TARTU ÜLIKOOL · UNIVERSITAS TARTUENSIS · 1632

RIGAER

Handels-Archiv.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

1897.

Heft I.

Riga 1897.
R. Ruetz Buchdruckerei, Domplatz Nr. 11/13.

Rigaer Handels-Archiv.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

1897.

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

M. v. Reibnitz.

Дозволено цензурою. Рига, 10 Мая 1897 г.

Inhalt.

Pag.

I. Die Handels- und Schiffsabgaben.

1. Erhebung der Procentsteuer vom Werthe des Ex- und Imports... 1
   a. Regulirung der Abgaben-Tabellen 1
   b. Das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben 1
2. Die prolongirte 1/6 % Hafenbau-Abgabe 2
3. Revision der Handels- und Gewerbesteuer 5
4. Die 1/4 % Schifffahrtssteuer 9
5. Ermässigung der Lastensteuer für Tourdampfer im Verkehr zwischen den Häfen des Baltischen und Schwarzen Meeres 10

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

6. Hafenbauten 11
   a. Die Seedämme 11
   b. Die Düna-Regulirungsbauten 12
      aa. Remontearbeiten 12
      bb. Die Vertiefung des Wasserweges in der sog. „Rothen Düna“ 12
      cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung 13
      dd. Die für 1897 in Aussicht genommenen Hafenbauten..... 13
   c. Die Projecte zur Verbesserung der Dünamündung 14
   d. Der Ausbau des Andreasholmes 14
   e. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna“ 16
7. Der Baggerbetrieb..... 20
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1896..... 20
   b. Der Baggerapparat und die Dampfer des Börsen-Comités..... 26
8. Versicherung der Dampfer und Bagger 28
   a. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosion 28
   b. Versicherung des Dampfers „Hercules“ gegen Seegefahr..... 28
9. Hebung gesunkener Böte 28
10. Ballastloschwesen 29
    a. Bestimmung der Ballastloschplätze 29
    b. Ballastloschung 30
11. Massregeln gegen die Verunreinigung des Fahrwassers im Mühlgraben..... 31

Pag.

12. Winterhafen 31
a. Frequenz 31
b. Feuerlöschwesen 32
c. Ausübung der Fischerei im Winterhafen 32
d. Stellung der Festungsverwaltung von Ustj-Dwinsk zum Winterhafen 32
e. Remonte des Schienengeleises auf dem Fort-Comet-Damme 46

13. Der Bolderaa-Hafen 47
Schiffsbewegung im Jahre 1896 47

14. Der Mühlgrabener Hafen 47
Schiffsbewegung im Jahre 1896 47

15. Die Navigationsschule 48
a. Wirksamkeit 48
b. Unterricht und Lehrkräfte 48
c. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung 48
d. Verschiedene die Navigationsschule betreffende Angelegenheiten .. 49

16. Die Schifferkasse 50
17. Die Seemannskasse 50
18. Seemannshaus 50
a. Frequenz 50
b. Wladimir-Maria-Stiftung 51
19. Kirchliche Versorgung von Seeleuten 51
20. Verpflegung kranker Seeleute 53
21. Bolderaasches Quarantaine-Lazareth 53
22. Schwimmdock 53
23. Rigaer Patent-Slip-Dock 58
24. Bolderaa-Maschinenfabrik 58
25. Küstenbeleuchtung 58
26. Rettungswesen zur See 59
27. Compass-Regulirungs-Station 60
28. Verein gegenseitiger See-Versicherung 60
29. Meteorologische und Pegelbeobachtungen 61
a. Meteorologische Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk 61
b. Pegelstationen in Riga und Ustj-Dwinsk 62
c. Sturmwarnungen 62
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa 63
30. Eisgangsbeobachtungen 64
31. Eisbrecher 64
32. Die Pontonbrücke 71
33. Lootsen-Amt 72
34. Das Beresina-System und die obere Düna 74
35. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna 74

III. Telegraphenwesen.

36. Der Riga-Bolderaa-Telegraph 74
37. Telegraphen-Verbindung mit Domesnäs 75
38. Die Russische Telegraphen-Agentur 79

IV. Postwesen.

39. Beschleunigung der Postverbindung mit dem Auslande 79

V. Eisenbahnwesen.

40. Die Delegation des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten 80

Pag.

41. Verschiedene Anträge des Rigaer Börsen-Comités zur Regulirung der Tarife für den Güterverkehr nach und von Riga 85
a. Tarife für Cocosöl und Coprah 85
b. Tarif für Korken 86
42. Personen-Verkehr 88
43. Eilgut-Tarife 90
44. Getreide-Tarife 90
45. Der Nordisch-überseeische internationale Verkehr 95
46. Tarif der Bahnen der I. und II. Gruppe 99
47. Tarif für Hornvieh 104
48. Einführung neuer Tarife 105
49. Tarif für die Beförderung von Holzwaaren 106
50. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten 109
a. Regeln für die Zufuhr von Gütersendungen zu den Eisenbahnstationen, deren Lagerung und Annahme zum Transport 109
b. Regeln über den Modus der Zuzählung von Privat-Lagerhäusern zu den Eisenbahnstationen 110
c. Verschiedene Bestimmungen 111
51. Eröffnung von Stationen 112
52. Schliessung von Stationen 113
53. Umbenennung von Stationen 114
54. Eröffnung des Eisenbahn-Verkehrs auf neuen Zweigbahnen und Theilstrecken 114
55. Entwickelung unseres Eisenbahnnetzes im Jahre 1896 115
56. Eröffnung von Elevatoren 117
57. Die Riga-Oreler Eisenbahn 118
a. Umbau der Güter- und Passagier-Stationen in Riga 118
b. Umbau der Station Alexandershöhe 131
c. Beschwerden über die Güter-Expedition und andere den Handel erschwerende Missstände auf der Station Riga 132
d. Auf- und Abladen der Waaren auf der Station Riga I. 135
58. Die Riga-Tuckumer Eisenbahn 138

VI. Zollwesen.

59. Beseitigung der Privat-Spediteure 139
60. Rechtzeitiges Erfüllen der Formalitäten beim Ausclariren von Schiffen 141
61. Löschen von Eisen in Stangen und Bünden und von anderen Massenartikeln 142
62. Erweiterung des Zollrayons 143
63. Erhöhung der Niederlagssteuer für im Zollrayon lagernde Waaren 145

VII. Bankangelegenheiten.

64. Valutaregulirung 147
65. Verwaltung des Börsenbankhauses 157
66. Einrichtung von Safe-Dépôts 157

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

67. Börsen-Speicher 158
68. Central-Waaren-Dépôt-Speicher 158
69. Der Rigaer Elevator im Jahre 1896 159

IX. Das Export-Geschäft.

70. Das Hanf- und Flachs-Geschäft 160

Pag.

71. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft 160
a. Stockungen im Getreideversand auf den Eisenbahnen 160
b. Beförderung von Getreide in Säcken 162
c. Haftpflicht der Eisenbahnen für das Gewichtsmanco bei Getreidesendungen 163
72. Das Holzgeschäft 168
Tarifirung von Piepenstäben in Portugal 168

X. Import.

73. Das Heringsgeschäft 169
74. Die Ladekrähne 170

XI. 75. **Das Fabrikwesen** 171

XII. Die Handelsämter.

76. Neubesetzung des Amts eines Getreide-Controleurs 171
77. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren 172
78. Unterstützung an 3 Eichenholzwraker 173
79. Rigaer Börsenartell 173

XIII. 80. **Börsen-Usancen** 176

XIV. Handelsgesetzgebung.

81. Regeln über Waarenmarken 176

XV. 82. **Der Kaufmännische Verein** 177

XVI. Börsen-Angelegenheiten.

83. Krönungsstiftung 179
84. Designirung von Sachverständigen 182
85. Contremarken zum Besuch der Börse 183
86. Verschiedene interne Ereignisse des Börsen-Comités 184

XVII. Unterrichtswesen.

87. Das Rigasche Polytechnikum 184
88. Die Bolderaasche Volksschule 185
89. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins 185
90. Die Germannsche Schule 185

XVIII. Darbringungen zu wohlthätigen Zwecken.

91. Versorgung der Armen mit Holz 185

XIX. Betheiligung an Ausstellungen.

92. Allgemeine Kunst- und Industrie-Ausstellung in Nishny-Nowgorod 186

XX. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.

93. Handelsstatistik 186
94 Rigaer Börsenblatt 188
95. Industrie-Zeitung 189
96. Handels-Archiv 190
Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1897 191
Rechenschaftsbericht des Rigaer Börsen-Comités über Einnahmen und Ausgaben pro 1896 197
Budget des Rigaer Börsen-Comités pro 1897 209
Ergänzungsbudget pro 1896 213

Jahresbericht

des

Rigaer Börsen-Comités über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt im Jahre 1896 entwickelte Thätigkeit.

I. Handels- und Schiffsabgaben.

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

a. Regulirung der Abgabentabellen.

Die für das Jahr 1895 sehr wesentlich abgeänderten Abgabentabellen (abgedruckt im Handelsarchiv Jahrgang 1895 Heft II Seite 342 und ffe) waren für das Jahr 1896 nur für landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe theils ergänzt, theils modificirt worden. Für das Jahr 1897 hat das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben folgende Veränderung in den Abgabesätzen für Importwaaren beschlossen:

Holz zu Tischler- und Drechslerabeit in Blöcken und Stämmen, ausgenommen Eichenholz	per Pud	1/2 Kop.
Eichenholz in Blöcken und Stämmen	„ „	3/8 „
Eichenholz in Planken	„ „	1 „

Auf die in den Tagesblättern publicirte Aufforderung des Börsen-Comités, etwaige Wünsche und Anträge zu den Abgabentabellen zu verlautbaren, beantragte nur die Firma H. Kooy jun. eine Ermässigung der Abgabensätze für Bootsmasten. Der Börsen-Comité lehnte jedoch diesen Antrag ab, weil unter der Bezeichnung „Bootsmasten" Hölzer der verschiedensten Qualität verschifft würden, auf deren Beprüfung man sich nicht einlassen könne, die gegenwärtig aber für Bootsmasten zur Anwendung kommenden Abgabensätze dem anzunehmenden Durchschnittspreise einigermassen entsprechen dürften — und stimmte der Anwendung der Abgabentabellen auch für das Jahr 1897, mit den vom Comptoir für Handels- und Schiffsabgaben beschlossenen Abänderungen, zu.

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

Die im Jahre 1895 vom Chef des Rigaschen Zollbezirks angeregte Frage der Entfernung des genannten Comptoirs aus dem Gebäude des Rigaschen Zollamts hatte, nachdem vom Director des Zolldepartements

mittels Telegramms vom 4. Januar 1896 die Belassung des Comptoirs bis auf Weiteres in seinem bisherigen Locale angeordnet worden, (cf. Handelsarchiv Jahrgang 1896 Heft I Seite 2 und ffe.), im Laufe des Jahres völlig geruht. Erst durch das Schreiben vom 3. December 1896 Nr. 125 trat der Dirigirende des Rigaschen Zollamts, im Auftrage des Chefs des St. Petersburger Zollbezirks, dem gegenwärtig das Rigasche Zollamt untergeordnet, mit dem Börsen-Comité wiederum in dieser Frage in Relation, indem er anfragte, ob der Börsen-Comité, im Hinblick auf die in seinem Schreiben vom 28. December 1895 Nr. 953 in Aussicht gestellte Miethzahlung für das Local des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben im Zollhause, nicht bereit sei, das innerhalb des Zollrayons belegene und für die Zollbesichtigung von Passagiereffecten bestimmte, seit längerer Zeit aber nicht mehr benutzte Gebäude auf seine Kosten auszubauen; in solchem Falle würde dann das sogenannte Schiffscomptoir aus dem allzuengen Zollhause dorthin übergeführt und das Comptoir für Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben in seinem gegenwärtigen Locale belassen werden können.

Da diese Angelegenheit ebenso die Stadtverwaltung, als Eigenthümerin des Zollrayons, wie den Börsen-Comité berühre, Vertreter beider Institutionen aber im Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben vereinigt sind, übergab der Börsen-Comité am 7. December 1896 sub Nr. 989 dieses Schreiben dem genannten Comptoir zur Beprüfung und Aeusserung.

