste befreit, die Privatpersonen und -Gesellschaften durch den Bau oder den Betrieb des Nebenstrangs geursacht werden.

§ 12.

In allen den Bau oder den Unterhalt des Nebenstrangs oder den Verkehr auf demselben betreffenden Fragen unterwirft sich der Börsen-Comité allen gegenwärtig giltigen oder in Zukunft etwa in dieser Hinsicht noch zu erlassenden Gesetzen und Regeln.

§ 13.

Alle im vorstehenden Contracte nicht vorgesehenen Fragen werden, sobald sie Vermögensinteressen betreffen, auf gerichtlichem Wege, technische Fragen indessen vom Ministerium der Wegebauten entschieden.

§ 14.

Dieser Contract wird auf eine Frist von 12 Jahren geschlossen, gerechnet vom Tage der Eröffnung des Verkehrs. Dieser Tag wird nach Beendigung des Baues durch Aufschrift auf diesem Contracte vermerkt. Das Bestehen des Contracts kann nach vorhergegangener, von einer der beiden contrahirenden Theile ergangenen Kündigung aufgehoben werden. Falls sechs Monate vor Ablauf eines jeden Contractjahres von keiner der contrahirenden Theile eine Aufkündigung der ferneren Beibehaltung dieses Contracts erfolgt ist, gilt der Contract auch für das kommende Jahr verbindlich.

§ 15.

Nach Ablauf von 12 Jahren, gerechnet vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf dem Zweiggeleise, geht der Schienenstrang „Д—В“ in das Eigenthum der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft über.

Falls aber der Börsen-Comité aus irgend welchen Gründen vor Ablauf der festgesetzten 12jährigen Contractdauer von diesem Contracte zurücktritt, so geht auch in solchem Falle der Schienenstrang „Д—В“ in das Eigenthum der Riga-Dünaburger Eisenbahn über, wobei der Auskaufspreis nach den ursprünglichen Baukosten berechnet wird nach Abzug von 8,3 % per Jahr zum Besten der Riga-Dünaburger Bahn als Ersatz für die Unkosten des Unterhalts des Geleises.“

Mittelst Schreibens vom 14. September 1891 sub Nr. 546 theilte der Börsen-Comité den Herren Muchin und Cons. mit, dass sobald die Inhaber der in Rede stehenden Ambaren sich verpflichtet haben werden, die auf ca. 20,000 Rbl. veranschlagten Kosten der Anlage aufzubringen, der Börsen-Comité nicht ermangeln werde, der Sache weiteren Fortgang zu geben.

67. Börsenspeicher.

Der Börsenspeicher ist vom 1. Januar 1891 ab, an die Firma Emile Cauderlier für den jährlichen Miethzins von 2500 Rbl. vermiethet.

68. 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 Actiencapital von 264,000 Rbl. ist der Börsen-Comité mit 60,000 Rbl. und die Börsenbank mit 105,000 Rbl. betheiligt.

Die im Jahre 1891 zur Auszahlung gelangte Dividende betrug 6%.

69. Verwendung der Mühlgrabenspeicher zu industriellen Zwecken.

Am 14. März 1891 sub Nr. 1046 erhielt der Börsen-Comité vom Stadtamt folgendes Schreiben:

„Die Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts hat mittelst Schreibens vom 27. Februar c. sich an das Stadtamt mit der Bitte gewandt, der Gesellschaft zu gestatten, die ihr gehörigen Speicher in Mühlgraben an Privatpersonen zur Anlage von Fabriken oder zu anderen Zwecken zu verpachten, da die Speicher seit dem Jahre 1890 nicht ihrer directen Bestimmung gemäss vermiethet werden konnten.

Wie dem Börsen-Comité bekannt ist, wurde seinerzeit die ganze Gegend, wo sich die erwähnten Mühlgrabenschen Speicher befinden, ausschliesslich für Handelszwecke, speciell aber dazu bestimmt, um den Kaufleuten die Möglichkeit zu gewähren, ihr Getreide direct von den Speichern in Schiffe zu verladen. Mit der Erfüllung der Bitte der Gesellschaft der Centralwaaren-Dépôts wäre somit das obenerwähnte Princip beseitigt. Im Hinblick hierauf, sowie in Erwägung dessen, dass diese Angelegenheit, nach den angeführten Umständen, die Interessen der örtlichen Kaufmannschaft nahe berührt, beehrt sich das Stadtamt, bei Uebersendung einer Copie des erwähnten Gesuches der Gesellschaft der Centralwaaren-Depots, den Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, dem Stadtamte seine Erwägungen bezüglich der angeregten Frage mittheilen zu wollen."

Der Börsen-Comité ernannte zur genauen Prüfung der Sache zunächst eine Commission bestehend aus den Herren Kerkovius, Larsson, Stender, Jessen und Sellmer und antwortete, in Uebereinstimmung mit dem Commissionsgutachten, dem Stadtamt am 27. April 1891 sub Nr. 201:

„Bei Vergebung der Bauplätze in Neu-Mühlgraben in dem jetzigen Speicherviertel wurde seinerzeit ausdrücklich festgestellt, dass dieselben nur für die Errichtung von Speichern benutzt werden sollen und die Anlage von Feuerstellen ausdrücklich untersagt. Es haben aber inzwischen die geschäftlichen Verhältnisse eine so sehr veränderte Gestalt angenommen, dass die Speicher in Mühlgraben für ihre ursprüngliche Bestimmung der Getreidelagerung fast garnicht mehr in Anspruch genommen werden, ja in Zukunft wohl noch weniger werden benutzt werden, sobald das Project der Bahnanlage zum Andreasholm und des Elevatorbaues zur Ausführung gelangt ist. Nach Ansicht des Börsen-Comités würde es eine Ungerechtigkeit involviren, wenn man die Besitzer der Mühlgrabenspeicher auf diese Weise gleichsam verurtheilen wollte, ihre werthvollen Anlagen ganz unbenutzt stehen zu lassen, — ein Zustand, der auf die Dauer wohl kaum haltbar sein dürfte, da schliesslich Stadt, Eisenbahn und Handel allseitig selbst darunter leiden müssten. Der Börsen-Comité glaubt demnach, dass dem Anliegen der Central-Waaren-Depôt-Gesellschaft nachzugeben sein wird, mit der Bedingung aber, dass allen anderen Speicher- und Grundplatzbesitzern im betreffenden Viertel das gleiche Recht gewährt werde; jedoch dürfte die Verwirklichung dieser Umgestaltung erst dann zur Ausführung gelangen, nachdem der oben angeführte Bau der Andreasholm-Linie und des Elevators definitiv gesichert ist.

Es erscheint nun aber wünschenswerth, dass, sowohl im Interesse der Speicherbesitzer, als auch im Interesse des Handels, die Umwandlung der Speicher in Anlagen zu anderen Zwecken von dem äussersten Ende nach dem Stintsee zu ausgehen und nach der Eisenbahnstation zu fortschreiten möge, damit der Verkehr zu den übrig bleibenden Speichern auf den Schienensträngen, sowie auf den Fahrstrassen nicht behindert werde oder es müssten den Eigenthümern der Speicher positive Garantien geboten werden, dass derartige Uebelstände von ihnen fern gehalten werden. Ferner müsste, bei Ertheilung der Concession zur Einrichtung von Fabriken, in jedem Quartal eine Sicherstellung dahin gefordert werden, dass die Anlage der Fabriken den übrig bleibenden Speichern keine erhöhten Opfer an Assecuranzprämien auferlege, da die Entfernung der Speicher von einander an der Schmalseite nicht ganz den von den Assecuranz-Compagnien geforderten 42 Fuss entspricht.

Da nun eine Verständigung über die vorliegende Frage am zweckmässigsten durch eine Commission aus Vertretern der 3 Interessenten der Mühlgraben-Anlage erzielt werden dürfte, so erlaubt sich der Börsen-Comité, die Constituirung einer solchen Commission in Vorschlag zu bringen und wird, falls dieser Vorschlag acceptirt werden sollte, nicht ermangeln, seinerseits Delegirte zu ernennen und die Gewählten dem Stadtamte namhaft zu machen".

Das Stadtamt stimmte mittelst Schreibens vom 11. Mai 1891 sub Nr. 1171 dem Vorschlage des Börsen-Comités bei, die Commission trat aber nicht zusammen, da, nach einer Mittheilung des Stadtamts an die Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts vom 3. October 1891 Nr. 3336, die Commission erst dann berufen werden sollte, wenn in der Elevatorfrage — welche mit der Speicherfrage in indirectem Zusammenhange stehe — zwischen den Interessenten eine vollkommene Einigung erzielt und der betreffende Gesellschaftsvertrag unterzeichnet sein werde.

Unterm 11. December 1891 sub Nr. 8 bat die Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts beim Stadtamt abermals, den Zusammentritt der Commission ins Werk zu setzen, da der Vertrag über die Elevatorbahn inzwischen bereits unterzeichnet worden.

70. Die Elevator-Anlage auf dem Andreasholm.

(siehe Rigaer Handels-Archiv Jahrgang 1891, pag. 168 und 169).

Mittelst Rescripts vom 4. Mai 1891 Nr. 5606 bestätigte das Ministerium der Wegecommunication den detaillirten Bauanschlag für die Elevator-Zweigbahn, aber mit einer Mehrausgabe

von 25,800 Rbl., in welche Summe Stadt und Kaufmannschaft, auf Grund desfallsiger Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung vom 13. Juni 1891 und der Generalversammlung des Börsenvereins vom 4. Juni 1891, sich theilten.

Am 27. August 1891 fand eine Conferenz von Delegirten der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft, der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités zur Verständigung über den, der Forderung des Eisenbahn-Departements gemäss, von den 3 Interessenten des Elevator-Projects abzuschliessenden Vertrag statt.

Dieser Vertrag hat folgenden Wortlaut:

„Zwischen 1) der Stadt Riga, 2) dem Rigaer Börsen-Comité und 3) der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft ist, behufs Unterstützung und Entwickelung des Getreidehandels am Rigaschen Hafenplatze, nachstehende für die Contrahenten, sowie deren Rechtsnehmer verbindliche Vereinbarung über die Herstellung und den Betrieb einer Eisenbahn-Verbindung von der Haltestelle „Kriegshospital“ der Mühlgraben Zweigbahn zum Elevator auf dem Andreasholm, mit einer Abzweigung zum gegenwärtig bestehenden Eisenbahnstrang beim Zollhafen, sowie auch über die Errichtung und die Verwaltung eines Elevators auf dem Andreasholm, mit einem Fassungsraum von 500,000 Pud Hafer, geschlossen und unterschrieben worden.

1.

Die Stadt Riga und der Rigaer Börsen-Comité übernehmen für ihre gemeinsame Rechnung die Errichtung des Eingangs erwähnten Elevators auf dem Andreasholm mit einem Fassungsraum von 500,000 Pud Hafer und verpflichten sich den Bau dieses Elevators nicht später als 6 Monate nach Beginn des Baues der Eingangs erwähnten und unten näher bezeichneten sogenannten Elevator-Zweigbahn, in Angriff zu nehmen, falls dieses nach den durch die Jahreszeit gegebenen Bedingungen möglich sein sollte, — damit der Elevator möglichst gleichzeitig mit der Eröffnung der Zweigbahn dem Betriebe übergeben werden kann.

2.

Nach seiner Fertigstellung soll der Elevator als Lagerhaus von der Stadt Riga und der Rigaschen Kaufmannschaft, für deren gemeinsame Rechnung, verwaltet werden.

3.

Die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt die Errichtung der obenerwähnten Zweigbahn von der Haltestelle „Kriegshospital“ zum Elevator auf dem Andreasholm, mit einer

Abzweigung zu dem gegenwärtig beim Zollhafen bestehenden Geleise, für Rechnung der genannten Gesellschaft gemäss den vom Minister der Verkehrsanstalten bestätigten Plänen (auf den Bericht des Eisenbahn-Departements vom 28. April 1890 Nr. 753) und der Preisliste (auf den Bericht desselben Departements vom 26. April 1890 Nr. 951) zu welchem Zwecke sich die Stadt Riga und der Rigaer-Börsen-Comité durch Unterschrift dieser Vereinbarung verpflichten, der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft nachstehende Beisteuern zu leisten:

a. von Seiten der Stadt Riga: eine baare Zahlung zu den Baukosten der bezeichneten Zweigbahn im Betrage von neununddreissigtausend neunhundert Rbl. (39,900 Rbl.);

b. von Seiten des Rigaer-Börsen-Comités: eine baare Zahlung in demselben Betrage, d. i. neununddreissigtausend neunhundert Rbl. (39,900 Rbl.), von welchen baaren Subsidien Seitens der Stadt Riga und des Rigaer Börsen-Comités 50% nach Fertigstellung der Brücken der Elevator-Zweigbahn und der Rest von 50% nach Herstellung der Verbindung der Elevator-Zweigbahn mit dem Zollhafengeleise der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft baar zu zahlen sein werden.

Anmerkung. Sollte sich nach vollständiger Beendigung der Arbeiten für die Errichtung der Zweigbahn eine Ersparniss gegenüber dem vom Minister der Verkehrsanstalten bestätigten Budget erweisen, so wird diese Ersparniss der Stadt Riga und dem Rigaer Börsen-Comité zu gleichen Theilen zurückerstattet;

c. die Stadt Riga und der Rigaer Börsen-Comité verpflichten sich gleichzeitig hiermit das für den Bau der Elevatorzweigbahn erforderliche Land, wie solches detaillirt auf dem beiliegenden vom Betriebsdirector Becker angefertigten Plane bezeichnet ist, von der Haltestelle „Kriegshospital“ bis zum Picket Nr. 105 + 9 Faden unter den unten angegebenen (§ 4) Bedingungen der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft zum Eigenthum zu übergeben. Nach Ablauf der Concessionsfrist, oder nach dem Auskaufe der Riga-Dünaburger Eisenbahn, geht dieses Land, sowie die Elevator-Zweigbahn ohne jede Entschädigung in das Eigenthum der Krone über.

Dasjenige Land aber, welches für die Herstellung der Schienengeleise von Picket Nr. 105 + 9 Faden bis zu dem bestehenden Schienengeleise am Zollhafen und von der Abzweigung des Geleises von der Hauptlinie zum Elevator (bei Picket Nr. 105 + 9 Faden) bis zu dem Elevator auf dem Andreas-

holm erforderlich ist, übergeben die Stadt Riga und der Rigaer Börsen-Comité der bezeichneten Gesellschaft nicht zum Eigenthum, sondern nur zur Nutzniessung für die Eisenbahnwege auf solange, als diese Eisenbahnwege existiren.

4.

An die Uebergabe der im § 3 bezeichneten Landstücke für die erwähnte Eisenbahn knüpft die Stadt Riga ihrerseits nachstehende Forderungen, welche von der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft zu erfüllen sind:

a. die Hospitalstrasse hat am Punkte ihrer Kreuzung mit dem Elevatorbahndamm eine Ueberfahrt zu erhalten;
b. die Duntenhofsche Strasse wird am Punkte ihrer Kreuzung mit dem Elevatorbahndamm durch eine eiserne Brücke von 4 Faden Breite und 11 Fuss lichter Höhe überbrückt, so dass der Strassenverkehr unbehindert unter der Brücke durchgehen kann;
c. die Rothe Düna muss unter einer Eisenbahnbrücke durch einen Durchlass von 2 Faden Breite geleitet werden;
d. der Weidendamm wird durch eine eiserne Brücke von 5 Faden Breite und einer lichten Höhe von mindestens 10 Fuss überbrückt;
e. der Vegesackholmsche Graben erhält einen Durchlass von mindestens 2 Faden Breite;
f. die Pielenhofsche Strasse wird so korrigirt, dass eine Kreuzung derselben mit dem Elevatorbahndamm vermieden wird;
g. auf dem Katharinendamm wird eine Ueberfahrt über den Bahndamm errichtet;
h. der Möllerhofsche Graben erhält einen Durchlass von 2 Faden Breite;
i. auf dem Gute Hermelingshof, welches von der Zweigbahn gekreuzt wird, ist unterhalb der Luchtschen Sägemühle ein Durchlass von 3½ Fuss herzustellen;
k. die Peterholmsche Strasse erhält einen Durchlass von 3 Fuss Breite behufs Aufnahme des Cementrohrs;
l. die Materialschuppen des Bauamts bleiben bei Errichtung der Elevatorzweigbahn unberührt;
m. der längs dem Andreasbassin laufende Theil des Bahndammes muss derart angelegt werden, dass nicht nur die Ausnutzung dieses Bassins für städtische Zwecke nicht behindert, sondern dass auch im Interesse des Strassenverkehrs eine möglichst bequeme Verbindung der Andreasinsel mit dem Andreasdamm hergestellt wird.

5.

Ausser den für den Bau der Elevatorzweigbahn erforderlichen Landstücken erwerben die Stadt Riga und der Rigaer Börsen-Comité den zwischen der Duntenhofschen Strasse und der Rothen Düna belegenen, an den Eisenbahndamm grenzenden Landstreifen von 5 Faden Breite behufs Verbindung der Duntenhofschen Strasse mit dem nördlichen Theil der Stadtweide.

6.

Indem die Stadt Riga, in Gemeinschaft mit dem Rigaer Börsen-Comité, die Landstücke (§ 3) der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft theils zum Eigenthum, theils zur Nutzniessung übergiebt, behält sie sich das Recht vor, nach Verständigung mit der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft, über den Elevatorbahndamm Ueberfahrten, sowie durch denselben Durchfahrten, Wasserabzugs- und Wasserleitungsröhren, sowie Röhren anderer Art anzulegen, welche sich während des Bahnbaues oder in der Folge, im Interesse des Gemeinwesens als nothwendig erweisen sollten.

7.

Sollte zwischen den Käufern und den Besitzern der für die Errichtung der Elevatorzweigbahn erforderlichen Landstücke keine freiwillige Vereinbarung wegen der Preise für dieselben zu Stande kommen, so verpflichtet sich die Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft bei der Regierung um die Expropriation dieser Landstücke auf gesetzgeberischem Wege nachzusuchen.

8.

Nach Errichtung der Elevatorzweigbahn soll dieselbe als untrennbarer Theil der Riga-Dünaburger Eisenbahn, gemäss dem Statut der Gesellschaft dieser Eisenbahn, von der Direction der bez. Gesellschaft für Rechnung derselben exploitirt werden.

9.

Alle bei Abschluss gegenwärtiger Vereinbarung erwachsenden Stempel- und andere Steuern tragen die Eingangs erwähnten Contrahenten zu gleichen Theilen.

10.

Des Allem zur Urkunde ist gegenwärtige Vereinbarung im Namen der Stadt Riga vom Stadthaupt L. Kerkovius, im Namen des Rigaer Börsen-Comités vom Präses R. Kerkovius und im Namen der Gesellschaft der Riga-Dünaburger Eisenbahn vom Präses der Direction A. Faltin unterschrieben worden."

Am 2. September 1891 fand sodann noch eine besondere Berathung von Vertretern der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités statt, zur Erledigung eines Zweifels über die Construction des Elevators. Man einigte sich dahin, dass anzustreben sei, auf dem Andreasholm einen solchen Elevator anzulegen, welcher zu mindestens 1/3 seines Raumes als Silospeicher auszugestalten sei; zugleich sei in Aussicht zu nehmen, wenn irgend möglich und wenn es sich als nothwendig und zweckmässig erweisen sollte, den Elevator so zu construiren, dass mit der Zeit auch mehr als der dritte Theil seines Raumes als Silo ausgestattet werden könne. Diesem Beschlusse der Delegirten-Commission traten das Stadtamt und der Börsen-Comité in ihren Sitzungen vom 5. September 1891 bei.

IX. Das Exportgeschäft.

71. Das Hanf- und Flachsgeschäft.

a. Flachs-Ausfuhr-Controle.

Das französische Consulat in Riga übersandte am $\frac{\text{21. November}}{\text{3. December}}$ 1890 dem Präses des Börsen-Comités einige Bemerkungen des Flachscomités für Nord-Frankreich, bei dem Ersuchen, ihm die Ansicht des Börsen-Comités über diesen Gegenstand mittheilen zu wollen. Diese Bemerkungen bezogen sich hauptsächlich auf die am 24. Juli 1890 vom Herrn Finanzminister bestätigten Regeln für die Verpackung von Flachs und die Controle des Zollamts über den zu exportirenden Flachs. Der Flachscomité befürwortete, dass das Gewicht der Bünde (20 Pfund) verringert, die Bünde mit nur einem Bande gebunden und vor allen Dingen die Bauern zur besseren Bearbeitung des Flachses angehalten würden.

Das Antwortschreiben des Börsen-Comités vom 18. Januar 1891 Nr. 966 lautete folgendermassen:

„Auf das Schreiben vom $\frac{\text{21. November}}{\text{3. December}}$ 1890 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité dem französischen Consulat mitzutheilen, dass die vom Herrn Finanzminister am 24. Juli 1890 bestätigten Regeln für die Controle über den zur Ausfuhr ins Ausland bestimmten Flachs, als eine provisorische Massnahme auf 3 Jahre mit dem 15. September 1890 in Kraft getreten.

Dass diese facultative Verordnung nach Ablauf von 3 Jahren in eine obligatorische verwandelt werden soll, ist von der Staatsregierung nicht ausgesprochen worden und wohl auch kaum anzunehmen, da in

praxi bis hiezu von der zollamtlichen Controle kein Gebrauch gemacht worden ist. Was das Gewicht des Flachsbundes anbelangt, so hat der Rigaer Börsen-Comité vorgeschlagen, das Maximalgewicht auf 20 Pfd. festzustellen, um den Bauern den Uebergang zum neuen Bindemodus zu erleichtern; es ist aber nicht ausgeschlossen, dass auch kleinere Bünde gemacht werden und liegt es gewiss im Interesse der Behandlung und Erhaltung des guten Zustandes des Flachses bei den weiteren Manipulationen, dass das Gewicht dieser Bünde mit der Zeit kleiner werde. Mit der von der Regierung zu erlassenden Vorschrift, welche der Comité befürwortet, dass nämlich von einem gewissen Datum an, Flachs nur nach der vorgeschriebenen Weise gearbeitet werden soll und dass Zuwiderhandlungen mit scharfer Strafe belegt werden, kann sich der Börsen-Comité auch nur einverstanden erklären und hat sich in diesem Sinne auch schon zu verschiedenen Malen geäussert, indem er zugleich die Gründung von Schulen und Instituten auf dem Lande empfohlen hat, um den Landleuten eine bessere und rationellere Bearbeitung des Flachses beim Raufen, Weichen, Rösten, Brechen, Schwingen etc. beizubringen."

b. Gerücht über einen beabsichtigten Flachsexport-Zoll.

(Siehe oben pct. 63 dieses Berichts.)

c. Eisenbahn-Tarife für Flachs und Hanf.

Wie im Jahresberichte pro 1890 (cfr. Seite 170) mitgetheilt wurde, hatte das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten unterm 17. Januar 1890 sub. Nr. 669 vom Rigaschen Börsen-Comité verschiedene Auskünfte bezüglich des Flachs- und Hanf-Handels eingefordert, bei der gleichzeitigen Mittheilung, dass eine allgemeine Regulirung der Eisenbahn-Tarife für diese beiden Transport-Artikel bevorstehe.

Nachdem nun der Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 5. Februar 1890 Nr. 870 die gewünschten Auskünfte dem Departement vorgestellt und letzteres ähnliche Auskünfte von den übrigen Börsencomités des Reichs, sowie von anderen Institutionen eingezogen, sind vom Finanz-Ministerium im Laufe des Jahres 1891 alle bezüglichen Daten in einem besonderen Hefte zusammengestellt und der allgemeinen Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen bei der Weisung übergeben worden, nunmehr eine vollständige Regulirung der Flachs- und Hanf-Tarife für das gesammte Eisenbahnnetz vorzunehmen. In Folge dessen trat im November 1891 eine Commission, bestehend aus den Vertretern der an dem Flachs- und Hanf-Transport am meisten

betheiligten Eisenbahnen, sowie des Finanzministeriums, in St. Petersburg zusammen, welcher die Aufgabe gestellt war, die Grundlagen für die Regulirung der Flachs- und Hanf-Tarife auszuarbeiten, damit alsdann die allgemeine Conferenz darauf hin ihre Beschlüsse fassen könne.

In dieser Commission ist, auf Initiative des Vertreters des Finanzministeriums, von der Majorität der Mitglieder eine Tarifformel adoptirt worden, welche als Grundlage für die Regulirung der bezeichneten Tarife dienen soll. Nach solcher Formel sind die Tarife sowol für Flachs, als auch für Hanf folgendermassen zu bilden und zwar:

bei einer Entfernung:

von 1 bis 200 Werst zu $^1/_{18}$ Kop. pro Pud und Werst,
„ 201 „ 222 „ zu 11,$_{11}$ Kop. pro Pud.
„ 223 „ 750 „ zu 11,$_{11}$ Kop. pro Pud, mit einem Zuschlage von $^1/_{50}$ Kop. pro Pud und Werst für die Entfernung über 222 Werst,
„ 751 „ 1050 „ werden zur Fracht für 750 Werst 21,$_{67}$ Kop. pro Pud, für die weitere Entfernung $^1/_{75}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen.
„ 1050 Werst und mehr werden zur Fracht für 1050 Werst = 27 Kop. pro Pud, für die weitere Entfernung $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen.

Wie bereits erwähnt, ist die vorstehende Formel nicht von sämmtlichen Mitgliedern der Commission, wohl aber von der Majorität derselben angenommen worden, woher denn auch zu erwarten steht, dass die allgemeine Conferenz, deren Sitzungen Ende Januar 1892 beginnen, diese Formel bei der Ausarbeitung der neuen Tarife für Flachs und Hanf sich zur Richtschnur dienen lassen wird, umsomehr, als unter solchen Umständen die meiste Aussicht vorhanden sein dürfte, dass die neuen Tarife vom Finanzministerium unbeanstandet werden bestätigt werden, da dessen Vertreter selbst solche Formel in Vorschlag gebracht haben. Findet aber wirklich die Regulirung der qu. Tarife auf dieser Grundlage statt, so können aus derselben für den Rigaschen Handel nur günstige Resultate erwachsen, da in solchem Falle Riga Tarife erhält, wie sie der geographischen Lage dieses Hafens gebühren und es alsdann nicht mehr vorkommen kann, dass die St. Petersburg-Warschauer Bahn durch bedeutende Frachtermässigungen im Deutsch-Russischen Verkehr den Flachstransport von ihren Stationen, zum Nachtheile des näher belegenen Rigaschen Hafens, über die trockene Grenze ins Ausland abzulenken im Stande ist.

72. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft.

a. Getreide- und Oelkuchen-Ausfuhrverbote.

(siehe oben Pkt. 44, pag. 110—112 dieses Berichts.)

Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 28. Juli 1891 wurde, in Anlass des Misswachses in einem grossen Theile des russischen Reiches, die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl und Kleie ins Ausland vom 15. August ab verboten. Für die Verschiffung dieser Waaren nach Finnland wurden mittelst Circulairs des Zolldepartements vom 10. August 1891 Nr. 15211 nachstehende Bestimmungen getroffen:

Auf Grundlage des Pkt. 4 des Allerhöchsten namentlichen Ukases an den Dirigirenden Senat vom 28. Juli d. J. sind vom Finanzminister nachstehende Regeln bezüglich der Massnahmen, welche bei Versendung der zur Ausfuhr ins Ausland verbotenen Getreidewaaren aus russischen Häfen nach dem Grossfürstenthum Finnland beobachtet werden sollen, festgesetzt worden:

1) Bei Versendung von Roggen, Roggenmehl und Kleie aus russischen Häfen nach Finnland müssen von den Versendern Reversale darüber abverlangt werden,dass sie in zweimonatlicher Frist, vom Tage des Abganges des Schiffes, denjenigen Zollinstitutionen, von welchen diese Waaren abgefertigt worden, Bescheinigungen der finnländischen Zollämter darüber vorstellen werden, dass bei diesen die aus Russland abgefertigten Transporte im vollen Betrage eingegangen sind, wobei sie im Falle der Nichtvorstellung solcher Atteste in der angegebenen Frist, der im Art. 1085 des Zollustaws für die Beladung von Schiffen, die ohne Zollpass in das Ausland gehen, mit zur Ausfuhr verbotenen Waaren, festgesetzten Strafe unterliegen, d. h. der Zahlung des dreifachen Werthes dieser Waaren (hiervon den einfachen Werth, statt der Confiscation, den zweifachen Werth aber als Strafe).

2) Ausserdem müssen bei Abfertigung solcher Transporte, die Versender entweder eine Bescheinigung des betreffenden finnländischen Zollamtes darüber, dass dieser Transport für die Bedürfnisse der örtlichen Bevölkerung Finnlands aus Russland verschrieben worden, oder aber einen Salog oder eine Sicherheit im Betrage der Strafe, welche für den Fall der Nichtvorstellung seitens des Versenders der im Pkt. 1 erwähnten Bescheinigung decretirt werden würde, vorstellen. Für solide und vollkommen zuverlässige Handelsfirmen kann die Deponirung eines Salogs oder einer Sicherheit, mit besonderer Genehmigung des Zolldepartements, durch ein Reversal dieser Firmen, durch welches sie sich zur Zahlung solcher Strafe verpflichten, ersetzt werden.

Das Zolldepartement schreibt den Zollinstitutionen vor, diese Regeln vom 15. August d. J. ab in Erfüllung zu bringen und dieselben den Exporteuren mitzutheilen.

Unterm 13. September 1891 sub Nr. 542 machte der Börsen-Comité dem Zolldepartement folgende Vorstellung:

„Mittelst Circulairvorschrift vom 10. August c. sub Nr. 15211 verfügte das Departement der Zolleinnahmen, dass bei Verschiffung von Roggen, Roggenmehl und Kleie nach Finnland ausser einer vom finnländischen Zollamte verificirten Bescheinigung des committirenden Handlungshauses, der hiesige Ablader ein Reversal resp. einen Salog als Garantie, für die wirkliche Ablieferung in dem laut Connossement bestimmten finnländischen Hafen, zu hinterlegen habe und wenn innerhalb zweier Monate die Bescheinigung des bezüglichen finnländischen Zollamts über die richtige Ablieferung der Waare vom Ablader nicht vorstellig gemacht worden ist, die stipulirte Pön im Betrage des dreifachen Werthes der Waare vom Ablader erhoben werden soll.

Da nun aber der hiesige Ablader mit dem Moment, wo er die Waare ins Schiff verladen, die bezüglichen Connossemente vom Schiffer sich hat zeichnen lassen und dieselben dem Empfänger in Finnland behufs Empfangnahme der Waare eingesandt hat, thatsächlich keinerlei Verfügung mehr über die verschiffte Waare hat, so erscheint es undenkbar und unbillig, dass derselbe eine Garantie für die richtige Ablieferung der von ihm verschifften Waare, im Sinne der oben erwähnten Circulairvorschrift des Departements der Zoll-Einnahmen, zu stellen haben soll. Mit dem Moment, in welchem der Schiffer die Connossemente gezeichnet hat, übernimmt derselbe auch, nach den allgemeinen, in der ganzen Welt geltenden maritimen und Handelsregeln, die alleinige Verantwortung für die richtige Ablieferung an dem laut Connossement genannten Bestimmungsort. Demnach wäre der Schiffer die einzige Person, welche für die richtige Ablieferung zu verantworten hätte, nicht aber der Ablader, und da der Verkehr nach Finnland aus russischen Häfen ausschliesslich nur russischen Schiffen und Schiffern gestattet ist, welche als russische Unterthanen unter russischer Jurisdiction stehen, so ist, nach Anschauung des Rigaschen Börsen-Comités, dem Departement der Zoll-Einnahmen durch Schiff und Schiffer, für die richtige Ablieferung der Waare im finnischen Hafenorte, doch wohl hinreichend Gewähr geleistet.

Aus diesem Grunde sieht sich der Rigasche Börsen-Comité veranlasst, den gerechtfertigten vielfachen Gesuchen der hiesigen exportirenden Kaufmannschaft Folge gebend, das Departement der Zoll-Einnahmen ergebenst zu ersuchen, vorstehende Argumentation des

Rigaschen Börsen-Comités einer eingehenden geneigten Berücksichtigung zu unterziehen und gütigst verfügen zu wollen, dass bei Verschiffung von Roggen, Roggenmehl und Kleie nach finnischen Häfen von einem Reversal des Abladers abzusehen sei und dass die Zollämter sich mit folgenden Documenten zu begnügen haben:

1) einer Bescheinigung des finnländischen Handlungshauses, das die Waare beordert, nebst der vorgeschriebenen Vidimation des dortigen Zollamts;
2) einem Reversal des Capitains des russischen Schiffes, mit dem die Waare verladen wird, in dem er sich verpflichtet, dieselbe in dem angegebenen Hafen abzuliefern.

Da diese Angelegenheit von grosser Bedeutung für die Rigasche exportirende Kaufmannschaft ist und höchst störend in den Exporthandel eingreift, so bittet der Rigasche Börsen-Comité um beschleunigte günstige Entscheidung."

Das Zolldepartement antwortete hierauf mittelst Rescripts vom 18. September 1891 Nr. 18157:

„Auf das Schreiben vom 13. September c. Nr. 542 hinsichtlich dessen, dass, beim Versande von zur Ausfuhr ins Ausland verbotenen Getreideproducten aus russischen Häfen nach Finnland, die Reversale, die laut Pkt. 1 der vom Herrn Finanzminister am 10. August d. J. bestätigten Regeln zu entnehmen sind, nicht von den Versendern, sondern von den Schiffscapitainen ausgestellt werden sollten, beehrt sich das Departement der Zollgefälle Einen Rigaer Börsen-Comité davon zu benachrichtigen, dass, da oberwähnte Regeln vom Herrn Finanzminister bestätigt und in Nr. 82 der Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Staatsregierung publicirt worden sind, dieselben Gesetzeskraft erlangt haben und eine Abänderung derselben nicht möglich erscheint. Das erwähnte Gesuch des Börsen-Comités kann demnach nicht erfüllt werden, umsoweniger, als bei Einführung dieser Regeln bezweckt wurde, die erwähnten Reversale gerade von den Waarenversendern zu entnehmen, welche in den meisten Fällen dem Zollamte bekannte Personen sind und somit grössere Garantie für die rechtzeitige Einlieferung der Rückatteste der finnländischen Zollämter bieten, als die Capitaine, die häufig nicht Eigenthümer der Schiffe sind, sondern nur die Stelle von Vermittlern zwischen Versender und Empfänger der Waare spielen.

Der Börsen-Comité wandte sich hierauf am 27. September 1891 sub Nr. 569 an den Herrn Finanzminister mit folgender Vorstelluug:

„In Anlass des Circulairs des Zolldepartements vom 10. August c. Nr. 15211, betreffend die bei Verschiffung von Roggen, Roggenmehl

und Kleie nach Finnland einzuhaltenden Bedingungen, hatte der Rigaer Börsen-Comité in einer motivirten Vorstellung vom 13. September c. Nr. 542 das Departement ersucht, davon Abstand zu nehmen, dass der Ablader zur Ausstellung eines Reversals und Hinterlegung eines Salogs, als Garantie für die effective Ablieferung der Waare in dem im Connossement bezeichneten finnländischen Hafen, verpflichtet werde und sich statt dessen zu begnügen mit

1) einer Bescheinigung des finnländischen Handlungshauses, das die Waare beordert, nebst der vorgeschriebenen Vidimation des dortigen Zollamts, und
2) einem Reversal des Capitains des russischen Schiffes, mit dem die Waare verladen wird, in dem er sich verpflichtet, dieselbe in dem angegebenen Hafen abzuliefern.

Das Zolldepartement hat mittelst Rescripts vom 18. September c. Nr. 18157, da das Circulair vom 10. August c. sich auf eine Verfügung Ew. hohen Excellenz gründet, sich zu einer Aenderung desselben nicht für competent erachtet und daher das Gesuch des Rigaschen Börsen-Comités abgelehnt, wobei als Motiv dafür auch noch angeführt wird, dass der Absender eine grössere Garantie zu bieten vermöge, als der Schiffer, der bisweilen nicht einmal Eigenthümer des Schiffes, sondern nur Vermittler zwischen Ablader und Empfänger sei.

Dagegen erlaubt sich nun der Rigasche Börsen-Comité Ew. hohen Excellenz nachstehende Erwägungen zu unterbreiten:

1) Der hiesige Ablader hat mit dem Moment, wo er die Waare ins Schiff verladen, die bezüglichen Connossemente vom Schiffer sich hat zeichnen lassen und dieselben dem Empfänger in Finnland behufs Empfangnahme der Waare eingesandt hat, thatsächlich keinerlei Verfügung mehr über die verschiffte Waare. Es erscheint demnach unbillig, dass derselbe eine Garantie für die richtige Ablieferung der von ihm verschifften Waare stellen soll. Mit dem Moment, in welchem der Schiffer die Connossemente gezeichnet hat, übernimmt derselbe auch, nach den allgemeinen, in der ganzen Welt geltenden maritinen und Handelsregeln, die alleinige Verantwortung für die richtige Ablieferung an dem, laut Connossement, genannten Bestimmungsort. Demnach wäre der Schiffer die einzige Person, welche für die richtige Ablieferung zu verantworten hätte, nicht aber der Ablader und da der Verkehr nach russischen Häfen, ausschliesslich nur russischen Schiffen und Schiffern gestattet ist, welche als russische Unterthanen unter russischer Jurisdiction stehen, so ist, nach Anschauung des Rigaschen Börsen-Comités, durch Schiff und Schiffer für die richtige Ablieferung der Waare im finnischen Hafenorte doch wohl hinreichend Gewähr geleistet.

2) Zur Verstärkung dieser Garantie dient ferner die Bescheinigung des finnländischen Handlungshauses, das die Waare beordert hat, mit der vorgeschriebenen Vidimation des dortigen Zollamts. Dieses Handlungshaus, d. h. der Empfänger, wird auch eher in der Lage sein, an Ort und Stelle die verlangte Bescheinigung des finnländischen Zollamts über die richtige Ablieferung der Waare zu beschaffen, als der Rigaer Ablader, der nur auf einem weitläufigen Correspondenzwege eine solche Zollbescheinigung zu erlangen im Stande wäre.

Auch ohne die Garantie des Abladers, welche sich als eine unmotivirte darstellt, wenn man berücksichtigt, dass, wie oben erwähnt, der Ablader durch Cession des Connossements an den finnländischen Käufer jeden Einfluss auf den Schiffer verliert, erscheint jede Befürchtung eines Schmuggels ausgeschlossen und wenn die Staatsregierung zwingende Gründe gehabt hat, Finnland die Vergünstigung einer Roggenausfuhr aus Russland zu gewähren, so kann es gewiss nicht in ihrer Absicht liegen, diese Vergünstigung durch Formalitäten zu paralysiren, welche dem Ablader so rigorose Verbindlichkeiten auferlegen, dass er unter so erschwerenden Bedingungen lieber auf das Geschäft ganz verzichtet, was die Erfahrung hier am Orte auch bestätigt hat.

Der Rigaer Börsen-Comité erlaubt sich demnach, im Namen der Rigaschen Kaufmannschaft, Ew. hohen Excellenz die ergebenste Bitte zu unterbreiten, dahin geneigte Verfügung treffen zu wollen, dass das Circulair des Zolldepartements vom 10. August c. Nr. 15211 einer der motivirten Vorstellung des Rigaer Börsen-Comités entsprechenden Aenderung unterzogen und namentlich der Ablader von jeder Verantwortung liberirt werde."

Das Zolldepartement eröffnete hierauf am 11. October 1891 sub Nr. 20149 dem Börsen-Comité, dass der Herr Finanzminister es nicht für möglich befunden hat, das Gesuch des Börsen-Comités um Abänderung des vom Finanzministerium eingeführten Modus des Durchlasses von Partieen von Roggen, Roggenmehl und Kleie aus russischen Häfen nach Finnland in dem Sinne zu erfüllen, dass die durch Pkt. 1 der erlassenen Regeln geforderten Reversale nicht von den Waarenversendern, sondern von den Schiffscapitainen ausgestellt würden.

Mittelst Telegramms vom 27. September 1891 an das Rigasche Zollamt erklärte der Herr Finanzminister, dass der Export von Oelkuchen, die auch als Abfälle anzusehen seien, ins Ausland nicht gestattet sei. Die vom Börsen-Comité nach St. Petersburg delegirten Herren Kerkovius, Fenger, Ovander und Secretair v. Stein überreichten dem Herrn Finanzminister am 30. September sub Nr. 576 folgendes Gesuch:

„Das am 27. September c. erlassene Verbot der Ausfuhr von Oelkuchen bedroht die Rigasche Kaufmannschaft mit enormen Verlusten, indem die zur Verschiffung contrahirte Quantität auf mindestens ½ Million Pud zu veranschlagen ist.

Im Auftrage der Rigaschen Kaufmannschaft erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité, an Ew. hohe Excellenz die ergebenste Bitte zu richten, die Ausfuhr der zur Zeit in Riga vorhandenen und auf Riga rollenden Oelkuchen gestatten zu wollen, da das nach Riga contrahirte Quantum nur mit enormen Verlusten und zu exorbitanten Preisen nach dem Innern zurückbefördert werden könnte, dagegen die Ausfuhr aus den Productionsbezirken nach den Exporthäfen und der trockenen Grenze zu verbieten, um den nothleidenden Gouvernements die Oelkuchen zu erhalten."

Hierauf erfolgte an demselben Tage folgendes Telegramm des Herrn Finanzministers an den Börsen-Comité:

„In Berücksichtigung des Gesuches des Börsen-Comités verfüge ich ungehindert ins Ausland durchzulassen die gesammte Quantität der in Riga befindlichen Oelkuchen, die gegenwärtig bis zum 2. October incl. von den örtlichen Exporteuren und Fabrikanten beim Rigaschen Zollamte angemeldet werden, sowie auch diejenigen Sendungen dieser Waare, die mit Eisenbahnfrachtbriefen, die nicht später als am 27. September c. ausgestellt sind, eintreffen. Ueber Obiges hat das Rigasche Zollamt telegraphisch eine Vorschrift erhalten mit der Anweisung, die zum Versande angemeldete wirklich vorhandene Menge nach den Büchern und in natura zu verificiren."

Dem Herrn Minister des Innern überreichten die Delegirten an demselben Tage folgendes Gesuch:

„Der Deputation des Rigaschen Börsen-Comités, welche sich dem Herrn Finanzminister in Anlass der Schwierigkeiten, welche das Oelkuchen-Ausfuhrverbot dem Exporthandel bereitet, vorgestellt hatte, beliebte Se. hohe Excellenz das werthvolle Zugeständniss zu machen, dass dieses Verbot nicht auf die Vorräthe im Rigaschen Hafen bis zum 1. October c., sowie auf die bis zum 27. September c. von den Productionsbezirken nach Riga abgefertigten Oelkuchensendungen ausgedehnt werden soll. Bezüglich der weiteren Bitte, dass Oelkuchen-Sendungen aus den nothleidenden und den ihnen benachbarten Gouvernements, auf Grund bereits getroffener Abmachungen, nach dem erwähnten Termin (27. September) zur Vermeidung unzähliger Processe, verboten, die vor diesem Verbot aber bereits expedirten Sendungen vom Ausfuhrverbote eximirt werden, hat der Herr Finanzminister die Deputirten an Ew. hohe Excellenz verwiesen.

Desgleichen hat der Herr Finanzminister, die Bitte, dass den Rigaschen Oelmühlen, welche nur für den Export arbeiten und der hohen Localpreise wegen nicht im Stande sind, Oelkuchen nach den inneren Gouvernements zu versenden, gestattet werde, weiter für den Export zu arbeiten, dem Ermessen Ew. hohen Excellenz anheimzugeben. Zur Motivirung dieser Bitte haben die Deputirten namentlich angeführt, dass die Rigaschen Oelmühlen durch das Ausfuhrverbot gezwungen werden würden, ihre Arbeit einzustellen und eine grosse Anzahl Arbeiter ausser Brod zu setzen, so dass der Nothstand der inneren Gouvernements auch nach den nicht nothleidenden Gouvernements verpflanzt werden würde. Dieses abzuwenden erscheint dringend geboten und bitten die Deputirten daher Ew. hohe Excellenz, die Rigaschen Oelmühlen unter Hochdero Schutz zu nehmen, um eine Vergrösserung des Unglücks zu verhindern, von welchem das Russische Reich jetzt heimgesucht ist. Es würde durch die Gewährung dieser Bitte den nothleidenden Gouvernements nichts entzogen werden, im anderen Falle würde die Saat unverarbeitet ins Ausland gehen und damit der Arbeitsgewinn der Oelmühlen dem eigenen Lande entzogen werden."

Der Herr Minister des Innern ertheilte den Deputirten keinen definitiven Bescheid, sondern behielt sich die Entscheidung vor.

Am 7. October 1891 wurde vom St. Petersburger Agenten des Börsen-Comités dem Herrn Finanzminister folgendes von den Deputirten unterzeichnetes Memorial d. d. 4. October c. überreicht:

„Bei der, Unterzeichneten am 30. September c. ertheilten Audienz geruhten Ew. hohe Excellenz sich dahin auszusprechen, dass Cocoskuchen selbstverständlich in keinem Falle zu den Abfällen der russischen Landwirthschaft gerechnet werden dürfen, deren Export ins Ausland in Form von Oelkuchen prohibirt sei.

Ueber diese Erklärung Ew. hohen Excellenz wurde der Rigaschen Kaufmannschaft sofort telegraphisch Mittheilung gemacht.

Wenn nun aber das Rigasche Zollamt bis hiezu keine Instruction im Sinne der den Deputirten der Rigaschen Kaufmannschaft von Ew. hohen Excellenz in dieser Beziehung ertheilten Resolution zugegangen ist, so erlauben sich die Unterzeichneten die ergebenste Bitte an Ew. hohe Excellenz zu richten, dahin geneigte Anordnung treffen zu wollen, dass dem Rigaschen Zollamt bezüglich der Gestattung des Exports der vom Ausfuhrverbot eximirten Cocoskuchen eine positive Vorschrift ertheilt wird."

Dieses Memorial wurde vom Herrn Finanzminister einer unter dem Vorsitze des Geheimraths Kobeko niedergesetzten Commission übergeben, aber erst mittelst Telegramms vom 11. November c.

eröffnete das Zolldepartement dem hiesigen Zollamte, dass der Herr Finanzminister die unbehinderte Ausfuhr von Kuchen aus Cocosnuss und anderen Körnern von exotischen Oelpflanzen genehmigt habe.

Am 18. November telegraphirte der Director des Zolldepartements dem Rigaschen Zollamte, dass der Export aller Gattungen Kuchen aus Oelsamen Allerhöchst genehmigt worden.

Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 16. October 1891 wurde das Getreideausfuhrverbot auf alle Getreidegattungen (mit Ausnahme von Weizen) und Kartoffeln und den Producten aus denselben extendirt. Zur Beendigung der begonnenen Ladungen wurde eine dreitägige Frist gewährt. In Folge dessen entsandte der Börsen-Comité die Herren L. Ovander, C. F. Sommer und R. Fraenkel in Begleitung des Secretairs-Gehilfen M. v. Reibnitz nach St. Petersburg, um in Gemeinschaft mit den Deputationen des Revalschen, Libauschen und Pernauschen Börsen-Comités dem Herrn Finanzminister eine Petition zu übergeben. Diesen Deputationen hatten sich die Stadthäupter von Riga und Reval angeschlossen. Am 24. October überreichten die Deputirten dem Herrn Finanzminister folgende Collectiv-Eingabe:

„Gegenwärtig sind folgende Vorräthe an Hafer thatsächlich vorvorhanden:

in Reval ungefähr.	2,100,000	Pud.
„ Riga „	3,000,000	„
„ Libau „	3,000,000	„

Diese, zum Theil Exporteuren, zum Theil Händlern in den inneren Gouvernements gehörigen Vorräthe repräsentiren einen Werth von ca. 8 Millionen Rubel.

Von den übrigen Getreidesorten, die zur Volksernährung dienen können, ganz zu geschweigen, untergraben die Folgen des Ausfuhrverbots allein von Hafer alle Creditverhältnisse in den obgenannten Städten; da diese Waare, ohne Absatz und durch Liegen dem Verderben ausgesetzt, den Beleihern keine genügende Sicherheit bietet, werden alle finanziellen Verpflichtungen zweifelhaft und muss das Resultat hievon unzweifelhaft eine ernste Krisis sein, welche sich weit über das Gebiet der betreffenden Städte hinaus erstreckt. Der feucht in den Speicher gelangte ungedörrte Hafer ist schnellem Verderben ausgesetzt, der übrige Hafer aber bedarf zu seiner Erhaltung fortwährender Umarbeitung und büsst, ungeachtet dessen, an Güte ein. Der Absatz der Hafervorräthe in die inneren Gouvernements erweist sich als unmöglich; der Hafer ist in runder Summe für 1 Rbl. per Pud incl. Zu-

stellung gekauft worden. Beim Transport in die nothleidenden Gouvernements, auf eine Entfernung bis 1800 Werst würde der Hafer, selbst zum ermässigten Tarife von 1/120 Kop. per Pud und Werst und wenn die Kosten für Aus- und Einladen und die localen Nebengebühren nur mit 3 Kop. per Pud in Anschlag gebracht werden, den Besitzern ungefähr auf 1 Rbl. 21 Kop. zu stehen kommen. In diesen Gouvernements kostet jedoch der Hafer nur ca. 70 Kop. per Pud, so dass, selbst wenn sich solvente Käufer für die gesammte vorräthige Menge fänden, sich ein Verlust von 50 Kop. per Pud, d. h. von ungefähr 4 Million Rbl. ergäbe.

Ausserdem aber wird der Aufkauf von Getreidewaaren zur Volksverpflegung an den Consumtionsorten nahe belegenen Orten beginnen und nicht so bald zu den Hafenstädten gelangen. Die Vorräthe an Stelle und Ort zu verkaufen, ist aber überhaupt ausgeschlossen wegen Mangels jeglicher Nachfrage.

Aus dieser traurigen Lage ist uns kein Ausweg bekannt und wir wenden uns demnach an Ew hohe Excellenz mit der ergebensten Bitte, Ihren wohlwollenden Rath nicht vorenthalten zu wollen.

Falls Ew. hohe Excellenz uns gestatten wollen, unsere Ansicht auszusprechen, so ginge diese dahin, dass die in den erwähnten Städten vorhandenen Vorräthe von den Beamten des Zollressorts consignirt und unter Zollaufsicht genommen, sodann aber allmählich zur Ausfuhr ins Ausland unter Zollaufsicht freigegeben, oder aber dass diese Vorräthe von der Krone für die Bedürfnisse der Intendantur oder der Volksverpflegung aufgekauft würden.

Die Unterzeichneten sind sich vollkommen dessen bewusst, dass die Interessen eines Theils der Bevölkerung denen des gesammten Reichs nachstehen müssen, dennoch können dieselben nicht umhin, im gegebenen Falle enorme Verluste vorauszusehen, welche Niemandem irgend einen Nutzen bringen, in den genannten Städten aber und deren Umgebung und Handelsrayon einen Nothstand hervorrufen. Bereits augenblicklich ist der Handel in vollständigen Stillstand gerathen: der Landmann vermag seine Erzeugnisse nicht zu verkaufen, der Arbeiter in der Stadt ist jeglichen Verdienstes beraubt.“

Diese Collectiv-Eingabe hatte leider keinen Erfolg.

Endlich wurde mittelst Allerhöchsten Befehls vom 3. November 1891 auch der Export von Weizen und Producten aus demselben, mit ebenfalls 3tägiger Frist zur Beendigung der bereits begonnenen Verladungen, verboten.

Mittelst Telegramms des Directors des Zolldepartements an das Rigasche Zollamt vom 31. December 1891 wurde die Verschiffung von

Weizen und Producten aus Weizen nach Finnland, auf der für den Versand von Roggen, Roggenmehl und Kleie nach dem Grossfürstenthum statuirten Grundlage, gestattet.

b. Schiffsproviant.

Am 24. October 1891 sub Nr. 10835 ging folgendes Schreiben vom Rigaschen Zollamte ein:

Bei Uebersendung einer Abschrift vom Telegramm des Herrn Directors des Zolldepartements hinsichtlich dessen, dass zur Ausfuhr verbotene Getreideproducte auf ins Ausland gehende Schiffe zur Verpflegung der Mannschaft und der Passagiere verladen werden dürfen, beehrt sich das Rigasche Zollamt den Rigaer Börsen-Comité um eine Benachrichtigung darüber zu ersuchen, in welchem Quantum die obenerwähnten Producte, d. h. Kartoffeln, Brod u. s. w. zur Verpflegung pro Person täglich und für wieviel Tage, je nach der Entfernung der dem betreffenden Schiffe bevorstehenden Fahrt, gerechnet werden.

Das Telegramm des Directors des Zolldepartements vom 24. October c. lautete:

„Die zur Ausfuhr ins Ausland verbotenen Getreideproducte dürfen auf ins Ausland gehende Schiffe zur Verpflegung der Mannschaft und Passagiere in einer dem Bedarfe der Equipage, nach bestehendem Usus, entsprechenden Quantität verladen werden."

Der Börsen-Comité antwortete mittelst Schreibens vom 25. October 1891 Nr. 648, dass für aus dem Rigaschen Hafen ausgehende Schiffe an Proviant zu bewilligen wäre pro Mann und Tag:

an Zwieback $1\,^{17}/_{28}$ Pfd. oder Brod 2 Pfd. für 1 Pfd. Zwieback, ferner Grütze $^4/_7$ Pfd., Kartoffeln 2 Pfd, Erbsen $^3/_{14}$ Pfd. und Mehl $^1/_2$ Pfd.

Die Schiffe sind zu verproviantiren:

a. Dampfer:

1) ausländische:
   nach der Ostsee für 8 Tage,
   „ „ Nordsee „ 14 „
2) russische (incl. Rückkehr) für die dreifache Zeit:

b. Segler:

1) ausländische:
   nach der Ostsee für 6 Wochen,
   „ „ Nordsee „ 3 Monate.
2) russische für 7 Monate.

c. Getreideclassification.

Bereits in den Jahrgängen 1890 (Seite 145) und 1891 (Seite 180) des „Rigaer Handels-Archivs" ist des Genaueren über die Arbeiten des Revisors des Departements der okladmässigen Steuern, Staatsraths A. N. Koslowski, zur Herstellung einer allgemeinen Getreideclassification berichtet worden.

Nachdem der Staatsrath A. N. Koslowski vom Finanzministerium den Auftrag erhalten hatte, über die Getreideclassification mit den Börsenkaufmannschaften und Landwirthen in Warschau, Kiew und in den Südhäfen zu conferiren, berichtet derselbe in einem umfangreichen Exposé vom 16. October 1891 hierüber im Wesentlichen Folgendes:

Im Laufe des Sommers 1891 war Staatsrath A. N. Koslowski mit den Kaufmannschaften, Börsencomités, landwirthschaftlichen Vereinen, Landwirthen, Getreidehändlern u. s. w. in Warschau, Kiew, Odessa, Nicolajew, Sewastopol, Berdjansk, Mariupol, Rostow, Noworossiisk, Poti und Batum in Verbindung getreten und hatte mit denselben sowohl den Entwurf zu einer Weizenclassification, als auch die vom St. Petersburger Elevatorcomité ausgearbeiteten Entwürfe einer Classification von Roggen und Hafer und die in Warschau und Odessa ausgearbeiteten Classificationen von Gerste und Mais berathen.

Sämmtliche Institutionen und Personen, die an den erwähnten Berathungen Theil genommen, haben sich einstimmig zu Gunsten einer Classification des Getreides und Verkaufs desselben nach besimmten Sorten ausgesprochen, da diese Maassnahmen unseren Getreidehandel überhaupt, den mit den ausländischen Käufern insbesondere, zu regeln geeignet seien und von besonderer Wichtigkeit wären im Hinblick auf die Projecte der Staatsregierung hinsichtlich der Einführung einer Getreideinspection, der Verabfolgung von Darlehen auf Getreide und der Preiscotirung nach der Güte des Getreides.

Nach den bei diesen Berathungen zum Ausdruck gekommenen Wünschen und Ansichten der betheiligten Institutionen und Sachverständigen modificirt Staatsrath Koslowski die oberwähnten Entwürfe und formulirt die so zurechtgestellten folgendermaassen:

A. Classification von Weizen.

Winterweizen.

(Winter Wheat, blés d'hiver, пшеницы озимыя).

1. Weisser weicher, hochbunt weisser Winterweizen, бѣлыя мягкія. Mealy Whithe Winter Wheat. Blé à grain blanc tendre. Fein Dantsic.

2. Hochbuntweisser Winterweizen glasig, бѣлыя стекловидныя, кремнистыя. Glassy Whithe Winter Wheat. Blé à grain blanc glacé.
3. Hellbunter, gutbunter, бѣлопестрыя (Pererod weissen Weizens Nr. 1 und 2, mit Gehalt gelblicher und röthlicher Körner von nicht weniger als 10 %). Whithe derived, variegated. Bigarré blanc.
4. Rothglasiger, темнокрасныя. Dark-red Winter Wheat. Banata, Rouge foncé.
5. Mildrother, свѣтлокрасныя. Sofred Winter Wheat. Azima, Rouge clair.
6. Gelbrother Winterweizen, желтокрасныя. Yellow - red Winter Wheat, Polisch Odessa, Jaune rouge.
7. Rothbunter Winterweizen, краснопестрыя (Pererod rothen Weizens Nr. 4 und 5, mit Gehalt von nicht weniger als 30 % gelbkantiger und gelbrother Körner). Red-derived, variegated, Bigarré rouge claire, Bigarré rouge foncé.

Sommerweizen.

(Spring Wheat, Blés de printemps, яровыя пшеницы).

8. Rother Sommerweizen, волжскія руссаки (Saksonka und Samarka). Petersbourg Samarka et Saxonka, Blés du Volga.
9. Girka, roth und gelbroth, гирки южныя, красныя и желтыя. Red-Girka, Jellowish Girka. Girka rouge et jaune-rouge.
10. Bunter Sommerweizen, пестрыя руссаки, Сурскія и Сибирскія (Pererod Nr. 8 und 9, mit grossem Gehalte gelbkantiger und gelber Körner). Red spring derived, variegated, Wheat, Jellowish Spring Wheat. Bigarré d'été, Blés de Sibérie.
11. Glasweizen, hartsamiger Weizen, твердыя яровыя пшеницы (Bjeloturka, Arnautka, Garnowka, Kubanka, Tschernouska, Tschernokoloska). Hard Spring Wheat, Flint Wheat, Blé dur, Blés du Kouban.
12. Pererod harten Sommerweizens, перерод твердыхъ яровыхъ пшеницъ (mit grossem Gehalte rother und gelbrother Körner). Hart-spring derived Wheat. Espèces derivées des précédentes Nr. 11.

Insgesammt 12 Hauptvarietäten, die sich von einander durch die Farbe des Korns (mildroth, dunkelroth, weiss und bunt), durch die Härte (kieselige und mehlige Körner) und durch die Form des Korns (rund, bauchig und länglich) unterscheiden.

Normen für Gewicht und Reinheit jeder Sorte Weizen.

Sorte.	Gewicht			Beimischung nach dem Gewichte in Procenten.
	des Tschwert	des Tschetwerik	Holländisches Gewicht	
	in Pud und Pfund	in Pfund.	in Solotnik.	
000	9 P. 36 ℔. b. 10 P. u. mehr	49½ ℔. b. 50 u. mehr	132 Sol. b. 133 u. mehr	1% hiezu Staub und Sand nicht mehr als ½ %.
00	9 „ 30 „ „ 9 „ 36 ℔.	48¾ „ „ 49½ ℔.	130 „ „ 132 Sol.	
0	9 „ 24 „ „ 9 „ 30 „	48 „ „ 48¾ „	128 „ „ 130 „	
I.	9 „ 18 „ „ 9 „ 24 „	47½ „ „ 48 „	126 „ „ 128 „	2% hiezu Staub und Sand nicht mehr als ½ %.
II.	9 „ 12 „ „ 9 „ 18 „	46½ „ „ 47½ „	124 „ „ 126 „	
III.	9 „ 6 „ „ 9 „ 12 „	45¾ „ „ 46½ „	122 „ „ 124 „	
IV.	9 „ — „ „ 9 „ 6 „	45 „ „ 45¾ „	120 „ „ 122 „	

Anmerkung 1. Jeder Varietät von Weizen ist die Benennung gegeben, unter welcher dieselbe auf dem ausländischen Markte bekannt ist, wobei unsere Classification den Ausländern verständlich sein muss, wir dagegen wissen müssen, was unsere Käufer unter den Bezeichnungen: hochbunt, hellbunt, mildroth Soft red, Winter Wheat u. s. w. verstehen.

2. Weicher mehliger Weizen darf mit hartem Weizen nicht vermischt werden.

3. Bei der Sortirung von Weizen muss die Gleichartigkeit der Sorte, die Farbe, Glanz und Trockenheit des Korns im Auge behalten werden. Das Korn muss stark getrocknet (d. h. darf nicht mehr als 13½ % Feuchtigkeit enthalten), gesund, geruchfrei, ohne ausgekeimte Körner und ohne Körner mit Insekten und Brand sein.

4. Die Gewichtsnormen sind in obiger Tabelle für weichen mehligen Weizen (fariné) bezeichnet; für glasigen, harten Weizen (glacé, dur) muss bei jeder Sorte je 2 Sol. oder je 6 Pfund aufs Tschetwert zu dem in der Tabelle angegebenen Gewichte hinzugefügt werden, da glasiger und harter Weizen stets schwerer, als mehliger ist.

5. Bei Bestimmung der Beimischungen im Getreide wird die Menge sämmtlicher fremder Körner in allgemeinem Procentsatze, ohne Scheidung nach nahrhaften und unnahrhaften Körnern, angegeben; der Inspector hat aber sowohl dem Käufer als auch dem Verkäufer anzugeben, woraus die Beimischung besteht.

B. Classification von Roggen.

Sorte.	Gewicht des Tschetwert in Pud und Pfund.	Gewicht des Tschetwerik in Pfund.	Gewicht Holländisches Gewicht in Solotnik.	Beimischung nach dem Gewicht in Procenten.	Anmerkung.
000	9 P. 30 ℔. und mehr.	48¾ ℔. und mehr.	130 Sol. und mehr.	nicht mehr als 1 % darunter darf Spreu, Staub und Sand nicht mehr als ½ % sein.	Gewindeter Roggen darf mit gedörrtem nicht vermischt werden, wenn letzterer nach Rauch riecht, auch darf grünlicher Roggen nicht mit dunkelem und mit Roggen mit schwarzen Spitzen vermischt werden. Das Roggenkorn muss trocken (nicht mehr als 14½ % Feuchtigkeit), geruchfrei, ohne Mutterkorn und ohne Insekten sein.
00	9 „ 18 „ b. 9 P. 30 ℔.	47 „ bis 48¾ ℔.	126 „ bis 128 Sol.		
0	9 „ 12 „ „ 9 „ 18 „	46½ „ „ 47 „	124 „ „ 126 „		
I.	9 „ 6 „ „ 9 „ 12 „	45¾ „ „ 46½ „	122 „ „ 124 „		
II.	9 „ — „ „ 9 „ 6 „	45 „ „ 45¾ „	120 „ „ 122 „	nicht mehr als 2 %	
III.	8 „ 34 „ „ 9 „ — „	44¼ „ „ 45 „	118 „ „ 120 „		
IV.	8 „ 28 „ „ 8 „ 34 „	43½ „ „ 44¼ „	116 „ „ 118 „		
V.	8 „ 22 „ „ 8 „ 28 „	42¾ „ „ 43½ „	114 „ „ 116 „		
VI.	8 „ 16 „ „ 8 „ 22 „	42 „ „ 42¾ „	112 „ „ 114 „		
VII.	8 „ 10 „ „ 8 „ 16 „	41¼ „ „ 42 „	110 „ „ 112 „		

C. Classification von Gerste.

I. Braugerste.

Sorte.	Gewicht			Procentgehalt glasiger Körner.	Procentgehalt keimfähiger Körner.	Procentgehalt fremder Beimischungen.	Procentgehalt an Feuchtigkeit.	Nummer der Farbe nach.	Anmerkung.
	des Tschetwert in Pud und Pfund.	des Tschetwerik in Pfund.	Holländ. Gewicht. in Solotnik.						
I.	8 P. 20 Ø. u. mehr.	42 1/2 Ø. und mehr.	113 1/2 und mehr.	5 %	99 %	1 %	nicht mehr als 10	I weiss mit gelber Schattirung	Das Korn muss ohne Brand, ohne Insekten u. ohne Geruch sein, möglichst einer Grösse, gross, mit feiner Schaale und mehlig.
II.	8 P. 10 Ø. bis 8 P. 20 Ø.	41 1/4 Ø. b. 42 1/2	110 b. 113 1/2	15 %	97 %				
III.	8 P. — Ø. bis 8 P. 10 Ø.	40 Ø. b. 41 1/4	106 2/3 b. 110	25 %	95 %	2 %	nicht mehr als 13	II gelblich	
IV.	7 P. 30 Ø. bis 8 P.	38 3/4 Ø. b. 40	103 1/3 b. 106 2/3	35 %	93 %				
V.	7 P. 20 Ø. bis 7 P. 30 Ø.	37 1/2 Ø. b. 38 3/4	100 bis 103 1/3	45 %	90 %	3 %	nicht mehr als 14	III dunkelgelb.	

inbegriffen Staub, Spreu und Steinchen von nicht mehr als 1/2 %.

C. Classification von Gerste.

II. Futtergerste.

Sorte.	Gewicht			Procentgehalt von fremder Beimischung.	Nummer der Farbe nach.	Anmerkung.
	des Tschetwert in Pud und Pfund.	des Tschetwerik in Pfund.	Holländisches Gewicht in Solotnik.			
I.	7 P. 20 ℔. b. 8 P. — ℔.	37 1/2 ℔. — 40 ℔.	100—106	2 % inbegriffen Staub, Sand, Spreu und Steinchen von nicht mehr als 1/2 %	I. weiss mit gelblicher Schattirung	Sämmtliche Sorten Gerste müssen gesund, geruchfrei ohne Brand und ohne Insekten sein.
II.	7 P. 10 ℔. b. 7 P. 20 ℔.	36 1/4 ℔. — 37 1/2 ℔.	96 2/3 — 100			
III.	7 P. — ℔. b. 7 P. 10 ℔.	35 ℔. — 36 1/4 ℔.	93 1/3 — 96 2/3		II. gelb	
IV.	6 P. 30 ℔. b. 7 P. — ℔.	33 3/4 ℔ — 35 ℔.	90—93 1/3	3 %		
V.	6 P. 20 ℔. b. 6 P. 30 ℔.	32 1/2 ℔. — 33 3/4 ℔.	86 2/3 — 90		III dunkelgelb und gräulich	

D. Classification von Hafer.

Sorte.	Gewicht des Tschetwert in Pud und Pfund.	Gewicht des Tschetwerik in Pfund.	Gewicht Holländisches Gewicht in Solotnik.	Beimischung dem Gewichte nach in Procenten.
	I. gesiebter Hafer.			
00	7 P. 10 ℔. bis 7 P. 20 ℔.	$36^1/_4$ bis $37^1/_2$	$96^2/_3$ bis 100	1 % inbegriffen Staub, Sand und Spreu von nicht mehr als $^1/_2$ %
0	7 „ — „ „ 7 „ 10 „	35 „ $36^1/_4$	$93^1/_3$ „ $96^2/_3$	
I.	6 „ 30 „ „ 7 „ — „	$33^3/_4$ „ 35	90 „ $93^1/_3$	
II.	6 „ 20 „ „ 6 „ 30 „	$32^1/_2$ „ $33^3/_4$	$86^2/_3$ „ 90	2 %
III.	6 „ 10 „ „ 6 „ 20 „	$31^1/_4$ „ $32^1/_2$	$83^1/_3$ „ $86^2/_3$	
	II. weisser Hafer (переродъ).			
00	7 P. — ℔. bis 7 P. 10 ℔.	35 bis $36^1/_4$	$93^1/_3$ bis $96^2/_3$	1 % inbegriffen Staub, Sand, Spreu und Steinchen von nicht mehr als $^1/_2$ %.
0	6 „ 30 „ „ 7 „ — „	$33^3/_4$ „ 35	90 „ $93^1/_3$	
I.	6 „ 20 „ „ 6 „ 30 „	$32^1/_2$ „ $33^3/_4$	$86^2/_3$ „ 90	
II.	6 „ 10 „ „ 6 „ 20 „	$31^1/_4$ „ $32^1/_2$	$83^1/_3$ „ $86^2/_3$	
III.	6 „ — „ „ 6 „ 10 „	30 „ $31^1/_4$	80 „ $83^1/_3$	2 %
IV.	5 „ 30 „ „ 6 „ — „	$28^3/_4$ „ 30	$76^2/_3$ „ 80	
	III. gewöhnlicher Hafer.			
00	6 P. 20 ℔. bis 6 P. 30 ℔.	$32^1/_2$ bis $33^3/_4$	$86^2/_3$ bis 90	2 % inbegriffen $^1/_2$ % Staub, Sand Spreu und Steinchen.
0	6 „ 10 „ „ 6 „ 20 „	$31^1/_4$ „ $32^1/_2$	$83^1/_3$ „ $86^2/_3$	
I.	6 „ — „ „ 6 „ 10 „	30 „ $31^1/_4$	80 „ $83^1/_3$	
II.	5 „ 30 „ „ 6 „ — „	$28^3/_4$ „ 30	$76^2/_3$ „ 80	
III.	5 „ 20 „ „ 5 „ 30 „	$27^1/_2$ „ $28^3/_4$	$73^1/_3$ „ $76^2/_3$	
IV.	5 „ 10 „ „ 5 „ 20 „	$26^1/_4$ „ $27^1/_2$	70 „ $73^1/_3$	3 %
V.	5 „ — „ „ 5 „ 10 „	25 „ $26^1/_4$	$66^2/_3$ „ 70	
	IV. schwarzer Hafer.			
I.	6 P. 20 ℔ bis 7 Pud u. mehr.	$32^1/_2$ bis 35	$86^2/_3$ bis 93	1 % inbegriffen Staub, Sand und Spreu von nicht mehr als $^1/_2$ %.
II.	6 10 „ „ 6 „ 20 ℔.	$31^1/_4$ „ $32^1/_2$	$83^1/_3$ „ $86^2/_3$	2 %
III.	6 — „ „ 6 „ 10 „	30 „ $31^1/_4$	80 „ $83^1/_3$	3 %

Anmerkung 1. In jeder Classe ist zu unterscheiden gewindeter (ведренный), unter freiem Himmel getrockneter Hafer von in der Riege oder in einer Korndarre getrocknetem Hafer, wobei gedörrter Hafer mit angebrannten Körnern nur in der III. Sorte und in keinem grösseren Quantum als 1 % vorkommen darf. Hafer von einem geringeren Gewichte als 5 Pud im Tschetwert, wie auch Hafer mit Geruch, wenig getrocknet (nach dem Apparat des Intendanturressorts nicht mehr als 15 % Feuchtigkeit enthaltend), mit ausgekeimten oder durchnässten Körnern und mit Körnern mit Rost, Brand oder Insekten wird zur Sortirung nicht zugelassen.

2. Besondere Beachtung ist fremden Beimischungen zu schenken. Zu fremden Körnern gehören die Körner von Roggen, Weizen, Buchweizen, Gerste und Wicke verschiedener Art, zu untauglichen Körnern — die Körner von Rade, Kornblume, Haidekorn, Schafgarbe, Feldsenf, Raps und überhaupt von Pflanzen, die unter der Bezeichnung von Unkraut bekannt sind.

E. Classification von Mais.

A. rother Tschinkwantino und B. gelber Tschinkwantino.

Sorte	Gewicht eines Tschetwert in Pud und Pfund.	Anmerkung.
I.	10 Pud 10 ℔. und mehr.	Körner mit grauen und schwarzen Spitzen, wie auch grüne (unreife) Körner dürfen nur in ganz geringer Menge vorkommen.
II.	10 „ — „	
III.	9 „ 30 „	

C. rother gewöhnlicher und D. gelber gewöhnlicher.

I.	10 Pud und mehr.	Körner mit schwarzen und grauen Spitzen, wie auch grüne (unreife) Körner dürfen nur in ganz geringer Menge vorkommen.
II.	9 „ 30 ℔.	
III.	9 „ 20 „	
IV.	9 „ 10 „	

Trotz des grossen Nutzens und der wichtigen Bedeutung einer Classification von Getreide, kommt Staatsrath Koslowski doch zu dem Schlusse, dass gegenwärtig eine obligatorische Einführung einer Classification noch verfrüht sei, und zwar namentlich, weil wir noch nicht genaue Kenntniss vom Modus des Sortirens und Taxirens unseres Getreides im Auslande hätten, sowie weil der gegenwärtig bestehende Modus, dass das Exportgetreide fast nur von kleinen Aufkäufern zu-

sammengebracht werde, der Einführung einer Classification zu grosse Hindernisse entgegensetze. Daher wäre es gegenwärtig geboten, den Entwurf einer Getreideclassification, unter Betheiligung der Käufer auf den ausländischen Märkten, weiter auszuarbeiten, andererseits unverzüglich eine Verbesserung unserer Getreidewaaren zu veranlassen und den Handel mit Getreide im Innern des Reichs in feste Ordnung zu bringen.

Bei den Verhandlungen über die letztere Frage sprachen sich die Börsencomités von Rybinsk, Nischni-Nowgorod, Kasan, Saratow, die Kaufmannschaften der Städte Simbirsk, Samara, Tschistopol, Wolsk, der hauptsächlichsten Wolga-Hafenplätze, der Städte Kiew, Nicolajew und Rostow und die landwirthschaftlichen Vereine von Süd-Russland und Kiew einstimmig für die dringende Nothwendigkeit der Einführung einer Getreideinspektion aus. Hierbei wurde, unter Anderem auch hervorgehoben, einen wie grossen Einfluss auf Reinigung und Sortirung des Getreides, auf Verminderung der Streitigkeiten zwischen Käufern und Verkäufern, die seit Jahren bereits in Riga ausgeübte Untersuchung des ins Ausland zu exportirenden Getreides gehabt habe. Namentlich die Kaiserlich landwirthschaftliche Gesellschaft von Süd-Russland wünschte die Berücksichtigung der in Riga gemachten langjährigen Erfahrungen.

Von dem schlimmen Zustande unseres Getreidehandels hat sich Staatsrath Koslowski durch persönliche Untersuchungen an den Hauptstapelplätzen und Ausfuhrhäfen unseres Getreides überzeugt und ist dabei zu der Ueberzeugung gekommen, dass die Klagen unserer Landwirthe, die Berichte unserer ausländischen Consuln und die Erklärungen der ausländischen Käufer nur zu sehr bestätigt werden. Eine Abhilfe sei durchaus geboten und halte er es für wünschenswerth, mit Neubeginn unseres Getreideexports nur die Verladung solchen Getreides zu gestatten, welches den Bedingungen einer gewissen Reinheit entspräche, d. h. nicht mehr fremde Beimischungen, als einen bestimmten Procentsatz enthalte, welcher, nach Angabe der Kaufmannschaften, bei Weizen und Roggen 2 %, bei Hafer und Gerste 3 %, inbegriffen ½ % an Staub, Spreu und Sand, nicht übersteigen dürfe.

Als zunächst zu erstrebende Ziele führt Staatsrath Koslowski, zum Schlusse seiner eingehenden Arbeit, an: Feststellung der Sorten des örtlichen Getreides, thatsächliche praktische Einführung des Verkaufs von Getreide nach diesen Sorten, auf Grund einer regelrechten, der Natur und Reinheit des Getreides entsprechenden Taxation, Einführung des Verkaufs von Getreide nach Gewicht und Cotirung der Preise nach Pud, Einrichtung von Getreidemärkten, Beseitigung der Betrügereien

seitens der Aufkäufer und des ungesetzlichen Maklerwesens, Revision der Gewichte und Maasse und Inspicirung des Getreides beim Verladen in den Häfen. Um nun diese Ziele möglichst bald zu erreichen, schlägt Staatsrath Koslowski vor, gegenwärtig bereits besondere Getreidecomités und Arbitragecommissionen in sämmtlichen hervorragenderen Punkten des Getreidehandels zu errichten. Ersteren müsste übertragen werden:

1. Die Feststellung der Sorten (Standart) mit bestimmtem Gewichte und Procentgehalte von fremden Beimischungen, Erlass von Regeln zur Taxation des Getreides bei Käufen auf dem Marktplatze und in den Niederlagen, Organisirung des Getreidehandels von Landfuhren und Böten mit Bestimmung der Plätze und oberste Aufsicht über Maasse und Gewichte.

2. Wahl von Personen zur Getreideinspection, zur Controle der Maasse und Gewichte und des Handels auf den Markt- und Anlegeplätzen und in den verschiedenen Niederlagen; Ertheilung von Bescheinigungen zur Berechtigung des Vermittelungshandels, Entwurf von Instruktionen für die Aufseher und Getreideinspektore.

3. Beprüfung aller Massregeln zur Ordnung des Getreidehandels, Einsammeln von Auskünften über Zu- und Ausfuhr von Getreide, über bestehende Handelsusancen.

4. Beantragung gerichtlicher Verfolgung von Uebertretungen der Verordnungen über Maasse, Gewichte und Handel mit Getreideprodukten.

5. Oberste Aufsicht über das Verfahren der Arbitragecommission und Revision der Entscheidungen derselben.

Zum Bestande der Hafen- und Gouvernements-Getreidecomités müssten gehören, als Vertreter der Staatsinteressen: vom Finanzministerium — der Steuerinspektor, Dirigirende des Zollamts oder Dirigirende der Abtheilung der Reichsbank; vom Ministerium des Innern — der Polizeimeister oder eine vom Gouverneur dazu designirte Person; von den Städten — das Stadthaupt oder dessen Vertreter; von der Landschaft — der Vorsitzende oder ein Glied des Landschaftsamts oder besonders erwählte Gutsbesitzer; von der Kaufmannschaft — aus der Zahl der Getreidehändler gewählte Personen, sowie Vertreter von Eisenbahnen und Dampfschiffsbesitzern. Ferner müsste zum Comité als beständiges Glied der Getreideinspektor oder dessen Gehilfe gehören, welche beide vom Comité erwählt und vom Finanzministerium bestätigt werden.

Die Thätigkeit der provinciellen Getreidecomités liesse sich endlich in dem St. Petersburger Comité zur Aufsicht über die Getreidesortirung centralisiren.

Vorstehendes Exposé des Staatsraths Koslowski hat der Börsen-Comité seiner Getreide-Delegation zur Meinungsäusserung übergeben.

d. Getreide-Transport in loser Schüttung.

Das Jahr 1891 ist für den Schütttransport von besonderer Bedeutung.

Die Lage des Handels drängt von Jahr zu Jahr immer gebieterischer darauf hin, alle Spesen und Nebenkosten auf das kleinmöglichste Maas zu beschränken.

In Folge dieses allgemeinen Zuges der Zeit trat das Bestreben des Handelsstandes, sich dieser billigeren Transportweise zu bedienen, auf allen Bahnen des Reiches gleich intensiv auf, so dass der bis dahin nur in einzelnen Bahngruppen und kleineren, nach Massgabe des localen Bedarfs, zusammengeschlossenen Einzelverbänden betriebene Schütttransport für alle normalspurigen Bahnen des Reiches in einen organischen Zusammenhang gebracht werden musste.

Diesem Bedürfniss wurde zunächst dadurch Rechnung getragen, dass im Mai des Jahres 1891 ein Reglement für die Benutzung und den Austausch von mit Einrichtung für den Schütttransport versehenen Wagen für alle Bahnen des Reiches von der General-Conferenz (Общій Съѣздъ) erlassen wurde, während von derselben Körperschaft gleichzeitig damit die Ausarbeitung einheitlicher und gemeinsamer reglementarischer Bestimmungen, unter besonderer Berücksichtigung der vielumstrittenen Frage der Haftbarkeit der Bahnen für den Schütttransport, in Ausarbeitung genommen wurde.

Jedenfalls darf unter diesen Umständen bezüglich der Weiterentwickelung des Transportes im geschütteten Zustande das Beste von der Zukunft erwartet werden.

In Uebereinstimmung mit dem vorstehend Dargelegten steht die erfreuliche Thatsache, dass eine erhebliche Steigerung der in geschüttetem Zustande bewegten Massen zu verzeichnen ist.

Es sind in den drei letzten Jahren in loser Schüttung überhaupt zugeführt worden:

im Jahre 1889: 2,610,190 Pud.
„ „ 1890: 5,108,140 „
„ „ 1891: 7,479,820 „

Von der Gesammtzufuhr an Getreide entfällt auf den Schütttransport in %:

1889: 14,71 %
1890: 36,70 %
1891: 51,20 %

woraus sich eine Steigerung des geschütteten Getreides gegen das Vorjahr um 14,50 % ergiebt.

Die Steigerung wäre jedenfalls noch eine grössere gewesen, wenn nicht durch das in den Monaten August, October und November erfolgte Ausfuhrverbot von Roggen, Hafer und Weizen die Zufuhr ihre natürliche Beschränkung gefunden hätte.

Von der gesammten Zufuhr an Schüttgetreide wurden in den steinernen Ambarenspeichern eingelagert in %:

1889: 13,46 %
1890: 67,96 %
1891: 34,43 %

Die Bewegung von Getreide in geschüttetem Zustande war im Jahre 1891 nachstehende (nach Wagen à 610 Pud):

1889: 4279 Wagen.
1890: 8374 „
1891: 12262 „

Es entfallen von den im Jahre 1891 transportirten 12,262 Wagen mit Rücksicht auf die Verladebahn:

auf die Dünaburg-Witebsker Bahn	952	Wagen.
„ „ Orel-Witebsker Bahn	964	„
„ „ Orel-Grjäsi Bahn	1003	„
„ „ Grjäsi-Zarizyner Bahn	3499	„
„ diverse Bahnen II. Gruppe	1812	„
„ „ „ III. Gruppe	2857	„
„ diverse Bahnen	1175	„
Zusammen wie oben	12,262	Wagen.

Den grössten Procentsatz hat, wie im Vorjahre, die Grjäsi-Zarizyner Bahn mit 28,5 % gestellt.

In Bezug auf die Wageneinrichtungen für den Schütttransport wurden im Jahre 1891 benutzt:

der Schüttsack, System Okunew, für	1,232	Wagen.
die Wageneinrichtungen der Bahnen für	4,749	„
die Wageneinrichtungen Privater für	6,281	„
Zusammen	12,262	Wagen.

Nach Getreidegattungen vertheilt, ergiebt sich, dass im Jahre 1891 entfallen auf:

Weizen	2,277	Wagen,
Roggen	3,200	„
Hafer	5,869	„
Gerste	680	„
Diverse	236	„
Zusammen	12,262	Wagen.

Die Wageneinrichtungen privater Personen repräsentiren immer noch, wie im Vorjahre, die Hauptziffer. Hierin wird voraussichtlich in Zukunft eine Aenderung eintreten.

Auf Grund des vorstehend erwähnten Reglements für die Benutzung und den Austausch von Wagen, welche für den Schütttransport mit Einrichtungen versehen sind, wird verlangt, dass die von den Versendern selbst gestellten Einrichtungen Zwecks allgemeiner Austauschfähigkeit einer von den Bahnen festgestellten Normaltype entsprechen.

Ferner beanspruchen die Bahnen à conto an den Einrichtungen auszuführender Reparaturen eine Gebühr von 50 Kop. pro Wageneinrichtung.

Da nun einerseits die Bahnen für die Benutzung ihrer Einrichtungen zwar eine Gebühr von 1 Rbl. erheben, dafür aber abzüglich des Procentsatzes für natürlichen Gewichtsverlust für Mindergewicht haften, während andererseits die Versender bei Verwendung eigener Einrichtungen nach § 5 des Reglements für event. Gewichtsverlust selbst zu haften haben, überdies auch letztere Einrichtungen, ihrer primitiven Beschaffenheit wegen zu vielen Unzuträglichkeiten mit den Bahnen Anlass geben, so liegt das natürliche Interesse des Handelsstandes darin, sich der Einrichtungen der Bahnen zu bedienen, da die dann eintretende Gewährleistung für das Gewicht sich günstiger calculirt, als die Ersparniss von 50 Kop. für die selbstgestellte Einrichtung.

Jedenfalls ist schon gegenwärtig von den Bahnen in bestimmte Aussicht genommen, die Wageneinrichtungen privater Personen in Zukunft gänzlich auszuschliessen.

e. Wägeverfahren in ausländischen Häfen.

aa. An der Ostküste Schwedens.

Veranlasst durch eine Eingabe der Firma Daudert & Jansen in Riga über das in den Häfen an der Ostküste Schwedens übliche ungenaue Wägeverfahren hatte sich der Rigaer Börsen-Comité, wie im Jahresbericht pro 1890, pag. 186 referirt worden, am 8. August 1890 sub Nr. 515 an den Kaiserlich Russischen General-Consul in Stockholm, Wirklichen Staatsratht Kudrjawzew, mit der Bitte gewandt, die Beseitigung der unsere Exporteure empfindlich schädigenden Uebelstände zu veranlassen. Der genannte Herr General-Consul war in dieser Angelegenheit mit dem Russischen Gesandten in Stockholm, Geheimrath Schischkin, in Relation getreten und theilte mittelst Schreibens vom 1. (13.) April 1891 sub Nr. 111 dem Börsen-Comité mit, dass in Anlass der Beschwerde desselben über das incorrecte Wägen von der schwedischen Regierung eine Untersuchung bewerkstelligt worden sei,

bei der sich ergeben, dass in 28 Fällen von Wägungen sich ein mittleres Gewicht von 162,96 Kilogramm für 10 Pud ergeben habe und somit die Differenz zwischen den Wägeresultaten in den Versandhäfen und im Empfangshafen ungefähr ½ % betrage. Diese Differenz entstehe durch das beim Löschen ausgeübte Wägeverfahren, indem nicht jeder Sack besonders, sondern blos einige Probesäcke aus verschiedenen Partien gewogen werden, ausserdem aber, auf Grund des königlichen Befehls vom 3. Juni 1889, bei der Notirung der Wägeresultate die Fortlassung der Bruchtheile von Kilogrammen gestattet sei. Der schwedische Finanzminister habe gegenwärtig nun, mit Genehmigung des Königs, die Ober-Zollverwaltung beauftragt, eine Vorlage über diejenigen Modificationen des Wägeverfahrens zu machen, die zur Erzielung genauerer Resultate wünschenswerth und möglich seien.

Auf Grund des zu diesem Schreiben eingezogenen Gutachtens der Delegation für das Getreidegeschäft theilte der Börsen-Comité am 20. Mai 1891 sub Nr. 258 dem Russischen General-Consul in Stockholm seine Erwägungen zu den oben dargelegten Untersuchungsresultaten mit, indem er insbesondere darauf hinwies, dass der Modus des Wägens nicht der ganzen Ladungen, sondern nur einzelner Säcke aus verschiedenen Partien, früher auch in Antwerpen geübt, dort aber in Folge zahlreicher Klagen abgeschafft worden sei. Die Ungenauigkeit dieses Verfahrens sei so in die Augen springend, dass es weiter keiner Erörterungen bedürfe. Die Praxis des Fortlassens der Bruchtheile von Kilogrammen bei den Wägungen sei für unseren Handel deshalb nachtheilig, weil die Empfänger der Getreideladungen beanspruchen, dass das von den Zollämtern für die Verzollung festgestellte Quantum als Norm für Verrechnung des Uebergewichts auf die Ladungen dienen solle, und sich dabei auf die Atteste der Zollämter beriefen. Da in den schwedischen Städten, mit alleiniger Ausnahme der Stadt Stockholm, officielle vereidigte Wägeämter nicht existiren, durch deren Vermittelung die Verwiegung der Getreideladungen geschehen könnte, so müssten die hiesigen Getreideablader, um nicht jedes Mal mit den Käufern unangenehme Auseinandersetzungen zu haben, sich darin fügen, diese Zollatteste als Gewichtscertificate zu acceptiren, wie unmöglich auch die dadurch zu verhütenden Untergewichte oft scheinen mögen. Zum Schlusse bat der Börsen-Comité, obige Auseinandersetzungen der Königlich Schwedischen Regierung mittheilen zu wollen, damit dieselben bei einer eventuellen Abänderung des Wägeverfahrens Berücksichtigung fänden.

Der Herr General-Consul theilte den Inhalt dieses Schreibens der Kaiserlich Russischen Gesandtschaft in Stockholm mit, welche ihrerseits, in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Frage, bevor sie zur

Schwedischen Regierung in Relation trete, eine Auskunft darüber verlangte, ob unser Finanzministerium die vom Börsen-Comité vorgeschlagenen Massregeln billige, und in der Folge dem General-Consul in Stockholm, wie dieser im Schreiben vom 28. Mai (9. Juni) 1891 Nr. 181 dem Börsen-Comité mittheilte, den Auftrag ertheilte, diese Angelegenheit an das Finanzministerium zu bringen.

Beim Schreiben vom 5. (17.) Juli 1891 Nr. 211 übersandte nun der General-Consul in Stockholm dem Börsen-Comité eine Abschrift vom Schreiben des Departements für die inneren Beziehungen vom 27. Juli 1891 Nr. 4487, in welchem letzteres dem General-Consul auf dessen Bitte, die Frage wegen des incorrecten Wägeverfahrens dem Finanzministerium zur Beprüfung mitzutheilen, erklärte, dass der Rigaer Börsen-Comité, als eine dem Finanzministerium unterstellte Institution, diese Frage direct von sich aus dem genannten Ministerium vorstellen müsse, von welchem sodann der Angelegenheit weiterer Fortgang werde gegeben werden.

In Folge dessen stellte der Börsen-Comité am 25. Juli 1891 Nr. 440 Abschriften der Verhandlungen mit dem Kaiserlich Russischen General-Consul in Stockholm dem Departement für Handel und Manufacturen mit der Bitte vor, die Interessen des russischen Handels in dieser Angelegenheit vertreten zu wollen, hat jedoch auf diese seine Vorstellung bis hierzu keine Antwort erhalten.

bb. In Antwerpen, Rotterdam und Schiedam.

In einer Eingabe an den Börsen-Comité vom 8. Februar 1891 beschwerte sich die Firma Daudert & Jansen über die in Antwerpen herrschenden Uebelstände beim Abladen von Getreide, die, trotz des immer wachsenden Handels mit Belgien, doch jeden grösseren Erfolg vereitelten. Für die ganz ausserordentliche Höhe der beim Umwägen in Antwerpen sich ergebenden Untergewichte führte die genannte Firma zwei grelle Beispiele an, wobei nur in einem Falle der Ablader ausnahmsweise ein nochmaliges Umwägen der Partie gestattete und das falsche erstmalige Verwiegen festgestellt werden konnte.

Dieser Eingabe schlossen sich noch andere Rigasche Getreide-Exporteure an, die den Börsen-Comité um seine Hilfe zur Beseitigung der Missstände baten, welche, ihrer Ansicht nach, nur durch eine durchgreifende Reorganisation der Antwerpener Wäge-Gesellschaften erreicht werden könne.

Die Delegation für das Getreidegeschäft, welcher die beiden obenerwähnten Eingaben zur Aeusserung übergeben worden waren, sprach sich in ihrem Berichte vom 5. März 1891, nach einem

Rückblick über die bisherigen, seitens des Börsen-Comités in dieser Angelegenheit gethanen Schritte (cfr. Rigaer Handels-Archiv, Jahrgang 1889, pag. 134) dahin aus, dass das Wägeverfahren in Antwerpen auch in seiner reorganisirten Form fortwährend Anlass zu berechtigten Klagen gebe. Da die bisherigen Bemühungen zur Beseitigung der Uebelstände keinen Erfolg gehabt hätten, hielt die Getreide-Delegation für wünschenswerth, dass der Rigaer Börsen-Comité, gemeinsam mit den Börsen-Comités von Petersburg, Reval, Libau, Odessa und Taganrog, sich an das Finanzministerium wende, damit dieses sich der Sache annehme und mit Nachdruck verfechte. Von den Mängeln, auf welche die Klagen zurückzuführen wären, hielt die Delegation folgende zwei für die hauptsächlichsten:

1) Die fast unglaublich leichtfertige Zusammensetzung der in Antwerpen bestehenden Wäge-Corporationen, die nicht aus staatlich angestellten, vereidigten Wägern, sondern aus Leuten beständen, die von den allein vereidigten Corporationsvorstehern beliebig angenommen und entlassen würden und für ihre Arbeit keinerlei Verantwortlichkeit trügen, während doch auf ihre Angaben hin der Corporationsvorsteher seine Wiegeattestate ausstelle, die als Certificate gelten.