Das genannte Comptoir antwortete am 17. Januar 1897 Nr. 416, dass es die Annahme des Antrags des Chefs des St. Petersburger Zollbezirks nur befürworten könne und, bezüglich der Bestreitung der Kosten, empfehle, diese in demselben procentualen Verhältnisse, wie der Unterhalt des Comptoirs erfolge — 41,70% seitens der Stadtverwaltung und 58,30% seitens des Börsen-Comités — auf die Stadtverwaltung und den Börsen-Comité zu repartiren.

Der Börsen-Comité, der diesem Modus im Prinzipe unter der Bedingung vollkommen zustimmte, dass dann das Comptoir unbedingt auch für die Zukunft in seinem gegenwärtigen Locale belassen werde, wandte sich an das Rigasche Zollamt um Mittheilung der Ansprüche, die es hinsichtlich des Raumes und sonstiger Einzelheiten an den Anbau stellen zu müssen glaubte, um darnach Project und Kostenanschlag anfertigen zu können und mit der Stadtverwaltung wegen Ausführung des Baus in Beziehungen zu treten.

2. Die prolongirte 1/6% Hafenbau-Abgabe.

Im Rescript vom 30. October 1895 Nr. 21,895 theilte das Departement für Handel und Manufacturen dem Börsen-Comité mit, dass der Livländische Controlhof sich dahin geäussert habe, dass die Abrechnungen des Börsen-Comités über Einnahme und Ausgabe der durch

den Allerhöchsten Befehl vom 5. Februar 1891 prolongirten 1/6% Steuer nach den Originalverhandlungen und -Belegen geprüft werden müssten. Nachdem diese Angelegenheit dem Herrn Finanzminister unterlegt worden, habe Se. Excellenz beliebt, diesen Modus der Controle als vollkommen zweckentsprechend anzuerkennen.

Im Hinblick hierauf forderte das Departement für Handel und Manufacturen den Rigaer Börsen-Comité auf, nunmehr dem Livländischen Controlhof eine Abrechnung über die Umsätze der oben erwähnten Steuer für 1891 und die folgenden Jahre, sowie auch die dem Comité vom Finanzministerium gegebene Instruction, durch welche die Ordnung bezüglich der Verabfolgung der Summen der 1/6 % Steuer aus der Bank festgesetzt wird, zukommen zu lassen.

Gleichzeitig ersuchte das Departement den Börsen-Comité um Mittheilung in möglichst kurzer Zeit einer Auskunft darüber, von welchen Daten derselbe bei Feststellung der Sätze für die Besteuerung der Waaren mit der genannten Abgabe sich habe leiten lassen und ob der von dem Börsen-Comité angenommene Modus der Festsetzung solcher Abgabensätze seinerzeit von den Regierungs-Institutionen gutgeheissen worden sei.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 20. Februar 1896 sub Nr. 145:

„Zur Erfüllung des Rescripts vom 30. October 1895 Nr. 21,895 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu berichten, dass er, in Erfüllung des Punkt 5 des die verlängerte 1/6% Steuer vom Werthe des Exports und Imports festsetzenden Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigten Reichsrathsgutachtens, alljährlich für das abgelaufene Jahr gegen Ende Februar oder Anfang März einen genauen Rechenschaftsbericht über Einnahmen und Ausgaben dieser Steuer in 2 Exemplaren dem Herrn Livländischen Gouverneur zur Uebermittelung an den Finanzminister und an den Reichscontroleur, sowie ein ferneres Exemplar dieses Rechenschaftsberichts nebst dem Kassa-Schnurbuch für Einnahme und Ausgabe der Steuer und den Originalbelegen dem Livländischen Controlhofe vorgestellt hat. Von keiner Seite sind bis hiezu irgend welche Bemerkungen über Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Rechnungslegung gemacht worden, ja der Livländische Controlhof hat sogar augenscheinlich die alljährliche Vorstellung des Kassa-Schnurbuchs und der Originalbelege für überflüssig gehalten, da er mittels Schreibens vom 17. März 1895 Nr. 2095 beim Börsen-Comité anfragte, auf welcher Grundlage derselbe fortfahre, das Schnurbuch und die Belege dem Controlhofe vorzustellen.

Was die Feststellung der Sätze für die Erhebung der 1/6 % Steuer vom Werthe der exportirten und importirten Waaren anbetrifft, so ist der hier geübte Modus bisher von einer Regierungs-Institution nicht approbirt worden; die Sätze werden vom städtischen Comptoir zur

Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben, nach Relation und im Einvernehmen mit dem Börsen-Comité, von Jahr zu Jahr festgesetzt und von dem Stadtamte bestätigt und sodann zur allgemeinen Kenntnissnahme publicirt. Ein Exemplar der Abgabentabelle für das Jahr 1895 beehrt sich der Börsen-Comité hiebei vorzustellen. — Als Grundlage für die Feststellung der Abgabensätze dient im Allgemeinen der thatsächliche Werth der Waaren, wobei durchschnittlich ziemlich niedrige Preise angenommen werden."

Auf obiges Rescript des Departements Bezug nehmend, verlangte nun der Livländische Controlhof am 9. Februar 1896 Nr. 967 die Abrechnungen nebst Belegen über die Verwendung der Eingänge der $^1/_6$% Steuer vom Jahre 1891 ab. Da auch aus diesem Schreiben nicht zu ersehen war, in welcher Hinsicht eigentlich die bisher vorgestellten Abrechnungen nicht genügten, wurde der Secretär des Börsen-Comités mit mündlicher Rücksprache im Controlhofe beauftragt, wobei sich ergab dass der Chef des Controlhofes daran Anstoss nehmen zu müssen geglaubt habe, dass der grössere Theil der Eingänge der $^1/_6$ % Steuer als in die sogenannte Stromvertiefungs-Kasse geflossen angegeben, über letztere aber keine Abrechnungen vorgestellt würden und sich demnach nicht beurtheilen lasse, ob die Zuzahlungen zu dieser Kasse auch wirklich im gezahlten Betrage erforderlich wären.