2) Der Umstand, dass nicht mit Decimalwaagen, sondern mit Balançewaagen gewogen werde.

In Folge dessen stellte die Getreide-Delegation als zu erreichendes Ziel hin:

1) dass in Belgien, bei Abschaffung des jetzigen willkürlich zusammengesetzten Wagepersonals, Aemter aus verantwortlichen und vereidigten Wägern bestehend, wie solche in anderen Ländern existiren, zur Verwiegung des dorthin verschifften Getreides und der Saaten geschaffen würden, und

2) dass künftighin die Auswiegung der Getreide- und Saatladungen mit Decimalwaagen, anstatt, wie bisher, mit Balançewaagen stattfände.

Die gleichen Schritte müssten auch hinsichtlich Rotterdam und Schiedam gethan werden, da die Auslieferungsattestate auch an diesen Plätzen unbefriedigend seien. Da jedoch in Holland wirklich vereidigte Wägeämter bereits vorhanden seien, so würde sich für diese Plätze die Bitte nur auf Einführung von Decimalwaagen, anstatt Balançewaagen, zu beziehen haben.

Auf Grund dieser Aeusserung der Delegation wandte sich der Rigaer Börsen-Comité unter dem 16. und 19. März 1891 NNr. 61, 62 und 68 an die Börsen-Comités von Libau, Reval und Petersburg mit der Bitte um eine Mittheilung darüber, ob die dortigen Getreide-Exporteure ähnliche Erfahrungen, wie die Rigaschen gemacht hätten, und ob

die betreffenden Börsen-Comités geneigt wären, sich mit dem Rigaschen zu gemeinschaftlichen Schritten zu vereinigen.

Der Libauer und Petersburger Börsen-Comité erkannten in ihren Schreiben vom 23. und 26. März 1891 NNr. 974 und 695 die hochwichtige Bedeutung der Frage an und erklärten sich zu gemeinsamem Vorgehen vollkommen bereit, während der Revaler Börsen-Comité, laut Schreiben vom 30. März 1891 Nr. 104, wohl sich etwaigen gemeinsamen Schritten anzuschliessen bereit erklärte, jedoch bemerkte, dass das Getreidegeschäft mit Antwerpen verhältnissmässig nur geringfügig sei und die Abladungen daselbst nicht so bedeutende Untergewichte aufgewiesen hätten, wie solches von den Rigaschen Exporteuren hervorgehoben werde.

Der Aufforderung des Petersburger Börsen-Comités, zur Theilnahme an der Beprüfung dieser Frage seitens competenter Personen aus der Petersburger Kaufmannschaft einen Delegirten zu senden, konnte der Rigaer Börsen-Comité, wegen eben stattgehabter Eröffnung der Navigation, nicht nachkommen, bat aber um eine Mittheilung über das Resultat der Berathung.

Um den Petersburger Börsen-Comité über die seitens des Rigaer Börsen-Comités geführten Verhandlungen zu orientiren und zur Annahme des vom Rigaer Börsen-Comité vorgeschlagenen Modus des Vorgehens in dieser Sache willig zu machen, übersandte der Rigaer Börsen-Comité demselben beim Schreiben vom 7. Mai 1891 Nr. 29 Abschriften von der vom Börsen-Comité unterstützten Beschwerde des Vorsteheramts der Königsberger Kaufmannschaft vom 4. Februar 1886 an die Chambre arbitrale et de conciliation in Antwerpen, vom Schreiben des Belgischen Ministers des Auswärtigen vom 26. Januar 1888 an das hiesige Belgische Consulat und vom Gutachten der Getreide-Delegation des Rigaer Börsen-Comités vom 5. März 1891.

Eine Mittheilung über die seitens des Petersburger Börsen-Comités in dieser Sache gefassten Beschlüsse ist, trotz mehrfacher directer und indirecter Anfragen bisher nicht erfolgt.

73. Holzgeschäft.

a. Holztransport per Eisenbahn.

aa. Unterm 21. Februar 1891 sub Nr. 3083 erhielt der Börsen-Comité folgendes Schreiben von der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft:

„Zufolge Schreibens des Departements für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium Nr. 1253/241 vom 15. Februar 1891, betreffend

die Ergreifung von Massregeln zur Hebung der Bauholz-Transporte auf den russischen Eisenbahnen, beehrt sich die Direction Einen Rigaer Börsen-Comité nun die gefällige Ertheilung nachstehender Auskünfte ergebenst zu ersuchen:

1) von welchen Orten stammt das auf der Düna zur Beförderung nach Riga gelangende Holz?

2) wie lange dauert der Transport von den obigen Orten bis Riga auf dem Wasserwege?

3) wie hoch stellen sich ungefähr die Kosten dieser Beförderung?

4) wieviel beträgt das ungefähre Gewicht der einzelnen Baumaterialien, als Balken, Sleeper etc. für die üblichen Dimensionen und Holzarten?

5) erscheint es nach Meinung des Börsen-Comités möglich, durch entsprechend niedrigere Tarife einen Theil der auf dem Wasserwege zum Transport nach Riga gelangenden Baumaterialien dem Eisenbahntransporte zuzuführen? Unter welchen Bedingungen und zu welchem Satze hätte dieses zu geschehen?

6) von welchen Eisenbahnstationen wären directe Tarife nach Riga resp. Mühlgraben zu erstellen?

Falls der Rigaer Börsen-Comité eine solche Concurrenz der Eisenbahnen nicht für möglich findet, so wäre es wünschenswerth, die Haupthindernisse derselben kurz angeführt zu sehen.

Zugleich bittet die Direction eine grösstmögliche Beschleunigung dieser Angelegenheit, damit das Finanzministerium die bezüglichen Projecte noch vor Eröffnung der Navigation einer Berathung unterziehen könnte."

Die Antwort des Börsen-Comités d. d. 20. März 1891 sub Nr. 78 lautete wie folgt:

„Der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité in Nachstehendem die mittelst Schreibens vom 21. Februar c. Nr. 3083 erbetenen Auskünfte in Betreff der nach Riga gelangenden Holzwaaren zu ertheilen:

Ad. Pkt. 1. Die Zufuhren von verschiedenen Holzwaaren nach unserem Platz stammen vorzugsweise aus den Gouvernements Livland, Kurland, Estland, Witebsk, Pskow, Smolensk, Kowno, Wilna, ferner aus Minsk, Orel, Tschernigow, Kiew und gelegentlich aus anderen Theilen des Reichs.

Ad. Pkt. 2. Die Distanz, die die Hölzer auf dem Wasserwege zu durchlaufen haben, ist selbstverständlich der massgebendste Umstand für die Dauer der Flössung. Es treffen demnach Waaren aus den Waldungen in der Nähe der Stadt in einem Tage ein, während das Gros der

Zufuhren 2—7 Monate gebraucht, ja der Transport aus besonders entfernten Gegenden 1—1½ Jahre in Anspruch nimmt.

Ad. Pkt. 3. Je nach der Dauer der Flössung und sonstigen Nebenumständen, die eine Einwirkung auf die aufzuwendenden Arbeitslöhne ausüben, müssen die Kosten des Transports auf ½—10 Kop. per laufende Fuss Brussen und Balken von 12" Zopfstärke veranschlagt werden, für andere Hölzer in dem Verhältniss, als z. B. für Sleeperblöcke 10+10" Quadr. 4—60 Kop.

Ad. Pkt. 4. Das Gewicht der Hölzer entspricht naturgemäss den Dimensionen resp. dem cubischen Inhalt, wesshalb man wohl am besten diesen als Basis für die Berechnung nimmt. Das Gewicht eines Cubikfusses frisch gefällten Holzes beträgt je nach Qualität 40—50 Pfund.

Der cubische Gehalt der einzelnen Holzgattungen ist etwa wie folgt zu veranschlagen:

Balken von	8"	diam. Topp	24' lang	9 Cub.-Fuss.
„	bis 14"	„ „	42' „	65 „
Brussen	11/13	quadrat	18' lang.....	19 „
„	14/14	„	60' „	82 „
Spieren und Masten von		8 Cub.-Fuss	bis	250 „
Sleeperblöcke		„ 2⅔	„ „	8½ „
halbe do.		„ 1⅓	„ „	3¾ „

Ad. Pkt. 5. Es dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen, dass eine einschneidende Reduction der sehr hohen Bahnfrachten nicht allein dem Schienenwege so manche Partie Holzwaaren zuführen würde, die auf dem Wassertransporte weite langdauernde Umwege machen muss, sondern es würden sich für Riga auch neue Bezugsquellen eröffnen, da noch grosse Waldungen in Gegenden vorhanden sind, die zu weit ab von flössbaren Flüssen liegen, um bis hiezu ausgenutzt werden zu können.

Um aber einem im Verhältniss zum Gewicht wenig werthvollen Artikel die Benutzung der Eisenbahn zu ermöglichen, ist es unerlässlich, dass die Fracht auf ein Niveau herabgesetzt werde, die derselbe zu tragen im Stande sei. Möge der Tarifsatz bei geringeren Entfernungen auch nicht von so einschneidender Bedeutung sein, bei weiteren Strecken ist er bei 1/60—1/65 Kop. pro Pudwerst unerschwinglich und würde man nur bei einer Herabsetzung auf 1/20—1/100 Kop. eine Benutzung dieses Transportweges in grösserem Umfange in Aussicht nehmen.

Neue, allgemeine Regeln für die Beförderung von Hölzern per Bahn aufzustellen, dürfte wol kaum erforderlich sein, da diese Transporte weder den Bahnen noch den Kaufleuten fremd sind. Sollten aber in einzelnen Fällen die localen Verhältnisse eine Ergänzung der Bedingungen erfordern, so wird eine solche wol keine Schwierigkeiten

bieten. Unerlässlich wäre nur die Bestimmung, dass die geforderte Anzahl Loren von der betreffenden Bahnverwaltung in einer bestimmten Frist gestellt werden müsste.

Ad. Pkt. 6. Die wesentlichsten Bahnlinien, die bei Holztransporten in Betracht kommen, sind die Livländische, die Dünaburger, Witebsk-Oreler, Minsker (Wileiki) und die Petersburg-Warschauer. Auch die Gouvernements Tschernigow und Kiew haben Riga zu Zeiten sehr bedeutende Quantitäten geliefert."

bb. Auf mündlichen Antrag des Chefs der commerziellen Abtheilung der Verwaltung der Riga-Pleskauer Eisenbahn, Ingenieur Ulinsky, richtete der Börsen-Comité am 21. November 1891 sub Nr. 748 folgendes Schreiben an die Verwaltung dieser Bahn:

„Zufolge Aufforderung der Riga-Pleskauer Eisenbahn-Verwaltung, ihr Mittheilungen darüber zu machen, zu welchem Tarifsatz die Möglichkeit vorliegt, dieser Bahn den Transport derjenigen Hölzer nach Riga zu sichern, die in den längst jener Linie belegenen Wäldern für den Export gearbeitet werden, beehrt sich der Rigaer-Börsen-Comité nachstehende Berechnung der Riga-Pleskauer Eisenbahn-Verwaltung vorzulegen:

Die Flössung der auf die livländische Aa ausgeführten Hölzer bis nach Mühlgraben hat in den letzten Jahren bei normalen Verhältnissen gekostet:

von Walk (Entfernung per Bahn bis Riga 158 Werst, bis Mühlgraben 169 Werst)

für 1 Sleeperblock 10×10″ qu. $8^{11}/_{12}$′ lang = $6^{1}/_{4}$′ cub.
oder 9 lauf. Fuss 10×10″ „ Mauerlatten = $6^{1}/_{4}$′ „
für 9 laufende Fuss Brussen ..... = 9′ „
für 9 „ „ Balken 10—14″ ..... = $8^{1}/_{4}$′ „
durchschnittlich 15 Kop.

von Wolmar (Entfernung per Bahn bis Riga 113 Werst, bis Mühlgraben 124 Werst):

Wassertrantsport für oben angegebene Waaren durchschnittlich 13 Kop;

von Wenden (Entfernung per Bahn bis Riga 87 Werst, bis Mühlgraben 98 Werst):

Flössung bis Mühlgraben für oben specificirte Waaren, durchschnittlich 11 Kop.

Vorausgesetzt, dass, wie bisher von einem Theil der Bahnverwaltungen geschehen, der Cubikfuss Balken, Brussen, Schwellen etc., wie sie aus

dem Walde ausgeführt werden, gleich einem Pud gerechnet wird, calculiren sich die proportionellen Frachtsätze per Bahn wie folgt:

von Walk:

Flössung durchschnittlich 2 Kop. pro Cubik-Fuss = Rbl. 12, für 600 Cub. Fuss = 600 Pud macht bei 169 Werst Entfernung 101400 Pudwerst = 1/85 Kop. pro Pudwerst;

von Wolmar:

Flössung durchschnittlich 1,73 Kop. pro Cub.-Fuss = Rbl. 10,38 für 600 Cub.-Fuss oder 600 Pud, macht bei 124 Werst Entfernung und 600 Pud 74400 Pudwerst = 1/72 Kop. pro Pudwerst.

von Wenden:

Kosten der Flössung durchschnittlich 1,47 Kop. pro Cub.-Fuss = 8 Rbl. 82 Kop. für 600 Cub.-Fuss oder 600 Pud ergiebt bei 98 Werst Bahnentfernung und 600 Pud 58800 Pudwerst = 1/67 Kop. pro Pudwerst.

Sollte dagegen die Annahme einzelner Bahnen, dass das Gewicht von 1 Cub.-Fuss jener Hölzer gleich 50 Pfund oder 1 1/4 Pud berechnet werde, zur Geltung gelangen, so dürfte der Tarif nachstehende Sätze nicht überschreiten:

von Walk	1/108	Kop.	pro	Pudwerst.
„ Wolmar	1/90	„	„	„
„ Wenden	1/84	„	„	„

Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass, wenn auch die Stationskosten von 0,7 Kop. pro Pud = 4 Rbl. 27 Kop. pro Wagen, sowie die obligatorische Benutzung der theuren Bahnarbeiter als ausgeschlossen angenommen werde, dennoch die Kosten des Beladens der Wagen vom Abgangsort, Ausladen in Mühlgraben, Zusammenstellen der Hölzer in Flösse, deren Transport in die Holzgärten auch mit freien Arbeitern eine nicht unbedeutende Ausgabe bilden und demnach wol in Betracht genommen werden müssen.

Sämmtliche genannten Ausgaben dürften sich auf 1/2 Kop. per Cub.-Fuss oder 3 Rbl. pro Waggon summiren und wenn es der ernste Wunsch der Bahnverwaltung ist, den Transport der Hölzer in bedeutendem Masse dem Wasserwege zu entziehen, so wird zur Ausgleichung dieser, der Waare beim Wassertransport sonst nicht zur Last fallenden Kosten, noch eine Concession im Tarifsatz erforderlich sein.

Schliesslich erlaubt der Rigaer Börsen-Comité sich noch zu bemerken, dass wenn es in der Absicht liegt, bereits die Waldernte dieses Winters der Bahn zu gewinnen, die nothwendigen Tarifermässigungen und sonstigen

Zugeständnisse ohne Verzug publicirt werden müssen, denn, hat die Ausfuhr der Waaren zu den Flussufern stattgefunden, dann ist eine Abänderung der Dispositionen ausgeschlossen."

(Siehe oben pct. 55. D. dieses Berichts, pag. 138.)

b. Ueber die Verhandlungen auf dem Witebsker Navigationscongress bezüglich des Ortsstatuts für die Ankerneeken-Artells, sowie hinsichtlich der Flössungs-Regeln für die obere Düna mit ihren Nebenflüssen, und für die untere Düna im Weichbilde der Stadt Riga, siehe oben pct. 32 dieses Berichts.

X. Importgeschäft.

74. Das Heringsgeschäft.

Gelegentlich der Verhandlungen über den projectirten Hochwasserdamm AB. (siehe pct. 4 dieses Berichts) ist auch die Verlegung der Heringskaje zur Sprache gekommen, doch ist diese Frage bisher nicht zu einem definitiven Abschluss gelangt.

75. Das Salzgeschäft

hat im abgelaufenen Jahre zu keinen Verhandlungen Veranlassung gegeben.

76. Die Ladekrähne.

a. Der Andreaskrahn.

Vom Zollartell, als Pächter des Andreaskrahns, auf Grundlage eines Contracts vom 10. April 1890, ging am 20. December 1891 sub Nr. 754 folgendes Schreiben ein:

„Der Rigasche verantwortliche Zoll-Artell erlaubt sich hiermit Abrechnung über die Arbeiten mit dem Hebekrahn am Andreasdamm bis dato ergebenst zu unterbreiten:

Einnahme: Gehoben 73,489 Pud à 2½ Kop. = 1837 Rbl. 23 Kop.

Ausgaben: Gehalt des Krahnmeisters 540 Rbl.

Arbeiter	734	„
Remonten	22	„
Oel und Petroleum	12	„
Pacht	500	„
	1808 Rbl.	— Kop.

Rest ..... 29 Rbl. 23 Kop.,

somit ist ein Zurückgehen gegen das Jahr 1890 von ca. 16,000 Pud zu verzeichnen, wodurch der Artell sich veranlasst sieht, auf eine Verlän-

gerung des bisherigen Pachtcontracts zu verzichten, besonders da in Folge der Missernte im Innern des Reiches, für das Jahr 1892 kaum ein grösserer Import von Dreschmaschinen und Locomobilen, welche den bei weitem grössten Theil des Krahngutes betragen, zu erhoffen ist.

Der Artell würde jedoch willig sein, eine Einigung auf neuer Grundlage zu versuchen."

Der Börsen-Comité hatte vorstehende Erklärung seiner Delegation für die Ladekrähne zur Prüfung übergeben, worauf dieselbe am 11. Januar 1892 berichtete, dass der Vorsteher des Zoll-Artells in gemeinsamer Sitzung mit dieser Delegation sich dazu hat bereit finden lassen, den Pachtvertrag über den Andreaskrahn vorläufig auf ein Jahr unverändert zu prolongiren, in der Erwartung jedoch, dass der Börsen-Comité, wenn das nächste Jahr einen starken Rückgang des zu hebenden Gewichtes einkommender Waaren, — sage auf 50,000 Pud oder weniger, — aufweisen sollte, ihm für das darauf folgende Jahr mit erleichternden Bedingungen entgegenkommen werde.

b. Der Mühlgrabenkrahn.

Der Mühlgrabenkrahn ist im verflossenen Jahre nur 1 Mal benutzt worden.

XI. Die Handelsämter.

77. 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,
2) den Liggern für Flachs 1½ Kop. per Berkowetz,
   „ Hanf und Torse 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 Kasse des Börsen-Vereins;

4) die Eichenholzwraker erhielten 1/3 des eigentlichen Wraklohnes als Entschädigung für die mit Umgehung der Wrake verschifften Eichenhölzer;

5) die nicht mehr activen Flachs- und Hanfwraker beziehen eine Pension von je 1000 Rbl. aus den Mitteln des Börsenvereins.

In der Generalversammlung des Börsenvereins vom 10. Januar 1892 beschloss die Kaufmannschaft die pro 1891 den Handelsbeamten bewilligten Entschädigungen auch für das Jahr 1892 unverändert fortbestehen zu lassen.

78. Makler.

a. Wiederbesetzung der Vacanzen.

Die durch den am 1. März 1891 erfolgten Tod des Maklers Carl Meltzer entstandene Vacanz wurde am 1. Mai 1891 durch den Kaufmann Wm. Mertens besetzt.

Im November 1891 hatte der Makler Heinrich Hollander um seine Entlassung nachgesucht und war bald darauf verstorben. In seinem Schreiben an das Handelsamt vom 7. December 1891 Nr. 794 hat der Börsen-Comité sich für die Wiederbesetzung der Vacanz ausgesprochen.

b. Taxe für den Abschluss von Waaren-Verkäufen durch Makler-Notizen.

Auf Grundlage eines Generalversammlungsbeschlusses der Kaufmannschaft vom 27. August 1891 ist von der Stadtverordnetenversammlung vom 7. October 1891, auf Grund des Art. 103a der Städteordnung in der Ausgabe vom Jahre 1886, in Abänderung der Maklertaxe vom Jahre 1869, folgende Taxe für den Abschluss von Waaren-Verkäufen durch Maklernotizen genehmigt und in der Nr. 124 der „Livländischen Gouvernements-Zeitung“ publicirt worden:

„Die Gebühren der Börsenmakler, d. h. die Courtage, die sie sowohl vom Verkäufer, wie auch vom Käufer für die Vollziehung der Schlusszettel über den Verkauf aller Waaren, sowohl von Ausfuhr- wie von Einfuhrwaaren, als auch von Waaren inländischer Production, die am Ort verkauft werden, zu beanspruchen haben, sind in folgenden Sätzen festgestellt:

bei einer Summe von	1—	1000	Rbl.....	1	Rbl	50	Kop.
„ „ „ „	1001—	2000	„	2	„	—	„
„ „ „ „	2001—	3000	„	2	„	50	„

bei einer Summe von 3001— 5000 Rbl..... 4 Rbl. — Kop.
„ „ „ „ 5001—10000 „ ..... 5 „ — „
„ „ „ „ 10001—20000 „ ..... 7 „ 50 „
„ „ „ „ 20001—40000 „ ..... 10 „ — „
bei einer Summe von mehr als 40000 Rbl. 1/4 pro Mille.

Die Stempelsteuer wird von den Maklern von beiden vertragschliessenden Parteien erhoben."

79. Messeramt.

In der Generalversammlung vom 7. October 1888 hatte die Kaufmannschaft beschlossen, den derzeit vorhandenen 5 arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts Winkelmann, Minka, Michelsohn, Schwanenberg und Rosenberg vom 1. Januar 1889 ab eine Unterstützung von je 100 Rbl. per Jahr, zusammen also 500 Rbl., zu gewähren. Nachdem im Jahre 1890 Winkelmann und Rosenberg gestorben, der Messer Rose aber in die Zahl der Pensionäre aufgenommen worden war, im Jahre 1891 sodann Schwanenberg mit Tode abgegangen ist, wurde die Unterstützungssumme pro 1892 auf 300 Rbl. reducirt.

XII. Börsen-Usancen.

80. Neue Redaction der Rigaschen Börsen-Usancen.

Die vom Börsen-Comité für nothwendig erachtete neue Redaction der Rigaschen Börsen-Usancen hat im abgelaufenen Jahre noch nicht vorgenommen werden können, weil das dazu erforderliche Material noch nicht vollständig vorlag nnd auch der grössere Theil der Delegation für die Börsen-Usancen im Laufe des Jahres nach und nach ausschied, sodass am 15. November 1891 eine Neuwahl der Delegation vorgenommen werden musste. Hoffentlich wird es gelingen, im Jahre 1892 die ebenso schwierige als wichtige Arbeit zum Abschluss zu bringen.

Beim Schreiben vom 27. August 1891 Nr. 523 übersandte der Moskauer Börsen-Comité dem Rigaschen ein Exemplar der auf der Moskauer Börse adoptirten Regeln für den Handel mit Werthpapieren.

Der Rigasche Börsen-Comité liess diese Regeln ins Deutsche übersetzen und in den NNr. 208, 209 und 210 der Rigaschen Börsen- und Handelszeitung v. J. 1891 abdrucken, beauftragte aber demnächst seine Delegation für Bank-, Wechsel- und Geldgeschäfte ähnliche Usancen auch für die Rigaer Börse zu entwerfen.

Am 21. October 1891 übersandte die Delegation dem Börsen-Comité einen Entwurf zu Usancen für die Rigaer Börse für den An- und Verkauf von Werthpapieren, Zollcoupons und Tratten auf das Ausland, welcher, nach sorgfältiger Prüfung durch den Verwaltungsausschuss des Börsen-Comités, in der Generalversammlung des Börsenvereins vom 10. Januar 1892 in folgender Fassung genehmigt wurde:

Usancen beim An- und Verkauf von Werthpapieren, Zollcoupons und Tratten auf das Ausland.

I. Vom An- und Verkauf von Werthpapieren.

§ 1. Alle in Riga in Bezug auf obrubricirte Gegenstände geschlossenen Verträge sind, wenn nicht andere vereinbarte Bedingungen vorliegen, in Riga zu erfüllen.

§ 2. Der Verkäufer von Werthpapieren ist verpflichtet, dieselben dem Käufer, im Geschäftslocale des Letzteren, am Tage des Verkaufs und zwar nicht später als 3 Uhr Nachmittags zu liefern, es sei denn, dass der Verkaufsvertrag einen anderen Lieferungstermin bestimmt.

§ 3. Die verkauften Werthpapiere müssen sich bei der Lieferung in einem Zustande befinden, der es möglich macht, sie hier wieder in Umlauf zu setzen. Der Verkäufer ist verpflichtet, eine Abrechnung beizulegen und in derselben, oder in einer besonderen von ihm unterzeichneten Beilage, ein nach Nummern geordnetes Verzeichniss der gehandelten Effecten zu liefern. Wenn Werthpapiere jeder Art bei der Lieferung nicht in einem umlaufsfähigen, unbeschädigten Zustande sich befinden, so hat der Käufer das Recht, an deren Stelle vom Verkäufer die Lieferung anderer Stücke derselben Sorte zu verlangen.

Anmerkung. Ueber die Umlaufsfähigkeit entscheidet, auf Wunsch der Betheiligten, die Delegation des Rigaer Börsen-Comités für Bank-, Wechsel- und Geldgeschäfte.

§ 4. Beim Verkauf von Effecten, die in verschiedenen Abschnitten (Appoints) umlaufen, dürfen weder Stücke über den Werth von 1000 Rbl. hinaus, noch auch mehr als 20 pCt. vom verkauften Betrage in Stücken von 100 Rbl. Nominalwerth geliefert werden, es sei denn, dass hierauf bezüglich im Voraus eine abweichende Abmachung getroffen worden wäre. Eine Ausnahme hiervon machen die auf Metallvaluta lautenden Papiere.

§ 5. Beim Verkauf von Effecten, die je nach ihren Appoints, zu verschiedenen Coursen gehandelt werden, muss die verkaufte Gattung derselben im Voraus festgesetzt und darf nicht stillschweigend durch eine andere Gattung bei der Lieferung ersetzt werden. Dasselbe gilt auch für den Verkauf von Agrar-Pfandbriefen oder Obligationen von Creditinstitutionen in Bezug auf deren verschiedene Umlaufszeit und Serien.

§ 6. Bei zinstragenden Papieren, die zwar derselben Gattung, nicht aber derselben Emission angehören, und die in Folge der Verschiedenheit der Emissionszeit auch mit einer verschiedenen Anzahl daran haftender Coupons im Umlauf sind, müssen, damit sie lieferbar seien, falls nichts Anderes im Voraus abgemacht worden, stets wenigstens noch 2 unfällige Coupons nebst dem zum Empfange eines neuen Couponbogens, laut Emissions-Bedingungen, eventuell erforderlichen Talon vom Verkäufer mitgeliefert werden. Haften am verkauften Effect weniger Coupons, als hier bestimmt ist, so muss solchenfalls vom Verkäufer dem Käufer die für einen neu zu beschaffenden Couponbogen eventuell zu erlegende Stempelsteuer vergütet werden.

Anmerkung. Bei auf Credit-Rubel lautenden Werthpapieren kann der fehlende laufende Coupon eventuell durch entsprechende Zahlung seines Werthes, abzüglich Coupon-Steuer, ersetzt werden (Vergleiche § 5 des Nachtrages zur Anmerkung des Art. 82 im II. Abschnitt der die Credit-Institutionen betreffenden Gesetz-Ausgabe 1887, Band XI der Gesetzsammlung).

§ 7. Als laufende Coupons gelten bei zinstragenden Papieren diejenigen Coupons, hinsichtlich welcher der Zinsenlauf bereits begonnen hat, der Fälligkeitstermin aber noch nicht eingetreten ist, bei Dividenden-Papieren dagegen diejenigen, sowohl für das laufende wie für das abgelaufene Operationsjahr ausgestellten Coupons, für welche der Zahlungstermin noch nicht gekommen ist. Diese Regel bezieht sich auch auf diejenigen Coupons, die auf Abschlags-Dividende (предварительные) ausgestellt sind, falls solche existiren. Wird die Dividendenzahlung nicht gegen Coupons geleistet, sondern über die erfolgte Zahlung ein Vermerk auf den Werthpapieren selbst gemacht, so wird angenommen, dass sie mit derjenigen Dividende zusammen verkauft worden sind, für welche bei Abschluss des Kaufgeschäfts der Zahlungstermin noch nicht eingetreten war.

§ 8. Bei der Lieferung aller Arten von Zinsen (d. h. eine feststehende Rente) tragenden Werthpapieren, wird der Werth der laufenden Coupons dem zu zahlenden Kaufpreise zugeschlagen (jedoch abzüglich der etwa zu zahlenden staatlichen Couponsteuer); der für die Coupons zu erlegende Betrag wird für die Zeit von dem, mit zu veranschlagenden, Tage der letzten Zahlung für die Coupons, bis zu dem Tage, an welchem das Werthpapier geliefert werden soll und ausschliesslich desselben, berechnet. Der Monat gilt in diesem Falle gleich dreissig Tagen, es sei denn, dass der Lieferungstermin auf den 28. oder 29. Februar fällt; in diesem Falle tritt eine Berechnung nach der effectiven Anzahl Tage ein.

Anmerkung 1. Die Zinsen, welche für Coupons, die auf Metallwährung oder, nach bekannter und üblicher Parität, auf ausländische Valuta lauten, zu zahlen sind, werden in diesem Falle Rubel für Rubel auf Creditvaluta umgerechnet.

Anmerkung 2. Verkauften Effecten eventuell zugehörige Separat-Coupons, die zum Empfange einer, zwar bereits publicirten, aber bei Lieferung der Papiere noch nicht fälligen Dividende berechtigen, müssen zwischen Verkäufer und Käufer verrechnet werden.

§ 9. Abgelaufene, jedoch zu keinerlei Geldempfang berechtigt gewesene Coupons und Dividendenscheine müssen nur in den Fällen mit den betreffenden Effecten mitgeliefert werden, wo eine Abzahlung darauf eventuell noch in Aussicht genommen werden kann, oder wo deren Aufbewahrung von den Emissions-Stellen statutarisch gefordert wird. Für dergleichen fehlende Coupons oder Dividendenscheine hat der Verkäufer dem Käufer die eventuell statutenmässig festgestellte Entschädigung zu leisten.

§ 10. Bei jedem An- und Verkauf von Werthpapieren muss, auch bei Zeitgeschäften, der am Tage der Ablieferung laufende Coupon (vergleiche § 6) mitgeliefert werden. Fehlt ein solcher und zwar auf ausländische oder Metall-Valuta lautender Coupon, so kann dessen Werth, abzüglich Couponsteuer, zu einem zwischen den Contrahenten eventuell zu vereinbarenden Course vom Verkäufer dem Käufer vergütet werden, widrigenfalls letzterer das betreffende Papier als unlieferbar zurückzuweisen berechtigt ist.

Anmerkung. Der fehlende, auf Metall-Valuta ausgestellte laufende Coupon kann aber auch durch einen anderen ersetzt werden, der zu derselben Gattung von Papieren gehört, auf dieselbe Summe ausgestellt ist und zu demselben Termin fällig wird, wie der fehlende Coupon.

§ 11. Falls der Verkaufsvertrag nicht anders bestimmt, dürfen Werthpapiere nur auf Inhaber lautend geliefert werden; bei Werthpapieren aber, die auf einen bestimmten Namen ausgestellt sind, hat der Verkäufer alle, durch die betreffenden Statuten oder Reglements vorgeschriebenen Formalitäten zu erfüllen, um die Uebertragung solcher Papiere auf den Namen des Käufers herbeizuführen oder möglich zu machen. Stösst bei Effectuirung solcher Uebertragung der Käufer dennoch auf unüberwindliche unvorhergesehene Hindernisse, so ist der Verkäufer nur in dem Falle für dieselben verantwortlich und zu deren Beseitigung resp. zur Lieferung anderer gleichartiger, umlaufsfähiger

Werthpapiere verpflichtet, wenn der Käufer ihm, spätestens binnen 14 Tagen, vom Tage der Uebergabe der Effecten an gerechnet, von den eingetretenen Hindernissen Anzeige macht.

Anmerkung. In den Fällen, wo den verkauften Werthpapieren gesonderte Cessionserklärungen beizufügen sind, müssen letztere die Nummern der Papiere und das Datum der Cession enthalten. Cessionen auf den Namen des Käufers, auf den Papieren selbst, sind gleichzeitig mit der Abrechnung zu vollziehen.

§ 12. Die Lieferung interimistischer, noch nicht gegen die Original-Werthpapiere ausgetauschter Bescheinigungen, ist, mit Beobachtung der im § 4 festgesetzten Regel, nur während der ersten 14 Tage, nachdem mit der Emission der Originalpapiere offiziell der Anfang gemacht worden, zulässig. Sind verschiedene Emissionsorte, und unter ihnen auch Riga bestimmt, so dürfen nur solche provisorische Bescheinigungen geliefert werden, auf Grund welcher der Austausch gegen die Originalpapiere in Riga bewerkstelligt werden kann.

Anmerkung. Bei derartiger Lieferung von zeitweiligen Bescheinigungen hat der Verkäufer die Stempelsteuer zu tragen, falls eine solche für die Original-Werthpapiere zu entrichten ist.

§ 13. Sind Werthpapiere, Tratten auf das Ausland, Assignationen von Bergwerksverwaltungen, Zollcoupons und andere auf Metall valuta lautende und bei Zahlungen an den Zoll verwendbare Effecten, ferner Gold und Silber in Barren (слитки) oder in klingender Münze verkauft worden, so muss die Lieferung am Tage des Verkaufsabschlusses bewerkstelligt werden (vergleiche § 2). Wenn aber beim An- und Verkauf der in vorstehenden Paragraphen gedachten Werthobjecte, deren Lieferung, laut Abmachung, binnen einer bestimmten Frist zu geschehen hat, so muss solches entweder durch den Schlusszettel des vermittelnden Maklers, oder, bei directem Abschluss des betreffenden Geschäftes zwischen den Contrahenten, durch unter letzteren gegenseitig auszutauschende Briefe festgestellt werden.

§ 14. Beim An- und Verkauf von Werthpapieren, die einer Amortisation mittelst Verloosung unterworfen sind, oder eine Mortificirung mittelst öffentlichen Aufrufs zulassen, hat der Verkäufer dem ersten Käufer dafür, dass im Moment der Lieferung die betreffenden Papiere noch nicht tiragirt, noch auch sonst wie durch behördliches Proclam mortificirt, sondern umlaufsfähig waren, unbedingt zu haften, jedoch nicht länger, als bis zu einem Monat über den nächsten, für die (behufs Amortisation der betreffenden Papiere) von der competenten Emissionsstelle anberaumte Tirage bestimmten Termin hinaus, oder,

bei Papieren, die keiner Tiragirung unterworfen sind, wohl aber eventuell eine gesetzlich auszuführende Mortificirung zulassen, nicht länger als einen Monat nach dem nächsten betreffenden Coupontermine. Wird innerhalb solcher Frist vom Käufer der Nachweis geliefert, dass das gekaufte Werthpapier, im Augenblick der Lieferung bereits zur Mortificirung oder zur Amortisation bestimmt, also nicht mehr umlaufsfähig war, so ist der betreffende Verkäufer verpflichtet, dem rechtmässigen Inhaber des quäst. Werthpapieres, an Stelle des verloosten resp. amortisirten Effects, gegen Herausgabe desselben, sammt den beim Ankauf daran haftend gewesenen Coupons oder den für letztere eincassirten Geldbeträgen ein durchaus gleichartiges anderes, umlaufsfähiges, unamortisirtes Effect zu liefern. Bei in gutem Glauben (bona fide) erfolgtem An- und Verkauf von Werthpapieren aber, von welchen es nachträglich sich erweist, dass dieselben, noch vor dem Tage der geschehenen Lieferung, als gestohlen oder verloren auf gesetzliche Weise aufgerufen waren, hat der Verkäufer dem Erwerber in Grundlage der auf solche Fälle bezüglichen allgemeinen Reichsgesetze aufzukommen.

§ 15. Sind Werthpapiere während der betreffenden Ziehungstage derselben geliefert worden, so kann keiner der contrahirenden Theile den Anderen in Anspruch nehmen: weder wegen des Schadens, der ihm etwa durch deren Amortisation erwachsen ist, noch auch wegen des Vortheils, den ihm ein auf die gelieferten Papiere während der fraglichen Ziehungstage gefallener Gewinn gebracht hätte.

II. Vom An- und Verkauf von Wechseln.

§ 16. Die Lieferung verkaufter Wechsel auf das Ausland kann durch Uebergabe eigener, oder dem Verkäufer durch dritte Personen ausgestellter Tratten mit seinem Giro erfolgen und muss am Tage des Geschäftsabschlusses vor 3 Uhr Nachmittags im Locale des Käufers stattfinden. Sind solche Wechsel zum Dreimonats-Course auf Zeit laut § 22 gekauft, so ist Käufer nur in dem Falle zur Annahme der ihm gelieferten Tratten verpflichtet, wenn vom Tage der Lieferung bis zum Fälligkeitstermin dieselben höchstens d r e i Monate und wenigstens drei Wochen zu laufen haben, jede einzelne gelieferte Tratte den Betrag von £ 1260, Frcs. 32,000, fl. 15,200 oder Rm. 26,500 nicht übersteigt und keine anders lautende Vereinbarung der contrahirenden Theile hierüber vorliegt.

§ 17. Bei der Lieferung zum Dreimonats-Cours loco verkaufter Wechsel auf's Ausland hat der Käufer für die eventuell nicht über einen Monat abgelaufene Zeit auch die zum Nominal-Betrage derselben hinzuzuschlagenden Zinsen zum Satz des für die resp. Börsenplätze bekannt gegebenen Privatdiscontos zu vergüten und mit zu bezahlen, falls keine anders lautende Abmachung vorliegt.

§ 18. Sind Sichtwechsel oder Checks auf's Ausland zum Dreimonats-Cours verkauft, so sind die Zinsen für den Zeitunterschied zu Gunsten des Verkäufers mit 87 Tagen auf London, Paris, Amsterdam, Antwerpen und 88 Tagen auf Deutschland zu einem, jedes Mal einer besonderen Vereinbarung zwischen den Contrahenten unterliegenden Zinssatz zu berechnen.

Anmerkung. Für die Berechnung der abgelaufenen Tage ist der russische Kalender als Grundlage massgebend und der Monat stets zu 30 Tagen zu veranschlagen.

§ 19. Der Käufer von Wechseln auf das Inland oder Ausland kann, bei eigener Verantwortung, für die rechtzeitige vertragsmässige Entgegennahme und Bezahlung derselben den Verkäufer an eine dritte Person oder Bankstelle in Riga verweisen, mit welchen, bei Lieferung der Wechsel die Abrechnung über das Geschäft bewerkstelligt werden muss und zwar entsprechend den Bedingungen des ursprünglichen Geschäftsabschlusses, oder zu einem anderen, vom ersten Käufer zu bestimmenden Course. Eine eventuelle Plus- oder Minus-Differenz ist vorher zu reguliren.

§ 20. Ohne Einwilligung des Käufers kann die Lieferung ausländischer Tratten durch den Verkäufer nicht dritten Personen oder Institutionen übertragen werden.

§ 21. Sind verkaufte Tratten acceptirt und das Accept unterliegt im Auslande einer Steuer, so ist letztere vom Käufer zu tragen.

§ 22. Ist bei dem An- und Verkauf von auf das Ausland gezogenen Wechseln, auf spätere Lieferung, kein specielles Datum bestimmt, an welchem die Lieferung zu erfolgen hat, so gelten folgende Bestimmungen:

1) Muss dieselbe im Laufe eines bestimmten Monats erfolgen, so kann der betreffende Posten von Wechseln im Laufe des ganzen Monats, und zwar ganz oder theilweise, nach Verkäufers Wahl, geliefert werden.
2) Ist für die Lieferung eine Frist von mehreren Monaten festgesetzt, so kann dieselbe in jedem dieser Monate nach ad 1 festgesetzter Regel bewerkstelligt werden.
3) Ist die erste Hälfte eines Monats designirt, so kann die Lieferung vom 1.—15. Tage incl. des Monats erfolgen.
4) Ist die zweite Hälfte designirt, so kann die Lieferung während der Zeit vom 16. bis zum letzten Tage des Monats und einschliesslich desselben bewerkstelligt werden.

5) Soll die Lieferung am Anfange oder in den ersten Tagen des Monats erfolgen, so sind darunter die ersten fünf Tage des Monats zu verstehen.

6) Bei Bestimmung der Mitte des Monats gilt der 14. bis 16. als Lieferungstermin.

7) Bei Bestimmung der letzten Monatstage sind darunter die Tage vom 25. bis zum letzten Monatstage und einschliesslich desselben zu verstehen.

8) Als Ende des Monats gilt der letzte Monatstag.

§ 23. In allen den Fällen, in welchen für die Lieferung von Wechseln ein bestimmter Zeitraum angegeben ist, hängt es ganz von dem Verkäufer ab, wann er, sei es das ganze verabredete Quantum, sei es einen Theil desselben, innerhalb der abgemachten Frist liefert, jedoch mit der Bedingung, dass er jedes Mal von der beabsichtigten Lieferung am Tage zuvor den Käufer benachrichtige.

§ 24. Falls 3 Tage, nach Ankunft der gekauften Wechsel am Bestimmungsorte, letztere als noch nicht acceptirt dem Käufer gemeldet worden, so ist letzterer berechtigt, unter Protest m./A. die betreffenden Wechsel zu refüsiren und gegen Zahlung zum Ankaufs-Course zuzüglich Verzugszinsen zur Verfügung des Verkäufers zu stellen, resp. dieserhalb an denselben gesetzlichen Regress zu nehmen.

§ 25. Bei jedem An- und Verkauf von Wechseln auf's Ausland, wo der Betrag genau präcisirt ist, muss auch dementsprechend geliefert werden. Bei Circa-Verkäufen ist es gestattet, bei Beträgen zum Werthe bis 2000 £ 5%, über 2000 £ 100 £ über oder unter der stipulirten Summe zu liefern. Für den Minderbetrag ist dem Käufer die Coursdifferenz zu vergüten zwischen dem abgemachten Course und dem des Lieferungstages, plus Courtage, falls der Erstere günstiger für den Verkäufer war, — während der Mehrbetrag zum Geldcourse des Lieferungstages zu verrechnen ist.

§ 26. Kommt einer der contrahirenden Theile bei An- und Verkauf von Werthpapieren oder Wechseln aufs Ausland seinen Verpflichtungen innerhalb der laut Abmachung festgesetzten Zeit nicht nach, so ist der verletzte Theil bei allen in vorstehendem Reglement aufgeführten Operationen zu folgenden Maassnahmen berechtigt:

1) Nach 5 Uhr des Tages, an welchem das abgeschlossene Geschäft abgewickelt werden sollte, ist, nach zuvor an den Säumigen erfolglos zur Regulirung des Geschäfts ergangenen Aufforderung, demselben brieflich zu notifiziren, dass am nächstfolgenden Tage, noch vor der Börsenzeit, der betreffende Kauf-

resp. Verkaufs-Vertrag erfüllt werden muss, widrigenfalls der Säumige für alle Consequenzen der Nichterfüllung des Vertrages zu haften hat.

2) Bleibt diese Aufforderung erfolglos und findet inzwischen auch keine neue Vereinbarung statt, so ist der verletzte Theil befugt, den An- oder Verkauf der das Vertrags-Object bildenden Werthgegenstände durch einen Börsenmakler für Rechnung und Gefahr des unpünktlichen anderen Contrahenten bewerkstelligen zu lassen.

3) Kommen bei dem neuen An- oder Verkauf andere Preise zur Geltung, als bei der ersten Abmachung vereinbart worden waren, so sind die dadurch erwachsenen Verluste dem Geschädigten mit Zuschlag der Maklercourtage und der Verzugszinsen, die letzteren nach dem Maassstabe von 6% p. a., durch den anderen Theil zu ersetzen. Von dem erfolgten An- oder Verkauf der Werthobjecte aber muss der unpünktliche Contrahent spätestens an dem darauf folgenden Tage durch den Makler, durch dessen Vermittelung der neue An- oder Verkauf oder der ursprüngliche Vertrag abgeschlossen worden ist, in Kenntniss gesetzt werden. Wenn dagegen bei dem neuen Kauf- oder Verkauf sich ein Ueberschuss zu Gunsten des säumigen Contrahenten herausstellt, so ist derselbe abzüglich der Maklercourtage und der Verzugszinsen Letzterem zu restituiren.

§ 27. Wenn Tratten oder Checks auf das Ausland verkauft werden, unter Beifügung eines den Werth der Ziehung repräsentirenden Connossements, mit dem Auftrage, Letzteres nur gegen Acceptirung der betreffenden Tratten oder gegen Bezahlung des Checks zu extradiren, so muss, wenn keine andere Vereinbarung vorliegt, falls die verlangte Acceptation bei Vorzeigung der Tratte oder die Bezahlung des vorgezeigten Checks binnen drei Tagen nicht erfolgt, hierüber Protest oder notarieller Act aufgenommen und der betreffende Wechsel-Protest nebst Connossement dem Verkäufer, gegen sofortige Rückzahlung der für den Wechsel bezahlten Summe und Ersatz des durch solchen Zwischenfall dem Käufer erwachsenen Schadens, zur Verfügung gestellt werden. Unterbleibt gedachte Rückzahlung seitens des Wechsel-Verkäufers binnen drei Tagen nach Notificirung des Protestes m./A., so ist der Wechsel-Inhaber berechtigt, das in seinen Händen befindliche Connossement resp. dessen Inhalt bestmöglichst für Rechnung des Trassenten durch einen Makler oder, wo ein solcher nicht vorhanden, mit Zuziehung einer amtlichen Person verkaufen zu lassen, wobei dem Wechsel-Verkäufer anheimgegeben ist, sich beim Verkauf vertreten zu lassen. Falls das

erzielte Nettoprovenue den Wechsel nicht deckt, so ist der Wechselinhaber berechtigt, wegen des Fehlbetrages an den Wechselverkäufer gesetzlichen Regress zu nehmen, dagegen aber auch verpflichtet, etwaigen Ueberschuss aus erwähntem Netto-Erlöse, nach Deckung des Wechselbetrages, zuzüglich aller Kosten, dem Wechsel-Verkäufer zu restituiren.