Nun antwortete der Börsen-Comité am 23. Februar 1896 Nr. 155:

„Das Schnurbuch über die Verwaltung der $^1/_6$% Steuer vom Werthe des Imports und Exports mit den Belegen ist dem Controlhofe stets vorschriftsmässig vom Jahre 1891 ab in den letzten Tagen des Februar oder den ersten Tagen des März vorgestellt worden. Wenn jetzt der Livländische Controlhof die in diesem Schnurbuche enthaltene Abrechnung für ungenügend hält und genauere Daten über die Abrechnung für diejenigen Summen der $^1/_6$% Steuer verlangt, welche, auf Grund des Punkts 3 des Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigten Reichsrathsgutachtens, für Arbeiten zur Vertiefung des Düna-Fahrwassers angewiesen worden, falls die zu diesem Zwecke dem Börsen-Comité überwiesene Lastensteuer nicht ausreicht, so ist der Börsen-Comité einstweilen nicht in der Lage, dieses Verlangen zu erfüllen, da die erwähnten Beträge der $^1/_6$% Steuer voll in die Stromvertiefungs-Kasse fliessen und auf derselben Grundlage und in derselben Weise verausgabt werden, wie die zu Stromvertiefungs-Zwecken bestimmte Lastensteuer. Die Arbeiten zur Vertiefung und zum Erhalten des Fahrwassers stellen sich als, so zu sagen, lebendige, beständig schwankende Arbeiten dar, die durch momentane Abänderungen, Verhältnisse und Ereignisse in der Richtung des Windes, der Strömung, dem Wasserstande, dem Eisstande, der Wirkung des Eisgangs u. s. w. bedingt werden. In Folge dessen lassen sich die durch den Character und die Eigenthümlichkeiten dieser Arbeit hervorgerufenen Ausgaben nicht unter die streng begrenzten Regeln

und Bestimmungen des allgemeinen Rechnungsustaws bringen, der dem Controlhofe einzig und allein als Richtschnur dient. Gerade aber, weil es unmöglich ist, eine Abrechnung über die Verausgabung dieser Summen nach den allgemeinen Bestimmungen zu geben, hat der Börsen-Comité seiner Zeit um eine besondere Instruction gebeten."

Das Departement für Handel und Manufacturen verlangte nun mittels Schreibens vom 15. April Nr. 338 genaue Auskünfte über die Börsenpreise für sämmtliche Waaren, die in den ihm vorgestellten Abgabentabellen aufgeführt waren, um daraus zu ersehen, in wie weit der Betrag der Besteuerung der einzelnen Waaren dem Werthe derselben entspräche.

Da die Abgabentabellen von dem dem Handelsamte unterstellten sogen. Willigungsbureau zusammengestellt werden, dieses also auch die genauen Auskünfte über sämmtliche Preise hat, ausserdem aber auch aus Vertretern der Stadtverwaltung, sowie der Börsen-Kaufmannschaft zusammengesetzt sei, bat der Börsen-Comité das Rigasche Handelsamt die verlangte Preisaufstellung anfertigen zu lassen. Umfang und Schwierigkeit dieser Arbeit bedingten es, dass der Auftrag des Departements erst am 24. December sub Nr. 1042 erfüllt werden konnte.

Unterdessen war dem Secretär im Departement für Handel und Manufacturen, gelegentlich einer Unterredung, mitgetheilt werden, dass zum Schlusse dieses oder zu Beginn des neuen Jahres eine Conferenz von Vertretern verschiedener Börsen-Comités und Stadtverwaltungen einberufen werden solle, auf welcher, ohne diese Institutionen der Erträge der Handels- und Schifffahrts-Steuern berauben zu wollen, die Frage einer völligen Reorganisation des Berechnungs- und Erhebungsmodus dieser Steuer erörtert werden sollte.

3. Revision der Handels- und Gewerbesteuer.

Diese für Handel und Industrie so ausserordentlich wichtige Frage hat den Börsen-Comité nun schon das dritte Jahr beschäftigt, aber auch im abgelaufenen Jahre ihre Lösung nicht gefunden. Auch der auf den Conferenzen im December 1895 und Januar 1896 erörterte Entwurf (vergl. Handelsarchiv Jahrgang 1896 Heft 1, Seite 7 u. ffe.) wurde, obwohl der Rigaer Börsen-Comité zu demselben sich im Wesentlichen durchaus zustimmend ausgesprochen hatte und, nach den Berichten über die Conferenz-Verhandlungen zu urtheilen, derselbe überhaupt meist als annehmbar erklärt worden war, dennoch verworfen. Im März 1896 ging dem Börsen-Comité wiederum ein neuer, sehr wesentlich umgearbeiteter Entwurf zu, welcher in's Deutsche übersetzt und den Gliedern der hiesigen Kaufmannschaft und Industrie mitgetheilt wurde. Die wesentlichsten Abweichungen vom vorhergehenden Entwurfe bestanden

darin, dass im neuen wiederum die Dreitheilung der Steuer — Grund-, Zuschlags- und Procent oder Repartitionssteuer — aufgenommen worden. Die geschäftlichen Unternehmungen werden in dreierlei, hinsichtlich der Besteuerung verschiedene Gattungen getheilt: Actien- und sonstige Unternehmungen, welche ihre Rechenschaftsberichte zu veröffentlichen verpflichtet sind, Handelsunternehmungen und gewerbliche Unternehmungen. Hinsichtlich der Grundsteuer unterliegen die beiden ersten Gattungen den gleichen Sätzen und zwar 1. Kategorie — einer Steuer von 500 Rbl. (Lagerräume von 30 Rbl.), — 2. Kategorie — einer solchen von 125 Rbl. (Lagerräume — 20 Rbl.), 3. Kategorie — 30 Rbl. u. s. w.; gewerbliche Unternehmungen entrichten die Grundsteuer in der 1. Kategorie — mit 1500 Rbl., in der 2. — mit 1000 Rbl., in der 3. — mit 500 Rbl., in der 4. — mit 150 Rbl. u. s. w. Die Zuschlagssteuer tritt bei Actien- und sonstigen Unternehmungen, welche ihre Rechenschaftsberichte zu veröffentlichen verpflichtet sind, dann ein, wenn beim Abschlusse der Abrechnungen sich ergiebt, dass die Gesammtsumme der für die Gewerbescheine für sämmtliche Anstalten und Lagerräume zu entrichtenden Grundsteuer geringer ist, als die, welche sich bei einer Berechnung von 2 Rbl. für je 1000 Rbl. des dem betreffenden Unternehmer gehörenden Grundcapitals (Actiencapitals) ergiebt; die bis zu jenem Betrage nicht entrichtete Summe wird dann als besondere Zuschlagssteuer, gleichzeitig mit der auch im neuen Entwurfe beibehaltenen Ergänzungs-Procentsteuer, erhoben. Von Creditinstitutionen für langbefristeten Credit, welche auf der solidarischen Haftbarkeit der Darlehnsempfänger begründet sind (z. B. städtische Creditvereine, Bodenbanken u. s. w.), welche keine Grund- oder Actiencapitalien besitzen, wird die Zuschlagssteuer im Betrage von $^1/_{10}$ der Summe der emittirten Pfandbriefe und Obligationen berechnet. Die Zuschlagsteuer von Handels- und Gewerbeunternehmungen wird mit $2^1/_2$ Rbl. für je 100 Rbl. Reingewinn über eine gewisse Norm hinaus erhoben und zwar sind als Normen des Reingewinns festgesetzt: bei Handels-Unternehmungen 1. Kategorie — 20,000 Rbl., 2. Kategorie — 5000 Rbl., 3. Kategorie — 1000 Rbl., bei Gewerbe-Unternehmungen 1. Kategorie — 60,000 Rbl., 2. Kategorie — 40,000 Rbl., 3. Kategorie — 20,000 Rbl., 4. Kategorie — 6000 Rbl. — Für die Eintheilung der Handels-Unternehmungen nach Kategorien sind die bisherigen Grundsätze im Wesentlichen beibehalten worden, während die Eintheilung der Gewerbe-Unternehmungen wiederum auf die Eigenthümlichkeiten und Einzelheiten des Betriebes eingeht und als Unterscheidungsmerkmale bald die Anzahl der Arbeiter, bald den Umfang der Production, bald aber auch, wie bei Mühlen und Dampfschiffen, die Geräthe oder Maschinen annimmt.

Zu diesem, dem Börsen-Comité beim Schreiben des Präses der Commission vom 7. März 1896, Nr. 382 mitgetheilten Entwurfe waren etwaige Aeusserungen spätestens bis zum 18. März erbeten worden.

Der Börsen-Comité reichte nun am 18. März 1896 sub Nr. 259 nachfolgendes Gutachten ein:

„Allem zuvor kann der Börsen-Comité nicht umhin, seinem Bedauern darüber Ausdruck zu geben, dass das der Conferenz im November und December v. J. vorgelegte Project nunmehr völlig aufgegeben worden ist, das, wie bereits in der Eingabe dieses Comités vom 8. December 1895 Nr. 896 hervorgehoben, sich durch Genauigkeit, Klarheit und Gerechtigkeit vor den früheren Entwürfen auszeichnete und, wenn die in jener Eingabe hervorgehobenen Mängel beseitigt worden wären, Kaufleute und Industrielle vollkommen befriedigt hätte.

Es lässt sich freilich nicht verkennen, dass das gegenwärtige Project sich insofern von seinem Vorgänger vortheilhaft auszeichnet, als es dem vom Börsen-Comité stets erstrebten Ziele — einer Besteuerung des thatsächlichen Reingewinns — sehr wesentlich näher kommt, doch fällt andererseits der Umstand schwer in's Gewicht, dass mit diesem Project wieder die frühere bereits angefochtene Dreitheilung der Handels- und Gewerbesteuer eingeführt und dadurch das System der Reichs-Gewerbesteuer ein complicirteres und unklareres wird. Was der Kaufmann und Industrielle in allererster Reihe bedarf, ist ein klares und kurzes Gesetz, um seine Calculationen genau und sicher machen zu können.

Leider ist die zur Vorstellung etwaiger Bemerkungen gestattete Zeit so kurz bemessen, dass der Börsen-Comité sich nur auf die allerwesentlichsten und in gedrängtester Form beschränken muss.

Hinsichtlich der Besteuerung der Lagerräume bei Handelsunternehmungen, der Besteuerung von Dampfern nach Quadratfuss der Heizfläche der Kessel, der Berechnung der Zahl der Arbeiter in Gewerbeunternehmungen und Berücksichtigung der Frauenarbeit, sowie der Arbeit auf Bestellung des Fabrikanten durch auswärtige Arbeiter, kann der Börsen-Comité nur nochmals auf seine in der Vorstellung vom 8. December v. J. gemachten Bemerkungen verweisen und dringendst um Berücksichtigung derselben bitten.

Namentlich die Speicherfrage ist für Riga, wie überhaupt für sämmtliche Hafenstädte, von grösster Wichtigkeit. In Riga, wie auch in anderen Hafenstädten, ist das übliche Bausystem der Speicher ein derartiges, dass grosse und hohe Gebäude errichtet werden, die in verhältnissmässig kleine Einzelräume zerfallen. — So sind z. B. im sogenannten Ambarenviertel alle Speicher theils 3-, theils 4-etagig, wobei jede Etage 3 bis 4 einzelne Räume hat; dabei sind die Räume im Allgemeinen so klein, dass man den durchschnittlichen Fassungsraum nur mit 20 Waggons Getreide oder 10 Waggons Flachs oder Hanf annehmen kann. Dazu kommt noch, dass im Getreide- und Flachshandel die Speicher nur im Herbst und Winter, also für verhältnissmässig kurze Zeit, gebraucht werden. Wir haben in Riga noch im vergangenen Winter Beispiele gehabt, dass ein Kaufmann für sein zum Exporte

bestimmtes Getreide mit einem Male 70 Speicherräume hatte miethen, mithin hierfür allein eine Steuer von 2100 Rbl., oder eventuell, wenn die Speicher auch noch in mehreren Monaten des neuen Jahres benutzt werden müssen, eine Steuer von 4200 Rbl. hätte entrichten müssen. Natürlich kann der Händler diese Steuer nicht tragen und wälzt sie zum grossen Theile auf den Landwirth ab, auf dessen Schutz und Förderung doch seit Jahren die hauptsächlichste Thätigkeit der Regierung gerichtet ist.