Anmerkung. Wird ohne begleitende Tratte oder Check ein Connossement auf das Ausland, wofür der Cedent hier vom Cessionär Valuta bereits empfangen hat, mit dem Auftrage übernommen, am Bestimmungsorte gegen Extradirung des Connossements dessen Werth einzucassiren, so hat, falls die betreffende Zahlung nicht sofort bei Vorweisung des Connossements erfolgt, der Inhaber desselben ganz nach Analogie der obigen Bestimmungen zu verfahren.

§ 28. Vorstehende Bestimmungen sind bindend sowohl für die Contrahenten des Geschäfts selbst, als auch für deren Rechtsnachfolger.

§ 29. Abweichungen von gegenwärtigem Reglement sind im betreffenden Geschäftsverkehr nur in den Fällen zulässig, wo beim Geschäftsabschluss bezüglich solcher Abänderungen besondere gesetzlich gestattete Abmachungen getroffen worden sind.

XIII. Handelsgesetzgebung.

81. Wechselordnung und Concursordnung.

Die in den oberen Regierungs-Institutionen stattfindenden Verhandlungen über die projectirte neue Wechselordnung und über die neue Concursordnung sind noch nicht zum Abschluss gediehen.

XIV. 82. Der Kaufmännische Verein.

Ueber die Wirksamkeit des Kaufmännischen Vereins erhielt der Börsen-Comité folgende Mittheilung:

„Glänzende Resultate hat die Verwaltung des Vereins leider nicht zu melden und doch wollte sie sich bei der jetzt bedrängten Lage von Handel und Wandel mit dem Erreichten bescheiden, wenn nicht die Pflege eines unserer wichtigsten Stiftungszwecke gefährlich bedroht wäre. Der Besuch unserer Fortbildungsklassen, die, wie üblich, Mitte September eröffnet wurden, hat nämlich einen ganz wesentlichen Ausfall erlitten. Es betheiligten sich an demselben 70 Personen (gegen 93 im Vorjahre), die 96 Stunden belegt hatten und zwar:

Deutsche Handelscorrespondenz (Lehrer Herr Scholz)	12	gegen	7	im	Vorjahre.
Englische Sprache (Lehrer Herr E. Wood)	10	„	26	„	„
Französische „ („ „ Dubois)	11	„	19	„	„
Russische „ („ „ Reimers)	20	„	36	„	„
Kaufmännisches Rechnen (Lehrer Herr Scholz).	14	„	17	„	„
Buchhaltung . . . (Lehrer Herr Mally)	29	„	39	„	„
	96	gegen	144	im	Vorjahre.

Dabei muss mit Bedauern bemerkt werden, dass namentlich der Besuch der Sprachstunden keineswegs ein regelmässiger ist. Im Lehrerpersonal trat die einzige Veränderung ein, dass Herr Mally das Fach der Buchhaltung von Herrn Gross übernahm.

Discutirabende und Vorträge waren in der Regel gut besetzt. Es fanden von ersteren 13, von letzteren 8 statt und zeigte sich erfreulicherweise eine etwas regere active Theilnahme an der allgemeinen Discussion. Die Benutzung und Entwickelung der Bibliothek blieb im Rahmen der früheren Jahre.

Die Ausgabe resp. der Rückempfang der Bücher fand in der Zeit vom 1. September bis 31. Mai an 3 Abenden in der Woche, in den 3 Sommermonaten nur am Mittwoch von 12—1 Uhr Mittags statt. Es wurden an 106 Tagen gewechselt 7304 Bände. Die Dejouren übernahmen einige Mitglieder. Neuangeschafft wurden für die hiezu ausgeworfene Summe von ca. 300 Rbl. 118 Werke in 140 Bänden, wodurch der Bestand der Bibliothek sich wie folgt stellte:

2145	Bände	in deutscher Sprache
390	„	„ englischer „
118	„	„ französischer „
27	„	„ russischer „

ausserdem 109 Bände Zeitschriften, wovon 85 deutsch, je 12 englisch und französisch.

An geselligen Abenden konnten nur 3, die jedoch einen sehr günstigen Verlauf nahmen, abgehalten werden, da bei dem jetzt adoptirten empfehlenswerthen System, möglichst nur interne Kräfte zu verwenden, und bei der beschränkten Zahl der activ Mitwirkenden, diesen nicht mehr aufgebürdet werden durfte.

Die Befürchtung, dass schon im Jahre 1891 sich ein grosser Mangel an Stellen empfindlich bemerkbar machen würde, hat sich glücklicherweise nicht in seiner ganzen Schwere bewahrheitet. War

es auch schwierig, für unsere Candidaten Placements zu finden, so waren die Bemühungen doch schliesslich meist von Erfolg gekrönt, wie folgende Aufstellung ausweist:

Es verblieben von 1890	22	Stellensucher
kamen hinzu in 1891	21	„
zusammen	43.	

Davon wurden durch den Verein, theils durch eigene Bemühungen,

placirt	24
verblieben in ihren alten Stellungen	2
verliessen Riga, resp. etablirten sich	3
starb	1
	30

so dass wir in das neue beginnende Jahr mit nur 13 eintraten.

Die Zahl der Vereinsmitglieder ist leider von 941 am Schluss 1890, auf 893 Schluss 1891 herabgegangen und wenn wir uns keinen Enttäuschungen aussetzen wollen, so müssen wir uns auf einen weiteren Rückgang gefasst machen. Wenn es trotzdem bisher gelungen ist, das Budget in ungefährem Gleichgewicht zu halten, so ist dieses freilich nur durch die äusserste Beschränkung der Ausgaben möglich gewesen."

XV. Börsen-Angelegenheiten.

83. 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 Plenarconferenz des Senats und von dieser an den Reichsrath, der dieselbe wiederum an den Senat zur Erledigung zurückverwiesen hat.

84. Die 75jährige Wirksamkeit des Rigaer Börsen-Comités.

Am 1. Juli 1891 konnte der Rigaer Börsen-Comité auf eine 75jährige gesegnete Wirksamkeit zurückblicken. Im Anschlusse an die Festschrift vom Jahre 1866 zum 50jährigen Jubiläum des Comités, wird an einer zusammenfassenden Darstellung der in den letzten 25 Jahren vom Comité entwickelten Thätigkeit gearbeitet, die voraussichtlich im Laufe des Jahres 1892 im Druck erscheinen wird.

XVI. Unterrichtswesen.

85. Baltisches Polytechnikum.

Das von der Rigaer Kaufmannschaft mit einem Jahresbeitrage von 10,000 Rbl. subventionirte Baltische Polytechnikum zählte beim Beginn des Studienjahres 1891/92 im Vorcurse 31 Schüler (gegen 53 im Vorjahr). Mit dem Schlusse des Schuljahres 1891/92 geht die Vorschule ein.

Die Fachabtheilungen zählten beim Beginn des Studienjahres 1891/92 — 869 Studirende (gegen 840 im Vorjahre), von denen 101 (gegen 106 im Vorjahre) auf die Handelsfachschule kommen.

86. Bolderaasche Volksschule.

Die auf Grundlage des Generalversammlungsbeschlusses der Kaufmannschaft vom 6. November 1875 vom Börsen-Comité mit 500 Rbl. jährlich subventionirte Bolderaasche Volksschule wurde im Jahre 1891 von 52 Mädchen und 56 Knaben, zusammen von 108 Kindern (gegen 121 im Vorjahre) besucht.

XVII. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.

87. Versorgung der Armen mit Holz.

Von den im Laufe des Jahres 1891 eingegangenen Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse wurde, mit Zuziehung einer zu diesem Zwecke vorhandenen Reservesumme, der Betrag von 1812 Rbl. zur Versorgung hiesiger Armen mit Brennholz verwandt. Von dieser Summe sind 1050 Rbl. dem Armenamt und 500 Rbl. dem Verein gegen den Bettel überwiesen, 262 Rbl. aber an verschämte Arme vertheilt worden.

88. Darbringungen für die Bevölkerung der nothleidenden Gouvernements.

Zur Linderung der Noth in den vom Misswachs heimgesuchten Gouvernements des russischen Reichs wurde an der Rigaer Börse eine Collecte veranstaltet, deren Ertrag von 9300 Rbl. dem Livländischen Herrn Gouverneur übergeben wurde.

In Anlass der Silberhochzeitsfeier Ihrer Kaiserlichen Majestäten beschloss die Kaufmannschaft in der Generalversammlung vom 18. October 1891 eine Darbringung zum

Besten der Nothleidenden von 10,000 Rbl. aus den Mitteln der Börsenbank, welche ebenfalls dem Livländischen Herrn Gouverneur bei dem Ersuchen übersandt wurde, den Glückwunsch der Rigaschen Kaufmannschaft zu dem auf den 28. October 1891 fallenden hohen Feste Ihren Kaiserlichen Majestäten zu unterbreiten. Der Rigaschen Kaufmannschaft ist der Allerhöchste Dank Ihrer Kaiserlichen Majestäten für Glückwunsch und Festgabe in folgendem Schreiben des Livländischen Herrn Gouverneuren vom 4. November 1891 Nr. 69 eröffnet worden:

„Der Präsident der Russischen Gesellschaft des Rothen Kreuzes hatte am 28. October 1891 das Glück, mittelst Telegramms der Durchlauchtigsten Protectorin der Gesellschaft von der reichen Darbringung und den treuunterthänigsten, zur Gelegenheit der Feier der 25jährigen Hochzeit Ihrer Kaiserlichen Majestäten zum Ausdruck gebrachten Gefühlen zu berichten, worauf derselbe folgender Antwort Ihrer Kaiserlichen Majestät gewürdigt wurde: „Ich bitte Sie, der Rigaschen Kaufmannschaft Unseren innigen Dank für die reiche Darbringung auszusprechen. Maria".

Mit besonderem Vergnügen beeile ich mich, dem Rigaschen Börsen-Comité diesen Allerhöchsten Dank als Antwort auf die Vorstellung des Comités vom 19. October 1891 sub Nr. 630 mitzutheilen."

XVIII. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.

89. Handelsstatistik.

Die handelsstatistische Section des Börsen-Comités hatte im Berichtsjahre 1891, ebenso wie in den Vorjahren, zwei grössere Arbeiten zu publiciren: den vorläufigen „Jahresbericht über den Handel Riga's im Jahre 1890" und den jährlich zu edirenden „Beitrag zur Statistik des Rigaschen Handels für das Jahr 1890."

Der Abdruck des vorläufigen „Jahresberichts" begann in der Nr. 49 vom 28. Februar 1891 der „Börsen- und Handelszeitung". Derselbe schloss sich in der Form der Publication den bisher erschienenen Jahresberichten an und wurde, wie üblich, durch Separatabzüge den Interessenten zugänglich gemacht.

Der im Jahre 1891 erschienene 25. Jahrgang der „Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels" wich in der Form von den bisher publicirten tabellarischen Berichten insofern ab, als derselbe in zwei

Abtheilungen dargeboten werden musste. Die erste Abtheilung, welche den Handelsverkehr Riga's auf den Wasserwegen im Jahre 1890 enthält, verliess die Presse in den ersten Tagen des October 1891. Die zweite Abtheilung, welche die Waaren-Zufuhr und -Abfuhr auf den Eisenbahnen darzustellen hat, konnte im Berichtsjahr nicht zur Publication gelangen. Zu dieser Theilung ist die handelsstatistische Section aus folgenden Gründen gezwungen gewesen.

Die Daten über den Eisenbahnverkehr werden in entgegenkommendster Weise der handelsstatistischen Section von den Eisenbahnverwaltungen zur Disposition gestellt. Auch für das Jahr 1890 ist die handelsstatistische Section mit den betreffenden Daten versehen worden, aber erst zu einer sehr vorgerückten Zeit. Das bezügliche Material der Riga-Dünaburger Bahn, auf welches es in erster Linie ankommt, ist der Section erst im December 1891 zugegangen. Dieser Umstand ist darauf zurückzuführen, dass eine Verordnung des Eisenbahn-Departements die Berichterstattung aller Eisenbahnverwaltungen von Grund aus neu geregelt hat. Das Wesen der von 1890 an geltenden Neuregelung besteht darin, dass der Empfang, wie der Versand einer jeden Waarengattung von Station zu Station zu buchen ist, während früher nur der Localverkehr einer Linie nach den einzelnen Stationen detaillirt registrirt wurde, der von fremden Linien überkommene oder auf fremde Linien übertragene Waarenverkehr dagegen nur nach diesen Linien und nicht nach den einzelnen Stationen dieser Linien.

Aus dem Dargelegten geht hervor, dass das neugestaltete Urmaterial der Eisenbahnen für die Abfassung der „Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels“ nicht direct verwendbar war. Ein einfacher Abdruck würde so umfangreich und so kostspielig sein, dass an diesen nicht zu denken wäre, ganz abgesehen davon, dass die Uebersichtlichkeit über die Waarenzufuhr und -Abfuhr dadurch sehr leiden und damit ein wesentlicher Zweck der „Beiträge“ verloren gehen würde. Es musste demnach eine Concentrirung des detaillirten Urmaterials vorgenommen werden, welche von der Riga-Dünaburger Bahnverwaltung, soweit diese in Frage kam, bis zu einem gewissen Grade selbst ausgeführt worden ist.

Das concentrirte Material der genannten Bahn ist der handelsstatistischen Section gegen Mitte December 1891 übergeben worden. Da nun aber auch dieses, in russischer Sprache abgefasste Material noch einer zeitraubenden definitiven Verarbeitung zum Druck bedarf, kann die zweite Abtheilung des „Beitrags“ pro 1890, welche die Zu- und Abfuhr der Waaren nach und von Riga auf den Eisenbahnen im Jahre 1890 umfassen wird, erst im Jahre 1892 die Presse verlassen.

Im Berichtsjahr ist ferner an der Zusammenstellung und Berechnung des Ziffermaterials gearbeitet worden, welches einer zusammenfassenden Betrachtung der Ergebnisse der Handelsstatistik aus den letzten fünf Jahren — 1886–1890 — zu Grunde zu legen ist. Jene vergleichende Betrachtung, welche in den textlichen Erläuterungen des Ziffermaterials gipfelt, soll im kommenden Jahr publicirt werden.

Neben diesen umfassenden Hauptarbeiten sind aus der handelsstatistischen Section im Laufe des Jahres noch all die Arbeiten hervorgegangen, welche für die „Rigaer Börsen- und Handelszeitung“ geliefert zu werden pflegen. Zu diesen Arbeiten gehören:

1) die vergleichenden monatlichen Uebersichten über die Zufuhr der wesentlichsten Exportartikel nach Riga auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn; 2) die vergleichenden monatlichen Uebersichten über die Abfuhr der wesentlichsten Importartikel von Riga auf derselben Eisenbahn; 3) die vergleichenden Uebersichten der aus Riga zur See ausgeführten wesentlichsten Exportwaaren (monatlich); 4) die vergleichenden Uebersichten der in Riga eingelaufenen Schiffe (monatlich); 5) Riga's Export zur See (wöchentlich und monatlich) und Riga's Import zur See (monatlich); 6) die vergleichenden Uebersichten der zur See eingeführten wesentlichsten Importwaaren; 7) der Export der einzelnen Handelsfirmen Riga's; 8) Ernteberichte (Uebersetzungen aus dem Regierungs-Anzeiger); 9) Börsenberichte aus Orel, Saratow (Uebersetzungen); 10) Auszüge aus der „Hamburger Börsenhalle“ Schiffsnachrichten betreffend; 11) systematische Zusammenstellung eines jährlichen Inhaltsverzeichnisses der „Rigaer Börsen- und Handelszeitung“.

90. Börsenzeitung.

Die Rigasche Börsen- und Handelszeitung verfolgte auch im Jahre 1891 den in den letzten Jahren eingeschlagenen Weg, durch rasche Uebermittelung eines sich stets umfangreicher gestaltenden Nachrichtenmaterials den Interessen der Kaufmannschaft Rechnung zu tragen. Besonders hervorzuheben wäre, dass es gelungen in Petersburg, einen tüchtigen Correspondenten zu gewinnen, der gleichzeitig auch die „Hamburger Börsen-Halle“ und die „Berliner Börsen-Zeitung“ bedient und dessen Berichte sowohl vom Geld — wie vom Waarenmarkte Beifall gefunden haben. Ferner war die Redaction der Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung bemüht, auch im Innern resp. im Süden des Reichs neue Correspondenten zu gewinnen; die hierauf abzielenden Verhandlungen scheiterten aber an den zu hohen Honorarforderungen

derselben, die in keinem Verhältnisse zum Werth der etwaigen Berichte standen. Dagegen ist der Inhalt der Börsen-Zeitung jetzt durch Marktnotirungen, sowie Ernteberichte aus Koslow, Tschistopol, Simbirsk, Wolsk, Cherson, Nicolajew etc. bereichert worden, die den Bulletins der „Nord. Tel.-Agentur" entnommen werden.

Wenn gegen Ende des Jahres 1891 in der Person des verantwortlichen Redacteurs eine Veränderung eintrat, indem als solcher an Stelle des wegen Kränklichkeit zurückgetretenen Herrn Eduard Grunwald, Herr A. W. Kröger bestätigt wurde, so involvirte dieser Wechsel doch keineswegs eine Veränderung in der Redactionsführung, welche bereits seit 1888 thatsächlich von Herrn A. W. Kröger besorgt worden war; es gelangte aber nun das factische Verhältniss zum formellen Ausdruck.

Was die telegraphische Berichterstattung betrifft, so ist entsprechend den Wünschen der Bankgeschäfte eine eingehende Umänderung der täglichen Coursdepeschen vom Petersburger Fondsmarkte vorgenommen worden, wie sie den Conversionen der letzten Zeit speciell auch entspricht. Auch sonst ist mehrfach den Wünschen der Kaufmannschaft nach weiteren Coursübermittelungen Rechnung getragen worden.

Zum Schlusse kann nur mit Befriedigung constatirt werden, dass das Interesse, welches die Kaufmannschaft an der Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung nimmt, ein stets regeres wird und dementsprechend dieselbe auch dem Blatte immer mehr ihre Mitarbeit zu theil werden lässt. Hoffentlich wird diese Tkeilnahme eine immer lebhaftere werden und das Blatt damit voll seinen Zweck erreichen.

91. Industrie-Zeitung.

Die vom Börsen-Comité, in statutenmässiger Vertretung der örtlichen Industrie, mit 1200 Rbl. jährlich subventionirte Industrie-Zeitung hat auch im Jahre 1891 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: 1) die Beobachtung der Wasserstände bei Riga und Dünamünde, 2) Eisgang und Hochwasser der Düna im Frühjahr 1891, 3) Anlage zum Schutze der Mitauer Vorstadt und der Verkehrswege über die Düna bei Riga gegen Hochwasser, 4) über Seebagger und deren Leistung, 5) die in den Jahren 1885 bis 1890 ausgeführten Dünaregulirungsbauten, 6) Betrachtungen über die Existenzberechtigung, die Lage und Zukunft der Jute-Industrie in Russland.

92. Handels-Archiv.

Der XVIII. Jahrgang des Rigaschen Handels-Archivs ist im Jahre 1891 in 3 Heften erschienen, welche den Rechenschafts- und Finanzbericht des Börsen-Comités pro 1890, das Verzeichniss der Börsenvereinsglieder und die Aemterbesetzung des Börsen-Comités pro 1891, den Jahresbericht über den Handel Riga's pro 1890, den Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1890, die Jahresberichte der Actiengesellschaft der Central-Waaren-Dépôts und der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1890, ferner die Tabellen für die Erhebung der Handelsabgaben vom Ex- und Import pro 1891, sodann die am 7. Mai 1891 Allerhöchst bestätigte neue Hafenordnung für die Häfen des russischen Reichs und die von der Oberverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser am $\frac{\text{21. Mai}}{\text{12. Juni}}$ 1891 genehmigten Regeln über die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Rettungsböten und Rettungsutensilien enthielten.

Riga, im Februar 1892.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Anhang

zum Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1891.

I.

Die Glieder des Rigaer Börsen-Vereins im Februar 1892.

II.

Der Güter-Verkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn im Jahre 1891.

I.

Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1892.

Herren: Th. Angelbeck & Co:
Joh. Carl Friedr. Hartmann
R. N. Ball & Rustad:
Erik Hansen Rustad
W. Basse:
Rich. Wilh. Basse
Eugen F. H. Burchard
C. Beythien:
Carl Math. Joach. Beythien.
Alex. Bergengrün Succ.:
Joh. Emil v. Twardowsky-Hartmann
R. Bierich:
Rob. Wilh. Bierich
Ed. Bornhaupt:
Eduard Chr. Bornhaupt
P. Bornholdt & Co.:
Niels Peter Bornholdt
Eduard Bruns & Co.:
Eduard Ottomar Bruns
Eugen Burchard:
Matth. Ferd. Eug. Burchard
P. Busch & Co.:
Georg Meyenn
Alfred Th. Busch:
Th. Wm. Adolf Busch

Herren: 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
Georg Friedr. Fahrbach
Gebr. Fränkel:
Rob. Carl Fränkel
Wold. Gottl. Fränkel
Frisk & Co., G. Dittmar's Nachf.:
Carl Axel Theodor Frisk

Herren: Felser & Duberg:
Heinr. Ludw. Felser
Gustav Ed. Duberg

Goldschmidt & Co.:
Carl Ferd. Sommer-Horst.

R. John Hafferberg:
Jacob Erhardt
Rob. Carl Hafferberg

John Hammer:
Frieder. Carol. Hammer geb. Lübeck
Lud. Wilh. Kerkoviu;
Lud. Wilh. Kerkovius jun.

Wm. Hartmann, Oelfabrik:
Leop. Wilh. Aug. Hartmann
Herm. Alex. Kröger

v. Heimann & Co.:
Alexander v. Heimann

Helmsing & Grimm:
Carl Alex. Helmsing
Joh. Eugen Leo Grimm

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

A. Höflinger:
Arthur Carl Aug. Höflinger

Jaeger & Co.:
Rud. Herm. Tod

Herren: J. Jaksch & Co.:
Oscar Aug. Joh. Jaksch

Carl Jansen:
Carl Ferd. Jansen

Gebrüder Kamarin:
Nikolai Pawlowitsch Kamarin

W. Kleinberg:
Wladimir Kleinberg

S. P. Klimow:
Stepan Petrow Klimow

J. C. Koch:
Joh. Chr. Koch
Edgar Koch

A. Kriegsmann & Co.:
Nicolai Fenger

Krafft & Jenckel:
Joh. Aug. Heinr. Jenckel

H. Laerum:
Heinrich Laerum

And. Larsson:
Anders Larsson

John Laurentz:
Friedr. Rich. Laurentz
Magnus Georg Pannewitz

Max Levy:
Max Levy

Ed. Wm. Loesevitz:
Gustav Martin Loesevitz

C. Lorch & Co.:
Friedrich Ed. Lorch

M. Lübeck & Co.:
Moritz Theod. Lübeck

Lomani & Co.:
Gordian Carl Lomani

Herren: Louis Lundmann & Co.:
Alex. Tjugin

Ed. R. Lange:
Carl Ludw. Wold. Lange

A. B. Lowson & Co.:
Andrew B. Lowson

Julius Ferd. Lesser:
Jul. Ferd. Lesser

Robert Loder:
Robert Loder's Nachlass

Edgar Lyra & Co.:
Edgar Hugo Robert Lyra

F. E. Meyer & Co.:
Adolf Alex. Dobbert

Meltzer & Co.:
Nicoloi Alex. Meltzer

August Mentzendorff:
Otto Aug. Mentzendorff

J. A. Mentzendorff & Co.:
Alex. Burchard Mentzendorff
Heinr. Wilh. Mentzendorff

Ludwig F. Meyer:
Ferd. Ludw. Meyer

Carl Minuth:
Carl Wilh. Heinrich Minuth

Miram & Smolian:
Joh. Friedr. Miram
Emil Ferdinand Miram
Victor Smolian

A. Miram:
A. W. Miram

Johannes Mitschke:
Johannes Mitschke

L. F. Mohr:
Ludwig Frantzen Mohr

Herren: Mündel & Co.:
Carl Wilh. Mündel
Aug. Joh. Carl Mündel

Alexander v. Mende:
Alexander v. Mende

H. Molien:
Heinr. Alex. Molien

Henry Müller:
Henry James Müller

Julius Nolde:
Julius Nolde

Alex. Ovander:
Leon Ovander

C. Ohss:
Carl Ohss

A. Oehlrich & Co.:
Alfred Ferd. Oehlrich

Praetorius & Gleye:
Wilh. Jul. Theod. Praetorius

Th. Pychlau:
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: J. A. Schmidt & Co.:
Eduard Th. Grade

B. Eugen Schnakenburg:
Bernh. Eug. Schnackenburg

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

Stolberg & 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:
Friedr. Ad. Robert Schleicher

Alex. Schepeler:
Alexander Schepeler

Chr. R. Schmidt:
Christian Reinh. Schmidt

Wold. G. Sperling:
Wold. Georg Sperling

Richard Spinck:
Gustav Richard Spinck

Wm. Stender & Co.:
Wilh. Joach. Georg Stender

D. Schwarzbort:
David Mowschowitz Schwarzbort

James Siering & Co.:
James Fr. Wilh. Siering

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

Wm. Vajen & Co.:
Wilh. Heinr. Vajen

Herren: Wittkowsky, Querfeldt & Co.:
G. F. G. Woldemar Lange
J. M. Heinrich Treyer

A. Wolfschmidt:
Adolf Albert Wolfschmidt
Albert Ernst Wolfschmidt

C. G. Westberg.

Herren: 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 1891.

1. Hauptlinie Riga-Dünaburg nebst Mühlgraben-Zweigbahn.

Auf der Riga-Dünaburger Bahn und deren Zweiglinie nach Mühlgraben sind im Jahre 1891 an Gütern zur Beförderung gekommen:

a. im Local-Verkehr	10,141,119	Pud
b. im directen „	32,706,503	„
c. im Transit „	1,581,911	„
in Summa	44,429,533	Pud

Im Jahre 1890 sind dagegen befördert worden	50,863,562	„
Es wurden somit im Jahre 1891 im Vergleich zum Vorjahre weniger befördert	6,434,029	Pud

Von den im directen Verkehr auf der Hauptlinie Riga-Dünaburg nebst Mühlgrabener Zweigbahn beförderten 32,706,503 Pud entfallen:

auf den directen Verkehr:

mit der Dünaburg-Witebsker Bahn	3,100,841	Pud
„ „ Orel-Witebsker und den dahinter liegenden Bahnen der III. Gruppe	5,134,929	„
„ „ Orel-Grjäsier Bahn und den dahinter liegenden Bahnen der II. Gruppe	1,628,494	„
Transport	9,864,264	Pud

	Transport	9,864,264 Pud
mit der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn und den dahinter liegenden Bahnen der II. und III. Gruppe	2,206,088	„
„ „ Grjäsi-Zarizyner Bahn	5,168,633	„
„ „ Moskau-Brester Bahn und den dahinter liegenden Bahnen	4,561,660	„
„ „ Petersburg-Warschauer Bahn und den dahinter liegenden Bahnen via Dünaburg	6,186,184	„
„ „ Mitauer Bahn und den dahinter liegenden Bahnen	538,611	„
„ „ Tuckumer Bahn	60,979	„
„ „ Riga-Bolderaaer Bahn	32,697	„
„ „ Pleskauer Bahn und den dahinter liegenden Bahnen	3,745,454	„
„ Deutschland	22,590	„
„ Oesterreich	9,880	„
„ Frankreich	1,551	„
im directen überseeischen Verkehr	307,912	„
	32,706,503	Pud

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

A. Im Versande von Riga:

	1891		1890	
Düngungsmittel, nicht besonders benannte	485,591	Pud	361,450	Pud
Cement	393,688	„	668,970	„
Kochsalz	285,035	„	185,742	„
Bier	209,104	„	195,898	„
Eisen, unbearbeitetes	208,193	„	190,584	„
Droguen, nicht besonders benannte	184,787	„	201,170	„
Steinkohlen	144,599	„	137,237	„
Erde und Thon	142,176	„	127,886	„
Porzellan- und Fayencewaaren	139,209	„	110,551	„
Säcke	123,001	„	156,927	„
Harz	121,829	„	135,134	„
Maschinen, excl. landwirthschaftliche u. Feuerspritzen	118,148	„	130,044	„
Firniss	109,671	„	94,081	„

	1891		1890	
Eisenwaaren, nicht besonders benannte	109,400	Pud	66,563	Pud
Heringe	104,131	„	167,028	„

B. Im Empfange zu Riga.

	1891		1890	
Hafer	5,838,025	Pud	4,661,502	Pud
Roggen	4,678,855	„	4,951,491	„
Leinsaat	3,037,839	„	3,207,406	„
Weizen	2,892,636	„	2,455,029	„
Flachs und Flachsheede	1,912,742	„	1,936,049	„
Brennholz	1,263,425	„	1,913,006	„
Pressrückstände von Samen	997,122	„	680,351	„
Gerste	879,388	„	1,402,184	„
Hanf und Hanfheede	754,738	„	723,568	„
Eier	678,584	„	475,324	„
Weizenmehl	617,737	„	572,955	„
Hanfsaat	317,952	„	301,967	„
Sandzucker	295,309	„	278,750	„
Petroleum	228,190	„	153,484	„
Raffinadezucker	197,770	„	189,414	„
Schweinefleisch	165,790	„	174,556	„
Felle, unbearbeitete	165,615	„	106,194	„
Eisen, unbearbeitetes	160,139	„	194,006	„
Wolle, von Schafen	140,325	„	157,941	„
Reis	135,850	„	107,822	„
Lumpen	105,704	„	111,340	„
Holzbaumaterial	103,712	„	45,144	„
Kochsalz	100,904	„	84,713	„
Blättertabak	100,414	„	85,871	„

Die auf der Mühlgrabener Zweigbahn beförderten hauptsächlichsten Artikel waren:

A. Im Versande von Mühlgraben:

	1891		1890	
Steinkohlen	2,937,520	Pud	1,751,251	Pud
Gusseisen	399,334	„	2,080,882	„
Erde und Thon	284,992	„	404,581	„

	1891		1890	
Farbe	155,389	Pud	214,004	Pud
Petroleum	135,803	„	297,286	„
Oleonapht	64,300	„	66,715	„
Kalksteine	40,667	„	29,417	„
Steine, nicht besonders benannte	35,618	„	92,107	„
Harz	31,093	„	3	„
Farbeholz	18,075	„	12,456	„
Porzellan und Fayencewaaren	17,234	„	16,779	„
Säuren	12,587	„	1,968	„

B. Im Empfange zu Mühlgraben:

	1891		1890	
Naphta	667,950	Pud	773,567	Pud
Holzbaumaterial	536,886	„	830,826	„
Gyps	272,225	„	395,602	„
Schwellen	118,541	„	107,796	„
Gerste	67,871	„	96,696	„
Fässer	54,491	„	61,626	„
Syrup	42,296	„	43,459	„
Steinkohlen	29,572	„	20,250	„
Petroleum	27,672	„	6,423	„
Flachs und Flachsheede	24,266	„	26,888	„
Leinsaat	22,330	„	1,226	„
Droguen, nicht besonders benannte	19,765	„	14,163	„
Erde und Thon	15,025	„	23,545	„
Brennholz	12,010	„	70,234	„

2. Auf der Riga-Bolderaaer Bahn sind im Jahre 1891 in eigenen Zügen 1,416,394 Pud (gegen 2,115,450 Pud des Vorjahres) zur Beförderung gekommen, davon entfallen pro 1891:

auf den Local-Verkehr	546,452	Pud
auf den directen Verkehr mit:		
der Riga-Dünaburger Bahn und dahinter	514,917	„
„ Mitauer Bahn und dahinter	339,699	„
„ Tuckumer Bahn	15,326	„
Summa	1,416,394	Pud

Von den auf der Riga-Bolderaaer Bahn beförderten Gütern waren folgende Waaren vorzugsweise vertreten:

Von Riga nach Hafendamm:

	1891	
Flachs, Flachsheede und Werg	64,676	Pud
Roggenmehl	15,892	„
Bauholz, nicht besonders benanntes	13,722	„
Oelsamen, nicht besonders benannte	13,256	„
Hanf und Hanfheede	6,355	„
Eisenblech	6,040	„

Von Hafendamm nach Riga:

Steinkohlen	278,105	„
Heringe	25,630	„
Korken und Korkholz	2,467	„

B. Specielle Nachweisung.

der

auf der Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn **mit der Bestimmung nach Riga** beförderten Transporte von **Getreidewaaren, Flachs, Hanf, Leinsaat** und **Oelkuchen** pro 1891, 1890 und 1889. Nach den verschiedenen Versandbahnen geordnet.

Nach Riga:	Roggen			Hafer			Gerste			Weizen			Buchweizen und Buchweizengrütze			Roggenmehl		
	1891	1890	1889	1891	1890	1889	1891	1890	1889	1891	1890	1889	1891	1890	1889	1891	1890	1889
1) Von den Stationen der eigenen Bahn	357,765	156,943	221,229	33,134	113,391	47,027	199,433	373,614	513,590	21,318	11,628	8,871	644	1,137	11	6,691	9,701	11,210
2) Im directen Verkehr von den Eisenbahnen:																		
Dünaburg-Witebsk	582,204	330,890	170,075	520,585	557,721	594,562	139,388	458,715	284,146	16,732	8,808	10,722	253	—	3	1,311	14	186
Orel-Witebsk	132,614	100,310	93,471	783,531	868,279	957,247	31,320	34,279	24,528	43,601	20,538	14,584	1,835	628	354	4,276	4,858	366
Orel-Grjäsi	60,244	49,933	67,326	616,261	580,904	1,300,005	—	—	175	70,936	18,676	946	—	1,470	—	13,873	14,994	23,950
Livny	9,896	—	3,050	572,870	441,448	512,582	—	—	—	60,254	55,510	—	610	1,385	9,275	3,660	17,545	12,273
Grjäsi-Zarizyn	1,662,181	3,525,842	2,332,790	680,981	1,052,361	1,211,683	11,590	384,595	156,165	1,405,566	1,770,790	303,537	—	—	2,444	—	610	51,849
Moskau-Brest	146,044	21,671	3,632	389,198	171,778	141,600	12,328	12,790	5,416	4,813	610	—	651	25	30	2 440	90	30
Sysran-Wjäsma	18,603	3,360	9,150	82,754	44,867	143,820	—	1,192	—	29,267	74,206	610	—	85	1,223	7,930	10,285	6,760
Pskow-Riga	336,157	—	—	24,583	—	—	303,869	—	—	41,910	—	—	31	—	—	2,611	—	—
St. Petersburg-Warschau	327,821	30,944	6,090	19,946	42,268	30,218	20,393	42,922	10,735	1,002	1,307	51	36	—	2	2,437	24	6
Baltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Libau-Romny	13,040	935	—	8,247	490	610	11,186	58,804	637	11,586	—	—	8,551	5,485	—	2,280	—	626
Nikolai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Rjäsan	—	—	—	—	610	1,220	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rjäsan-Koslow	55,419	49,269	865	135,258	23,558	116,933	—	—	1,830	12,214	514	—	—	—	—	—	1,220	—
Koslow-Tambow	678,009	10,334	—	77,431	510	120	—	—	—	199,755	—	—	1,510	—	—	5,490	—	—
Tambow-Saratow	—	92,461	14,640	—	148,065	415,965	—	—	—	—	13,708	15,860	—	—	1,340	—	5,490	1,220
Koslow-Woronesch-Rostow	97,862	513,751	280,900	87,129	175,049	150,334	1,830	32,833	30,490	230,072	97,161	214,859	—	4,880	1,220	25	200	25
Rostow-Wladikawkask	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Jaroslaw-Wologda	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Kursk	43,576	53,243	14,030	781,724	343,324	626,064	—	—	—	20,740	35,189	—	4,260	5,530	8,327	2,440	10	2,420
Kursk-Kiew	17,055	—	—	280,491	—	—	1,213	—	—	2,744	—	—	—	981	1,826	3,050	3,660	14,030
Kursk-Charkow-Asow	19,520	6,100	25,937	233,434	33,694	16,448	41,810	—	83,432	167,618	5,661	43,190	—	—	610	—	1,210	8,566
Fastow	10,823	—	—	28,142	—	—	610	—	—	97,089	—	12,612	110	—	—	250	—	—
Losowo-Sewastopol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,685	—	—	—	—	—	—	—	—
Charkow-Nikolajew	—	—	15,274	386,728	610	—	90,393	—	31,388	237,864	—	4,270	—	—	—	50	610	8,484
den Südwestlichen	45,752	3,675	4,269	610	—	—	6,100	—	—	155,128	1,220	3,378	—	—	—	4,896	1,830	9,706
„ Polessjer	4,064	—	—	3,650	7,130	13,345	610	2,440	650	729	—	—	3,510	610	3,134	1,830	—	—
Orenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27,419	297,720	55,438	—	—	—	—	610	—
Moskau-Nishni-Nowgorod	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	610	—	—	—
Nowotorshsk	2,440	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weichselbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nowgorod	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rshew-Wjäsma	54,716	—	—	88,637	30,500	8,539	605	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samara-Slatoust	—	1,830	—	—	24,945	23,614	—	—	—	1,994	41,783	36,274	610	31,083	9,473	—	—	—
Donez	—	—	—	—	—	—	3,660	—	—	25,600	—	—	—	—	—	—	—	—
Muromer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warschau-Wien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rybinsk-Bologoe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Riga-Mitau	3,050	—	—	2,401	—	—	3,050	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—
Jekaterinen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ausland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4,678,855	4,951,491	3,262,738	5,838,025	4,661,502	6,311,936	879,388	1,402,184	1,143,799	2,892,636	2,455,029	725,202	22,611	53,299	39,882	65,547	72,961	151,707

Nach Riga:	Weizenmehl			Flachs			Hanf			Leinsaat			Oelkuchen		
	1891	1890	1889	1891	1890	1889	1891	1890	1889	1891	1890	1889	1891	1890	1889
1) Von den Stationen der eigenen Bahnen	1,827	1,430	528	504,358	892,407	644,754	1,044	9	269	197,031	237,413	281,680	7	410	—
2) Im directen Verkehr von den Eisenbahnen:															
Dünaburg-Witebsk	13	12	10	479,531	478,907	470,406	1,658	—	34	466,983	587,883	544,923	1,825	1,521	—
Orel-Witebsk	62	222	12	1,648	267	699	422,795	493,896	471,201	177,968	315,108	247,784	126,638	76,384	116,576
Orel-Grjäsi	1,960	14,555	13,740	—	—	—	22,570	14,030	617	11,369	36,571	11,277	—	—	—
Livny	610	2,290	1,905	—	—	—	600	623	3,350	10,920	935	17,710	—	—	—
Grjäsi-Zarizyn	25,005	39,105	74,035	—	—	44	8	—	—	78,719	557,638	377,103	132,327	116,174	66,564
Moskau-Brest	660	520	5	27,831	9,710	16,193	6,625	1,845	25,417	372,078	425,928	417,810	42,842	688	14,213
Sysran-Wjäsma	610	1,830	3,050	—	3	—	69,035	47,491	35,352	41,208	91,316	98,699	53,042	51,850	3
Pskow-Riga	1,546	—	—	484,778	—	—	323	—	—	482,652	—	—	1	—	—
St. Petersburg-Warschau	3,689	265	22	398,021	465,253	390,961	2,169	137	—	485,379	286,434	264,715	616	—	—
Baltische	—	—	—	1,316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Libau-Romny	640	645	5	4,809	89,323	91,348	16	—	84	16,449	10,569	35,847	8,536	—	—
Nikolai	—	—	—	1,116	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Rjäsan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9760	2,433	—	—	—
Rjäsan-Koslow	2,440	—	—	—	—	—	—	—	—	47,131	78,575	96,701	1,220	—	1,220
Koslow-Tambow	36,030	—	—	—	—	—	—	—	—	137,622	36,679	3,938	339,155	—	—
Tambow-Saratow	—	21,745	28,470	—	—	—	—	—	—	—	203,768	207,862	—	142,261	164,094
Koslow-Woronesch-Rostow	159,400	146,475	28,660	—	—	—	—	—	—	69,680	113,020	147,808	84,722	70,739	86,479
Rostow-Wladikawkask	1,220	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moskau-Jaroslaw-Wologda	9,760	8,540	—	18	92	—	—	—	—	—	—	—	4,875	3,050	—
Moskau-Kursk	1,220	5,740	—	—	—	—	27,411	35,105	17,997	1,830	6,696	3,660	188,501	208,013	47,344
Kursk-Kiew	44,530	27,470	28,680	—	—	—	610	—	610	41,148	1,220	1,830	—	2,548	—
Kursk-Charkow-Asow	26,230	14,030	147,620	1,220	—	—	—	—	—	39,173	4,407	9,223	—	610	284
Fastow	13,670	2,438	1,820	—	—	—	—	—	—	31,535	—	1,412	—	—	—
Losowo-Sewastopol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	608	—	—	—	—	—
Charkow-Nikolajew	109,114	139,075	154,370	3,660	—	—	—	—	—	112,071	—	—	—	—	—
den Südwestlichen	133,086	82,392	46,737	930	—	—	—	—	—	21,593	—	—	—	—	—
„ Polessjer	610	6,100	6,710	60	69	—	199,286	130,429	242,396	2,670	—	1,919	11,590	6,100	4,283
Orenburg	39,770	53,520	11,695	—	—	—	—	—	—	31	29,893	85,678	—	—	—
Moskau-Nishni-Nowgorod	3,660	—	3,660	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nowotorshsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,020	20,740	8,540	—	—	—
Weichselbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	610	—	—	—	—	—
Warschau-Terespol	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nowgorod	—	—	—	538	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rshew-Wjäsma	—	—	—	—	—	126	—	—	—	127,116	114,070	186,743	1,220	—	—
Samara-Slatoust	—	—	10	—	—	—	—	—	—	2,374	38,783	384,195	—	—	—
Donez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600
Muromer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	—
Warschau-Wien	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
Rybinsk-Bologoe	—	—	—	610	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Riga-Mitau	375	—	—	2,298	—	—	572	—	—	—	—	—	—	—	—
Jekaterinen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,871	—	—	—	—	—
Ausland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	617,737	568,399	556,753	1,912,742	1,936,049	1,614,531	754,738	723,568	797,329	3,037,839	3,207,406	3,439,490	997,122	680,351	501,660

Rechenschafts-Bericht

des

Rigaer Börsen-Comités

über

Einnahmen und Ausgaben

pro 1891.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	68,254	51
Zinsen vom Reservecapital	„	11,192	8
	Rbl.	79,446	59

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen:				
a. Verzinsung	Rbl.	10,450	—	
b. Tilgung	„	11,000	—	
			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			„	300 —
7) Ueberschuss der Einnahmen zum Reservefond . .			„	49,836 59
			Rbl.	79,446 59

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.	4,648	—			
b. Hausmiethen	„	8,106	25			
c. Auctionsabgabe	„	—	—			
d. Zinsen des Reservecapitals	„	9,416	89	Rbl.	22,171	14
2) Winterhafen:						
a. von Schiffen und Hölzern. .	Rbl.	2,310	11			
b. Grundgelder	„	288	10			
c. Miethe für Kohlenplätze, Speicher und Bude	„	1,939	73			
d. Zinsen des Reservecapitals .	„	5,858	88	„	10,396	82
3) Einnahme der Dampfer des Börsen-Comités:						
a. vom Schleppdienst	Rbl.	55,823	60			
b. Gewinn an Steinkohlen . .	„	1,144	20			
c. Zinsenüberschuss	„	472	71	„	57,440	51
4) Börsenvereinsabgabe (à 10 Rbl. jährlich)				„	1,620	—
5) Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank. .				„	5,000	—
6) Dividende der Slip-dock- und Maschinenfabrik-Actien				„	2,420	—
7) Dividende der Central-Waaren-Dépôt-Gesellschafts-Actien				„	3,600	—
8) Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch				„	1,812	—
9) Revenüen des Börsenspeichers				„	2,500	—
10) Ladekrähne und Taucherapparat:						
a. Einnahme des Andreaskrahns .	Rbl.	500	—			
b. „ „ Ladekrahns bei Mühlgraben	„	20	—			
c. Einnahme des Taucherapparats	„	75	—	„	595	—
11) Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank				„	36,178	8
				Rbl.	143,733	55

B. Ausgabe.

1) Börsenhaus:						
a. Hausreparaturen	Rbl.	4,329	99			
b. Hausunkosten	„	1,602	95			
c. Beheizung	„	1,729	21			
d. Gagenetat	„	2,169	—			
e. Strassenbeleuchtung	„	94	92			
f. Verwaltungsunkosten	„	1,136	42	Rbl.	11,062	49
2) Winterhafen:						
a. Gagenetat und Unterhaltung.	Rbl.	3,423	77			
b. Subvention der Bolderaaschen Volksschule	„	500	—	„	3,923	77
3) Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités:						
a. Gagen	Rbl.	13,659	17			
b. Unkosten	„	31,168	85	„	44,828	2
4) Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten				„	661	19
5) Ladekrähne und Taucherapparat:						
a. Ladekrahn in Mühlgraben. .	Rbl.	165	85			
b. „ auf dem Andreasdamm	„	—	—			
c. Taucherapparat	„	—	—	„	165	85
6) Canzlei des Börsen-Comités:						
Gage des Secretairs, des Secretairs-Gehilfen, des Rendanten, des Buchhalters, des Archivars, des Assistenten und zweier Ministeriale, Localmiethe und Beheizung . . .	Rbl.	11,137	50			
Druckkosten u. Inserate, Schreibmaterialien und diverse kleine Ausgaben	„	3,229	74			
Bücher und Zeitschriften . . .	„	482	29	„	14,849	53
7) Translateurhonorare				„	232	—
8) Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen				„	5,790	—
9) Ausgaben der Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten				„	5,074	76

10)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités:			
	a. Gagen-Etat	Rbl. 2,740 —		
	b. Canzleibedürfnisse, Ex- und Importlisten, Preiscourante etc.	„ 1,929 72	Rbl.	4,669 72
11)	Druck des Handels-Archivs		„	590 25
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)	„ „ Schiffercasse		„	500 —
17)	„ „ Maklercasse		„	500 —
18)	Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen . . .		„	413 8
19)	Handels- und Cours-Telegramme, Domesneesche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . . .		„	2,902 60
20)	St. Petersburger Witterungsdepeschen		„	176 78
21)	Gage des Lootsencommandeurs		„	3,500 —
22)	Beitrag zum Unterhalt der Canzlei des Dispacheurs		„	600 —
23)	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers		„	2,936 34
24)	Gehilfe des Saatschreibers		„	1,200 —
25)	Zuschuss zur Getreide-Controle		„	1,473 —
26)	Saat-Analyse		„	800 —
27)	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Stadtwrakers		„	1,893 90
28)	Telephon-Compagnie		„	301 25
29)	Steinkohlenasche-Abfuhr und Kohlenkasten an der Düna		„	662 64
30)	Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .		„	100 —
31)	Entschädigung des Mastenwrakeramts		„	660 —
32)	St. Petersburger Agentur		„	3,775 —
33)	Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .		„	4,000 —
34)	Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)		„	2,890 89
35)	Versorgung der Armen mit Holz		„	1,812 —
36)	Unterstützung arbeitsunfähiger Glieder des Messeramts		„	400 —
37)	Bolderaaer Polizei		„	386 70
38)	Getreidetelegramme an das Finanzministerium .		„	143 75
39)	Unvorhergesehenes:			
	Gratificationen und Reisegelder.	Rbl. 1,575 —		
	Antheil zur Regulirung der Normaluhr	„ 66 66		

Antheil am Druck der Schiffslisten pro 1891	Rbl.	50	—		
Bedienung des Sturmwarnungssignalapparats	„	34	5		
Getreidewaage	„	100	—		
Subventionen für den nautischen Kalender	„	50	—		
Für Petroleumfackeln bei Verladungen am Dünaquai pro October, November und December 1891	„	300	—		
Diverse kleine Ausgaben . . .	„	32	33	Rbl.	2,208 4
				Rbl.	143,733 55

Reserve-Capital:

A. des Börsenvereins.

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1890. .				Rbl.	681,825 79
Diesjährige Vermehrung, bestehend aus dem Zinsenüberschusse . .	Rbl.	25,129	70		
und aus den getilgten Börsenbau-Obligationen	„	11,000	—	„	36,129 70
				Rbl.	717,955 49

Activa:

1) Cassabestand auf Giro-Conto bei der Börsenbank	Rbl.	342,556	49		
2) Werthpapiere und Zinsen per 31. December 1891	„	14,609	59		
3) Rigaer Börsenbank, Fundationscapital	„	100,000	—		
4) Börsenspeicher	„	32,000	—		
5) Patent Slip-dock-Actien . . .	„	34,000	—		
6) Maschinenbau-Anstalt-Actien .	„	10,000	—		
7) Actien der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts	„	60,000	—		
8) Börsenhaus	„	100,000	—		
9) Börsenhaus-Mobiliar	„	2,000	—		
10) Guthaben bei der Börsenbankhauscasse	„	400,556	49		

11) Bibliothek	Rbl.	2,000	—	
12) Winterhafen	„	26,000	—	
13) Andreaskrahn	„	5,000	—	
14) Mühlgraben-Krahn	„	5,000	—	
15) Riga-Bolderaascher Telegraph.	„	3,000	—	
16) Guthaben bei der Dampfercasse	„	68,000	—	
Diverses Inventarium:				
Magnusholmsches Rettungsboot . . .	Rbl. 100 —			
Taucherapparat . .	„ 300 —			
Kleiner Ladekrahn.	„ 500 —			
		„ 900	—	
			Rbl. 1,205,622	57

Passiva:

Noch zu tilgende Börsenbau-Obligationen			Rbl. 198,000	—
Capital des Börsenvereins ult. December 1891	Rbl. 717,955	49		
Reservefond der 1/6 % Steuer vom Ex- und Import ult. December 1890	Rbl. 239,830	49		
Ueberschuss per 1891	„ 49,836	59		
		„ 289,667	8	
			„ 1,007,622	57
			Rbl. 1,205,622	57

B. des Börsenhauses.

Das Reservecapital belief sich ult. December 1891 auf Rbl. 188,370 8

und besteht in:

Angenommener Werth des Inventariums	Rbl.	2,784	—
Auf 1892 zu übertragende Auslagen für Beleuchtung	„	138	90
Baar auf Giro-Conto	„	185,447	18
	Rbl.	188,370	8

C. des Winterhafens.

Das Reservecapital belief sich ult. December 1891 auf			Rbl.	124,400 84
Werthpapiere nebst anhaftenden Zinsen	Rbl.	109,197 15		
Angenommener Werth des Inventariums	„	153 20		
Baar auf Giro-Conto	„	15,050 49		
	Rbl.	124,400 84		

D. der Dampfercasse.

Das Betriebscapital betrug ult. December 1891			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 —		
Dampfer „Hernmarck“, à Conto Anschaffung gezahlte	„	34,658 6	Rbl.	193,658 6
abzüglich des Guthabens der Börsenvereinskasse			„	68,000 —
Capital der Dampfercasse ult. December 1891			Rbl.	125,658 6
Mithin beträgt das Vermögen der Dampfercasse			Rbl.	149,522 4

III. Theil.

Die Reserve-Capitale der Hafenbau-Cassen.