Endlich dürfte auch hervorzuheben sein, dass in Riga, wie in allen Hafenstädten des Reichs, viele Speicher vorhanden sind, welche Privatpersonen gehören und an Handelsfirmen für kürzere oder längere Zeit vermiethet werden. So bedarf der Exporthandel der Speicher hauptsächlich im Herbst und Winter, der Importhandel derselben im Frühling und Sommer. Es ist also nicht dasselbe Handelsunternehmen, welches den Speicher das Jahr hindurch benutzt, ja es könnte der Fall eintreten, dass derselbe Raum in jedem Monat von einer anderen Firma benutzt wird und mithin für ein und denselben Raum, der nur 7 bis 20 Rbl. monatlich Miethe kostet, eine Steuer von 360 Rbl. im Jahre entrichtet werden müsste.

Der Börsen-Comité bittet, auf Grund des Obigen, ganz ergebenst, im Projecte die Bestimmung treffen zu wollen, dass als zu besteuernder Speicherraum nur das ganze, unter einem Dache befindliche Gebäude, unabhängig von der Zahl der in demselben befindlichen Abtheilungen, angenommen wird, sowie, dass der für einen Speicher gelöste Gewerbeschein seine Gültigkeit das ganze Jahr hindurch behält, unahhängig vom Wechsel im Inhaber oder Miether desselben. Für den Exporthandel mit Landesproducten, wie Getreide, Flachs und Hanf, müssten unbedingt Speicher in unbeschränkter Zahl völlig freigegeben werden.

Eine weitere überaus wichtige Frage ist die der Berechnung der Zahl der Arbeiter in Gewerbeanstalten, nach der die Eintheilung derselben in Kategorien erfolgt. Nach Ansicht des Börsen-Comités, der in der Vorstellung vom 8. December v. J. bereits eingehend Ausdruck gegeben worden, dürfte dieser Berechnung nur die Durchschnittszahl der im Laufe des Vorjahres von der betreffenden Gewerbeanstalt beschäftigten Arbeiter zu Grunde gelegt werden. In vielen Fabriken und Industrieanlagen muss, bedingt durch die Markts- und Betriebsverhältnisse, oft für kurze Zeit eine sehr grosse Anzahl Arbeiter angestellt werden, die, wenn sie als Norm für die Hingehörigkeit der Fabrik angenommen würde, die Ueberführung der Fabrik in eine höhere Kategorie und damit, bei den grossen Abstufungen der Steuersätze im Verzeichniss Nr. 5, eine Verdoppelung oder Verdreifachung der Steuersätze hervorrufen würde. Die Durchschnittszahl der Arbeiter des Vorjahrs ist an der Hand der obligatorischen Lohnbücher leicht und sicher festzustellen und würde alle Ungerechtigkeiten, Missverständnisse und Schwierigkeiten beseitigen.

Zu Art. 27 wäre zu bemerken, dass eine mildere Besteuerung der von Handwerkern zum Verkauf ihrer Fabrikate unterhaltenen Buden sehr erwünscht wäre; durch das neue Project wird der Handwerker verhältnissmässig stärker besteuert als der Händler; besonders hart wird derjenige Handwerker getroffen, der solche Fabrikate anfertigt und verkauft, die nicht aus Handelsunternehmungen 3. Kategorie verkauft werden können.

Zu Verzeichniss Nr. 3, Kategorie II, Pkt. 9. Ueberaus hoch ist die Besteuerung von möblirten Zimmern, welche meist von Wittwen gehalten werden, die darin ihren einzigen Lebensunterhalt finden.

Im Verzeichniss Nr. 4, Kategorie III, müsste zu Pkt. 19 ein Zusatz gemacht werden, dass nur solche Pferdebahnen besteuert werden, welche gewerbmässig betrieben werden, da sonst unter diese Rubrik auch solche Pferdebahnen gebracht werden könnten, die von Landwirthen und Fabrikanten ausschliesslich zum eigenen Bedarf auf ihren eigenen Grundstücken errichtet und unterhalten werden.

Im Verzeichniss Nr. 5 sind die Abstufungen in den Steuersätzen der ersten 4 Kategorien von Gewerbeunternehmungen ausserordentlich gross, so dass z. B. für eine Fabrik, die nur einen Arbeiter über die festgesetzte Norm hat, der Steuersatz gleich verdoppelt oder verdreifacht wird. Es wäre daher sehr wünschenswerth, wenn die Sätze der 4 ersten Kategorien etwas ermässigt und dadurch einander näher gebracht würden."

Directe Mittheilungen über den Erfolg dieser Eingabe, sowie auch überhaupt über den Fortgang der ganzen Angelegenheit sind dem Börsen-Comité nicht zugegangen. Durch die persönlichen Erkundigungen seines St. Petersburger Vertreters hat er jedoch erfahren, dass im Herbste 1896 abermals ein neuer Entwurf — nun bereits der fünfte — ausgearbeitet worden ist, der wiederum mannigfache Abweichungen von seinen Vorgängern aufweisen, jedoch den nichtstaatlichen Institutionen nicht mehr zur Begutachtung vorgelegt, sondern in der Session 1897/98 mit den Aeusserungen der verschiedenen Ministerien an den Reichsrath gebracht werden soll.

4. Die $^1/_4$ % Schifffahrtssteuer.

Durch einen Allerhöchsten Befehl vom Juli 1896 wurde die $^1/_4$ % Schifffahrtssteuer vom Werthe derjenigen Güter und Waaren, welche auf den im Punkt 3, Art. 87 des Wegebau-Ustaws und in der Anmerkung zu diesem Artikel aufgeführten Wasserstrassen des Reichs befördert werden, aufgehoben. Das Departement für Handel und Manufacturen wies nun in seinem Circular vom 12. September 1896 Nr. 21431 darauf hin, dass man durch Aufhebung jener Steuer beabsichtigt hätte, unsere

Schifffahrt auf den natürlichen Wasserwegen des Reichs nicht nur von der Frachtbelastung zu befreien, die durch Erhebung der genannten Steuer geschaffen war, sondern hauptsächlich diejenigen für die Schifffahrt und den Handel lästigen Weitläufigkeiten und Verzögerungen zu beseitigen, die durch die Verpflichtung bedingt wurden, zur Berechnung der von jedem Fahrzeuge zu erhebenden 1/4 % Steuer den Chefs der Schifffahrtsdistancen besondere Frachtscheine und Copien derselben vorzuweisen.

Aus den im Finanzministerium vorhandenen Auskünften ergebe sich indessen, dass, auch nach Aufhebung jener Steuer, die Chefs der Schifffahrtsdistancen und Anlegeplätze fortführen, von den Schiffsbesitzern den Vorweis von Frachtscheinen über die transportirten Güter und von Copien derselben zu verlangen, sowie dass diese Ordnung Beschwerden seitens der Schiffsbesitzer hervorrufe.

In Folge dessen bat das Departement um Mittheilung genauer Auskünfte darüber, in welchem Maasse das Verlangen des Vorweises der oberwähnten Frachtscheine sich ungünstig auf den Güterverkehr auf Binnengewässern äusserte, ob dieses Vorweisen mit irgend welchen Unkosten für die Schiffsbesitzer verbunden sei, sowie welche Abänderungen in der bestehenden Ordnung etwa erwünscht wären.

Der Börsen-Comité berichtete hierauf am 28. November 1896 sub Nr. 940, dass, seiner Ansicht nach, auf das Vorweisen der Frachtscheine an die Chefs der Schifffahrtsdistancen auf Binnengewässern wohl kaum werde ganz verzichtet werden können, da hiedurch fast das einzige Material für die Statistik des Schiffs- und Güterverkehrs auf den Binnengewässern geliefert werde. Allerdings dürfte, auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom Juli d. J., dieses Vorweisen der Frachtscheine mit keinerlei Kosten und Weitläufigkeiten für den Schiffsbesitzer verbunden sein.

Genaue Auskünfte darüber, ob in der That das Erheben der 1/4 % Steuer seit Erlass jenes Allerhöchsten Befehls eingestellt worden, vermöge der Börsen-Comité nicht zu geben, doch habe er auf desbezügliche Nachforschungen erfahren, dass in den Händen hiesiger Kaufleute sich Quittungen über die Einzahlung dieser Steuer befänden, die noch im September d. J. von der Lepeler Abtheilung des Kownoschen Bezirks ausgestellt worden. Die Erhebung einer Canzelleigebühr von 12 Kop. per Boot oder Floss scheine noch allgemein üblich zu sein.

5. Ermässigung der Lastensteuer für Tourdampfer im Verkehr zwischen den Häfen des Baltischen und Schwarzen Meeres.

Sowohl die hiesige Firma Helmsing & Grimm, als auch die Direction der Russischen Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel, veranlasst durch die Erhebung der vollen Lastengelder von dem dieser Gesellschaft gehörenden Dampfer „Truwor", welcher auf seinen Tourfahrten

zwischen St. Petersburg und Odessa Riga zur Completirung der Ladung angelaufen war, hatten sich an den Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, das an die Stadtverwaltung gerichtete Gesuch um Erhebung der Lastensteuer von den Riga anlaufenden Dampfern dieser Gesellschaft nur in dem für Cabotage-Fahrzeuge festgesetzten Betrage zu unterstützen und zu befürworten.

Zu einem unmittelbaren Eingreifen des Börsen-Comités kam es in dieser Angelegenheit nicht, da das oberwähnte Gesuch vom Rigaschen Stadtamte dem Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben zur Begutachtung übergeben worden war, in welchem auch der Börsen-Comité durch 3 seiner Glieder vertreten ist. Auf Grund des desbezüglichen Gutachtens dieses Comptoirs beschloss das Rigasche Stadtamt, das oberwähnte Gesuch zu bewilligen, die Vergünstigung der Erhebung der Lastengebühren in dem für Cabotage-Fahrzeuge festgesetzten Betrage aber nicht nur den Schiffen der Russischen Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel zu gewähren, sondern auf alle unter russischer Flagge segelnden Schiffe auszudehnen, welche zwischen Riga und anderen an russischen Meeren belegenen Häfen verkehren. Dieser Beschluss wurde dem Börsen-Comité durch das Schreiben des Stadtamts vom 11. November 1896 sub Nr. 3747 mitgetheilt.

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

6. Hafenbauten.

a. Die Seedämme.

Die aus dem Pflaster des Magnusholmschen Seedammes durch die Wellen herausgerissenen Steine wurden ersetzt und die im Mauerwerk entstandenen Schäden reparirt. Auf einer ca. 50 Faden langen Strecke wurde die Dammkrone neben der Schutzmauer gehoben, weil sie sich im Laufe der Zeit gesenkt hatte. Beim kleinen Leuchtthurm wurden 3 Mauerblöcke neu hergestellt, um im Winter an den Fuss der Pfahlwand verlegt zu werden.

Zum Unterhalt der Westmole wurden die Fugen und kleinen Schäden im Mauerwerk reparirt. Auf der Seeseite wurden Schutzbalken für die Pfahlköpfe angebracht, welche durch das Eis Schaden zu nehmen anfingen. Die Abdeckung der Steinschüttung auf der Flussseite des Faschinendammes wurde mit gemauerten Blöcken fortgesetzt.

Die Unterhaltungskosten für die Seedämme betrugen 4103 Rbl. 22 Kop.

b. Die Dünaregulirungsbauten.

Im Jahre 1896 sind keine Neubauten für die Stromcorrection zur Ausführung gekommen.

aa. Remontearbeiten.

Die Reparaturen an denjenigen Dünaregulirungswerken, deren Unterhalt die Stadt noch nicht übernommen hat, wurden von der Hafenbau-Verwaltung ausgeführt.