1) Das Reservecapital der I. Hafenbau-Casse.

A. Einnahme.

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1890	Rbl.	374,354 34
Zinsen vom Reservefond	„	11,790 68
	Rbl.	386,145 2

B. Ausgabe.

Uebertragung auf die Stromvertiefungscasse	Rbl.	386,145 2

2) Das Reservecapital der II. Hafenbau-Casse.

A. Einnahme.

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1890 . .	Rbl.	184,031	71
Zinsen vom Reservefond	„	6,265	4
	Rbl.	190,296	75

B. Ausgabe.

Uebertragung auf die Stromvertiefungscasse	Rbl.	190,296	75

IV. Theil.

Die prolongirte Hafenbau-Abgabe.

A. Einnahme.

Von der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports	Rbl.	68,254	51

B. Ausgabe.

a. Für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten	Rbl.	11,760	90
b. Uebertragung auf die Stromvertiefungscasse zum Baggerbetrieb	„	56,493	61
	Rbl.	68,254	51

V. Theil.

Die Stromvertiefungs-Casse.

Einnahme:

a. Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	95,520	64
b. Zinsen vom Betriebscapital	„	1,558	91
c. Uebertragung des Reservecapitals der I. Hafenbau-Casse	„	386,145	2
d. Uebertragung des Reservecapitals der II. Hafenbau-Casse	„	190,296	75
e. Uebertragung des Ueberschusses der prolongirten Hafenbauabgabe	„	56,493	61
	Rbl.	730,014	93

Ausgabe:

a. Verzinsung und Tilgung der behufs Anschaffung des Hopperbaggers gemachten Anleihen von zusammen 150,000 Rbl. im Restbetrage	Rbl.	113,086	13
b. Verzinsung und Tilgung der behufs Anschaffung des Baggers „Cyclop“ und dreier Prähme bei der Börsenvereinscasse gemachten Anleihe von 123,000 Rbl. im Restbetrage	„	101,228	76

c. Verzinsung der temporairen Vorschüsse aus der Börsenvereinscasse nebst Tilgung, Restbetrag	Rbl.	41,333	33
d. Abschlagszahlung auf temporaire Vorschüsse der Rigaer Börsenbank (von zusammen Rbl. 117,950)	„	57,950	—
e. Baggerbetriebskosten (89,730 Cub.-Faden)	„	126,481	14
f. Gagen	„	615	—
g. Anschaffung des neuen Dampfbaggers Bolderaa und 10 eiserner Prähme	„	251,902	6
h. Ueberschuss zum Betriebscapital	„	37,418	51
	Rbl.	730,014	93
Das Betriebscapital betrug beim Buchschluss 1890	Rbl.	14,549	20
Zuwachs im Jahre 1891	„	37,418	51
Mithin beträgt das Betriebscapital ult. December 1891	Rbl.	51,967	71

VI. Theil.

Das Seemannshaus.

Einnahme:

a. Zinsen von 25,000 Rbl. Betriebskapital	Rbl.	1,276	23.
b. Miethe der Navigationsschule und der Herberge	„	3,225	—
c. Logirgeld	„	284	25
d. Zinsenüberschuss der Seehospitalkasse	„	2,534	72
	Rbl.	7,320	20

Ausgabe:

a. Gagenetat	Rbl.	1,020	—
b. Verpflegung der Pensionaire	„	2,074	38
c Brennholz und Gas	„	1,611	45
d. Feuerversicherung	„	328	72
e. Stadtabgaben und Kronsimmobiliensteuer	„	303	40
f. Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,629	51
	Rbl.	6,967	46
Ueberschuss zum Capital	„	352	74
	Rbl.	7,320	20
Das unantastbare Capital beträgt	Rbl.	25,000	—
Das Capital betrug am 1. Januar 1891 Rbl. 174,603 65			
Es hat sich im Jahre 1891 vermehrt um „ 352 74	„	174,956	39
Mithin beträgt das Vermögen des Seemannshauses ult. December 1891	Rbl.	199,956	39

VII. Theil.

Wladimir-Maria-Stiftung.

Einnahme:

Zinsen per 1891	Rbl.	487	7

Ausgabe:

An 3 invalide Schiffer verausgabte Unterstützungsquoten	„	400	—
Ueberschuss per 1891 zum Capital	Rbl.	87	7
Das Capital der Stiftung betrug ult. December 1890	Rbl.	10,705	85
Es hat sich im Jahre 1891 vermehrt um.	„	87	7
Mithin beträgt das Capital der Stiftung ult. December 1891	Rbl.	10,792	92

VIII. Theil.

Die Seehospital-Casse.

Einnahme:

a. Eingegangener halber Antheil an den Kur- und Verpflegungskosten.	Rbl.	705	65
b. Zinsen vom Reservecapital	„	3,440	32
	Rbl.	4,145	97

Ausgabe:

a. Kur- und Verpflegungskosten kranker Seeleute im allgemeinen Krankenhause	Rbl.	1,411	25
b. Gezahlte Unterstützung.	„	200	—
c. An die Seemannshaus-Casse gezahlter Zinsenüberschuss des Capitals	„	2,534	72
	Rbl.	4,145	97
Das Capital betrug beim Buchschluss 1891	Rbl.	69,327	78

und besteht in:

Baarbestand auf Giro-Conto des Börsen-Comités bei der Börsenbank	Rbl.	69,327	78

IX. Theil.

Die Navigationsschule.

Einnahme:

a. Beitrag des Börsen-Comités pro 1891 . . .	Rbl.	5,000	—
b. Schulgelder.	„	276	—
c. Zinsen.	„	298	4
d. Beiträge und Schulgelder für die Heizer- und Maschinistenschule.	„	756	—
e. Zuschuss aus dem Reservecapital	„	2,997	83
	Rbl.	9,327	87

Ausgabe:

a. Gagen	Rbl.	4,750	—
b. Oeconomie-Ausgaben und Anschaffung neuer Lehrmittel	„	582	22
c. Miethe für das Local der Schule im Seemannshause, nebst Beleuchtung und Beheizung	„	3,000	—
d. Für die Heizer- und Maschinistenschule	„	995	65
	Rbl.	9,327	87

Das Reservecapital betrug bei Buchschluss 1890	Rbl.	9,455	14
Es hat sich im Jahre 1891 vermindert um	„	2,997	83
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1891	Rbl.	6,457	31

X. Theil.

Die Börsenbankhaus-Casse.

Einnahme:

Eingegangene Miethen	Rbl.	30,810	77

Ausgabe:

Beheizung	Rbl.	2,235	66
Beleuchtung	„	982	95
Zinsen	„	20,093	15
Gagen der Hausdiener	„	1,290	—
Abgaben, Assecuranz, diverse Verwaltungs- und Hausunkosten	„	2,728	5
Reparaturen	„	1,478	17
	Rbl.	28,807	98
Ueberschuss	„	2,002	79
	Rbl.	30,810	77

Activa:

Der Bauwerth des Börsenbankhauses	Rbl.	400,556	49
Baarbestand auf Giro-Conto des Börsen-Comités bei der Börsenbank	„	6,313	80
	Rbl.	406,870	29

Passiva:

Anleihe bei der Börsenvereinskasse per December 1891	Rbl.	400,556	49
Das Reservecapital beträgt ult. December 1891	„	6,313	80
	Rbl.	406,870	29

XI. Theil.

Der Unterstützungsfond.

Einnahme:

a. Beiträge	Rbl.	5,155	—
b. Eintrittsgelder	„	1,600	—
c. Zinsen	„	29,565	10
d. Strafgelder	„	122	50
	Rbl.	36,442	60

Ausgabe:

a. gezahlte Unterstützungen	Rbl.	28,900	—
b. Buchführung etc.	„	204	—
c. Ueberschuss zum Capital	„	7,338	60
	Rbl.	36,442	60

Das Capital belief sich ult. December 1890 auf	Rbl.	499,781	81
Zuwachs im Jahre 1891	„	7,338	60
Mithin beläuft sich das Capital ult. December 1891 auf	Rbl.	507,120	41

Riga, im Februar 1892.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Ergänzungsbudget
pro 1891.

II. Theil.

Budget-Posten.	A. Einnahme.	Anschlag.	Effective Einnahme.		Mehr-Einnahme.		Minder-Einnahme.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl,	K.	Rbl.
1	Einnahme des Börsenhauses....	20,400	22,171	14	1,771	14	—
2	Winterhafen	9,220	10,396	82	1,176	82	—
3	Dampfer des Börsen-Comités...	40,000	57,440	51	17,440	51	—
4	Börsenvereinsabgabe	1,700	1,620	—	—	—	80
6	Slip-dock und Maschinenfabrik.	1,000	2,420	—	1,420	—	—
7	Central-Waaren-Dépôts	3,000	3,600	—	600	—	—
8	Börsenstrafgelder	1,900	1,812	--	--	—	88
10	Ladekrähne nnd Taucherapparat	500	595	—	95	—	—
					+22,503	47	— 168
					— 168	—	—
					+22,335	47	—

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.	
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.
1	Börsenhaus	10,000	11,062	49	1,062	49	—	—
2	Winterhafen	5,000	3,923	77	—	—	1,076	23
3	Dampfer des Börsen-Comités...	52.000	44,828	2	—	—	7,171	98
4	Börsenspeicher	500	661	19	161	19	—	—
5	Ladekrähne und Taucherapparat	400	165	85	—	—	234	15
6	Canzlei des Börsen-Comités	15,000	14,849	53	—	—	150	47
7	Translateurhonorare	2,000	232	—	—	—	1,768	—
8	Pensionen.....	6,000	5,790	—	—	—	210	—
9	Eisenbahn-Delegation...	5,000	5,074	76	74	76	—	—
10	Handelsstatistik.....	6,000	4,669	72	—	—	1,330	28

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.	
		Rbl	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.
11	Handelsarchiv	800	590	25	—	—	209	75
12	Börsenzeitung	6,200	5,950	—	—	—	250	—
18	Bolderaa-Telegraph	1,000	413	08	—	—	586	92
19	Handels- und Courstelegramme, Zeitungen etc.	3,000	2,902	60	—	—	97	40
20	Petersburger Witterungsdepeschen	500	176	78	—	—	323	22
21	Getreidedepeschen an das Einanzministerium	200	143	75	—	—	56	25
23	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	3,000	—	—	—	—	3,000	—
25	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers	3,000	2,936	34	—	—	63	66
27	Zuschuss zur Getreidecontrole	1,200	1,473	—	273	—	—	—
29	Zuschuss zur garantirten Wraker-Einnahme	2,000	1,893	90	—	—	106	10
30	Telephon-Compagnie	400	301	25	—	—	98	75
31	Steinkohlenasche-Abfuhr	530	662	64	132	64	—	—
33	Bolderaasche Polizei	400	386	70	—	—	13	30
34	Masten-Wraker	720	660	—	—	—	60	—
35	St. Petersburger Agentur	5,000	3,775	—	—		1,225	—
38	Repräsentationskosten	5,000	2,890	89	—	—	2,109	11
39	Holzgeld für die Armen	1,900	1,812	—	—	—	88	—
40	Unvorhergesehenes	5,000	2,208	4	—	—	2,791	96
					+1,704	08	—23,020	53
							1,704	08
							—21,316	45
	Die Mehr-Einnahme gegen das Budget beträgt						22,335	47
	Die Minder-Ausgabe „ „ „ „						21,316	45
							43,651	92

Der Zuschuss aus der Börsenbank hat mithin, statt der im Budget veranschlagten 79,830 Rbl., nur 36,178 Rbl. 08 Kop., also 43,651 Rbl 92 Kop weniger betragen.

Budget

des

Rigaer Börsen-Comités

pro 1892.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1) Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	60,000 —
2) Zinsen vom Resevecapital	„	13,000 —
	Rbl.	73,000 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen .	Rbl.	21,900 —
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 . .	„	42,740 —
	Rbl.	73,000 —

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.	11,600 —
b. Zinsen des Reservecapitals	„	8,450 —
2) Winterhafen:		
a. Revenüen	„	3,500 —
b. Zinsen des Reservecapitals	„	5,500 —
3) Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités . .	„	45,000 —
4) Börsenvereinsabgabe	„	1,500 —

5)	Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank .	Rbl.	5,000 —
6)	Dividende des Slip-dock und der Maschinenfabrik	„	1,600 —
7)	Dividende der Central-Waaren-Depôt-Gesellschaft	„	3,000 —
8)	Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch	„	1,700 —
9)	Revenüen des Börsenspeichers	„	2,500 —
10)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	500 —
11)	Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank	„	67,730 —
		Rbl.	157,580 —

B. Ausgabe.

1)	Börsenhaus: Gagenetat und Unterhaltung . . .	Rbl.	10,000 —
2)	Winterhafen:		
	a. Gagenetat und Unterhaltung	„	2,900 —
	b. Subventionirung der Bolderaaschen Volksschule	„	500 —
3)	Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités .	„	50,000 —
4)	Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten	„	700 —
5)	Badekrähne und Taucherapparat	„	200 —
6)	Kanzlei des Börsen-Comités.	„	16,000 —
7)	Translateurhonorare	„	500 —
8)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen	„	5,000 —
9)	Ausgabe der Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahnangelegenheiten	„	5,000 —
10)	Handelsstatistische Section des Börsencomités . .	„	6,000 —
11)	Druck des Handelsarchivs	„	800 —
12)	Subvention für die Börsen- und Handels-Zeitung	„	6,200 —
13)	Subventionirung der Industrie-Zeitung	„	1,200 —
14)	„ des Politechnikums	„	10,000 —
15)	„ der Versuchsstation	„	500 —
16)	„ der Schiffercasse	„	500 —
17)	„ der Maklercasse	„	500 —
18)	Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen . . .	„	500 —
19)	Handels- und Courstelegramme, Domesneesche 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	„	2,500 —
24)	Beitrag zum Unterhalt der Kanzlei des Dispacheurs	„	600 —
25)	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers	„	3,000 —

26) Gehilfe des Saatschreibers	Rbl.	1,200 —
27) Zuschuss für die Getreide-Controle	„	1,500 —
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	„	700 —
32) Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .	„	100 —
33) Bolderaasche Polizei	„	400 —
34) Entschädigung des Mastenwrakeramts	„	480 —
35) St. Petersburger Agentur	„	5,000 —
36) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .	„	2,500 —
37) Unterstützung von 3 arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts	„	300 —
38) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	5,000 —
39) Versorgung der Armen mit Holz	„	1,900 —
40) Unvorhergesehenes	„	5,000 —
	Rbl.	157,580 —

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbau-Abgabe.

A. Einnahme.

Ertrag der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe . . .	Rbl.	60,000 —

B. Ausgabe.

1) Zum Unterhalte der in der Verwaltung des Börsen-Comités stehenden Hafenbauten (Remonten u. Gagen)	Rbl.	12,000 —
2) Zur Deckung des Zukurzschusses der Stromvertiefungscasse	„	48,000 —
	Rbl.	60,000 —

IV.

Die Stromvertiefungs-Casse.

A. Einnahme.

1) Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und ausgehende Schiffslast . .	Rbl.	80,000 —
2) Zuschuss aus der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe	„	48,000 —
	Rbl.	128,000 —

B. Ausgabe.

Zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten	Rbl.	128,000 —

V. Theil.

Das Seemannshaus.

A. Einnahme.

1) Zinsen vom Betriebscapital	Rbl.	1,125 —
2) Miethe der Navigationsschule etc.	„	3,200 —
3) Logirgeld	„	200 —
4) Zuschuss aus der Seehospitalcasse	„	2,200 —
	Rbl.	6,725 —

B. Ausgabe.

1) Gagenetat	Rbl.	1,020 —
2) Verpflegung der Pensionaire	„	2,100 —
3) Beheizung und Beleuchtung	„	1,600 —
4) Feuerversicherung	„	400 —
5) Stadtabgaben und Immobiliensteuer	„	400 —
6) Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,205 —
	Rbl.	6,725 —

VI. Theil.

Die Seehospitalcasse.

A. Einnahme.

Zinsen vom Kapital	Rbl.	3,000 —

B. Ausgabe.

1) Verpflegung kranker Seeleute im Stadtkrankenhause	Rbl.	800 —
2) Zuschuss zum Unterhalt des Seemannshauses	„	2,200 —
	Rbl.	3,000 —

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 1892.

Der Rigaer Börsen-Comité.

RIGAER

Handels-Archiv.

Neunzehnter Jahrgang.

1892.

Heft II.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 1).
1892.

Inhalt.

pag.

1. Aemterbesetzung im Rigaer Börsenverein pro 1892 259
2. Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1891 271
3. Verzeichniss der gesammten Rigaschen Rhederei pro 1891 311
4. Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1891 317
5. Rechenschaftsbericht der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschaft pro 1891..... 328
6. Jahresbericht der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1891 331

Rigaer Handels-Archiv.

Neunzehnter Jahrgang.

1892.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comité
H. von Stein.

Дозволено цензурою. Рига, 21 Мая 1892 г.

Aemter-Besetzung

im

Rigaer Börsenverein für das Geschäftsjahr 1892.

I.

Die Glieder des Börsen-Comités

(nach ihrer Anciennität).

Herr	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	
„	Aeltester A. Wirckau	bis 1897.
„	O. v. Sengbusch	
„	Alex. Mentzendorff.	

Suppleanten:

Herr W. Stender.
„ Jul. Vogelsang.
„ M. Pannewitz.
„ C. Lange.
„ R. Fraenkel.

II.

Die Delegationen des Börsenvereins.

A. Permanente Delegationen.

1. Der Verwaltungsausschuss des Börsen-Comités:

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.
   „ R. Fraenkel.

7. Die Verwaltung des Unterstützungsfonds des Börsen-Vereins.

Herr Präses R. Kerkovius, 1. Schlüssel.
„ Aeltester H. Stieda, 2. Schlüssel.
„ Aeltester 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. Hartmann.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ C. Lange.
„ Eugen Höflinger.
„ E. Pohndorff.
„ R. Fraenkel.

16. Die Delegation für das Hanf-, Oel- und Tabaksgeschäft.
Herr L. Ovander.
„ O. v. Sengbusch.
„ W. Sperling.
„ R. Fraenkel.

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.
„ R. Fraenkel.
„ 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.
„ C. Lange.
„ 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 C. Lange.
„ M. Pannewitz.
„ Aeltester C. Seezen.

30. Die Delegation für den verantwortlichen Zoll-Artell.
Herr M. 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. Pannewitz.
„ Aeltester C. Seezen.
„ C. Lange.
„ E. v. Twardowsky-Hartmann.

32. Die Eisungscommission.

Herr Vice-Consul N. Fenger, Präses.
„ Aeltester A. Wirckau bis 1893.
„ Consul J. Rücker bis 1894.
„ Vice-Consul A. Larsson bis 1895.

Suppleanten:

Herr Aeltester R. Braun.
„ H. Molien.

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.
„ Aeltester H. Stieda.
„ Ed. Grade.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ O. v. Sengbusch.
„ dim. Consul E. Grimm.

35. Die Delegation für Bank-, Wechsel- und Geldgeschäfte.

Herr A. v. Heimann.
„ Aeltester J. F. Miram.
„ P. Starr.
„ 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.

Deputationen der Kaufmannschaft zu Verwaltungen, die verschiedenen Ressorts angehören.

38. Deputirte zum Comptoir für die Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.
Herr Consul M. Lübeck.
„ Alex. Mentzendorff.
„ C. Lange.
„ W. Stender.

39. Deputirte zum Verwaltungsrath der polytechnischen Schule.
Herr General-Consul C. A. Helmsing.
„ H. Kehrhahn.

40. Deputirte zur Inspection des Ballastloschwesens.
Herr O. v. Sengbusch.
„ Consul M. Lübeck.

41. Deputirte zur Verwaltung des Lootsenwesens, der Matrosen-Innung, Seemanns-Stiftung und Schiffer-Casse.
Herr Aeltester A. Wirckau.
„ H. Laerum 1. Schlüssel.
„ G. v. Sengbusch, 2. Schlüssel.

42. Deputirte zur Livl. Bezirks-Verwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser.
Herr Präses R. Kerkovius.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.
„ Ed. Grade.
„ Aeltester A. Wirckau.

43. Deputirte der Börsenvereins-Kaufmannschaft zur Rigaschen Handelssteuer-Repartitionsbehörde.

	Herr C. Hartmann	für das Triennium 1891—1893.
	„ H. Hoberg	
Suppleanten	„ Alex. Mentzendorff	
	„ Paul Schwartz	

44. 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.

45. D. Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts.

Herr Commerzienrath C. Zander, für den Börsen-Comité.
„ Aeltester J. F. Miram 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.

46. E. Direction der Gesellschaft der Slip-dock und der Bolderaaschen Maschinenfabrik.

Delegirter des Börsen-Comités:

Herr Aeltester R. Bierich.

47. F. Directorium der Börsenbank.

Herr Aeltester A. Jansen
„ P. Schwartz } bis 1893.
„ Aeltester J. F. Miram
„ Eug. Höflinger } bis 1894.
Herr Commerzienrath C. Zander
„ Vice-Consul N. Fenger
„ O. v. Sengbusch } bis 1895.

Substitute:

Herr Alex. Mentzendorff.
„ C. Hartmann.
„ General-Consul C. Helmsing.
„ Jul. Vogelsang.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.
„ dim. Rathsherr H. Tiemer.
„ Wm. Stender.

Revidenten:

Herr G. Lomani.
„ H. Molien.
„ Aeltester Wm. Vajen.

Substitute:

Herr H. Treyer.
„ C. W. Mündel.

Jahresbericht über den Handel Rigas

im Jahre 1891.

(Von der handelsstatistischen Section des Börsen-Comité.)

Das abgeschlossen hinter uns liegende Jahr 1891 wird in der Handelsgeschichte Russlands unstreitig eine exceptionelle Stellung einnehmen. Zwei markante Thatsachen sind es, welche dem Aussenhandel des Jahres 1891 ihren Stempel aufgedrückt haben: die Ausfuhrverbote und der Importzoll vom 1. Juli 1891. Im Interesse der Pflege einheimischer Volkswirthschaft hatte die Staatsregierung es für nothwendig erachtet, dem internationalen Handel Russlands nach beiden Seiten hin Schranken aufzuerlegen. Während jedoch der Zolltarif vom 1. Juli 1891 den Schlussstein einer Reihe systematischer Massnahmen darstellt, welche seit Jahren dem Import fremdländischer Producte den Eingang nach Russland zu erschweren den Zweck hatten, ist das Verbot der Ausfuhr von Nahrungsmitteln eine zwar in Russland nicht neue Massregel — zur Zeit des Krimkrieges ist ein Verbot der Roggenausfuhr erlassen worden — jedoch eine Massregel, welche unter dem Druck eines Nothstandes nur als eine zeitweilige ins Leben gerufen worden ist.

Riga, an der Grenze des grossen russischen Reiches belegen, seit Alters das Eingangsthor für fremdländische Waare nach Russland, seit neuester Zeit einer der bedeutendsten Ausfuhrhäfen für russische Bodenproducte, musste sich in die Beschränkungen, die dem Export, wie dem Import auferlegt wurden, zu finden wissen. Als Glied des grossen Staates, dem wir angehören, hat Riga redlich mitgetragen an den materiellen Opfern, welche in dem bösen Jahr 1891 für das Innere des Reiches zu bringen waren.

Wenn in den nachfolgenden Ziffern die Grösse dieser Opfer auch nicht überall flagrant zum Ausdruck gelangt, so darf hieraus doch nicht der Schluss gezogen werden, dass es mit diesen Opfern nicht gar so viel auf sich habe. Wirthschaftliche Einbussen lassen sich schwer ziffermässig darstellen, vollends Einbussen auf dem Gebiet einer so complicirt gestalteten ökonomischen Bethätigung, wie es der Handel ist.

In den allgemeinen Ziffern über den Werth der Aus- und Einfuhr Rigas im Jahre 1891 macht sich die Wirkung jener beiden Thatsachen, welche von so tiefgehendem Einfluss gewesen sind, bereits geltend.

Es betrug der Werth:

	der eingeführten Waaren	der ausgeführten Waaren
	Rbl.	Rbl.
im Mittel der Jahre 1884—88:	22,360,890	52,528,275
im Jahre 1889:	20,076,548	53,711,721
„ „ 1890:	21,692,964	54,843,381
„ „ 1891:	22,691,001	50,926,551

Der Werth des Gesammtumsatzes belief sich demnach:

im Mittel der Jahre 1884—88 auf 74,889,165 Rbl.
im Jahre 1889 „ 73,788,269 „
„ „ 1890 „ 76,536,345 „
„ „ 1891 „ 73,617,552 „

Die Werthziffern für das Jahr 1891 können freilich nicht den Anspruch auf volle Zuverlässigkeit machen, da sie zur Zeit nur vorläufige, der Verificirung bedürftige sind. Die Brauchbarkeit dieser Zahlen vorausgesetzt, ergiebt die vorstehende Aufstellung, dass der Gesammtumsatz im verflossenen Jahr geringer gewesen ist, als in früheren Jahren und zwar ist diese Thatsache auf eine Minderung des Exports zurückzuführen, während der Import eine Mehrung erfahren hat. In der Voraussicht des am 1. Juli in Kraft getretenen Einfuhrzolls sind in der ersten Hälfte des Jahres alle jene Waaren im verstärkten Maasse eingeführt worden, welche einer Zollerhöhung unterzogen werden sollten. Hierdurch ist die gesammte Einfuhr des Jahres 1891 wesentlich beeinflusst worden. Dagegen hat das Verbot der Ausfuhr von Getreide den Umfang des Exports herabgedrückt. Doch sind, wie gesagt, die den Aussenhandel charakterisirenden vorläufigen Ziffern des Jahres 1891 mit Vorsicht aufzunehmen, da dieselben nicht endgiltige sind. Nach den Erfahrungen früherer Jahre werden die definitiven Zahlen den Werth des Imports wahrscheinlich etwas

niedriger, den des Exports etwas höher angeben. Die Berechnung des Werths aller aus- und eingehenden Waaren ist ja überhaupt eine schwierige Operation, welche nur schwankende Resultate ergeben kann. Eine Uebersicht über den Aussenhandel des gesammten europäischen Russland für die Zeit vom 1. Januar bis zum 1. December 1891 weist ein Resultat auf, welches mit unseren localen Erfahrungen nicht übereinstimmt (vergl. Вѣстникъ Финансовъ vom 2. Februar 1892, Nr. 5). Nach den officiellen Ausweisen des Finanzministeriums belief sich der Werth der aus dem europäischen Russland in 11 Monaten des verflossenen Jahres ausgeführten Waaren auf 669,146,000 Rbl. gegen 642,335,000 Rbl. im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Werth der Ausfuhr ist somit gegen das Vorjahr um 27,811,000 Rbl. oder um 4,3 pCt. gestiegen, trotz der Ausfuhrverbote. Obgleich die Ausfuhr von Feldfrüchten aller Art, Kartoffeln ausgenommen, um 5,910,000 Pud gegenüber dem Jahre 1890 gefallen ist, stellt sich der Werth der Ausfuhr dieser Waaren doch um 31,812,000 Rbl. höher, weil die Getreidepreise höhere waren. Das Quantum und der Werth der exportirten Feldfrüchte, Kartoffeln ausgenommen, betrugen in der Zeit vom 1. Januar bis zum 1. December:

	Pud	Rbl.
1890:	394,692,000 =	319,962,000
1891:	388,782,000 =	351,774,000
1890 mehr:	5,910,000	1891 mehr: 31,812,000

Die Einfuhr ausländischer Waaren betrug dagegen dem Werthe nach in 11 Monaten des Jahres 1890: 351,336,000 Rbl., des Jahres 1891: 321,013,000 Rbl., ist also im Berichtsjahr um 30,353,000 Rbl. oder 8,6 pCt. gegen das Vorjahr gefallen. Der Gesammtumsatz des europäischen Russland im Aussenhandel betrug demnach in 11 Monaten des Jahres 1890: 993,701,000 Rbl., des Jahres 1891: 990,159,000 Rbl

Obgleich der Export Russlands den Import dem Werthe nach überstiegen hat, so ist der Rubelcours im verflossenen Jahr doch wesentlich schlechter gewesen, als im Jahre 1890. Die im Jahre 1890 eingetretene internationale Werthschätzung des Rubels, welche im Herbst (September) ihren Höhepunkt erreichte, war freilich eine so überraschende, dass eine auch nur ähnliche Steigerung im Jahre 1891 nicht zu erwarten war, vollends nicht im Hinblick auf den schweren landwirthschaftlichen Nothstand, welcher die Signatur des Jahres 1891 bildet.

Die russische Valuta befand sich im hinter uns liegenden Jahre von dem Moment an in einer weichenden Werthbewegung, als es sich

herausstellte, dass die anfänglich für übertrieben erachteten Klagen über den russischen Saatenstand der Wirklichkeit nur zu sehr entsprachen. Unter dem Einfluss des Verbots der Roggenausfuhr sank natürlich der Rubel noch mehr in der Werthrelation zur ausländischen Metallvaluta. Die Wirkung dieses Ausfuhrverbots wäre vielleicht keine so einschneidende gewesen, wenn nicht vor dem Ausfuhrverbot schon zahlreiche Abschlüsse auf Lieferung von Roggen stattgefunden hätten, für welche sich die ausländischen Käufer die Valuta gedeckt hatten, die nun, als die Abschlüsse ungiltig geworden waren, wieder rückregulirt werden musste.

Ein weiteres Moment, welches auf den Rubelcours drückend eingewirkt hat, war die temporaire Emission von 25 Millionen Creditbilleten gegen Metalldeckung, welche im August des verflossenen Jahres von der Finanzverwaltung im Hinblick auf die im Lande herrschende Geldknappheit angeordnet ward. So sehen wir denn, wie die folgende Tabelle ergiebt, den Rubelcours, namentlich vom August an, eine weichende Tendenz einschlagen, welche bis zum Schluss des Jahres unter dem Einfluss erneuter Ausfuhrverbote progressiv zunahm. Es betrug der Rubelcours auf Berlin für 100 Mark im Jahre 1891:

im Monat	höchster Cours	niedrigster Cours	Durchschnitts-Cours
Januar	42,22 1/2	41,42 1/2	41,92 1/2
Februar	41,80	41,40	41,68 7/16
März	41,42 1/2	40,97 1/2	41,16 2/3
April	41,17 1/2	40,37 1/2	40,92 13/16
Mai	41,40	40,85	41,08 1/3
Juni	44,10	41,20	42,33 8/9
Juli	47 —	44,15	45,45 5/6
August	48,57 1/2	45,82 1/2	47,10 5/6
September	46,50	45,60	46,16 7/8
October	48,92 1/2	46,07 1/2	47,55
November	52	50	50,88 11/18
December	50,30	49,12 1/2	49,76 7/18
1891:	52	40,37 1/2	44,72 1/6
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

I. Der Export.

Der Getreideexport Rigas, welcher im Berichtsjahr noch mehr wie sonst unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt, wurde in den letzten sechs Jahren in folgenden Quantitäten effectuirt:

	Roggen	Gerste	Hafer	Weizen	Zusammen
	Pud	Pud	Pud	Pud	Pud
1886:	2,637,289	2,776,632	2,253,594	185,680	7,853,195
1887:	6,281,766	3,000,880	9,631,296	524,810	19,438,752
1888:	7,400,655	3,147,696	11,971,476	996,450	23,516,277
1889:	4,001,490	2,919,880	7,071,558	1,148,880	15,141,808
1890:	4,732,992	3,261,256	4,952,124	2,757,040	15,703,412
durchschnittlich:					
1886—90:	5,010,838	3,021,269	7,176,010	1,122,572	16,330,689
1891:	5,193,468	1,596,416	4,463,136	3,209,250	14,462,270

Die obenstehende Zifferreihe belehrt uns, dass Roggen im Jahre 1891 mehr exportirt worden ist, als im Durchschnitt der fünf vorangegangenen Jahre, Gerste etwa um die Hälfte, Hafer um etwa ein Drittheil weniger, dass Weizen aber in einem Quantum ausgeführt worden ist, wie nie zuvor.

Der Getreidehandel stand im Jahre 1891, wie mehrfach bereits hervorgehoben wurde, unter der mächtigen Einwirkung der Ausfuhrverbote.

In Anlass des völligen Misswachses in einem grossen Theile des russischen Reiches, wurde zunächst auf Allerhöchsten Befehl vom 28. Juli 1891 die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl und Kleie in's Ausland über die Häfen des Baltischen, Schwarzen und Asowschen Meeres vom 15. August ab verboten. Für die Verschiffung dieser Waaren nach Finnland wurden durch das Circulair des Zolldepartements vom 10. August 1891 besondere Bestimmungen getroffen, welche den Zweck hatten, zu verhüten, dass angeblich nach Finnland verladener Roggen etc. in's Ausland expedirt werde. Diesen Massnahmen zum Schutz der Volksernährung folgten weitere auf demselben Gebiet. Durch den Allerhöchsten Befehl vom 16. October 1891 wurde das Ausfuhrverbot auf alle Getreidegattungen (mit Ausnahme jedoch von Weizen), Kartoffeln und den Producten aus diesen, ausgedehnt. Zur Beendigung der begonnenen Ladungen wurde eine dreitägige Frist gewährt. Endlich wurde durch den Allerhöchsten Befehl vom 3. November 1891 auch der Export von Weizen und Producten aus demselben, mit ebenfalls drei-

tägiger Frist zur Beendigung der bereits begonnenen Verladungen, verboten.

Diese ausserordentlichen Massnahmen von tiefeinschneidender volkswirthschaftlicher Bedeutung konnten nur in Folge aussergewöhnlicher Vorkommnisse in's Leben gerufen werden. Und in der That, es waren ganz aussergewöhnliche Verhältnisse, welche hierzu drängten. Die Kornkammer Russlands, das Schwarzerdegebiet, versagte zu $^2/_3$ vollkommen, versagte nicht etwa nur in der Versorgung des kornbedürftigen West-Europa, das bisher aus den reichen Getreidevorräthen dieses Gebiets seinen Zukurzschuss zu decken gewohnt war, sondern das als unerschöpflich gepriesene Schwarzerdegebiet versagte in der Ernährung seiner eigenen Bewohner.

Der Sommer 1891 zeichnete sich im grössten Theil des europäischen Russlands und insbesondere in den Gouvernements mit schwarzer Erde, durch ungewöhnlich trockenes und heisses Wetter aus, das das Wachsthum aller Pflanzen auf das Empfindlichste beeinträchtigte. In Verbindung mit dem trockenen Herbst des Vorjahres und den an vielen Orten eingetretenen Spätfrösten des Frühjahrs, wurde diese Witterung sowohl dem Winter- wie auch dem Sommergetreide verderblich und hatte eine allgemeine Missernte in den sonst fruchtbarsten Gebieten Russlands zur Folge. Die Gegenden, welche von einer allgemeinen Missernte am stärksten betroffen worden sind, lassen sich in zwei Gruppen zusammenfassen. Zur ersten Gruppe gehören die Südhälfte von Ssaratow, Ssamara, Archangel, Orenburg und die Südspitze von Perm und weiter nach Osten bis nach Tobolsk; die zweite Gruppe umfasst die östlichen Theile von Kursk, Orel und Tula, das ganze Gouvernement Woronesh, Rjäsan, Tambow, Pensa und Kasan, die Südhälfte von Nishegorod, die Nordhälfte von Ssimbirsk und einige Kreise von Wjätka

Trotz des Misswachses in weiten und fruchtbaren Gebieten ist die Ausfuhr russischer Bodenfrüchte, wie wir sehen, im verflossenen Jahr nur um ein Geringes kleiner gewesen, als im gleichen Zeitraum des Jahres vorher. Es sind in der Zeit vom 1. Januar bis zum 1. December exportirt worden (Вѣстникъ Финансовъ vom 2. Februar 1892, № 5).

		1890 Pud	1891 Pud
Feldfrüchte überhaupt		394,692,000	388,782,000
Hierunter:	Weizen	173,611,000	176,059,000
	Roggen	74,115,000	67,938,000
	Gerste	58,737,000	45,947,000
	Hafer	47,274,000	45,955,000

Stellen wir aber den Getreideexport des Jahres 1891, welcher mit dem Verbot der Ausfuhr von Weizen, also am 6. November 1891, sein Ende erreichte, dem Getreideexport der letzten drei Jahre gegenüber, so wird der erhebliche Ausfall, welchen das verflossene Jahr erleben musste, auffällig hervortreten.

Es wurden aus dem europäischen Russland (vergl. „Вѣстникъ Финансовъ“ Nr. 3, vom Jahre 1891) in Tausend Pud exportirt:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Zusammen
1888:	206,893	103,414	75,916	87,377	473,600
1889:	186,464	79,166	60,710	69,278	395,618
1890:	177,298	74,175	56,329	51,264	359,066
1891:	176,059	67,938	45,947	45,955	335,899

Wir entnehmen dieser Zahlenreihe, dass die Getreideausfuhr Russlands gegen das freilich abnorm günstige Jahr 1888 beständig abgenommen hat.

Es dürfte von Interesse sein zu erfahren, in welchen Quantitäten Deutschland, welches seinen nöthigen Zuschuss an Weizen und Roggen hauptsächlich aus Russland bezieht, im Jahre 1891 diese Getreidearten aus Russland importirt hat. Deutschland hat in den letzten sechs Jahren aus Russland bezogen:

(Einfuhr abzüglich Ausfuhr)

	1886	1887	1888	1889	1890	1891
			in Tausend Kilogramm			
Roggen	329,425	416,164	470,430	920,189	746,330	618,763
Weizen	141,818	250,996	153,996	301,247	370,658	515,578

Russlands Antheil an der gesammten Weizen- und Roggen-Einfuhr (Einfuhr abzüglich der Ausfuhr) Deutschlands betrug in Procenten:

	1879/84	1885/88	1888	1889	1890	1891
Roggen.....	57,02	59,43	72,31	86,88	85,19	73,47
Weizen.....	40,91	52,34	45,47	58,37	55,15	56,55

Deutschland hat im Jahre 1891 einen nicht ganz unbeträchtlichen Posten Roggen aus den Vereinigten Staaten bezogen (6,422,200 Kilogramm), ebensoviel wie aus Oesterreich und Rumänien zusammen.*)

*) Vergl. J. Conrad: „Die Wirkung der Getreidezölle in Deutschland während des letzten Decenniums“. Jahrb. für Nationalökonomie und Statistik. Dritte Folge, 1. Band 1891. Ferner: „Monatshefte zur Statistik des Deutschen Reichs“. Jahrg. 1891. December-Heft, pag. 78.

Die Weizen- und Roggeneinfuhr von Russland nach Deutschland ist im Jahre 1891 relativ geringer gewesen, als in den Jahren 1889 und 1890, d. h. Russlands Antheil an dem nach Deutschland überhaupt eingeführten Weizen und Roggen ist nicht mehr so gross gewesen, wie in den beiden Vorjahren. Die absolute Menge des aus Russland nach Deutschland eingeführten Weizens war dagegen im Jahre 1891 so gross, wie noch nie. Deutschland bedurfte im verflossenen Jahr einer relativ starken Einfuhr von Brodgetreide, welche, da Russlands Roggenexport durch das Ausfuhrverbot wesentlich beschränkt worden war, sich mehr dem Weizen zuwandte.

Roggen. Trotz des Ausfuhrverbots ist der Export dieser Getreideart aus unserem Hafen im Jahre 1891, wie wir sahen, gegen das Vorjahr nicht zurückgegangen und ist grösser gewesen als der Durchschnitt der fünf letzten Jahre, unter denen sich die günstigen Jahre 1887 und 1888 befinden. Es betrug der Roggenexport durchschnittlich in den Jahren 1886—90: 5,010,838 Pud und im Jahre 1891: 5,193,468. Als am 28. Juli die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl und Kleie in das Ausland vom 15. August ab, verboten worden war, entwickelte sich auch auf unseren Zufuhrwegen und in unserem Hafen eine fieberhafte Thätigkeit, um so viel wie möglich von dieser Waare an sich bringen und über die Grenze expediren zu können, ehe das Exportverbot (14. August 12 Uhr Nachts) in Kraft trat.

Es sind über Riga in der Zeit vom 30. Juli bis zum 14. August, Nachts 12 Uhr, 2,336,454 Pud Roggen exportirt worden (vergl. „Rigasche Börsen- und Handels-Zeitung“ Nr. 191 vom Jahre 1891). Nach den officiellen Daten des Finanzministeriums (Вѣстн. Финансовъ) ist in jener Zeit der Roggenexport aus Riga noch grösser gewesen und hat sich namentlich auf wenige Tage concentrirt. Nach diesen Angaben sind über das Zollamt Riga expedirt worden:

	Vom 4.—10. Aug.	Vom 11.—17. Aug.	Vom 4.—17. Aug.
Roggen	196,000 Pud	2,211,000 Pud	2,407,000 Pud

Von dem Gesammtexport des Jahres 1891 entfällt somit nahezu die Hälfte auf die Tage vom 4.—17. August 1891.

In der Concurrenz mit St. Petersburg, Libau und Reval nahm Riga hinsichtlich des Roggenexports im Berichtsjahr die dritte Stelle ein, während es im Vorjahr, St. Petersburg überflügelnd, die zweite Stelle einnahm.

Es sind verschifft worden (in runden Summen und in Puden):

	aus Libau	aus St. Petersburg	aus Riga	aus Reval ohne Baltischport
1887:	8,201,000	20,250,000	6,282,000	2,929,000
1888:	12,786,000	16,546,000	7,401,000	1,745,000
1889:	8,010,000	4,744,000	4,001,000	1,058,000
1890:	8,709,000	2,742,000	4,733,000	1,529,000
1891:	9,594,000	6,795,000	5,193,000	1,447,000

Im Allgemeinen wurden im Jahre 1891 fast alle Getreidewaaren mit grossem Gewinn gehandelt, da die Weizen- und Roggenernte in fast ganz Europa schlecht ausgefallen war und Russland, die Hauptkornkammer Europas, die Zufuhr zum Theil abschnitt. Am höchsten jedoch stiegen die Roggenpreise, welche in den ersten Tagen des August eine Hausse bis zu 100 Procent erreichten.

Die für das flache Land Livlands so sehr bedeutungsvolle Steigerung der Roggenpreise ist in ihrem Höhepunkt (7. August) nur wenigen livländischen Landwirthen zu Nutze gekommen. Der Roggenschnitt, mit dem um Mitte Juli begonnen wurde, konnte bei nasser Witterung nur langsam, unter steten Unterbrechungen, gefördert werden. Das Schneiden dauerte allgemein bis an die zweite Augustwoche und das Abführen konnte erst zu Anfang bis Mitte August bewerkstelligt werden, nachdem das Wetter etwas trockener geworden war. Die Garben hatten vielfach in Hocken auf dem Felde, der nassen Witterung preisgegeben, stehen müssen und die Güte des Kornes hatte vielfach Schaden genommen (vergl. „Baltische Wochenschrift“ Nr. 36 vom Jahre 1891).

Ueber die Zufuhr von Roggen aus Livland liegen keine umfassenden Daten vor, zumal aus der nächsten Umgebung Rigas nicht geringe Quantitäten per Fuhre unserem Hafen zugeführt wurden. Ein Hinweis auf die Grösse der livländischen Zufuhr geben in beschränktem Masse folgende Ziffern. Es wurden auf der Riga-Dünaburger Bahn nach Riga expedirt: von den Stationen der eigenen Bahn: 357,765 Pud gegen 156,943 Pud im Jahre 1890 und gegen 221,229 Pud im Jahre 1889. Im directen Verkehr mit der Bahn Pskow-Riga übernahm die Riga-Dünaburger Bahn: 336,157 Pud Roggen (vergl. Jahresbericht des Rigaer Börsen-Comités pro 1891, pag. 234).

Hinsichtlich der Roggenpreise an unserem Platz sei Folgendes angeführt.

Schon im März fingen die Preise an in die Höhe zu gehen. Im Januar wurden für Roggen, auf der Basis von 120 ℔. nur 78—50 Kop.

pro Pud bewilligt, im März schon 90, im Juni 115 Kop., Mitte Juli trat eine flauere Stimmung ein. Mit dem Bekanntwerden des Ausfuhrverbots schnellten die Preise in die Höhe, zu 130—150 Kop. fanden grosse Abschlüsse statt, am 7. August wurde sogar eine Partie zu 165 Kop. geschlossen, an demselben Tage aber auch grössere Verkäufe zu weichenden Preisen, 150—145 Kop., während am 14. August, dem letzten Tage vor dem in Kraft tretenden Ausfuhrverbot 130 bis 150 Kop. bewilligt wurde. Von diesem Zeitpunkt fielen die Preise bis auf 110 Kop., stiegen im October auf 140 Kop. und schlossen im December mit ca. 125 Kop. pro Pud.

Weizen. In dem Handelsbericht für das Jahr 1889, sowie in dem für das Jahr 1890, wiesen wir im Einzelnen nach, wie sehr die Ausfuhr von russischem Weizen seit dem Jahre 1867 stetig gewachsen ist. Der Umfang des russischen Weizenexports im Jahre 1891, namentlich nach Deutschland, ist bereits im ersten Theil dieses Berichts ziffermässig dargelegt worden. Im Ganzen stellte sich die Sache im verflossenen Jahr so, dass die durch das Verbot der Roggenausfuhr hervorgerufene Minderung des Roggenexports durch die Mehrausfuhr russischen Weizens gedeckt worden ist.

Riga hat, wie wir sahen, im Jahre 1891 soviel Weizen, wie noch nie, exportirt, hat Reval überflügelt und ist als Ausfuhrhafen für diese Frucht in der Reihe der baltischen Häfen an die zweite Stelle getreten.

Es betrug die Ausfuhr von Weizen (in Puden):

	aus St. Petersburg	aus Riga	aus Reval
1887:	7,020,000	524,810	1,215,370
1888:	2,763,000	996,450	500,200
1889:	3,622,000	1,148,800	1,363,610
1890:	6,145,000	2,757,040	4,166,765
1891:	6,638,000	3,225,000	2,366,237

Libau kommt in Bezug auf den Export von Weizen nicht in Betracht, da von dort nur ganz geringe Quantitäten verschifft werden. Im Jahre 1891 betrug die ausgeführte Menge nur 78,728 Pud. Wenn auch nicht in gleichem Verhältniss, wie die Roggenpreise, so stiegen doch auch die Preise für Weizen recht erheblich und zwar von 85 Kop. im Januar bis auf 140—150 Kop. im August pro Pud für russische 128pfd. Waare, wichen aber später wieder und schlossen bei ruhiger Stimmung im December zu 135 Kop.

Das Ausfuhrverbot vom 3. November hat auf den Weizenpreis einen nur geringen Einfluss ausgeübt. Einerseits war vor dem Ausfuhrverbot das Bedürfniss des Westens nach Weizen zum Theil gedeckt worden, andererseits wurde die grosse Weizenernte in Nord-Amerika bekannt.

Nach Berichten des Ministeriums für Landwirthschaft in Washington bezifferte sich die letzte Weizenernte, verglichen mit der der drei letzten Jahre, wie folgt (vergl. „Rig. Börsen- und Handels-Ztg." Nr. 18 vom Jahre 1892):

Weizen

	Anbaufläche Acres	Ernte Bushels	Ernte vom Acre Bushels
1888:	37,336,000	415,000,000	11,1
1889:	38,123,000	490,000,000	12,9
1890:	36,087,000	399,000,000	11,1
1891:	39,917,000	911,780,000	15,3

Gerste. Der Export von Gerste aus Riga ist so gering gewesen, wie seit Jahren nicht. Riga, welches seit dem Jahre 1885 von allen Ostseehäfen am meisten Gerste exportirt hat, ist im Jahre 1891 um ein Geringes Libau nachgeblieben.

Es betrug die Gerstenausfuhr:

	aus Riga	aus Libau	aus Reval
1887:	3,000,800	1,804,000	207,120
1888:	3,147,700	2,409,000	844,248
1889:	2,919,900	2,187,000	1,018,720
1890:	3,261,256	1,369,000	918,184
1891:	1,596,416	1,736,540	600,784

Die Gerstenernte im Inneren des Reichs und in Livland war nicht erfreulich. Während der Norden Livlands eine mittelgute Gerstenernte erzielte, war sie im Süden, namentlich Südwesten Livlands, überwiegend schwach.

Die Preise waren in den ersten Monaten nur geringfügigen Schwankungen unterworfen, zu 70—75 Kop. pro Pud für livländische gedörrte 100pfd. Waare zeigte sich nur geringe Kauflust, erst im April belebte sich das Geschäft, Inhaber konnten mit Erfolg ihre Forderungen auf 84 Kop. erhöhen; von diesem Zeitpunkte an stiegen die Preise und erreichten unter dem Einfluss des Ausfuhrverbots ihren Höhepunkt im October, zu welcher Zeit 95—105 Kop. gern bewilligt wurden. Di letzten Monate verliefen ruhig bei weichender Tendenz der Preise, da eben das Ausfuhrverbot seine Herrschaft ausübte.

Hafer. Hafer ist aus Riga 1891, wie bereits mitgetheilt wurde, um ein Geringes weniger ausgeführt worden als im Jahre vorher, sehr viel weniger aber als in den Jahren 1887—1889.

Im Vergleich mit den baltischen Nachbarhäfen wird Riga von Petersburg und Libau in der Ausfuhr dieses Artikels wesentlich übertroffen, während Riga Reval überlegen ist.

Es betrug die Haferausfuhr in Puden:

	aus St. Petersburg	aus Libau	aus Riga	aus Reval
1887:	17,780,000	16,185,000	9,631,000	7,556,000
1888:	26,226,000	26,655,000	11,971,000	8,962,000
1889:	22,719,000	24,594,000	7,072,000	7,664,000
1890:	15,459,000	18,013,000	4,952,000	4,518,000
1891:	14,508,000	14,643,000	4,463,000	3,390,000

Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 16. October 1891 wurde bekanntlich das Getreideausfuhrverbot, mit Ausnahme von Weizen, auf alle Getreidegattungen ausgedehnt. Zur Beendigung der begonnenen Ladungen wurde eine dreitägige Frist gewährt. Das Verbot des Exports von Hafer, welches hierdurch gegeben war, hat die baltischen Häfen und damit die zahlreiche Menschenklasse, welche vom Handel lebt, schwer getroffen. Das Verbot erfolgte plötzlich und ohne Gewährung einer längeren Respitfrist, welche beim Verbot der Roggenausfuhr wohl bewilligt wurde. Zur Zeit des Ausfuhrverbots war eine grosse Menge Hafer in den baltischen Häfen zum Export bereit. Innerhalb der für die Verladung freigelassenen Zeit von drei Tagen konnte ein nur geringer Theil verladen werden. Die durch das Ausfuhrverbot zurückgehaltenen, vom Export abgeschnittenen Vorräthe beliefen sich in Riga auf ungefähr 2,500,000 Pud. Die Fructificirung dieser grossen Vorräthe an Ort und Stelle war wegen mangelnder Nachfrage ausgeschlossen, der Absatz in die inneren Gouvernements aber nur mit Verlust möglich. Der Hafer war zu einem Preise von 85—95 Kop. pro Pud inclusive Zustellung gekauft worden. In den Nothstands Gouvernements kostete jedoch der Hafer nur ca. 70 Kop., so dass, selbst zum ermässigten Eisenbahntarif der Absatz in das Innere des Reichs nur mit erheblichen Opfern verbunden war. Trotzdem auf die schwere Verwerthbarkeit der in unseren Hafenplätzen angehäuften Hafervorräthe, welche durch Liegen dem Verderben ausgesetzt sind, an massgebender Stelle vereint hingewiesen worden ist, trotzdem die hieraus sich ergebenden grossen

Verluste hervorgehoben worden sind, Verluste, die nicht allein den Exporteur und den Händler in den inneren Gouvernements, sondern in weiterer Folge auch die gänzlich beschäftigungslos werdenden Hafenarbeiter treffen — wurde dem Gesuch um Aufhebung oder Milderung des Verbots der Haferausfuhr keine Folge gegeben (vergl. Jahres-Bericht des Börsen-Comités 1891 pag. 174 ff.).

Zu Beginn dieses Berichts hoben wir hervor, dass auch unsere Stadt an dem Nothstande des Inneren Russlands ihren Theil getragen habe. Aus dem soeben Angeführten ist ersichtlich, dass dieser Theil kein geringer gewesen ist.

Wie alle Getreidesorten stieg auch Hafer 1891 beständig im Preise. Durchschnittswaare fand im Januar nur zu 62 Kop. Nehmer, während hohe helle Sorten bis 70 Kop. pro Pud bedangen, im März-April mussten Käufer schon 80 Kop. resp. 88 Kop. bewilligen; in den Sommermonaten zeigten sich Verkäufer nachgiebiger, erhöhten aber wieder im September ihre Forderungen und erzielten im October, zur Zeit des Ausfuhrverbots, bis 97 Kop. für gute Durchschnittswaare und 105 Kop. für hohe, helle Sorten.

Zum Schluss des Jahres wichen die Preise, Durchschnittswaare war zu 73 Kop., hoher Hafer, je nach Qualität, zu 80—90 Kop. erhältlich, ohne dass sich Käufer fanden.

Flachs. Riga exportirt bekanntlich von allen Ostseehäfen am meisten Flachs. Es wurden verschifft (Pud):

	aus Riga	aus Pernau	aus Libau
1887:	2,644,769	580,000	142,000
1888:	2,467,712	871,000	1,198,000
1889:	2,665,192	1,587,000	1,587,000
1890:	3,919,253	1,032,615	677,521
1891:	2,698,496	760,945	1,227,768

	aus Reval	aus St. Petersburg
1887:	1,234,722	484,854
1888:	1,042,496	853,484
1889:	814,821	715,052
1890:	1,034,106	787,909
1891:	1,212,292	1,063,748

Aus Russland sind über die europäische Grenze exportirt worden:

1888:	11,267,811	Pud
1889:	11,209,953	„
1890:	12,093,000	„
1891 bis 1. Decbr.:	9,525,000	„

Die Aussaat von Flachs zur Gewinnung der Gespinnstfaser in Russland verringert sich in Folge der niedrigen Preise der letzten Jahre beständig. Auch das Erträgniss an Gespinnstfasern per Dessätine wurde in Folge der Erschöpfung des Bodens geringer. Im Allgemeinen kann man den Fehlbetrag der Ernte an Flachsfasern im Jahre 1891 gegen 1890 auf 2½ Millionen Pud oder 13,6 Procent veranschlagen, gegen das Jahr 1889 beträgt er fast 4 Millionen Pud. Die Flachsernte in 60 Gouvernements Russlands soll betragen haben (Вѣстникъ Финансовъ Nr. 5, vom Jahre 1892) in 1000 Pud:

1888	1889	1890	1891
16,759	19,584	18,152	15,608

Die Flachsernte in Livland ging unter ziemlich guten Umständen von statten, zog sich aber wegen der Ungunst der Witterung bis Ende August hin. Die Flachsernte kann nur eine schwache genannt werden (Balt. Wochenschrift 1891 Nr. 40).

Ueber den Preisrückgang der besseren Flachssorten und dessen Gründe, sowie über die Regeln zur Hebung des russischen Flachshandels ist im Bericht pro 1890 näher eingegangen worden. Die vom Herrn Finanzminister am 24. Juli 1890 bestätigten Regeln für die Controle über den zur Ausfuhr in's Ausland bestimmten Flachs sind als eine provisorische Massnahme auf drei Jahre mit dem 15. September 1890 in Kraft getreten. Dass diese facultative Verordnung nach drei Jahren in eine obligatorische verwandelt werden wird, lässt sich schwerlich annehmen, da in praxi bisher von der zollamtlichen Controle kein Gebrauch gemacht worden ist.

Für unsere Provinz, welche ja in einzelnen Theilen eine rege Flachsproduction treibt, wird eine von der livländischen Ritterschaft im verflossenen Jahr getroffene Massnahme hoffentlich in Zukunft von glücklichem Erfolge sein. Im Hinblick darauf, dass eine Flachsproduction bei der erdrückenden Concurrenz der Baumwolle und der Jute nur lohnend sein kann, wenn die Qualität der producirten Waare gehoben wird, hat die livländische Ritterschaft die Mittel zur Berufung eines Flachs-Instructors in Livland hergegeben. Im vorigen August ist derselbe aus Schlesien in Livland eingetroffen, um die hier übliche Flachs-

cultur kennen zu lernen und zu deren Verbesserung die nöthigen Vorschläge zu machen. (Baltische Wochenschrift 1891, Nr. 35 und 36).

Die Flachspreise haben in Folge des geringeren Ergebnisses der Ernte, wie namentlich unter dem Einfluss des Courses im vergangenen Jahre eine, wenn auch nicht sehr erhebliche Steigerung erfahren. Im Februar wurden nur 23 Rbl. pro Berkowez für Kron und 22—21 Rbl. für Hofs-Gattungen bewilligt. Von diesem Zeitpunkt an stiegen die Preise allmälig auf 25—27 und zum Schluss des Jahres auf 28—29 für Kron und 27—29 für Hofs-Gattungen. Ende December 1890 mussten sich Verkäufer mit 23½ Rbl. für Kron und mit 22½ Rbl. für Hofs-Gattungen zufrieden geben. Für Kron-Flachs wurden 1887—1888 noch 49 bis 46 Rbl. bezahlt.

Der Hanf-Export zur See betrug:

1887:	1,076,461	Pud
1888:	699,407	„
1889:	698,969	„
1890:	590,969	„
1891:	578,233	„

Die Hanfernte Russlands vermindert sich von Jahr zu Jahr. 1891 betrug diese 6,023,705 Pud gegen 8,068,675 Pud im Jahre 1890 und 8,930,758 Pud im Jahre 1889. Die grösste Minderung haben die Gouvernements Orel und Woronesh erfahren. Die Folge des geringeren Ergebnisses der Ernte des Jahres 1891 war eine Preissteigerung.

Während dieser Artikel im vergangenen Jahr eine beständig rückgängige Preistendenz verfolgte, schlugen die Preise 1891 die entgegengesetzte Richtung ein, sie stiegen fast ununterbrochen von Monat zu Monat.

Im Januar wurde für sup. fein poln. Reinhanf 30 Rbl., für deutsch. 29 Rbl. und für fein poln. Reinhanf 28 Rbl. pro Berk. nur ungern bewilligt, im Juni dagegen 31 Rbl., im August 32—33 Rbl., während nach inzwischen stattgehabter weiterer Steigerung zum Schluss des Jahres zu 36 Rbl. für sup. fein, 35 Rbl. für deutsch. und 33 Rbl. für fein poln. Reinhanf (Sommergut, Winterwaare erzielte 1 Rbl. pro Berk. mehr) eher Käufer, als Abgeber im Markt blieben.

Trotz der im Jahre 1891 zu Tage getretenen Steigerung der Preise, sind diese im Vergleich mit früheren Jahren sehr niedrige. Der niedrige Preis des Hanfes sollte voraussetzen lassen, dass die Ausfuhr dieses Artikels den billigeren Seeweg dem theureren Schienenwege vorziehen würde. Dies ist jedoch schon seit Jahren nicht der Fall.

Die Hanfzufuhr per Riga-Dünaburger Eisenbahn nach Riga hat im vergangenen Jahr wohl eine geringe Steigerung erfahren, hat aber dennoch in den letzten Jahren beträchtlich abgenommen; dieselbe betrug:

1887:	1,256,545	Pud
1888:	721,784	„
1889:	797,329	„
1890:	723,568	„
1891:	754,738	„

Es gehen eben erhebliche Quantitäten aus dem Innern des Reichs direct per Eisenbahn nach Königsberg. Ueber Wirballen ist Hanf in folgenden Quantitäten ausgeführt worden:

1887:	1,183,848	Pud
1888:	1,518,002	„
1889:	1,915,935	„
1890:	1,560,251	„
1891:	1,518,804	„

Es liegt im Plane des Finanzministeriums, eine vollständige Regulirung der Flachs- und Hanftarife vorzunehmen. Findet die geplante Regulirung thatsächlich statt (siehe Näheres: Jahresber. des Rig. Börsen-Comités pro 1891, pag. 165), so können aus derselben für den Flachs- und Hanfhandel Rigas nur günstige Resultate erwachsen, da alsdann die St. Petersburg-Warschauer Bahn nicht weiter in der Lage wäre, durch bedeutende Frachtermässigungen im Deutsch-Russischen Verkehr den Hanf- und Flachstransport von ihren Stationen zum Nachtheil des Rigaschen Hafens über die trockene Grenze in's Ausland, namentlich nach Königsberg, zu lenken.

Schlagleinsaat wurde verschifft:

1887:	387,018	Tschetwert	à 8¼ Pud	= 3,192,898½	Pud
1888:	395,117	„	„	= 3,259,715¼	„
1889:	428,300	„	„	= 3,533,475	„
1890:	474,272	„	„	= 3,912,744	„
1891:	313,532	„	„	= 2,586,639	„

Die Ausfuhr dieses Artikels, welche seit einer Reihe von Jahren in steter Zunahme begriffen gewesen ist, ist im Jahre 1891 stark zurückgegangen.

Der aussergewöhnlich niedrige Preisstand zum Schluss des Jahres 1890 — Steppenwaare bedang 120 Kop., gedörrte Saat 116 Kop. und Drujaner gar nur 113 Kop. — konnte, wie zu erwarten stand, sich

nicht lange halten. Schon im Februar zogen die Preise recht erheblich an, gewöhnliche Saat erzielte bereits 120—126 Kop. und Steppenwaare 128—133 Kop. und im April konnten Abgeber schon 138 Kop. bezw. 142 Kop. bedingen. Im Mai-Juni wichen die Preise ein wenig, stiegen aber vom Juli bis November, zu welcher Zeit Drujaner zu 148 Kop., gedörrte zu 151 Kop. und Steppenwaare zu 157—165 Kop. gehandelt wurde. Zum Schluss des Jahres griff eine ruhige Stimmung Platz, ein starker Preisrückgang war aber nicht zu verzeichnen.

Säeleinsaat wurde verschifft:

1887:	in Säcken	und	Tonnen	755,035½ Pud
1888:	„	„	„	610,555½ „
1889:	„	„	„	619,694½ „
1890:	„	„	„	560,429 „
1891:	„	„	„	621,770⅛ „

Die Aussichten der Ernte in Livland, Polotzk und Wjäsma waren anfänglich günstige. Der Preis für Säesaat-Qualität hielt sich im August auf 150 bis 153 Kop. pro Pud reiner Saat. Nachdem es sich jedoch herausgestellt hatte, dass die Steppenwaare nur von sehr schlechter Qualität sein könne und das Verbot der Ausfuhr von Oelkuchen erlassen worden war (27. September), stiegen im October und November die Preise auf 1 Rbl. 75—80 Kop. pro Pud. Eine Preisermässigung trat wiederum ein, als das Verbot der Ausfuhr von Oelkuchen aufgehoben wurde (18. November), da die Oelmühlen in Russland nunmehr aufhörten diejenigen Qualitäten, welche sich für Säesaat eigneten, anzukaufen. Im December sanken die Preise, in Anlehnung an die für Schlagleinsaat bewilligten weiter und waren schliesslich, zu Ende der Saison, um 8—10 Kop. gefallen.

Die zum Frühjahr verbliebenen Vorräthe sind geringe.

An Hanfsaat wurde zur See befördert:

1887:	64,873 Tschwt.	=	454,111 Pud
1888:	87,445 „	=	612,115 „
1889:	73,457 „	=	514,199 „
1890:	41,913 „	=	293,391 „
1891:	39,220 „	=	274,540 „

Der Export dieser Waare aus unserem Hafen ist stets ein schwankender gewesen. Nach einer Steigerung in den Jahren 1888 und 1889 ist wiederum in den beiden folgenden Jahren ein Sinken der Ausfuhr eingetreten. Der Anbau von Hanfsamen nimmt in Russland ebenfalls

stetig ab. 1891 betrug die zur Aussaat gelangte Hanfsaat nur 4,348,068 Pud gegen 7,448,863 Pud im Jahre 1890. Was die Qualität anbetrifft, so ist die von 1891 etwas besser und gleichmässiger gewesen, als die der vorhergegangenen Jahre.

Sehr bedeutende Schwankungen weisen die Preise für Hanfsaat im Laufe des Jahres auf: im Januar war gedörrte Saat vergebens zu 118 Kop. pro Pud angetragen, plötzlich zeigt sich Frage und Inhaber können ihre Forderungen bis auf 150 Kop. erhöhen, von Februar bis Mai variiren die Preise zwischen 150 und 135 Kop., erreichen im Juni den niedrigsten Stand von 120 Kop., um von da ab bis zum November allmälig aber beständig bis auf 175 Kop. zu steigen.

Am Schluss des Jahres blieben Abgeber zu 158 Kop. im Markt ohne hierzu Käufer zu finden.

An Oelkuchen wurden verschifft:

1887:	1,761,641	Pud
1888:	1,658,028	„
1889:	1,071,396	„
1890:	1,316,443	„
1891:	1,842,140	„

Der Export von Oelkuchen hat im verflossenen Jahr eine zwangsweise Unterbrechung erlitten. In Anknüpfung an das Verbot der Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl, Kleie, Spreu und Abfällen jeder Art, wurde vom Finanzministerium bekannt gemacht, dass vom 27. September ab auch die Ausfuhr von Oelkuchen verboten sei, da diese unter die im Ausfuhrverbot genannten Abfälle zu rubriciren seien. Dieses Verbot traf eine Quantität von mindestens ½ Million Pud, welche zur Verschiffung aus Riga bestimmt war und bedrohte die grossen Rigaschen Oelmühlen in weiterer Existenz. Auf Vorstellung des Rig. Börsen-Comités wurde der Export aller Gattungen Kuchen aus Oelsamen, vom 18. November ab, wiederum gestattet.

Trotz dieser Unterbrechung ist der Export von Oelkuchen 1891 grösser gewesen als in früheren Jahren.

Der Holzexport Rigas betrug dem Quantum nach:

im	Jahre	1886	ca.	29,750,000	engl. Kubikfuss
„	„	1887	„	33,800,000	„ „
„	„	1888	„	39,100,000	„ „
„	„	1889	„	44,000,000	„ „
„	„	1890	„	36,300,000	„ „
„	„	1891	„	40,608,000	„ „

Die grossen Verluste, welche das für den Holzhandel so verhängnissvolle Jahr 1890 für fast alle Betheiligten mit sich brachte, hatten zur Folge, dass während des Winters 1890/91 die Waldarbeiten sehr eingeschränkt wurden. Hauptsächlich dem hierdurch bewirkten beträchtlichen Ausfall in der Zufuhr neuer Hölzer — es trafen im Jahre 1891 auf der Düna nur ca. 6000 Flösse gegen ca. 17,000 im Vorjahre ein — und nur in geringem Masse einer regeren Nachfrage von Seiten des Auslandes dürfte es zuzuschreiben sein, dass die ausnahmsweise bedeutenden Vorräthe hier liegender Hölzer, welche wir aus dem Jahre 1890 herübernahmen, grösstentheils realisirt werden konnten. Ebenso ist der Grund für die wesentliche Steigerung der hiesigen Platzpreise, welche wir bei fast allen Artikeln zu verzeichnen haben, weniger in der Aufbesserung der ausländischen Märkte, als fast ausschliesslich in dem starken Rückgang der russischen Valuta zu suchen. — Dass es trotz der ca. 20 pCt. betragenden Entwerthung des Rubels in den meisten Fällen möglich war, die frei an Bord-Preise in ausländischer Währung auf dem anfänglichen Niveau zu erhalten und für manche Artikel sogar eine Erhöhung zu erzielen, kann immerhin als ein Zeichen für die gesundere Lage des Geschäfts angesehen werden.

Zu den einzelnen Hauptartikeln unseres Holzexports übergehend, berichten wir wie folgt:

Von kantigen und runden Balken wurden nach Stückzahl exportirt:

	kantige		runde		In Summa
	fichtene	grähnene	fichtene	grähnene	
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	340,320
1890:	23,367	42,269	70,094	88,792	224,522
1891:	30,794	29,662	95,214	118,706	274,376

	Ellern-, Espen- und Birkenbalken
1887:	40,161
1888:	64,867
1889:	54,091
1890:	116,131
1891:	123,137

Die exportirten kantigen fichtenen und grähnenen Balken bestanden, wie schon in den früheren Jahren, fast ausschliesslich aus holländi-

schen Brussen, während englische Brussen, welche allmählich ganz aus der Mode gekommen sind und für die sich daher ein bestimmter Marktwerth nicht angeben lässt, nur einen ganz minimen Procentsatz des exportirten Quantums bildeten. Fichtene holländische Brussen 2. Sorte wurden bei 26/27 und 27/28 Fuss Durchschnittslänge im Februar und März mit 2—3 Kop., im Laufe des Sommers mit 4—5 Kop. und selbst 6 Kop. über Durchschnittsfusszahl bezahlt; 3. Sorte wurde zu 3—4 Kop. pro Fuss unter den Preisen für 2. Sorte gehandelt.

Grähnene holländische Brussen waren während des ganzen Jahres lebhaft gefragt; die ersten Abschlüsse im Frühjahr fanden zu 21½—22 Kop. statt, später bewilligte man 23—24 und selbst 25 Kop. Alles für Kron 27/28′ Durchschnittslänge. Die ersten Verkäufe nach dem Auslande wurden zu 32 bis 34 Cents geschlossen; da die Nachfrage aus Holland, bei kleinen Zufuhren von frischer Waare, fortwährend sehr lebhaft blieb, so mussten sich die holländischen Käufer dazu bequemen, die höheren Forderungen der hiesigen Exporteure zu bewilligen; es wurde successive bis 37—38 Cents für Kron 27/28′ bedungen.

Grähnene nordische Kappbalken wurden im Anfang des Jahres zu 8 Kop. für 10″ und 10 à 10½ Kop. für 11″ gehandelt und stiegen im Laufe der Saison allmählich bis auf 9½ à 10 Kop. für 10″ und 12½ à 13 Kop. für 11″. Auch die holländischen f. a. B.-Preise hoben sich von 14 à 17 Cents auf 15 à 18 Cents. Fichtene waren wie gewöhnlich circa ½ Kop. resp. ½ Cts. niedriger im Preise als grähnene. Von Brussen sowohl wie auch von nordischen Kappbalken nehmen wir so gut wie gar keine Läger in das neue Jahr hinüber.

Ellerne Balken wurden im Winter 1890/91 auf Lieferung

zu	6	Kop. für	9″
„	8	„ „	10″
„	9	„ „	11″
„	12	„ „	12″
„	13	„ „	13″

für vollständig gesunde Waare contrahirt und bedangen während der Verschiffungs-Saison in Folge schwächerer Zufuhr und grösserer Nachfrage seitens des Auslandes 8 bis 12½ Kop. für 9 bis 13 Zoll Zopfstärke ohne Wrake; trotzdem waren Preise im Auslande ca. 10 pCt. niedriger als im Vorjahre.

Birken- sowohl als auch Espen-Balken waren wenig gefragt und Verkäufer daher sehr mässig in ihren Ansprüchen; es wurde bezahlt für Birkenbalken 9—12 Zoll 7 bis 8 Kop. pro Fuss ohne Wrake und für Espenbalken 10—15 Zoll 7 bis 9 Kop. pro Fuss.

Von Mauerlatten wurden verschifft:

	fichtene	grähnene	in Summa
	Stück	Stück	Stück
1887:	51,026	24,039	75,065
1888:	63,114	37,089	100,203
1889:	73,117	36,686	109,803
1890:	47,756	31,039	78,795
1891:	58,865	44,789	103,654

Fichtene 10 × 10" Mauerlatten stiegen von 18 Kop. für 27/28 Fuss Durchschnittslänge im Laufe des Sommers auf 21 à 22 Kop.; auch die englischen f. a. B.-Preise hoben sich von 32 s. 6 d. bis auf 35 s. à 36 s. Der Absatz war im Ganzen recht befriedigend, so dass beim Schluss der Schiffahrt nur kleine Läger übrig blieben.

Die ziemlich bedeutenden Vorräthe von grähnenen 10 × 10" Mauerlatten wurden, da von neuer Waare wenig hinzukam, fast geräumt; letztere wurde hier am Platz anfangs zu 14 à 14½ Kop. und später zu ca. 16 Kop. für 27/28 Fuss gehandelt; beim Verkauf nach Holland und England erzielte man für vorigjährige 19 à 21 Cts. resp 22 à 23 s., für frische 21 à 22 Cts. resp. 25 à 26 s.

Der Export von Sleepers aller Dimensionen betrug nach Stückzahl:

	kantige	runde	in Summa
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:	2,149,984	86,307	2,236,291
1891:	1,848,966	110,294	1,959,260

Das exportirte Quantum bestand wie immer, so auch in diesem Jahre, der Hauptsache nach, aus den in Grossbritannien zur Verwendung kommenden fichtenen 10 × 10" Quadrat-Sleepers 8 11/12 Fuss lang. Während sonst in der Regel schon im Winter beträchtliche Quantitäten von dieser Dimension contrahirt worden, kamen im letzten Winter fast gar keine Lieferungs-Abschlüsse zu Stande, da die inländischen Händler sich nicht dazu entschliessen konnten, den englischen Notirungen entsprechende Preise zu acceptiren. Nur einige wenige Contractgeschäfte

fanden im Januar-Februar zu ca. 130 Kop. bei einem Sortiment von 40, 30, 30 Procent statt; erst als die neuen Zufuhren einzutreffen anfingen, entwickelte sich ein lebhafteres Geschäft; Preise stiegen gegen Ende Mai, Anfang Juni auf circa 135 Kop. für disponible Waare und verfolgten dann weiter eine fast genau im umgekehrten Verhältniss zu dem Sinken des Rubelwerthes stehende steigende Richtung. Nachdem in der ersten Hälfte des August der höchste Stand mit 158 à 160 Kop. erreicht war, gingen Preise allmälich wieder bis auf ca. 135 Kop. zurück.

Nach England wurden im Anfang des Jahres einige Verkäufe von bei „erst offen Wasser" disponibler Waare zu 28 s. 9 d. à 28 s. 3 d. bei einem Sortiment von 50, 40, 10 Procent geschlossen; später hielten sich die Preise während der ganzen Saison fast unverändert auf circa 28 s. für 50, 40, 10 und 27 s. für 40, 30, 30; erst gegen Ende August, als der dringendste Bedarf der englischen Käufer gedeckt war und Dampferräume theurer wurden, fielen Preise auf 26 s. 6 d. und 26 s. für 40, 30, 30. 7 Zoll Blatt wurden fast das ganze Jahr hindurch zu 24 s. gehandelt.

10 × 10" □ 6 Zoll Blatt, wovon verhältnissmässig bedeutende Läger vom Jahre 1890 übrig geblieben waren, fanden während der ganzen Saison wenig Beachtung. Die Platzpreise variirten von 78 à 80 bis 85 Kop. und der f. a. B.-Werth ging von 18 s. allmälich bis auf 15 s. à 14 s. 6 d. zurück.

10 × 6 Zoll halbe Quadrat-Sleepers, welche im Jahre 1891 auch für den Continent, namentlich Holland, lebhaft gefragt waren, eröffneten zu circa 110 Kop. pro Paar und stiegen im Laufe der Saison bis circa 140 Kop. pro Paar; was von 6 × 10" rheinländischen Schwellen zugeführt wurde, fand coulanten Absatz zu etwa 10 Kop. pro Paar über den Preisen für 6 × 10 Zoll engl. Der englische f. a. B.-Preis stieg von 22 s. nach und nach bis auf 26 s.

Von 10 × 5 Zoll halben Quadrat-Sleepers, auf allen Seiten behauen, wurde nur wenig zugeführt, man zahlte anfangs 85 Kop. und bewilligte später bis 1 Rbl. pro Paar. Der f. a. B.-Preis stieg von 17 s. 6 d. bis 20 s. à 20 s. 6 d.

9 × 4½ Zoll halbe Quadrat-Sleepers, auf allen Seiten behauen, stiegen von 60 à 65 Kop. auf 70 à 72 Kop. pro Paar; auch der englische f. a. B.-Preis hob sich von 16 s. auf 17 s. bis 17 s. 6 d.

9 × 9" □, im Anfang des Jahres zu 80 und selbst 85 Kop. gefragt, waren später ganz vernachlässigt und fielen auf 75 à 70 Kop., im Verkauf nach England wurde diese Dimension im Februar-März zu

20 s. 6 d. à 21 s. 3 d. geschlossen; später liess die Frage nach und Preise wichen auf 18 s. à 17 s. 6 d.

Grähnene 10 × 10" Quadrat-Sleepers waren zuerst wenig gefragt und wurden zu 80 à 85 Kop. gehandelt; später stieg der Preis bis 95 Kop.; der f. a. B.-Werth war während der ganzen Saison ziemlich unverändert 17 s. à 17 s. 6. d.

Der Export von Planken und Brettern stellte sich in den letzten fünf Jahren wie folgt (nach Stückzahl):

	über 3 Zoll	3 Zoll	unter 3 Zoll	in Summa
1887:	51,164	4,419,271	5,864,230	10,334,665
1888:	39,032	4,989,648	7,375,539	12,404,219
1889:	65,627	5,509,427	7,694,228	13,260,282
1890:	35,426	4,884,385	6,193,721	11,113,532
1891:	36,685	6,306,470	7,817,902	14,161,057

Wollte man das Sägemühlengeschäft im Jahre 1891 lediglich nach den obigen Exportziffern, welche diejenigen des Vorjahres und überhaupt aller vorhergehenden Jahre wesentlich übersteigen, beurtheilen, so würde man zu dem Schlusse gelangen, dass dasselbe sich in einer ungewöhnlich blühenden Lage befunden haben müsse. Eine solche Schlussfolgerung ist indessen keineswegs gerechtfertigt. Was im Eingange dieses Berichts von dem bedeutenden Ausfall in der Zufuhr frischer Hölzer gesagt wurde, galt vorzugsweise von Sägebalken; das hiervon zugeführte Quantum reichte denn auch bei Weitem nicht zur Versorgung unserer Sägemühlen aus und so kam es, dass die meisten derselben wegen Mangels an Rohmaterial nur mit halber Kraft arbeiteten und einzelne ihre Thätigkeit ganz einstellten. Ein solcher Zustand aber, der nur eine sehr beschränkte Ausnutzung der vorhandenen Betriebsanlagen zulässt, kann natürlich nicht als befriedigend bezeichnet werden. Wenn nun trotzdem die Bücherabschlüsse unserer Sägemühlenbesitzer zum Theil recht günstige Resultate aufweisen mögen, so ist dieses wohl nicht einer gewinnbringenden Thätigkeit während des Jahres 1891, sondern dem Umstande zuzuschreiben, dass hauptsächlich in Folge des starken Coursrückganges unserer Valuta die enormen Vorräthe geschnittener Waare, welche bei der Schifffahrtseröffnung hier lagerten, zu einem weit höheren Rubelwerthe realisirt werden konnten, als man zur Zeit des vorhergehenden Bücherabschlusses anzunehmen berechtigt war. Dass der Export von Sägemühlenfabrikaten, darunter namentlich 3" Planken, so hohe Ziffern aufzuweisen hat, erklärt sich wohl auch zum grossen Theil durch die recht bedeutenden Ankäufe der französischen Importeure, welche sich im Hinblick auf den neuen

am 1. Februar 1892 in Kraft tretenden Schutzzoll stark versorgten. So wurden denn auch für den französischen Markt auf metrische Längen geschnittene grähnene 3 × 9" Planken, welche zuerst zu 20, 18 und 16 Cts. für 1., 2. und 3. Sorte geschlossen wurden, später zu 22, 20 und 18 Cts. verkauft. Beim Verkauf nach England stellten sich die f. a. B.-Preise fast das ganze Jahr hindurch wie folgt:

Grähnene	3 × 11"	Secunda	ca. 5 £ 15 s.	à 6 £ 5 s. 0 d.
„	3 × 10½"	„	„ 5 £ 10 s.	à 5 £ 15 s. 0 d.
„	3 × 9"	„	„ 5 £ 5 s.	
„	3 × 8 à 3 × 7"	„	„ 4 £ 0 s.	à 4 £ 2 s. 6 d.

Fichtene Planken und Battens, welche hauptsächlich nach Belgien und Nord-Frankreich verschifft wurden, waren wenig gefragt; die f. a. B.-Preise waren ungefähr wie folgt:

Fichtene	3 × 9" 50 pCt. 2. Sorte 50 pCt. 3. Sorte	ca. 140 Frs.
„	2½ × 7" unsortirt	„ 105 à 110 Frs.
„	3 × 8 à 3 × 7" unsortirt	„ 85 à 90 „

Dass für besonders beliebte Marken mitunter auch höhere Preise, als die vorstehenden, erzielt wurden, ist natürlich nicht ausgeschlossen.

Grähnene Bretter wurden anfangs recht billig verkauft und bedangen später

160 à —	Mk. für	1 × 10½"	Kron
145 à —	„ „	1 × 10½"	Halbkron
140 à 145	„ „	1 × 9"	Kron
125 à 130	„ „	1 × 9"	Halbkron
100 à 110	„ „	1 × 8"	unsortirt
95 à 105	„ „	1 × 7"	„
90 à 100	„ „	1 × 6"	„

Fichtene Bretter waren vernachlässigt und meist nur zu sehr niedrigen Preisen zu placiren.

Eichene Stäbe. Das Jahr 1891 eröffnete mit einem vorjährigen Saldo von:

ca. 115	Schock	Kron-Pipenstäben
„ 191	„	„ Oxhoftstäben
„ 32	„	Wrackstäben aller Dimensionen.

Zugeführt wurden:

1888	1889	1890	1891		
2600	1248	259	1006	Schock	Kron-Pipenstäbe,
965	255	299	594	„	Kron-Oxhoftstäbe,
500	176	422	80	„	Wrackstäbe aller Längen.

Dagegen exportirt:

1888	1889	1890	1891	
3111	1632	821	1135	Schock Kron- und Wrack-Pipenstäbe,
1548	572	116	795	„ Kron- und Wrack-Oxhoftstäbe.

Wenn auch die Zufuhr pro 1891 grösser als erwartet ausgefallen ist, so dass dieselbe die ausserordentlich kleine Zufuhr des Vorjahres überragt, und ungefähr das im Jahre 1889 zugeführte Gesammtquantum erreicht, so ist dennoch kaum auf einen Wiederaufschwung dieses einst so blühenden Geschäftszweiges zu hoffen, da einerseits die zum Rigaschen Productionsgebiet zu zählenden Eichenwälder schon stark exploitirt worden sind, andererseits Memel durch leichtere Handhabung der Geschäfte grössere Quantitäten Stäbe an sich zieht. Das im Jahre 1891 nach hier gebrachte Sortiment erwies sich im Allgemeinen als ein nicht günstiges, da die Dimensionen $3 \times 6 \times 84''$ und $2^1/_2 \times 5 \times 84''$ franz. Kron in so grosser Anzahl vorhanden waren, dass dieselbe ca. 40 pCt. aller gelieferten Kron-Pipenstäbe betrug.

Dank dem für den Export günstigen Wechselcourse fanden diese, in letzteren Jahren sonst schwerer verkäuflichen Dimensionen allerdings nach und nach Absatz, doch wäre es wünschenswerth, wenn unsere inländischen Lieferanten die im Allgemeinen beliebteren Dimensionen von 72 und 60 Zoll (namentlich $2^1/_2 \times 5$ und 2×4) in grösserer Anzahl zu liefern in der Lage wären.

Preise eröffneten im Frühjahr 1891 auf Basis von ca. 64 Rbl. für $2^1/_2 \times 5 \times 72''$ franz. Kron, wobei indessen für $3 \times 6 \times 72''$ franz. Kron nur 100 Rbl., für $3 \times 6 \times 84''$ ca. 118 Rbl. und für $2^1/_2 \times 5 \times 84''$ ca. 83 Rbl. bewilligt wurden.

Im Laufe des Sommers bedang Locowaare bis ca. 66 Rbl. für $2^1/_2 \times 5 \times 72''$ franz. Kron, $3 \times 6 \times 72''$ bis 103, $2^1/_2 \times 5 \times 84''$ bis 85 Rubel.

Wrackstäbe waren nur in verschwindend kleinen Quantitäten vorhanden; man zahlte:

ca.	60	Rbl.	für	7	Fuss Wrackstäbe
„	40	„	„	6	„ „
„	33	„	„	5	„ „
„	24	„	„	4	„ „

Im Lager pro ultimo 1891 verblieben nur wenige Stücke Kronstäbe und

ca.	8	Schock	Wrack-Pipenstäbe,
„	20	„	„ Oxhoftstäbe.

Pitprops. Exportirt wurden:

1887:	2,371,705
1888:	793,940
1889:	1,209,955
1890:	1,650,840
1891:	1,806,359

Das Geschäft in diesem Zweige war wenig lohnend, da Schweden im Herbst 1890 grosse Massen Consignationswaare auf den englischen Markt geworfen hatte.

Splittholz. Es wurden ausgeführt:

1887:	7,958	Faden
1888:	8,311	„
1889:	13,797	„
1890:	9,608	„
1891:	10,493	„

Die hiesigen Platzpreise stiegen successive von 4 Rbl. 80 Kop. bis 6 Rbl. 25 Kop. pro Fuss bis zum Schiff; auch die f. a. B.-Preise hoben sich von 11 s. 6 d. à 12 s. bis 13 s.

Was nun die Aussichten für das 1892er Holzgeschäft anbetrifft, so dürfte die nicht wegzuleugnende Thatsache, dass im Gegensatz zu den aussergewöhnlich grossen Vorräthen, welche bei Eröffnung der Schifffahrt im Jahre 1891 hier und an den meisten andern Abladeplätzen lagerten, wir im Jahre 1892 ausnahmsweise kleine Läger in die neue Campagne hinübernehmen, zu der Hoffnung berechtigen, dass wir besseren Zeiten entgegengehen; freilich liegt die Befürchtung nahe, dass die Production angefeuert, eben durch die günstigeren Aussichten, wieder grössere Dimensionen annehmen werde. Hoffen wir, dass dieselbe in mässigen Grenzen bleiben und der Verbrauch in den Absatzländern gleichen Schritt mit ihr halten möge!

Die Ausfuhr von Eiern zur See betrug:

1887:	112,857	Pud
1888:	311,431	„
1889:	321,631	„
1890:	373,285	„
1891:	568,301	„

Nach den Angaben des „Обзоръ внѣшней торговли“ betrug die Eier-Ausfuhr nach der Stückzahl wie folgt:

	aus Riga	aus Libau
1887:	30,230,000	11,056,000
1888:	85,783,000	18,805,000
1889:	85,673,000	15,533,000
1890:	101,681,274	56,042,812

	aus St. Petersburg	aus Reval
1887:	4,143,000	747,000
1888:	12,632,000	563,800
1889:	42,377,000	1,252,000
1890:	88,354,610*)	4,614,100

Russlands Eierausfuhr ist in enormem Steigen begriffen. Im Jahre 1881 wurden nur 66,797,000 über die europäische Grenze ausgeführt, im Jahre 1890 dagegen 750,549,000 und im Jahre 1891 bis zum 1. December 808,000,000.

Aus dem Südwesten Russlands, namentlich von den Stationen Schepetowka und Golendry der Südwestbahnen und der Station Sucholessy der Fastower Bahn, gehen bedeutende Eiertransporte über Grajewo nach Hamburg und Königsberg, sowie über Libau nach England. Diese Transporte für den Export über Riga durch entsprechende Ermässigung der Eisenbahn-Frachtsätze zu gewinnen, ist bisher nicht gelungen (vergl. Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1891 pag. 120).

Mineralöl. Die verschifften Quantitäten betrugen:

1887:	332,274	Pud
1888:	422,061	„
1889:	401,575	„
1890:	305,492	„
1891:	248,367	„

Die Naphtha-Ausbeute in Baku betrug (nach dem „Вѣстникъ Финансовъ“ Nr. 34 vom Jahre 1891) im Jahre 1889 205,500,000 Pud, im Jahre 1890 dagegen 239,000,000 Pud, d. h. 16,3 pCt. mehr. In der ersten Hälfte des Jahres 1891 sind 139,616,500 Pud gegen 123,999,000 Pud im gleichen Zeitraum des Vorjahres gewonnen worden.

*) Ausserdem 2,942,000 nach Finnland.

In Folge der Erhöhung der Production waren die Preise für Rohnaphtha sowohl wie für Kerosin erheblich gefallen. Im Mai 1890 betrugen die Preise in Batum für Naphtha 7—7½, im Mai 1891 dagegen nur 3½—3¼, im Juni 1890 7—8½, im Juni 1891 sogar nur 3¼—3.

Die gesammte Versendung von Naphtha-Producten aller Art aus Baku stieg im Verhältniss zur grösseren Ausbeute. In den ersten sechs Monaten des Jahres 1890 betrug dieselbe 98,520,440 Pud, im gleichen Zeitraum des Jahres 1891 101,015,489 Pud. Die Verschiffung über das Kaspische Meer belief sich im 1. Halbjahr 1891 auf 72,299,254 Pud, d. h. 4,252,489 Pud oder 6,2 Procent mehr als im Jahre 1890. Die Kaukasische Eisenbahn hat in der ersten Hälfte des Berichtsjahres 28,716,235 Pud befördert, 1,757,340 oder 5,8 Procent weniger als zur selben Zeit des Vorjahres.

Der Export von Naphtha und Naphtha-Producten in's Ausland hat vom Januar bis Juli 1891 23,921,000 gegen 23,662,000 Pud im Jahre 1890 betragen. Während im Verhältniss zur gesteigerten Ausbeute die Mehrung des Exports russischer Naphtha in's Ausland gering gewesen ist, hat die Ausfuhr amerikanischer Naphtha erheblich zugenommen. In dem Finanzjahr 1890/91 (30. Juni) sind aus Amerika an Naphtha und Naphtha-Producten 704,387,532 Gallonen gegen 659,365,475 Gallonen in derselben Periode 1889/90 ausgeführt worden.

Die Preise für Kerosin in Baku betrugen im Juni 1890 63 Kop., im selben Monat des Jahres 1891 dagegen 47 Kop.

Die Fracht für die Beförderung von roher Naphtha, welche im directen internen Verkehr nach Riga befördert und von hier durch die in Riga bestehende grosse Raffinerie (A. Oehlrich & Co.) in raffinirtem Zustande in's Ausland exportirt wird, wird vom Februar 1891 ab nicht mehr nach den internen, sondern nach den Export-Tarifen berechnet. Bei der Beförderung von Rohnaphtha nach Riga wird die volle Fracht nach dem bestehenden internen Tarif erhoben; nach vollzogenem Export der Naphthaproducte wird jedoch dem Versender die Differenz zwischen dem internen und Export-Tarif für Rohnaphtha, welche der Quantität der in's Ausland abgefertigten Producte entspricht, zurückerstattet.

Ferner sind sämmtliche Tarife für die Beförderung von Naphthawaaren und zwar sowohl für den internen und Export-Verkehr, als auch für den Local-Verkehr umgearbeitet und die neuen Tarife, unter Aufhebung der bisherigen, zur Einführung gelangt. (Jahresbericht des Rig. Börsen-Comités pro 1891, pag. 117.)

II. Der Import.

Wir wiesen bereits in der Einleitung zu diesem Bericht darauf hin, dass der Werth der im Jahre 1891 über Riga importirten Waaren eine Steigerung an den Tag gelegt habe. Es betrug derselbe:

im Mittel der Jahre 1884—1888:	22,360,890	Rbl.
im Jahre 1889:	20,076,548	„
„ 1890:	21,692,942	„
„ 1891:	22,691,001	„

Der Umfang des Imports ist in erster Linie durch den Zolltarif vom 1. Juli 1891 bestimmt worden. Vor der Wirksamkeit dieser neuen Schutzmauer gegen das Eindringen fremdländischer Waare, ist man eben beflissen gewesen, nach Möglichkeit noch solche Producte nach Russland einzuführen, welche voraussichtlich einer Zollerhöhung unterworfen werden sollten. Unter solchen Umständen ist denn der Import, trotz des schlechten Coursstandes unserer Valuta, im verflossenen Jahre doch noch ein relativ bedeutender gewesen.

Die grosse Frage der allgemeinen Revision des Zolltarifs, deren Lösung nicht allein von der gesammten Handelswelt Russlands, sondern auch von der grossen Menge der Producenten und Consumenten mit Spannung entgegengesehen wurde, hat im vergangenen Jahre ihre Erledigung gefunden.

Der neue allgemeine Zolltarif, welcher am 11. Juni 1891 Allerhöchst bestätigt worden und am 1. Juli 1891 in Wirksamkeit getreten ist, bildet den Schlussstein der seit dem Jahre 1877 befolgten strengen Schutzzollpolitik. Durch die Zolltarife der Jahre 1850 und 1857 und weiter durch den Tarif vom Jahre 1868 hatte die Staatsregierung den Uebergang von einem streng schutzzöllnerischen System zu einem gemässigt freihändlerischen angebahnt. Das System eines gemässigten Schutzzolles ward jedoch nicht lange beibehalten. Als im Jahre 1877 die Erhebung der Zollgebühren in Gold angeordnet worden war, bedeutete diese Massregel bei dem damaligen Coursstande des Rubels nichts Anderes, als eine Zollerhöhung um 30 Procent. Seitdem ist der unbedingte Schutzzoll immer mehr zur Herrschaft gelangt. Im Jahre 1881 wurde eine Erhöhung des Zolls im Betrage von 10 Procent angeordnet, 1885 eine weitere für die meisten Waaren von 10—20 Procent, im Jahre 1890 endlich wurde ein allgemeiner Aufschlag von 20 Procent decretirt, um „die Zollabgaben mit der veränderten Lage des Wechselcourses in Einklang zu bringen". Dieses Zollgesetz trat mit dem 16. August 1890 in Kraft und behielt bis zur grossen Zollrevision,

vom 1. Juli 1891, Geltung. Neben diesen allgemeinen Zollaufschlägen sind im Laufe der Jahre einzelne Artikel noch besonders von Zollerhöhungen betroffen worden, so Roheisen (1883 und 1887), Heringe (1883 und 1887), Steinkohlen (1887), landwirthschaftliche Maschinen (1885 und 1887), Wein (1885), Baumwolle (1887) etc.

Der Zolltarif vom Jahre 1891 ist an die Stelle des letzten allgemeinen Tarifs vom Jahre 1868 und seiner zahlreichen generellen und speciellen Aenderungen getreten. Ziel dieses neuen Gesetzes ist: die Beseitigung der Ungleichmässigkeiten in der Beschützung der verschiedenen Artikel, wie solche durch die mehrfach erfolgten allgemeinen Zollaufschläge hervorgerufen worden waren, vor Allem aber Schutz der einheimischen Industrie gegen ausländische Concurrenz. Um diesen Schutz möglichst nachhaltig zu gestalten, ist im neuen Zolltarif auch den Rohproducten und Halbfabrikaten eine kräftige Protection zugewandt worden. Bisher war vornehmlich die Erzeugung der Fabrikate im Inlande unter den Schutz des Zolles gestellt worden, jetzt wurde es für nothwendig erachtet, auch die Gewinnung und Verarbeitung der für die Industrie nothwendigen Rohstoffe vor ausländischer Concurrenz möglichst zu bewahren.

Die im Gesetz normirten Zollsätze dienen dem ausgesprochenen Zweck: Schutz der einheimischen Industrie in um so höherem Grade, als die Erhebung des Zolles nach wie vor in Gold zu erfolgen hat. Jede Verschlechterung unseres Credit-Rubels in der internationalen Werthschätzung kommt demnach einer Zollerhöhung gleich.*)

Auf einzelne Positionen des neuen Zolltarifs werden wir in der Folge noch zurückkommen.

Der Import von Steinkohlen und Coaks zur See über Riga betrug:

1887:	8,948,841 1/2	Pud
1888:	10,721,309 1/2	„
1889:	12,500,832	„
1890:	9,575,382	„
1891:	11,063,452	„

Der Tarif für Steinkohlen, welcher am 19. Mai 1887 decretirt wurde und speciell die über die baltischen Häfen eingeführten Steinkohlen mit einem Zoll im Betrage von 1 Kop. pro Pud belegte, ist

*) Vergl. über den Zolltarif vom 1. Juli 1891: V. Wittschewsky: „Die Zoll- und Handelspolitik Russlands während der letzten Jahrzehnte". Schriften des Vereins für Socialpolitik XLIX. 1892. Dr. Joh. v. Keussler: „Der neue Zolltarif". Russische Revue 1891, 3. Heft.

bisher keiner Abänderung unterzogen worden und soll bis 1898 unverändert in Geltung bleiben. Die Einfuhr von Steinkohlen über die benachbarten baltischen Häfen ist denn auch, gleich wie die über Riga, in den Jahren seit 1887 im Grossen und Ganzen ihrer Quantität nach gleich geblieben. So wurden Steinkohlen (Coaks nicht gerechnet) importirt:

	1888	1889	1890
über St. Petersburg	50,870,214	62,907,761	57,307,986
„ Reval	3,387,302	3,986,329	3,037,210
„ Libau	3,552,393	4,728,601	3,589,930

Der Zoll hat die Einfuhr von Steinkohlen über die baltischen Häfen nicht merklich beeinflusst. Unsere Industrie bedarf in steigendem Masse der Brennstoffe und kann der ausländischen Kohle nicht entrathen, da der Absatz der russischen Kohle bis nach den baltischen Provinzen hin bisher sich nicht als lebensfähig erwiesen hat.

Das Fallen der Schiffsfrachten um einen Shilling hat im vorigen Jahre den Import von Kohlen begünstigt.

Der Import von Heringen betrug:

1887:	86,456 3/4	Tonnen
1888:	57,263 1/4	„
1889:	68,857 1/2	„
1890:	50,648 3/4	„
1891:	69,777	„

Der Import von Heringen hat gegen denjenigen von 1890 zwar nicht unerheblich zugenommen, welches Resultat jedoch hauptsächlich dem grossen schwedischen Fange zuzuschreiben ist, indem von norwegischen Heringen weniger und von schottischen nur ca. 4000 Tonnen mehr als a. p. importirt wurden. Das kleine Lager wurde am Anfang des Jahres zu guten Preisen geräumt und da der schottische Fang bei Weitem nicht den gehegten Erwartungen entsprach, stiegen die Preise für diesen Artikel von 14 bis 20 Rbl. pro Tonne. Als die Nachrichten vom neuen norwegischen Fang anfangs sehr ungünstig lauteten, wurden die Preise im September mit 23 Rbl. für KKK, 22 Rbl. KK, 20 Rbl. K, 16 Rbl. MK angelegt; da es sich jedoch bald zeigte, dass mehr Heringe vorhanden waren, als zuerst berichtet worden und dass ausserdem die Waare kleinfallend und mehrfach äusserst unreell sortirt war, zogen sich die Käufer zurück. Diese Ursachen, ferner die durch die Exportverbote hervorgerufene Stagnation im Handel und Wandel, endlich die schlechten Landwege, bewirkten, dass der Absatz im ganzen

Herbst ein ungewöhnlich schlechter war und die Preise bis zum 1. Januar einen Rückgang von 4 Rbl. pro Tonne erlitten.

Ultimo December betrug das Lager 28,200 Tonnen gegen 6300 Tonnen im Vorjahre.

Der Zoll auf Heringe ist unverändert — 27 Kop. pro Pud — geblieben.

Der Import von Salz über Riga ist bisher im Jahresbericht stets noch aufgeführt worden, obgleich das ausländische Salz fast ganz vom russischen verdrängt worden ist.

Der Import betrug:

1887:	78,060	Pud
1888:	89,563	„
1889:	66,456½	„
1890:	107,477½	„
1891:	111,979½	„

In Riga wird nur noch rothes Steinsalz vom Auslande bezogen, während das hauptsächlich in den Handel kommende weisse Salz grösstentheils auf dem Seewege aus der Krim zugeführt wird.

Die Zufuhr von Salz zur See nach Riga aus der Krim hat betragen:

1887:	672,394	Pud
1888:	1,089,861	„
1889:	1,393,992	„
1890:	684,842	„
1891:	867,758	„

Die Einfuhr von künstlichen Düngemitteln ist im Vergleich zu den beiden früheren Jahren zurückgegangen. Es wurden importirt:

1887:	646,674	Pud
1888:	986,157½	„
1889:	1,038,300	„
1890:	1,231,762½	„
1891:	910,772	„

Voraussichtlich dürfte der Import künstlicher Düngemittel über Riga in Zukunft noch mehr sinken. Die Landwirthschaft ist in ihrem langdauernden Kampf um die Zollfreiheit für ausländische Düngemittel der Industrie unterlegen. Zollfrei war bis zum Jahre 1891 der Import von künstlichen und natürlichen Düngemitteln, welche Vergünstigung sich die Landwirthschaft zu nutze machte und namentlich Superphos-

phate in beträchtlichen Mengen aus dem Auslande bezog. Die Meinung, dass die Herstellung der Kunstdüngemittel sehrwohl im Inlande vor sich gehen könne, da dieses über die hauptsächlichen Rohstoffe zur Etablirung dieses Industriezweiges (Knochen, Phosphoriten) reichlich verfüge — hat gesiegt, trotz der energischen Remonstrationen der Repräsentanten der russischen Landwirthschaft.

So enthält denn der neue Zolltarif vom 1. Juli 1891 folgende Bestimmungen: Zollfrei bleiben die natürlichen Düngemittel (Guano), Rohknochen und ungemahlene Thomasschlacke, während gemahlene Rohknochen, Phosphoriten und Thomasschlacken 2, Superphosphate, mit Schwefelsäure bearbeitete Knochen, Düngkomposten und Poudrette 5 Kopeken Gold pro Pud brutto Zoll zu tragen haben.

Wie sich der Düngstoff-Import Rigas im Jahre 1891 specificirt gestaltet hat, vermögen wir den uns zur Disposition stehenden Zollangaben nicht zu entnehmen, dagegen belehren uns privatim freundlichst übermittelte approximative Angaben über den Import der einzelnen Sorten. Danach sind 1891 eingeführt worden:

circa	20,000	Sack	Thomasschlacke
„	112,970	„	Superphosphat
„	4,000	„	Kainit
„	8,000	„	Kunstdünger
„	1,300	„	Düngersalze
„	100	„	Guano.

Die Preise für Superphosphate, welche am meisten eingeführt worden sind, betrugen im verflossenen Jahre wie folgt: Bis zum 1. Juli belief sich der Preis für $^{12}/_{13}$% Superphosphate auf 2 Rbl. 95 Kop. bis 3 Rbl. pro Sack, im Juli und August stieg der Preis auf 3 Rbl. 45 Kop., fiel dann aber im Herbst auf 3 Rbl. 35—40 Kop.; $^{11}/_{12}$% Superphosphate waren um 15 Kop. per Sack billiger, $^{13}/_{14}$% um 20 Kop. per Sack theurer als $^{12}/_{13}$%.

Das vom Vorjahre auf das Jahr 1892 übertragene Lager von Superphosphaten beträgt ca. 5000 Sack.

Es wurden an landwirthschaftlichen Maschinen und Theilen derselben importirt:

1887:	30,639½	Pud
1888:	66,121	„
1889:	41,953½	„
1890:	51,482	„
1891:	38,556	„

Unterlag die Landwirthschaft im Kampfe um die Zollfreiheit künstlicher Düngemittel, so hat sie in der Verfechtung einer möglichst niedrigen Verzollung der landwirthschaftlichen Maschinen einen halben Sieg davongetragen. Der Antrag auf Verdoppelung des bisherigen Zolles wurde abgelehnt und wenigstens für landwirthschaftliche Maschinen und Geräthschaften ohne Dampfmotoren der Zollsatz von 70 Kop. pro Pud beibehalten, so zwar, dass in Zukunft der Tarifsatz in Geltung bleibt, welcher vor dem am 16. August 1890 decretirten allgemeinen Aufschlage von 20 pCt. bestand. Die landwirthschaftlichen Maschinen werden jedoch durch die neuen Tarifbestimmungen insofern dennoch getroffen, als Reservetheile, welche gesondert importirt werden, „nach den entsprechenden Artikeln des Zolltarifs" zu verzollen sind, d. h. Theile aus Gusseisen, Stahl, Kupfer etc. werden mit den für Eisen-, Stahl- und Kupferwaaren im Allgemeinen erhöht angesetzten Zöllen belegt. Locomobilen, welche mit complicirten Dreschmaschinen eingeführt werden, zahlen 1 Rbl. 40 Kop., während z. B. Feuerlöschapparate mit 170, Dampffeuerspritzen dagegen mit 200 Kop. pro Pud zu verzollen sind.

An Roheisen sind eingeführt worden (mit Ausnahme des Transits):

1887:	349,514	Pud
1888:	496,076	„
1889:	436,494½	„
1890:	376,364½	„
1891:	288,925½	„

Der Import von ausländischem Roheisen hat seit 1883, nachdem in jenem Jahre eine Zollauflage beliebt wurde, beständig abgenommen (1882 noch 1,122,431 Pud). Im April 1887 wurde der Zoll auf Eisen beim Import zur See auf 25 Kop. Gold pro Pud erhöht, der Zolltarif vom 1. Juli 1891 setzt den Zoll auf 30 Kop. fest. Die russische Zollpolitik ist darauf gerichtet, dem aus russischem Roherz gewonnenen Eisen die Möglichkeit der Concurrenz mit dem zwar auf russischem Boden, aber aus fremdem Rohmaterial verarbeiteten Product zu schaffen und zwar soll dieses in solchem Umfange geschehen, dass die Hütten des Urals ihre Erzeugnisse mit Gewinn in Petersburg und Moskau abzusetzen vermögen. Um die rein russischen Hüttenwerke im Ural den polnischen gegenüber, welche in unmittelbarer Nähe der deutschen Eisenhütten liegen, nicht ins Hintertreffen gerathen zu lassen, ist der Zoll für ausländisches Eisen, welches die Landgrenze überschreitet, auf 35 Kop. normirt worden.

Der Import roher Baumwolle betrug:

1887:	236,489	Pud
1888:	113,961	„
1889:	111,848	„
1890:	116,316½	„
1891:	111,573½	„

Der Consum von Baumwolle in Riga selbst ist ganz unbedeutend, die importirte geht meist transito nach Moskau. Russland wird bekanntlich mit ausländischer Baumwolle in erster Linie von Reval-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, im Jahre 1890 aber 3,667,709½ Pud eingeführt. Der Verbrauch von Baumwolle aus Turkestan und Mittelasien steigt beständig, besonders seitdem die Transkaspibahn die Erleichterung im Verkehr zu Wege gebracht hat. Es sind via Orenburg und Astrachan 1883 859,000 Pud, im Jahre 1889 aber schon 1,460,940 Pud eingeführt worden, im Jahre 1890 dagegen nur 562,287 Pud (vergl. „Обзоръ внѣшней торговли“ für die Jahre 1889 und 1890).

Im Jahre 1887 erfolgte, im Interesse der Hebung des Anbaues von Baumwolle auf den russischen Territorien in Mittelasien, eine Zollerhebung vom Import der Rohbaumwolle über die Seegrenze von 100 Kop. und über die Landgrenze von 115 Kop. Bei der im Jahre 1891 stattgehabten Generalrevision des Zolltarifs erfolgte ein neuer Zuschlag von je 20 Kop. zu den genannten beiden Zollsätzen.

Korkholz ist importirt worden:

1887:	211,765	Pud
1888:	230,522½	„
1889:	187,913	„
1890:	207,493	„
1891:	225,344½	„

Der Import dieses Artikels ist wiederum im vergangenen Jahr gestiegen. Die Zollrevision hat für diesen Artikel keine Erhöhung gebracht, denn der Vorschlag, den Importzoll auf unverarbeitetes Korkholz von 12 auf 25 Kop. zu erhöhen, wurde abgelehnt, während andererseits der Zoll auf Korkproducte von 265 Kop. auf 300 Kop. erhöht worden ist.

Farbeholz in Scheiten wurde importirt:

1887:	817,672½	Pud
1888:	1,055,820½	„
1889:	628,785	„
1890:	953,210	„
1891:	1,074,645	„

Der Zoll, welcher für Farbeholz in Scheiten und Blöcken 6 Kop. pro Pud betrug, ist durch das Gesetz vom 1. Juli 1891 nicht erhöht worden. Im Interesse der inländischen Ultramarin-Fabriken ist der Zoll für Ultramarin, wie überhaupt für Bläue jeder Art, von 265 Kop. auf 400 Kop. pro Pud gesteigert worden.

Ferner sind importirt worden:

	Wein	Champagner
	Wedro	Flaschen
1887:	29,391	21,327
1888:	30,260	22,772½
1889:	40,462½	25,715
1890:	46,154½	29,388
1891:	38,437½	34,342½

Der stetig zunehmende Consum inländischer Weine und der hohe Zoll schränkt den Verbrauch ausländischer Traubenweine in Russland immer mehr ein. Trotzdem ist die Einfuhr von Champagner über Riga im verflossenen Jahr nicht unwesentlich gestiegen. Der Import von Champagner ist im verstärkten Masse erfolgt, weil eine Preiserhöhung französischen Champagners vorausgesehen wurde. Dieselbe ist denn auch erfolgt und beträgt 1 Franc pro Flasche. Der Zoll auf Champagner betrug vor dem 1. Juli 1,25 + 20 pCt. Zuschlag = 1,50 Gold und beträgt nach dem 1. Juli 1891 1,40 pro Flasche.

Für Traubenweine, in Fässern importirt, beträgt der Zoll nach dem neuen Gesetz 4 Rbl., statt wie früher, 3 Rbl. 50 Kop. pro Pud. Starke Weine mit einem Gehalt von über 16° Alkohol zahlen für jeden Grad über 16° 12 Kop. mehr = circa 14¼ Kop. pro Pud und Grad.

Der Weinbau in Frankreich ist in den letzten Jahrzehnten fortgesetzt durch die Phylloxera stark beeinträchtigt worden. Die Anbaufläche hat sich in Folge dieses ungünstigen Einflusses von Jahr zu Jahr verringert. Die mit Weinreben bestockte Fläche wurde 1881 noch auf 2,699,923 geschätzt, 1891 dagegen nur noch auf 1,763,000 ha. (vergl. „Rig. Börsen- und Handels-Zeitung“ 1892, Nr. 13).

Der Import von Kaffee betrug:

1887:	23,363	Pud
1888:	23,003½	„
1889:	22,277	„
1890:	24,995	„
1891:	24,086	„

Ungeachtet des hohen Zolles und der Zunahme des Gebrauchs von Surrogaten ist die Einfuhr von Kaffee in den letzten Jahren gestiegen. Der Zoll betrug bisher 3 Rbl. pro Pud, vom 1. Juli 1891 an wird gebrannter und gemahlener Kaffee mit 4 Rbl. pro Pud besteuert, während ungebrannter und nicht gemahlener nach wie vor mit 3 Rbl. belegt wird.

Riga bezog bisher mit Vorliebe Ceylon-Kaffee; in Ceylon ist aber die Kaffee-Production in letzter Zeit eingeschränkt worden. Der Preis für Ceylon-Kaffee stieg von 138 s. auf 145 s. Dunkle Java-Sorten werden neuerdings vielfach gefragt, deren Preis etwas niedriger ist: 120 bis 130 s.

Der Absatz in das Innere des Reichs war im verflossenen Jahr noch schwächer, als in den letzten Jahren, da der allgemeine Nothstand auch in dieser Hinsicht seinen Einfluss ausübte.

Die bestehenden Eisenbahn-Tarife machen überdies Riga in der Concurrenz mit St. Petersburg und den Südhäfen den Absatz in die inneren Gouvernements schwer. Von dem 1891 importirten Kaffee ist ein bedeutendes Lager in das Jahr 1892 hinübergegangen.

Importartikel von geringerer Bedeutung sind folgende, von denen nachstehende Quantitäten eingeführt wurden:

	Soda		Harz	
1887:	229,772	Pud	565,203	Pud
1888:	170,512	„	352,356	„
1889:	156,038½	„	385,506½	„
1890:	164,454	„	243,592½	„
1891:	132,765	„	277,456	„

	Oel		Coprah	
1887:	30,630	Pud	264,821½	Pud
1888:	40,436½	„	402,669½	„
1889:	21,532	„	90,569	„
1890:	24,251	„	100,979	„
1891:	17,524	„	133,547	„

Der Zoll auf Soda ist auf 55 Kop. erhöht worden, da, wenn auch die im Jahre 1866 erfolgte Zollerhöhung auf 40 Kop. eine Verminderung der Einfuhr nach Russland erzielte, doch dieselbe im Verhältniss zur inländischen Production noch bedeutend ist. Dazu kommt, dass die ausländische Soda, in Folge der Ueberproduction, zu so geringen Preisen angeboten wird, dass die inländische Herstellung eines erhöhten Schutzes bedürftig erachtet wird.

Für Fichtenharz (Harpius), ein trotz des Waldreichthums Russlands bedeutender Importartikel, ist der Zoll von 13 auf 40 Kop. erhöht worden.

Die Zahl der eingegangenen Schiffe betrug (excl. Kronsdampfer):

1887:	2352	Schiffe	mit 500,996	Lasten
1888:	2542	„	„ 556,293	„
1889:	2325*)	„	„ 527,428	„
1890:	2065	„	„ 474,989	„
1891:	2120	„	„ 503,606	„

und zwar mit Ballast**):

1887:	1092	Schiffe	mit 274,776	Lasten
1888:	1308	„	„ 334,699	„
1889:	1141	„	„ 315,615	„
1890:	940	„	„ 261,493	„
1891:	1091	„	„ 302,970	„

oder in Procenten der in Summa eingegangenen Lastenzahl, mit Ballast:

1887:	54,8	pCt.
1888:	60,2	„
1889:	59,8	„
1890:	55,1	„
1891:	60,2	„

*) Für einen russischen Segler fehlte die Angabe der Lastenzahl.

**) Es fehlten die Angaben, ob beladen oder mit Ballast eingekommen waren:

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;

1891: für 33 Schiffe mit 3382 Lasten unter russischer Flagge, für 1 Schiff mit 13 Lasten unter deutscher Flagge und für 1 Schiff mit 81 Lasten unter schwedischer Flagge.

Die Zahl und Grösse der eingegangenen Dampfer betrug:

1887: 1480 Dampfer mit 395,005 Lasten
1888: 1607 „ „ 439,237 „
1889: 1587 „ „ 438,055 „
1890: 1503 „ „ 408,093 „
1891: 1515 „ „ 427,635 „

so dass von der Gesammtheit der überhaupt eingegangenen Lasten die Dampferlasten:

1887: 78,8 pCt.
1888: 79,0 „
1889: 83,1 „
1890: 85,9 „
1891: 84,9 „

umfassten.

Es segelten unter:

	1887	1888	1889	1890	1891
Russischer Flagge (excl. der Krons- und Bergungsdampfer)	562	611	569	527	493
Deutscher Flagge	518	502	485	454	503
Schwedischer Flagge	256	222	222	251	227
Norwegischer Flagge	177	208	168	95	106
Dänischer Flagge	217	258	175	240	294
Holländischer Flagge	100	98	68	55	60
Belgischer Flagge	—	1	4	—	—
Französischer Flagge	2	6	14	6	3
Englischer Flagge	518	635	617	437	430
Oesterreichischer Flagge	1	—	1	—	—
Italienischer Flagge	—	—	1	—	2
Spanischer Flagge	1	—	1	—	2
Haytischer Flagge	—	1	—	—	—
In Summa	2352	2542	2325	2065	2120

Am 24. Februar 1891 wurden ein Dampfer und ein Segler eingebracht. Am 20. April officielle Eröffnung der Navigation und „Erst offen Wasser“. Am 29. December traf der letzte Dampfer ein.

Verzeichniss

der gesammten Rigaschen Rhederei

Januar 1892.

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	J. Bauer . .	258 1/2	48
3	3-m. Gff. S.	Latawa F & E	B. Ohsoling .	264	38
4	3-m.Schon.	Terebirk E m	A. Ohsches .	153 1/2	37
5	3-m.Schon.	Austra Z	F. Lassis . .	171	21
6	3-m.Schon.	Aurora F	vacant . . .	170	31
7	3-m.Schon.	Der Kurländer F & E . . .	E. Erting . .	186	50
		Herr **C. Essmann.**	Zoll-Lasten	1508	
8	Bark	Golgatha E & F	J. Latze . .	184 1/2	68
9	Bark	Paul E*	C. Röchrig .	170	29
10	Bark	Heinrich & Catharina E gal .	C. Wack . .	166	39
11	Bark	Lucinde E* m	M. Silling . .	159 1/2	102
		Herr **J. Grell.**	Zoll-Lasten	680	
12	Bark	Japan* m	Ed. Goerke .	335	16
13	3-m.Schon.	Berthold	R. Melalksne.	126	27
14	2-m. Gff. S.	Willens	vacant . . .	59 1/2	
		Herr **J. Grell** & Capitain.	Zoll-Lasten	520 1/2	
15	3-m.Schon.	Anna & Ottilie E & F . . .	H. Salming .	148	2
		Herr **J. Dombrowsky.**			
16	3-m.Schon.	Jacob & Catharina F	J. Silling . .	166	26
17	3-m.Schon.	Bernhard & Auguste F & E .	Skridoling. .	158	15
		Herren **Th. Renny & Co.**	Zoll-Lasten	324	
18	3-m.Schon.	Anna E & F	vacant . . .	138	106

№	Bauart	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Namen der Schiffer	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herren **J. Janson & Leepin.**			
19	3-m.Schon.	Anna Mathilda E & F . . .	J. Raudsepp..	190	6
		Herr **J. Janson** & Capt. & Co.			
20	3-m.Schon.	Jupiter F	H. Pukne. . .	163	7
		Herr **H. J. Salming.**			
21	Bark	Louise F	H. Salming .	279	111
		Herr **G. Müller** m. Mehreren.			
22	Bark	August E	G. Müller . .	192	1
		Herr **N. Sehl.**			
23	3-m.Schon.	Max F	N. Sehl . . .	169	11
		Herr **H. Noack.**			
24	Bark	Nadeshda E* m	C. Krohn . .	175½	34
		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
		Herr **A. Thomel.**			
28	3-m. Gff.-S.	Fortuna E & F	A. Thomel. .	103½	?
		Herr **R. Ehmann.**			
29	Gff.-Schon.	Hans E & F	Aboling . . .	62½	10
		Herr **G. M. Beckmann.**			
30	Gff.-Schon.	Georg & Lucie E & F . . .	S. Schnohr .	51½	3

Total 30 Segelschiffe mit 5138 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	Oscar S.	vacant	85	209	
	6	Möve S	E. Err	45	100 1/2	
Herren Helmsing & Grimm.	12	Mary S	Remmersen	120	335	
			Total	773	1798 1/2	

56 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	J. Hildebrand	16	6	
	—	E	J. Scheffel	16	6	
Der Börsen-Comité	5	Hercules S	O. Harmsen	100	28	
	21	Simson	F. Buchholz	120	54 1/2	
	1	Hermes	vacant	75	30	
	4	Comet	Smilge	12	4	
	58	Planet	M. Giel	25	7	
	62	Herrnmark	H. Koch	60	15	
Herren A. Strauch & M. Kruming	12	Dahlen	O. Strauch	30	25	
Herr A. Strauch mit Mehreren	59	Matador	Help	100	39	
Herr A. Strauch	2	Alexander S	vacant	18	5	
	3	Mobil S	H. Behrsing	15	3	
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	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle. Pferdestärke	Lasten	
Herr **Linde**	31	John Bull S	Linde	35	13	
Herren **Helmsing & Grimm**	11	Mosquito S	Schmidt	45	6	
Herr **C. A. Linde**	20	Pilot S	C. A. Linde	30	14	
Herr **W. 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	Bachmann	10	5	
Herr **G. W. Sperling**	33	Solid S	F. Zimmermann	50	19	
	35	Düna S	P. Behrsing	45	20	
Ankerneeken-Amt	8	Aa S	Preis	18	5	eis.
Herren Gebrüder **J. H. & M. L. 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	Mentz	18	5	
Herr **Nicolai Haarmann**	19	Activ S	J. Breese	12	3	
	23	Rival S	Putning	15	3 1/2	
Herr **Georg W. Schröder**	37	Loocout S	vacant	12	3	
Herr **G. W. Schumann**	39	Wiking S	J. Lugge	20	5	
Herr **Ananow**	40	Moskwa S	Breede	15	4	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
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	Silbert	12	3 1/2	
Herren **Gebrüder Fraenkel**	44	Flora S	Rudolph	14	3 1/2	
Herr **A. Oehlrich**	45	Baku S	Apse	12	3	
Herr **Berg**	46	Wladimir S	Berg	12	3 1/2	eis.
Herr **Tichanow**	47	Bravo S.	Stahl	10	2 1/2	
	56	Luna	Kensly	20	5	
Herr **Hans Strautmann**	48	Prima S.	Neuburg	9	2	
Herr **D. Nowikow**	49	Blitz S	H. Ohsoling	10	2 1/2	
	50	Wolga S	vacant	9	2 1/2	hölz.
	51	Mercur	Petersen	18	5	
Herr **J. Dombrowsky**	55	Catharina	Andreas	12	5	
	61	Jacob	Dombrowsky	30	6	eis.
Herr **D. Nesterow**	54	Rjasan	Jacobsohn	22	5	
	69	Rabotnik	Semel	18	4	
			56 Dampfer mit	1483 7/30	604 1/3	

XXVIII.

Rechenschafts-Bericht der Rigaer Börsen-Bank

pro 1891.

Revidirt und bestätigt von der Generalversammlung der Kaufmannschaft am 10 April 1892.

Die ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse des Jahres 1891 wirkten nachtheilig auf Handel und Industrie und beeinflussten das regelmässige Bankgeschäft, und da bei den Operationen der Börsenbank jede Speculation ausgeschlossen ist, so konnte das Resultat für das abgelaufene Jahr demnach auch nur ungünstig ausfallen. Dieses Resultat ist leider noch mehr beeinträchtigt worden durch verschiedene Zahlungseinstellungen, bei denen die Börsenbank in Mitleidenschaft gezogen worden ist, und wurde der Betrag von Rbl. 274,898 92 Kop. auf das Conto der zweifelhaften Forderungen übertragen, zu dessen Ausgleichung der Gewinn dieses Jahres ,sowie die Zinsen des Grund- und Reserve-Capitals verwandt und der Rest, wie gleichzeitig der von der Kaufmannschaft bewilligte Zuschuss von 6000 Rbl. für den Pensionsfond, dem Reserve-Capital entnommen worden ist. Dagegen wurden dem Reserve-Capital wieder zugeschrieben Rbl. 309,852 06 Kop., welche von der Kaufmannschaft à Conto der in den Jahren 1888—1891 geleisteten Vorschüsse zurückgezahlt worden sind.

Der Gesammtumsatz nach dem Hauptbuch beträgt 482,324,072 Rbl. 46 Kop. und schliessen die einzelnen Haupt-Conti und Geschäftsbranchen für das Jahr 1891, wie folgt, ab:

I. Cassa.

	Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1890 betrug der Cassen-Saldo	1,356,843	47
Im Laufe des Jahres 1891 flossen im Ganzen zur Casse	105,454,332	17
	106,811,175	64
und gingen dagegen aus	106,045,987	12
Es verbleiben demnach in Cassa am 31. December 1891	765,188	52

II. Einlagen gegen Bankscheine.

	Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1890 war der Betrag der Einlagen	9,347,302	96
Im Laufe des Jahres 1891 wurde eingezahlt:		
auf Kündigung . . . 2,350,950 Rbl. 44 Kop.		
„ Termin . . . . 2,924,201 „ 79 „	5,275,152	23
	14,622,455	19
Von sämmtlichen Einlagen wurden zurückgezahlt . .	5,100,008	82
und verbleiben demnach am 31. December 1891	9,522,446	37
und zwar auf Kündigung 2,513,156 Rbl. 10 Kop.		
„ Termin 7,009,290 „ 27 „		
9,522,446 Rbl. 37 Kop.		
Die grösste Summe der Einlagen war im Juli mit . .	1,267,238	73
„ geringste „ „ „ „ „ Novbr. mit	256,213	03
„ grösste „ „ Rückzahlungen war im August mit	1,344,253	50
„ geringste „ „ „ „ „ Febr. mit	190,606	07

III. Darlehn-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1890 war der ausstehende Betrag.	3,402,209	79
Im Laufe des Jahres 1891 wurden Vorschüsse bewilligt:		
gegen Waaren . . . 2,966,580 Rbl. — Kop.		
„ Werthpapiere 18,462,190 „ 06 „		
„ Obligationen. . 126,000 „ — „	21,554,770	06
	24,956,979	85
und darauf zurückgezahlt	21,097,974	26
und verbleiben demnach am 31. December 1891	3,859,005	59
und zwar gegen Waaren . . . 930,380 R. — K.		
„ Werthpapiere. 2,662,525 „ 59 „		
„ Obligationen . 266,100 „ — „		
3,859,005 R. 59 K.		
Die bedeutendsten Darlehns-Ausgaben waren im October mit.	2,551,758	06
Die geringsten Darlehns-Ausgaben waren im Juli mit	1,350,339	86

IV. Wechsel-Disconto.

			Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1890 war der ausstehende Betrag .	5,631	Stück für	5,054,786	83
Im Laufe des Jahres 1891 wurden discontirt	23,183	„ „	26,111,421	44
	28,814	Stück für	31,166,208	27
Davon eingegangen und zum Incasso begeben	23,565	„ „	25,069,141	41
Es verbleiben demnach im Portefeuille am 31. December 1891 . . .	5,249	Stück für	6,097,066	86

V. Incasso von Coupons und zahlbaren Effecten.

a. Coupons. Laut Bilanz vom 31. December 1890 verblieben im Portefeuille	687	Stück für	2,479	37
Im Laufe des Jahres 1891 wurden zum Incasso entgegengenommen	159,585	„ „	763,295	58
	160,272	Stück für	765,774	95
davon bereits eincassirt .	159,174	„ „	755,924	64
Es verbleiben demnach zum Incasso im Portefeuille am 31. December 1891 . .	1,098	Stück für	9,850	31
b. Zahlbare Effecten. Laut Bilanz vom 31. December 1890 verblieben im Portefeuille . .	1	Stück für	498	03
Im Laufe des Jahres 1891 wurden zum Incasso entgegengenommen	717	„ „	233,552	64
	718	Stück für	234,050	67
davon eincassirt	710	„ „	230,050	67
und verbleiben am 31. Decemher 1890	8	Stück für	4,000	—

VI. Das Effecten-Geschäft.

		Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1890 betrug der Effectenbestand		3,392,137	—
Die im Laufe des Jahres 1891 angekauften Effecten hatten einen Gesammtwerth von		2,824,723	90
		6,216,860	90
Hiervon wurden wieder verkauft für	2,220,697 Rbl. 49 Kop.		
abzüglich des hierbei erzielten, dem Gewinn- und Verlust-Conto zugeschriebenen Agios	75,652 „ 64 „	2,145,044	85
Es verbleiben demnach am 31. December 1891		4,071,816	05
darunter Werthpapiere des Reserve-Capitals für	3,260,256 Rbl. 47 Kop.		
und des Pensionsfonds	151,556 „ 64 „		

Specification der Werthpapiere:

	Nominal-werth	Cours	Buchwerth	
	Rubel.		Rubel.	Kop.
5% Libauer Stadt-Anleihe	409,200	95½	390,786	—
4% Metalliques	285,600	100	285,600	—
Central-Waaren-Dépôt-Actien	105,000	100	105,000	—
4½% St. Petersburger Stadt-Anleihe	105,000	97½	102,375	—
Kurländische Pfandbriefe	103,400	102	105,468	—
Gas- und Wasserwerk-Obligationen	101,500	96	97,440	—
5% Agrar-Pfandbriefe	32,700	100	32,700	—
Hypotheken-Pfandbriefe	26,500	102	27,030	—
Kurländische Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	19,600	97	19,012	—
Orient-Anleihe	18,800	100	18,800	—
Tresorscheine	18,200	100	18,200	—
5% Inscriptionen	11,000	100	11,000	—
Stadt-Häuser-Pfandbriefe	9,400	100	9,400	—
Rig. Stadt-Cassa-Obligationen	9,000	100	9,000	—
Estländische Pfandbriefe	7,200	100	7,200	—
Kurländische Pfandbriefe, Metall	6,600	132	8,712	—
Börsenbau-Obligationen	6,000	100	6,000	—
Livländische Pfandbriefe	4,700	100	4,700	—
4% innere Anleihe	4,200	94	3,948	—
Adels-Agrar-Pfandbriefe	2,000	100	2,000	—
Reichsbankbillete	2,000	100	2,000	—
Prämien-Anleihen	2,000	100	2,000	—
5% Eisenbahn-Rente	1,600	100	1,600	—
Livländische Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	1,200	100	1,200	—
Riga-Dünaburger Eisenbahn-Actien, 1080 Stück	135,000	146	157,680	—
Süd-West- „ „ 1064 „	106,400	113	120,232	—

Diverse Eisenbahn-Obligationen.		Nominalwerth	Cours	Buchwerth Rubel.	Kop.
		Rubel.			
Rybinsk-Bologojer III. Emission		295,600	96	283,776	—
4% Süd-West-Eisenbahnen		220,800	81	178,848	—
4% Orel-Grjäsi		48,900	86	42,054	—
Riga Dünaburger IV. Emission		30,100	100	30,100	—
Riga-Dünab. I., II., III. Emis. 3892 Stück Metall		486,500	150	583,800	—
Südwest-Bahnen 3160 Stück Metall		395,000	158	499,280	—
Tambow-Saratower 573 Stück Metall		71,625	155	88,815	—
Riga-Mitauer		74,300	140	104,020	—
4% Russ. Consols		24,375	145	35,343	75
Baltische Eisenbahn	Thlr.	213,000	98	208,740	—
Rjäsan-Koslower	Rmk.	568,000	85 à 44	212,432	—
Orel-Grjäsi	„	318,300	85 à 44	119,044	20
Koslow-Woronesch	„	287,400	85 à 44	107,487	60
Kursk-Charkow-Asow Mk. 77,520	£	3,800	85 à 44	28,992	50
	Rbl.	3,181,000			
	Thlr.	213,000			
	Rmk.	1,173,700		= 4,071,816	05
	£	3,800			

VII. Das Giro-Geschäft.

	Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1890 verblieb den Giro-Interessenten ein Guthaben von	1,149,446	93
Im Laufe des Jahres 1891 wurden eingezahlt . . .	24,551,586	06
	25,701,032	99
pr. Check zurückgefordert	24,323,423	85
so dass den Giro-Interessenten am 31. December 1891 ein Saldo verbleibt von	1,377,609	14

VIII. Das Conto-Current-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1890 verblieben Debitores	1,651,169	08
Im Laufe des Jahres 1891 wurden gezahlt	52,410,848	04
	54,062,017	12
und gingen ein	53,429,593	48
Es verbleiben demnach am 31. December 1891 Debitores	632,423	64

welche bestehen:

aus diversen Debitores	2,975,307 Rbl.	17 Kop.
„ „ Creditores	2,342,883 „	53 „
	632,423 Rbl.	64 Kop.

IX. Entgegennahme von Werthgegenständen zur Aufbewahrung.

	Rbl.	Kop.
Zu den am Anfange des Jahres vorhandenen 1,415 Gegenständen kamen im Jahre 1891 hinzu 591, darunter declarirte Werthpapiere für Rbl 4,933,380 04 Kop. und sind am Schlusse dieses Jahres noch 1,470 Gegenstände im Depositorium.		
An Gebühren hierfür empfing die Bank den Betrag von	7,097	—

X. Einnahme und Ausgabe von Zinsen.

a. Einlage-Zinsen. Im Laufe dieses Jahres war der Zinsfuss von 2 bis 5%		
Laut Bilanz vom 31. December 1890 waren rückständig	247,265	88
Im Jahre 1891 kamen hinzu	470,815	94
	718,081	82
Hiervon wurden gezahlt	471,581	43
Demnach bleiben am 31. December 1891 noch zu zahlen	246,500	39

Von vorstehendem Zinsenbetrage de	471,581 Rbl.	43 Kop.
sind steuerfrei . . .	9,096 „	19 „
und unterliegen der 5% Capital-Rentensteuer pro 1891 . .	462,485 Rbl.	24 Kop.

(= Steuer 23,124 Rbl. 26 Kop.)

Dieser Betrag vertheilt sich auf Zinsen:

à 2% auf laufende Rechnung . .	30,437 Rbl.	37 Kop.
à 2—4% auf untermin. Einlagen	64,810 „	41 „
à 4½—5% auf termin. Einlagen	367,237 „	46 „
	462,485 Rbl.	24 Kop.

Ausserdem ist für im Verwaltungs-Dépôt-Conto vergütete Zinsen de Rbl. 3,993 47 Kop., die 5% Capital-Rentensteuer pro 1891 mit Rbl. 200 70 Kop. berechnet.

b. Darlehns-Zinsen. Der Zinsfuss für Darlehen bewegte sich im Laufe dieses Jahres nach folgender Tabelle:

Datum		Hypotheken	Waaren	Werthpapiere	Ruf	Wechsel
1891 Januar . .	1	6	5½	5½	5	4½—6
Mai . . .	1	6	5½	5½	5	4 —5½
October . .	1	6½	6	6	5½	4½—6
October . .	15	7	6½	6½	6	5 —6½
October . .	23	7½	7	7	6½	5½—7
November .	1	7½	7	7	6½	6 —7½

	Rbl.	Kop.
Im Ganzen sind für Darlehns-Zinsen, abzüglich der vergüteten Zinsen, eingegangen	584,912	98
Hiervon sind zu kürzen die pro 1892 zum Voraus erhobenen	55,951,	78
Es beträgt demnach die gesammte Zinsen-Einnahme für das Jahr 1891	528,961	20

Vorstehende Einnahme vertheilt sich wie folgt:

	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
auf Darlehen gegen Waaren . .	75,443	67		
„ „ „ Werthpapiere.	103,281	76		
„ „ „ Obligationen .	16,320	69		
„ Discontirungen etc.	333,915	08		
	528,961	20		

Von dieser Summe unterliegen der 0,216 % Conto-Courant-Steuer pro 1891 79,029 Rbl. 06 Kop. (= Steuer 3,070 Rbl. 30 Kop.).

c. Effecten-Zinsen gingen abzüglich der beim Ankauf von Werthpapieren gezahlten Zinsen ein.	139,214	84
und kommen hier hinzu die den Werthpapieren pro 31. December 1891 anklebenden Renten mit	43,230	65
Es ergiebt sich somit ein Ueberschuss an Effecten-Zinsen von	182,445	49

An diesem Zinsengewinn participiren:

	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Diverse Eisenbahn-Obligationen	123,527	10		
Metalliques	14,106	52		
Diverse Eisenbahn-Actien	13,275	90		
Diverse Pfandbriefe	10,280	99		
Central-Waaren-Dépôts-Actien	6,300	—		
Gas- und Wasserwerk-Obligationen	5,367	49		
Diverse Stadt-Anleihen	3,062	89		
Orient-Anleihe	1,708	93		
5% Inscriptionen	1,642	08		
Tresorscheine	769	59		
Bankbillete	712	91		
Stadt-Cassa-Obligationen	606	10		
4% Innere Anleihe	589	09		
Börsenbau-Obligationen	321	10		
Prämien-Obligationen	95	—		
Staats-Eisenbahn-Rente	79	80		
	182,445	49		

XI. Berechnung von Provisionen.

Im Laufe des Jahres 1891 hat die Bank für Transferte, Incassos und andere Transactionen im Ganzen an Provisionen, abzüglich der gezahlten, eingenommen	65,085	74

XII. Inventarium.

Bestand laut Bilanz vom 31. December 1890	16,200	—
hiervon wurden abgeschrieben	1,600	—
Verbleibt Bestand	14,600	—

VIII. Berechnung und Vertheilung des Gewinnes.

Nach vorstehender Darstellung des Geschäftsbetriebes der Börsenbank pro 1891 ergiebt sich folgendes Resultat:

1) Zinsen-Einnahme:		
von Darlehen	528,961	20
„ Effecten	182,445	49
	711,406	69

Zinsen-Ausgabe:			Rbl.	Kop.
für Einlagen	470,815	94		
„ das Grundcapital. .	42,110	35		
„ „ Reservecapital.	157,389	35		
			670,315	64
2) Einnahme von Provisionen			65,085	74
3) an Gebühren für die Aufbewahrung von Werthgegenständen			7,097	—
4) für Agio beim Verkauf von Werthpapieren			75,652	64
zusammen			188,926	43

Dagegen verausgabt:

1) Geschäftsunkosten und zwar:	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Gagen	85,410	25				
Miethe, Beheizung u. Beleuchtung	26,545	37				
Druckkosten, Insertions-Gebühren, Bureau-Bedürfnisse, Porto, Telegramme, Courtagen etc.	6,041	29				
Gilden-, Stempel- und Rentensteuer, Waaren-Empfang und diverse Ausgaben	19,707	76				
			137,704	67		
2) Tilgungsquote des Inventariums			1,600	—		
3) Zur Ausgleichung des Contos der zweifelhaften Forderungen			274,898	92		
4) Zu Gunsten des Pensionsfonds laut Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft vom 12 December 1886			6,000	—		
					420,203	59
Demnach Mehr-Ausgabe					231,277	16
Hiervon die oben von der Zinsen-Einnahme gekürzten Zinsen des Grund- und Reserve-Capitals					199,499	70
bleiben . . .					31,777	46

welche dem Reserve-Capital entnommen worden sind.

XIV. Reserve-Capital.

Bestand am 1. Januar 1891	3,074,920	07
Hiervon dem Börsen-Comité laut Beschluss der General-Versammlung der Kaufmannschaft gezahlt . . . . . 92,738 Rbl. 20 Kop.		
Obiger zur Ausgleichung entnommener Betrag . . . . 31,777 „ 46 „		
	124,515	66
	2,950,404	41
Dagegen gingen von den, in den Jahren 1888—1891 gezahlten Summen wieder ein	309,852	06
Demnach Bestand am 31. December 1891	3,260,256	47

XV. Stamm-Capital.

Bestand wie am 1. Januar 1891	842,206	93

XVI. Pensionsfond.

Bestand am 1. Januar 1891	142,173	50
Im Laufe des Jahres 1891 gingen ein	14,953	64
	157,127	14
und wurden ausgezahlt	5,570	50
Bestand am 31. December 1891.	151,556	64

Es lautet sonach die Bilanz der Rigaer Börsenbank am 31. December 1891 wie folgt:

Bilanz-Conto der Rigaer Börsen-Bank am 31 December 1891.

Debet. *Credit.*

	Rubel.	K.		Rubel.	K.
An Darlehn-Conto: für ausstehende	3,859,005	59	**Per Einlage-Conto:** für coursirende Bankscheine: kündbare Rbl. 2,513,156 10 terminirte: Rbl. 7,009,290 27	9,522,446	37
„ **Wechsel-Conto:** im Portefeuille 5249 St.	6,097,066	86	„ **Darlehns-Zinsen:** f. z. Voraus empfangene	55,951	78
„ **Coupons:** desgleichen 1012 Stück.	9,850	31	„ **Einlage-Zinsen:** für noch zu zahlende ..	246,500	39
„ **Conto zahlbarer Effecten:** desgleichen 8 Stück ...	4,000	—	„ **Giro-Conto:** desgleichen	1,377,609	14
„ **Werthpapieren:** im Portefeuille	4,071,816	05	„ **Provision:** zum Voraus empfangene	203	11
„ **Effecten-Zinsen:** für den Werthpapieren pro 1. Januar 1892 anklebende	43,230	65	„ **Unkosten-Conto:** für noch zu zahlende ..	29,413	64
„ **Diverse Debitores:** für noch zu empfangende	2,975,307	17	„ **Diverse Creditores:** desgleichen	2,342,883	53
„ **Inventarium:** Mobiliar und Einrichtung	14,600	—	„ **Reichs-Capital-Rentensteuer:** desgleichen	10,393	28
„ **Cassa-Conto:** baar vorhanden	765,188	52	„ **Conto-Courant-Steuer:** desgleichen	1,674	55
„ **Giro-Conto bei dem Reichsbank Compt.:** vorhanden R. 1,030 68 gegen Wechsel-Dépôt R. 172,422 42	173,453	10	„ **Wechsel-Dépôt bei dem Reichsbank-Comptoir:** vorhanden	172,422	42
			„ **Pensionsfonds der Bankbeamten:** Bestand	151,556	64
			„ **Capital-Conto:** Bestand	842,206	93
			„ **Reserve-Capital:** Bestand	3,260,256	47
Summa	18,013,518	25	Summa	18,013,518	25

Einundzwanzigster Jahres-Rechenschaftsbericht

der

Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga

pro 31. December 1891.

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		805	35
„	Renten-Conto: für Zinsen		732	97
„	Assecuranz-Conto: für Assecuranz pro 1891		687	55
„	Stadtabgaben: für sämmtliche Stadtabgaben pro 1891.		1,756	19
„	Krons-Immobiliensteuer: Betrag pro 1891		669	18
„	Remonte-Conto: f. steinerne Aussentreppen am Speicher IX . . . . . 1,300 R. — K.			
	f. Reparatur d. Speicher, Dächer, Winden etc. . 1,392 „ 49 „	2,692 R. 49 K.		
	ab Remonte-Reservefond 1,149 R. 9 K.			
	„ Zinsen vom Reserve-Capital . . . . . 1,500 „ — „	2,649 „ 9 „	43	40
„	Dividenden-Conto: Reingewinn pro 1891		15,753	37
			21,948	1

Gewinne.

Per	Miethen-Conto: Miethen-Einnahme pro 1891.		21,948	1

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

		Rbl.	Kop.
An	Einlagescheine der II. Gesellschaft: vorhanden im Betrage von	20,000	—
„	Renten-Conto: für an obigen Werthpapieren pro 31. December c. haftende Zinsen	237	50
„	Assecuranz-Conto: vorausbezahlte Feuer-Versicherungs-Prämie . . . . . 1,120 R. 70 K.		
	und für Mühlgraben . . . . . 423 „ 47 „	1,544	17
„	Cassa-Conto: Baarbestand	199	83
„	Giro-Conto: bei der Börsenbank	8,000	—
		327,299	92

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	9,221	20
„	Renten-Conto: für zu zahlende Zinsen von 9,221 Rbl. 20 Kop. vom 1. April bis 31. December 1891 à 4%	276	64
„	Miethen-Conto: für pränumerirte Miethe	2,454	1
„	Dividenden-Conto: 6% Dividende pro 1891 de R. 264,000 Actien-Capital . . . . . 15,840 R. — K.		
	Nicht zu vertheilende Dividende . . 5,580 „ 7 „	21,348	7
		327,299	92

Rechenschaftsbericht

der

Livländischen Bezirks-Verwaltung

der unter dem Allerhöchsten Protectorat

Ihrer Majestät der Kaiserin

stehenden

Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser

pro 1891.

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 1891 entwickelte Thätigkeit nachfolgenden Bericht zu erstatten.

I) Bestand des Rettungswesens im Livländischen Bezirk.

Der Livländische Bezirk zählte im Jahre 1891 im Ganzen 130 active und 214 zweckfördernde Mitglieder.

Zu den bisherigen 9 Bootsstationen Magnusholm, Bullen, Raggazeem, Salismünde, Kühno, Runoe, Kuiwast, Kollingen und Karral und 4 Winterstationen mit Schlittenböten zu Wachtna und Orrisaar am kleinen Sunde, Kuiwast am grossen Sunde und Pernau, kam im Jahre 1891 noch die neue Boots- und Schlittenbootsstation Soëla auf Oesel, am Soëla-Sunde, zwischen den Inseln Oesel und Dago.

Auf die Vorstellungen der Livländischen Bezirksverwaltung an die Oberverwaltung vom 5. December 1890 sub Nr. 64 und 31. Januar 1891 sub Nr. 3 um Bewilligung der Mittel zur Errichtung einer Rettungsstation am Soëla-Sunde, übersandte die Oberverwaltung beim Schreiben Sr. Excellenz, des Herrn Secretairs derselben, wirklichen

Staatsraths Rutkowsky, vom 8. April 1891, sub Nr. 697, die Summe von 2500 Rbl. bei der Mittheilung, dass für diese Station auch ein Schlittenboot geliefert werden wird. Bei der grossen Schwierigkeit, auf der Insel Oesel Holzbaumaterial und tüchtige Zimmerleute und Maurer zu finden, beschloss die Bezirksverwaltung, den Bau der Station auf öconomischem Wege, unter persönlicher Leitung des Inspectors des Livländischen Rettungsbezirks, Capt. Bruhns, ausführen zu lassen, welcher sich zu dem Behufe auf dem Dampfer „Moewe" mit dem schon in Riga fertig zugerichteten Baumaterial und tüchtigen Maurern und Zimmerleuten nach Soëla begab und dort am 7. Juli eintraf. Mit grosser Anstrengung gelang es denselben, zum 11. August den Bau zu beendigen, so dass an diesem Tage die neue Station in Dienst gestellt werden konnte. Der Bau und die vollständige Ausrüstung der Station haben 3524 Rbl. 76 Kop. gekostet, so dass die Livländische Bezirksverwaltung zu den von der Oberverwaltung bewilligten 2500 Rbl. noch 1024 Rbl 76 Kop. aus ihren Mitteln herzugeben hatte. Das Rettungsboot ist ein in Riga umgebautes Forrest-Boot, welches bis zum Jahre 1887 auf der Station Kollingen im Dienste war. Ein Schlittenboot wurde aus dem Dépôt der Oberverwaltung direct nach Soëla geliefert.

Capt. Bruhns ist für die umsichtige und energische Ausführung des ihm ertheilten Auftrags von der Bezirksverwaltung mittelst Schreibens vom 28. August 1891, sub Nr. 53 der Oberverwaltung zu Erwirkung einer Allerhöchsten Belohnung vorgestellt worden.

Der Umbau der Station Kollingen hat auf den nächsten Sommer verlegt werden müssen, da es nicht gelungen war, das zum Bau der Abfahrtsbrücke nöthige Stein- und Grandmaterial zur rechten Zeit und in der erforderlichen Beschaffenheit geliefert zu erhalten. Das aus Riga mitgenommene Baumaterial hat Capt. Bruhns vorläufig daselbst aufgestapelt und soweit als möglich gegen Wind und Wetter geschützt. Dieses Material incl. der angeführten Steine repräsentirt einen Werth von circa 1200 Rbl.

Die projectirte Versetzung der Station Karral nach dem Dorfe Muchanino gegenüber dem Wultschur-Riff ist auf Grundlage des Gutachtens des Oeselschen Local-Comités vom 14. August 1891, sub Nr. 7, aufgegeben worden.

Dieses Gutachten lautet wie folgt: „Auf der Sitzung des Local-Comités vom 8. August c., welcher Capt. W. A. Bruhns beiwohnte, regte letzterer im Auftrage der Bezirksverwaltung die Frage an, ob der Oeselsche Local-Comité es für rathsam und nothwendig erachte, die Station Karral nach Muchanino zu versetzen. Diese Frage war schon früher in Folge des Vorschlags des Herrn Zollbezirkschefs, wirklichen

Staatsraths v. Twerdianski, wie im Rechenschafts-Bericht der Livländischen Bezirksverwaltung pro 1890 erwähnt worden, Gegenstand der Berathung im Oeselschen Local-Comité gewesen, und dieses kann, gestützt auf die Aussagen der Herren Freundlich, Th. Baron Buxhöwden und besonders des dim. Obristen v. Glinsky, welch' letzterer lange Zeit an besagter Küste gelebt und vielfältig Erfahrungen gesammelt hat, sich nur ablehnend gegen den Vorschlag einer Versetzung der Station aussprechen. Die Hauptgründe gegen diese Versetzung, denen auch Capt. Bruhns beistimmte, sind folgende:

a. Schiffsstrandungen finden bei Muchanino äusserst selten statt und dann stets ganz nahe bei der Küste, wo die Brandung nie so gross ist, dass die Leute in Gefahr kommen könnten, weil die aussenliegenden Riffs die Brandung abhalten;

b. bei Strandungen auf den Aussenriffs von Karral, wo solche bis jetzt stattgefunden haben, kann das Rettungsboot, wenn es bei Muchanino stehen würde, nie zur rechten Zeit kommen, da die Entfernung eine viel zu grosse ist, und wenn einmal bei Muchanino eine Strandung stattfinden sollte, so kann das Boot aus Karral ebenso nach Muchanino geschafft werden;

c. da Muchanino nur von Fischern bewohnt ist, von denen allerdings in den letzten Jahren, wie das Gerücht geht, mehrere beim Fischfang verunglückt seien, so thut dort eine Rettungsstation nichts, da doch gerade dieselben Fischer, die auf den Fischfang ausgehen und dabei verunglücken, auch die Bootsleute des Rettungsbootes sein müssten.

Aus diesen und anderen Gründen erlaubt sich der Oeselsche Local-Comité, der Livländischen Bezirksverwaltung den Vorschlag zu machen, von einer Versetzung der Station Karral nach Muchanino abzusehen, behält sich aber noch vor, ein Separat-Votum einer eventuellen Versetzung der Station nach Hoheneichen der Livländischen Bezirksverwaltung zu unterbreiten."

2) Verwaltung der Rettungsstationen.

Die Stationen Kuiwast und Wachtna auf der Insel Moon, ferner Orrisaar, Kollingen, Karral und Soëla auf der Insel Oesel, sowie die Rettungsstation 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 Schlockschen 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 seine Excellenz, derr Herr Rigasche Zollbezirkschef, wirklicher Staatsrath v. 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.

Das Amt eines Vormannes der Station Karral hat, an Stelle des aus Gesundheitsrücksichten zurückgetretenen Baron Th. v. Buxhöwden, Herr v. Ruckteschell-Hoheneichen übernommen.

An Stelle des ebenfalls aus Gesundheitsrücksichten das Präsidium im Oeselschen Local-Comité niederlegenden, hochverdienten dim. Bürgermeisters G. v. Schmidt tritt im Januar 1892 der dim. Obrist v. Glinsky.

3) Revision, Ausrüstung und Remonte der Stationen.

Im Laufe des Jahres 1891 sind die Stationen des Livländischen Bezirks revidirt worden:

1) von dem Mitgliede der Bezirksverwaltung, Sr. Excellenz, dem Herrn Rigaschen Zollbezirkschef wirklichen Staatsrath v. Twerdianski:

Raggazeem am 8. Mai und 15. October, Karral am 20. Mai, Kollingen am 21. Mai, Orrisaar am 27. Mai und 11. September, Wachtna am 27. Mai, Kuiwast am 27. Mai und 15. September, Salismünde am 30. Mai, Soëla am 11. September und Runoe am 18. August.

Se. Excellenz bezeugt, dass alle Stationen sich in musterhafter Ordnung befunden haben.

2) Vom Inspector des Livländischen Bezirks Capt. W. A. Bruhns: Bullen am 4. Juni und 4. September, Orrisaar am 15. Juli, Karral am 6. August, Kollingen am 7. August, Wachtna am 14. August, Kuiwast am 17. August, Kühno am 28. August, Magnusholm am 5. September, Raggazeem am 7. September und Pernau am 24. August.

Am 26. März 1891, sub Nr. 638, erhielt die Livländische Bezirksverwaltung von der Oberverwaltung folgendes Schreiben:

„Nach Durchsicht der Berichte des Commandeurs der Kaiserlichen Yacht „Zarewna", Capt. II. Ranges Friedrichs, sowie des Gehilfen des Inspectors der Gesellschaft, dim. Contre-Admirals Naumow, über den Zustand der von ihnen im abgelaufenen Jahre besichtigten Rettungsstationen des Livländischen Bezirks, von welchen Berichten Auszüge

nebst den entsprechenden Weisungen und Erläuterungen der Bezirksverwaltung bei dem Schreiben vom 18. März c., sub Nr. 594, mitgetheilt worden, — hat die Oberverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser beschlossen, der Livländischen Bezirksverwaltung für den in jeder Beziehung glänzenden Zustand aller Rettungsstationen innigst zu danken.

Von diesem ihrem Beschlusse beehrt sich die Oberverwaltung die Livländische Bezirksverwaltung in Kenntniss zu setzen.

Präsident der Gesellschaft, General-Adjutant K. Possiet.

Secretair der Gesellschaft W. Rutkowsky."

Am 9. Mai 1891, sub Nr. 40, machte die Livländische Bezirksverwaltung der Oberverwaltung folgende Vorstellung:

„Bei dem Schreiben vom 18. März d. J. sub Nr. 594 hat die Oberverwaltung der Livländischen Bezirksverwaltung den Bericht des Commandeurs der Kaiserlichen Yacht „Zarewna", Capt. II. Ranges Friedrichs, und des Gehilfen des Inspectors der Gesellschaft, Contreadmirals Naumow, über die Revision der Livländischen Rettungsstationen seitens derselben, zur Vorstellung einer Aeusserung bezüglich der von den genannten Revidenten gemachten Bemerkungen, übersandt und unter dem 26. März c. sub Nr. 638 der Bezirksverwaltung, auf Grund des oben erwähnten Berichts, die besondere Anerkennung der Oberverwaltung für den in jeder Beziehung guten Zustand der Livländischen Rettungsstationen ausgesprochen.

Die Bezirksverwaltung kann nicht umhin, für die so schmeichelhafte Anerkennung der Oberverwaltung ergebenst zu danken, und erlaubt sich demnächst, auf die Bemerkungen des Capitains II. Ranges Friedrichs Folgendes ergebenst vorzustellen:

Das Fehlen einer Kanone auf der Station Kuiwast zur Alarmirung der Mannschaft ist auch von der Bezirksverwaltung als ein wesentlicher Uebelstand empfunden worden, dem nun durch die freundliche Vermittelung Sr. hohen Excellenz, des Herrn Präsidenten der Gesellschaft, welcher eine Kanone für die genannte Station vom Marine-Ressort requirirt hat, abgeholfen sein wird. Bei dieser Gelegenheit erlaubt sich aber die Bezirksverwaltung, an die Oberverwaltung die ergebene Bitte zu richten, Kanonen für Alarmzwecke auch für die Stationen Kühno, Runoe, Karral, Orrisaar und Soëla vom Marineministerium erbitten zu wollen, da auf diesen Stationen ebenfalls die Mannschaft zerstreut und zum Theil weitab wohnt. Ferner wäre es wünschenswerth, dass bei Uebersendung der Kanonen an die genannten Stationen auch das nöthige Pulver vom Marineressort abgelassen und mitgegeben und die Stationen zugleich mit einem grösseren Vorrath Zünder versehen werden.

Bezüglich der Fugen in der Diele der Station Kühno hat die Bezirksverwaltung die Anordnung getroffen, dieselben mehr zu schliessen, was im Laufe dieses Sommers ausgeführt werden wird, doch dürfte eine vollständige Schliessung derselben sich kaum empfehlen, weil der zur Conservirung des Inventars nothwendige Luftzug nicht durch die doppelten Wände der Scheune dringen kann, sondern eben durch die Spalten in der Diele vermittelt wird.

Dem Wunsche des Herrn Präsidenten der Gesellschaft entsprechend, hat die Bezirksverwaltung die Anordnung getroffen, dass die Steerte (штерты) an den Rudern auf allen Stationen, wo solche noch nicht vorhanden sind, angebracht werden, was im Laufe dieses Jahres ausgeführt werden soll.

Bezüglich der auf der Station Salismünde vermissten Zünder erlaubt sich die Bezirksverwaltung zu berichten, dass diese Angelegenheit bereits ihre Erledigung gefunden hat, indem durch den Lootsencommandeur Schiemann schon im Herbst vorigen Jahres 12 Zünder, die der Herr Commandant von Dünamünde freundlichst verabfolgt hat, nach Salismünde expedirt worden sind.

Die Umänderung der auf den Stationen Bullen, Raggazeem und Runoe befindlichen Francis-Patent-Böte der Art, dass sie nach Belieben zum Segeln und Rudern gebraucht werden können, hat auch die Bezirksverwaltung wohl in's Auge gefasst, doch ist die Ausführung bis hierzu der damit verbundenen grossen Kosten wegen (jedes Boot dürfte einen Kostenaufwand von circa 450 Rbl. erfordern) unterblieben, soll aber, sobald die Mittel der Bezirksverwaltung es gestatten, in weitere Erwägung gezogen werden. Aus demselben Grunde hat auch die von der Bezirksverwaltung für wünschenswerth und zweckmässig erkannte Verlängerung der Abfahrtsbrücken in Bullen und Magnusholm nicht in Angriff genommen werden können, weil der dringende Umbau mehrerer Stationen, von denen Kollingen noch im laufenden Jahre mit einem Kostenaufwande von circa 2000 Rbl. umgebaut werden soll, die Mittel der Bezirksverwaltung in den letzten Jahren so absorbirt hat, dass dieselbe die für die Verlängerung der Abfahrtsbrücken auf den genannten zwei Stationen erforderliche Summe von circa 1600 Rbl (800 Rbl. für jede Station) aufzubringen einstweilen nicht im Stande ist.

Da der Anker-Raketen-Apparat auf der Station Bullen, so lange die Station besteht, nicht bei Strandungen zur Anwendung gekommen ist und die durchweg flachen Küsten des Livländischen Rettungsbezirks mit weit in's Meer sich erstreckendem seichtem Wasser sich überhaupt nicht für Raketen-Apparate eignen, so bittet die Livländische Bezirksverwaltung die Oberverwaltung, über den Bullenschen Raketen-Apparat

zu Gunsten eines anderen Rettungsbezirks mit hohen Ufern verfügen zu wollen.

Bezüglich der Ersetzung der langen hölzernen Rollen auf der Station Runoe durch tragbare, in einem Gestell befindliche, kleine Rollen, erlaubt sich die Bezirksverwaltung zu bemerken, dass auf allen Stationen, wo solche tragbare Rollen in Anwendung gekommen sind, dieselben als unpraktisch ausser Dienst gestellt sind, weil es sich wiederholt ereignet hat, dass bei schnellem Herunterlassen des Bootes und in der Eile, bei nicht ganz correcter Aufstellung der Rollen, das Boot von denselben abgerutscht ist und Beschädigungen erlitten hat, was bei den langen hölzernen Rollen, die ausserdem viel leichter zu transportiren sind, als die in Vorschlag gebrachten eisernen, nicht vorkommen kann, weil das Boot, wenn es nur gerade gehalten wird, beim Herablassen immer mit dem Kiel auf den Rollen zu liegen kommen muss.

Schliesslich erlaubt sich die Bezirksverwaltung noch zu erwähnen, dass es nicht wünschenswerth wäre, das Raggazeemsche Francis-Patent-Boot, welches lange nicht so schwer zu rudern ist, wie die englischen Forrest-Böte, durch ein leichteres Boot zu ersetzen, weil erfahrungsmässig die Francis-Böte für unseren Strand als die geeignetsten bezeichnet werden müssen und namentlich bei grossen Entfernungen, die besonders bei der Station Raggazeem in Betracht kommen, für die Mannschaft bedeutend bequemer zu handhaben sind, als das vom Capitain II. Ranges Friedrichs in Vorschlag gebrachte White-Boot.

Wenn die Francis-Böte mit einer Segelvorrichtung versehen werden, was von der Bezirksverwaltung auch schon in Aussicht genommen ist, so sind dieselben für unseren Strand die praktischsten Böte und wäre daher auch der Umtausch des gegenwärtigen Raggazeemschen Bootes gegen ein leichteres nicht zu empfehlen".

Auf diese Vorstellung erhielt die Bezirksverwaltung von Sr. Excellenz, dem Herrn Secretair der Oberverwaltung, am 21. Jun 1891 sub № 1557 folgende Antwort:

„Se. hohe Excellenz, der Herr Präsident der Gesellschaft, hat, auf Vortrag des Schreibens der Livländischen Bezirksverwaltung vom 9. Mai d. J. Nr. 40 über die gelegentlich der Inspection der Rettungsstationen des Bezirks im Jahre 1890 aufgeworfenen Fragen, folgende Anordnungen getroffen:

1) hinsichtlich der Versorgung der Rettungsstationen Kühno, Runoe, Karral, Orrisaar und Soëla mit Kanonen, den Verwaltenden des Marineministeriums um Hergabe von 5 Kanonen nebst Zubehör zu

ersuchen, was mittelst Schreibens vom 31. Mai c. sub Nr. 1271 geschehen ist;

2) die Livländische Bezirksverwaltung um Vorstellung einer Zeichnung und eines Kostenanschlages für eine Segelausrüstung zu ersuchen, wie dieselbe für die Rettungsböte der Stationen Bullen, Raggazeem und Runoe projectirt ist, damit die Oberverwaltung, nach Beprüfung dieser Daten, in der Lage sei, zu beurtheilen, welcher Art Beihilfe sie zur Realisirung der Projecte der Bezirksverwaltung leisten könne;

3) der Livländischen Bezirksverwaltung mitzutheilen, dass, falls dieselbe eine Sammlung von Darbringungen zur Deckung der Kosten der Verlängerung der Abfahrtsbrücken der Stationen Bullen und Magnusholm veranstalten und hierbei nicht weniger als die Hälfte der zum genannten Zwecke erforderlichen Summe aufbringen würde, die Oberverwaltung die andere Hälfte oder den zur Completirung dieser Summe (1600 Rbl.) etwa noch erforderlichen Rest aus ihren Mitteln hergeben wolle;

4) in Anbetracht der von der Livländischen Bezirksverwaltung erwähnten Unbrauchbarkeit des auf der Station Bullen vorhandenen Raketenwagens sowohl für diese Station, als auch überhaupt für den Bezirk, die Livländische Bezirksverwaltung zu ersuchen, mit derKurländischen Bezirksverwaltung, bei Uebersendung eines Inventarverzeichnisses, wegen Uebergabe des Wagens nebst Zubehör an die letztere in Relation zu treten und sodann den Wagen auf dem von der Kurländischen Bezirksverwaltung angegebenen Wege derselben zuzustellen;

5) in Betreff der Fragen über die Ersetzung der langen hölzernen Rollen auf der Station Runoe durch tragbare eiserne und des gegenwärtigen Bootes der Station Raggazeem durch ein leichteres, der Livländischen Bezirksverwaltung mitzutheilen, dass die Oberverwaltung den Erwägungen der Bezirksverwaltung in diesen Fragen zustimmt."

Die Livländische Bezirksverwaltung hat hierauf den Inspector des Livländischen Bezirks, Capt. Bruhns, ersucht, Zeichnung und Kostenanschlag für die Segelausrüstung der Rettungsböte der Stationen Bullen, Raggazeem und Runoe, wie auch einen detaillirten Kostenanschlag für die Verlängerung der Abfahrtsbrücken in Bullen und Magnusholm anzufertigen und mit möglichster Beschleunigung der Bezirksverwaltung vorzustellen.

Ferner ist die Kurländische Bezirksverwaltung ersucht worden, sich darüber zu äussern, ob sie auf den Bullenschen Raketenapparat reflectirt. Dieselbe hat dankend acceptirt und um Zusendung des Apparats gebeten, was am 17. December 1891 geschehen ist.

Die für die Stationen Kühno, Runoe, Karral, Orrisaar und Soëla von der Oberverwaltung beschafften Alarmkanonen nebst Pulver und Zündern sind diesen Stationen bereits zugestellt worden.

Endlich verdient noch erwähnt zu werden, dass der Vormann der Station Salismünde, Herr Reinhold v. Vegesack auf Neu-Salis, das Rettungsboot dieser Station auf seine Kosten mit einem neuen Anstrich hat versehen lassen, worauf die Bezirksverwaltung demselben mittelst Schreibens vom 19. November 1891 sub Nr. 68 für diesen neuen Beweis seines warmen Interesses für die seiner Leitung anvertraute Station ihren verbindlichsten Dank ausgesprochen hat.

Unterm 27. November 1891, sub Nr. 78, hat die Livländische Bezirksverwaltung folgendes Schreiben an Se. Excellenz, den Herrn Secretair der Oberverwaltung, gerichtet:

„In Folge des Schreibens an Ew. Excellenz vom 5. Mai d. J. sub Nr. 913, betreffend die von der Oberverwaltung angeregte Frage wegen Errichtung von Telegraphenstationen an den Seeküsten zur schnellen Uebermittelung von Nachrichten an die Rettungsstationen in Strandungsfällen, beauftragte die Livländische Bezirksverwaltung den Inspector dieses Bezirks, Herrn Bruhns, diesen Gegenstand mit Berücksichtigung der einschlägigen localen Bedingungen zu prüfen und der Bezirksverwaltung darüber Vorschläge zu machen.

Herr Bruhns berichtet nun, dass im Interesse des Nachrichtendienstes in Strandungsfällen die Errichtung von Telegraphenstationen an folgenden Orten der zum Livländischen Bezirk gehörenden Küste von grossem Nutzen und hervorragender Bedeutung sein würde, nämlich:

1) im Dorfe Soëla, auf der Insel Oesel, und in Emmast, auf der Insel Dago, wo die Hauptpassage auf dem Soëla-Sunde zwischen Oesel und Dago stattfindet. Die Telegraphenstationen, welche auf beiden Ufern in der Nähe der dort befindlichen Kabelhäuschen zu errichten wären, hätten die Aufgabe, nicht nur im Falle einer bereits eingetretenen Gefahr, sondern auch bei trübem und nebeligem Wetter, wenn für die von Dago nach Oesel abfahrenden Reisenden eine Gefahr zu befürchten oder vorauszusehen ist, die Soëlasche Rettungsstation hiervon zu benachrichtigen. Von grossem Nutzen wäre es auch, wenn in der Nähe der Kabelhäuschen ein Beamter wohnen würde, welcher die Blitzableiter einzuschalten hätte, falls Gewitter im Anzuge ist. Da jetzt weder in Soëla, noch in Emmast ein Beamter wohnt, die Blitzableiter daher dort beständig eingeschaltet sind, so sei es wiederholt vorgekommen, dass der Blitzableiter in Soëla von den Bauern gestohlen worden und in Folge dessen der Blitz eingeschlagen und die Kabelleitung beschädigt hab..

2) Eine Telegraphen- oder Telephon-Station an der Nordküste der Insel Moon, etwa bei den Dörfern Raugi oder Wachtraste, wäre, mit Kuiwast verbunden, von grosser Bedeutung, um Strandungen und sonstige Unglücksfälle, die an der Nordküste von Moon oder bei der Insel Schildau, welche auch von den genannten Dörfern aus übersehen werden kann, vorkommen, sofort nach Kuiwast melden zu können und das Auslaufen des Rettungsbootes zu veranlassen. Die Entfernung ist für ein so gutes und seetüchtiges Segelboot, wie das Kuiwastsche, nicht zu gross.

3) Die Errichtung einer Telegraphen-Station auf dem Festlande in Estland bei Paulsruhe (Piwaroots) und Verbindung derselben mit Werder muss als durchaus nutzbringend und zweckdienlich bezeichnet werden, um Nachrichten über Strandungen, die in dieser Gegend vorkommen und von Kuiwast aus nicht zu sehen sind, über Werder nach Kuiwast gelangen zu lassen.

Endlich 4) muss die am südlichen Eingange in den kleinen Sund belegene Landspitze von Kübossar auf der Insel Oesel mit ihren gefährlichen Steinriffs, wo Strandungen vorkommen, in Betracht gezogen und die Errichtung eines kleinen Leuchtthurmes auf dieser Landspitze, sowie die Verbindung des Thurmes durch einen Telegraphendraht mit der Station Orrisaar dringend befürwortet werden. Obgleich das Orrisaarsche Rettungsboot dorthin, der grossen Entfernung wegen, nicht auslaufen kann, so könnte doch über Orrisaar der im Moonsunde liegende Dampfer „Sirius“ benachrichtigt und eventuell zur Hilfeleistung herbeigerufen werden.“

4) Ausfahrten der Rettungsstationen.

Ausfahrten sind im Laufe des Jahres 1891 gemacht worden:

1) von der Station Karral am 9. April 1891 zu dem auf das Riff Wultschur aufgefahrenen Dampfer „Eldorado“, der jedoch die angebotene Hilfe refüsirt und sich mit eigener Kraft freigemacht hat;

2) von der Station Kühno am 23. October 1891 zum finnländischen Fahrzeug „Luotoenen“, das aber keiner Hilfe bedurfte, und am 25. October 1891 zum Schiff „Martha Maria“, um dieses mit Provision zu versorgen.

Da diese Ausfahrten aber keine Veranlassung zu Menschenrettungen gaben, indem die betreffenden Fahrzeuge keine Hilfe von den Rettungsböten in Anspruch nahmen, so wurden diese Ausfahrten nur als Uebungsfahrten angesehen und dementsprechend honorirt.

5) Belohnungen.

Belohnungen erhielten im Jahre 1891:

1) der stellvertretende Vormann der Station Salismünde Hermann Meyer und die Ruderer Gust Behrsin und Jacob Ohsolin: die silberne Rettungsmedaille für die Rettung der Mannschaft des am 16. August 1890 bei Salismünde gestrandeten Fahrzeugs „Paul“;

2) der Vormann der Station Orrisaar, J. Pielbusch: die silberne Medaille der Rettungsgesellschaft für die Rettung der Mannschaft des am 12. Novbr. 1890 unter Thalik (11 Werst von Orrisaar) verunglückten Schiffes „Levi“.

6) Anordnungen der Oberverwaltung.

Die Oberverwaltung ist im Jahre 1891 eifrig bestrebt gewesen, das Interesse für das Rettungswesen und zugleich die Einnahmen für dasselbe zu steigern. Zunächst hat dieselbe beschlossen, eine einmal monatlich erscheinende Zeitung herauszugeben, welche allen Gliedern der Gesellschaft unentgeltlich zugestellt wird. Dieses vortrefflich redigirte Organ der Gesellschaft, welches die an dem Rettungswesen betheiligten Personen über die im Kreise der Wirksamkeit des Instituts vorkommenden Ereignisse stets au courant erhalten wird, verspricht der Sache grosse Dienste zu leisten. Das Blatt erscheint seit dem 1. Juli 1891.

Durch das Circulair vom 19. October 1891, sub Nr. 2039, empfiehlt die Oberverwaltung den Bezirks- und Local-Verwaltungen, häufigere Sitzungen abzuhalten, um die pendenten Fragen schneller zu erledigen, ferner die Gratificationen an die Bootsmannschaften prompt auszuzahlen, neue Stationen zu errichten, wo Solches geboten erscheint etc. etc. Bei der Gelegenheit giebt die Oberverwaltung folgenden kurzen Ueberblick über die bisherige Wirksamkeit der Gesellschaft:

„Die im Jahre 1871 gegründete Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser wirkt, sich allmählich erweiternd, gegenwärtig bereits auf sämmtlichen Meeren, sowie sämmtlichen grösseren Seen und Flüssen Russlands. Bei 46 Bezirksverwaltungen (13 für das Meer und 33 für Seen und Flüsse) und 30 Localverwaltungen (18 für Meere und 12 für Seen und Flüsse) besitzt die Gesellschaft folgende Anzahl Stationen, Posten und Asyle:

am Meere	64	Stationen
an Seen..	14	„
an Flüssen	173	„
Asyle.....	64	
Posten	635	
Posten der Grenzwache ..	281	

Die Zahl der alljährlich von allen diesen Stationen und Posten geretteten Menschen ist sehr verschieden und schwankt in der ganzen Zeit des Bestehens der Gesellschaft (wenn die beiden ersten Jahre — die Jahre der Gründung — abgerechnet werden) zwischen 196 im Jahre 1889 und 705 im Jahre 1880, im Durchschnitt 409 Menschen jährlich. Diese Zahlen bieten ein anschauliches Bild von dem grossen Nutzen, den die Gesellschaft bringt."

Die Oberverwaltung hat ferner beim Dirigirenden Synod sich dahin verwandt, dass alljährlich ein Mal in den orthodoxen Kirchen der Residenzen und Hafenstädte Collecten für das Rettungswesen veranstaltet werden. Ein gleicher Antrag ist an das Evangelisch-Lutherische General-Consistorium ergangen. Der Ertrag der in Folge dessen veranstalteten Sammlung ist, laut Mittheilung des Rigaschen geistlichen Consistoriums, direct der Oberverwaltung zugestellt worden.

Endlich hat die Oberverwaltung besondere Regeln für die Ausrüstung von Kauffahrteischiffen mit Rettungsböten und Rettungs-Utensilien herausgegeben, welche auch dem Rigaschen Börsen-Comité beim Schreiben der Oberverwaltung vom 26. Juni 1891, Nr. 1467, zugesandt worden sind. Der Börsen-Comité hat diese Regeln in's Deutsche übersetzen und im Rigaschen Handels-Archiv abdrucken lassen, ferner in einem Separatabdruck sämmtlichen hiesigen Rhedern und Schiffs-Correspondenten, sowie auch dem Lootsencommandeur zur Vertheilung an die den Rigaschen Hafen besuchenden Schiffer zugestellt.

Bezüglich der von der Oberverwaltung vorgeschriebenen Versuche mit der Anwendung von Oel zur Beruhigung der Wellen muss noch erwähnt werden, dass, obgleich von der Bezirksverwaltung die Anordnung getroffen worden ist, solche Versuche auf den Stationen Magnusholm, Bullen und Raggazeem bei stürmischem Wetter auszuführen, und den genannten Stationen auch je 3 Säcke, nach dem von der Oberverwaltung übersandten Modell, nebst allem Zubehör übersandt worden sind, bei der Revision der Rettungsstationen in diesem Jahre es sich so getroffen hat, dass die Uebungsfahrten auf diesen Stationen nur bei gutem Wetter ausgeführt worden sind, so dass die vorgeschriebenen Versuche nicht gemacht werden konnten. Dagegen berichtet Capt. Bruhns, dass er auch in diesem Jahre auf seinen Revisionsfahrten nach Oesel mit dem Kutter „Maria" Gelegenheit gefunden, die günstige Wirkung des Oels zur Beruhigung der Wellen zu erproben. Der Bericht lautet:

„Auf meiner Heimreise wurde ich in der Nähe von Runoe von einem heftigen Südsturm ereilt, bei welcher Gelegenheit wir, bei dem hohen Seegange, beständig unter Wasser waren; denn kaum war eine

Welle abgelaufen, als sich schon eine andere über den Kutter ergoss und das Deck desselben mit Wasser füllte. Da zu befürchten war, dass einige Gegenstände, die auf dem Deck hatten placirt werden müssen, fortgewaschen werden würden, und auch eine Aenderung des Wetters nicht zu erwarten war, indem der Sturm noch immer an Stärke zunahm, so sah ich mich genöthigt, Oelsäcke auszuhängen. Der Erfolg war ein bedeutender. Nachdem drei kleine Oelsäcke, welche immer für solche Fälle bereit liegen, vorn an der Windseite ausgehängt und befestigt waren, ging auch keine Welle mehr über den Kutter, während wir vorher bis unter den Armen im Wasser sassen. Meine Leute, welche von dem Nutzen des Oels zur Beruhigung der Wellen wohl gehört, aber noch nie einen Versuch damit gemacht hatten, waren von der Wirkung ganz verblüfft, denn sobald nämlich eine grosse Welle in der Nähe des Bootes brach und mit grosser Gewalt über den Kutter zu stürzen drohte, ging dieselbe, an den Kutter angelangt, unter demselben ruhig hindurch und brauste dann unter dem Winde, anscheinend sogar noch mit verstärkter Gewalt, weiter. Fast in jedem Jahre bin ich in die Lage gekommen, Oel zur Besänftigung der Meereswellen anwenden zu müssen, und habe mich genügend davon überzeugen können, welche Macht dasselbe über die Wellenbewegung besitzt, weshalb ich einem jeden Schiffsführer, gleichviel ob eines kleinen oder grossen Fahrzeugs, nur rathen kann, bei stürmischem Wetter und hohem Seegange sich des Oels zu bedienen".

7) Finanzbericht pro 1891.

Einnahme.

Saldo am 1. Januar 1891 in der Casse: der Livländ. 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 „
„ Pernauschen do.		172 „ 40 „
		4731 Rbl. 90 Kop.

Jahresbeiträge activer Mitglieder*)					4010	Rbl.	— Kop.
„ zweckfördernder Mitglieder					209	„	— „
Vom Oeselschen Local-Comité:							
Beitrag der Oeselschen Ritterschaft	50	Rbl.	—	Kop.			
Jahresbeiträge activer Mitglieder	100	„	—	„			
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder	102	„	—	„			
Einmalige Beiträge.....	5	„	57	„	257	„	57 „
Vom Pernauschen Local-Comité:							
Beitrag der Stadt Pernau...	50	Rbl.	—	Kop.			
Jahresbeiträge activer Mitglieder	35	„	—	„			
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder	43	„	—	„	128	„	— „
Von der Oberwaltung zur Errichtung der Station Soëla					2500	„	— „
Aus den Sammelbüchsen					3	„	28 „
Rentengewinn					257	„	20 „
					12096	Rbl.	95 Kop.

Ausgabe:

Kanzlei- und Verwaltungskosten nebst Druckkosten					718	Rbl.	80 Kop.
Gage des Inspectors des Livländischen Bezirks .					300	„	— „
Reisegelder					569	„	84 „
Feuerversicherung					173	„	10 „
Lebensversicherung der Mannschaften					710	„	— „
Gagen der Stationsvorsteher					825	„	— „
Baukosten der Station Soëla, sowie Umbau und Ausrüstung des Soëlaschen Rettungsbootes.....	3453	Rbl.	95	Kop.			
Angeschafftes Material zum Umbau der Station Kollingen	1203	„	63	„			
Gewöhnliche Remonte der Böte und Schuppen der übrigen Stationen	210	„	04	„	4867	„	62 „
Unvorhergesehene Ausgaben					36	„	50 „
Uebungsfahrten					201	„	— „
					8401	Rbl.	86 Kop.

*) Darunter Beiträge:

der Rigaschen Kaufmannschaft	2000	Rbl.
„ Livländischen Ritterschaft	600	„
„ Stadt Riga	500	„
„ „ Wenden.....	—	„
„ „ Fellin.....	52	„
„ St Antonii-Gilde zu Dorpat.	20	„

Ultimo December 1891 verblieb in Cassa:			
der Livländischen Bezirksverwaltung	3424 Rbl. 30 Kop.		
und Rest des Vorschusses an den Inspector Bruhns zur Anschaffung eines Bootes	100 „ — „		
	3524 Rbl. 30 Kop.		
des Oeselschen Local-Comités	72 „ 42 „		
des Pernauschen Local-Comités	98 „ 37 „		
		3695 Rbl.	09 Kop.
		12096 Rbl.	95 Kop.

8) Budget pro 1892.

Einnahme:

Saldo vom Jahre 1891	3695 Rbl.	09 Kop.
Jahresbeiträge der Mitglieder des Livländischen Bezirks	4200 „	— „
Jahresbeiträge der Mitglieder des Oeselschen Localvereins	250 „	— „
Jahresbeiträge der Mitglieder des Pernauschen Localvereins	120 „	— „
Beiträge derGlieder des Schlockschen Local-Comité	30 „	— „
Rentengewinn	204 „	91 „
	8500 Rbl.	— Kop.

Ausgabe:

Kanzlei-, Verwaltungs- und Druckkosten	800 Rbl.	— Kop.
Gage des Inspectors des Livländischen Bezirks	300 „	— „
Reisekosten	500 „	— „
Feuerversicherung	200 „	— „
Lebensversicherung der Mannschaften	710 „	— „
Gagen der Stationsvorsteher	975 „	— „
Umbau der Station Kollingen und gewöhnliche Remonte der Böte und Schuppen	2000 „	— „
Uebungsfahrten	500 „	— „
Rettungsfahrten	750 „	— „
Unvorhergesehene Ausgaben	200 „	— „
	6935 Rbl.	— Kop.
Verbleiben zum 1. Januar 1893	1565 Rbl.	— Kop.
	8500 Rbl.	— Kop.

Riga, im Januar 1892.

Präsident: General-Lieutenant,
Baron Budberg.

Secretair: **H. v. Stein.**

Die Tabellen der Handels-Abgaben

von

Ex- und Importwaaren

pro 1891

bleiben auch pro 1892 unverändert in Kraft.

(Siehe Handels-Archiv, Jahrgang 1891, pag. 335—354).