1) Auf der Flussseite des Bolderaa-Pfahldammes wurden auf einer 95 Faden langen und 5 Faden breiten Strecke Senkstücke verlegt, da sich dort bedeutende Vertiefungen gebildet hatten. Diese wurden mit 779 Cub.-Fad. Baggerboden ausgefüllt, welcher mit den Senkstücken bedeckt wurde. Auch in der Oeffnung des Kl.-Ilkenesch-Dammes wurden in derselben Weise starke Vertiefungen mit 400 Cub.-Faden Baggerboden ausgefüllt und mit Senkstücken belegt. Die für diese Arbeiten erforderliche Bodenmasse, ebenso wie 102 Cub.-Fad. Baggersand, welcher für die Remonten der Pferdeholmschen Buhnen nöthig war, wurde von den Baggern des Börsen-Comités geliefert.

An den Faschinendämmen zwischen der Vogelsinsel und Rinusch, sowie zwischen Unter-Poderaa und der Aamündung wurden die gewöhnlichen Remonten ausgeführt. Der Pfahldamm FG und der Bolderaasche Pfahldamm bedurften nur kleiner Reparaturen.

2) Wegen der Remonte der alten Uferbefestigung von Ober-Poderaa, sowie der von Rinusch, wandte sich der Börsen-Comité im Schreiben vom 11. Juni Nr. 423 an den Chef der Hafenbauten, doch ist noch keine Entscheidung erfolgt.

bb. Die Vertiefung des Wasserweges in der sog. Rothen Düna.

Als dem Börsen-Comité mitgetheilt wurde, der Kronsbagger „Riga" solle nach Pernau geführt werden, wandte er sich am 4. Mai sub Nr. 387 an den Chef der Rigaer Hafenbauten:

„In das Project für die Dünaregulirung war die Summe von 180,000 Rbl. für die Correction der sogenannten „Rothen Düna" aufgenommen, aber nicht für diesen Zweck, sondern für andere Arbeiten verausgabt worden, in der Hoffnung, den genannten Nebenarm mit Hilfe des Baggers „Riga" in genügend tiefem Zustande erhalten zu können. Im vergangenen Jahre, als der Bagger „Riga" nicht in Betrieb gesetzt wurde, zeigte sich aber der Weg durch die „Rothe Düna" stark versandet, so dass derselbe mit der Zeit auch für flachgehende Schiffe unpassirbar werden wird, wenn die nothwendigen Baggerarbeiten unterbleiben; so stossen schon jetzt, sogar bei Hochwasser, die dort passirenden Dampfböte beständig auf den Grund auf. Da die für Tiefen von 22 Fuss

eingerichteten Bagger des Börsen-Comités für das Hauptfahrwasser bestimmt und dort unentbehrlich sind, ausserdem sich aber auch für die Arbeiten in der „Rothen Düna“ nicht eignen, so dürfte eine Entfernung des Baggers „Riga“ von Riga nach Pernau für diesen Wasserweg verhängnissvoll werden, welcher nicht nur für den Verkehr zwischen der Stadt und Mühlgraben, sondern auch für die industriellen Etablissements an der „Rothen Düna“ von grosser Bedeutung ist.

Obgleich der Bagger „Riga“ nur eine Tiefe von 18 Fuss herstellen kann, ist seine Arbeit, welche er auch im Hauptarm der Düna ausführen könnte, nicht zu unterschätzen, zumal doch die Regulirungsarbeiten noch nicht völlig beendet sind. Bei der Entfernung der Sandbänke bei der Stadt, beim unteren Theil des Andreasholms, bei der Generals-Insel und dem Magnusholm könnte der Bagger Verwendung finden und zur Verbesserung des Hafens ebenso mitwirken, wie er es bisher seit dem Jahre 1876 gethan hat.

Auf Grund alles Obigen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hochgeboren ganz ergebenst zu ersuchen, sich dafür verwenden zu wollen, dass der Kronsbagger „Riga“ auch fernerhin im Rigaschen Hafen belassen würde.“

Der Bagger „Riga“ wurde ungeachtet dessen nach Pernau geschleppt, auf der Düna trat aber an seine Stelle ein kleinerer Bagger „Pernau“, der oberhalb und unterhalb von der Oeffnung im Damm STU arbeitete. Wegen der ungenügenden Anzahl Prähme konnte der Bagger nur wenig ausgenutzt werden. Obgleich der Börsencomité auch noch zwei seiner Baggerprähme für die Zeit vom 15. August bis zum Ende October zur Hülfe stellte, wurden doch nur ca. 1200 Cub.-Fad. Boden gebaggert, welcher zum grössten Theil hinter dem Separationswerk am oberen Ende der Vogelsinsel ausgekarrt wurde.

cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung.

Im Jahre 1896 wurden von der Stadtverwaltung keine Dünaregulirungsbauten zum weiteren Unterhalt übernommen.

dd. Die pro 1897 in Aussicht genommenen Hafenbauten.

Von der Bauverwaltung sind für die Verbesserung des Rigaer Hafens im Jahre 1897 folgende Summen erbeten worden:

für die Anschaffung eines Seebaggers .	150,000	Rbl.
für die Anschaffung eines Dampfers mit electrischem Scheinwerfer	85,000	„
für die Anschaffung eines Kohlenprahms und von Böten	6,000	„

für den Bau und die Einrichtung einer Schmiede	10,000	Rbl.
für den Bau eines Verwaltungsgebäudes	10,000	„
für den Betrieb des Seebaggers . . .	76,080	„
für die Einengung der Oeffnung am oberen Ende des Bolderaaschen Pfahldammes	19,962	„
für Erdarbeiten	8,729	„
für 5 Leuchtfeuer auf den Dünadämmen	18,376	„
für die Remonte der Dünaregulirungswerke	16,000	„
für Verschiedenes	26,550	„
	426,697	Rbl.

c. Die Projecte zur Verbesserung der Dünamündung.

aa. Im Sommer 1896 wurde von der Hafenbau-Verwaltung das Project für die West-Mole in einer sanften Krümmung ausgearbeitet. Die ersten 600 Faden sollen nach dem Typus der West-Mole als Pfahldamm mit Steinfüllung und Uebermauerung hergestellt werden. Die letzten 170 Faden sind als ein 22 Faden breiter Sanddamm projectirt, welcher an den Seiten durch grosse Steinkisten eingefasst ist. Am Ende des Fort-Cometen-Dammes beabsichtigt die Bauverwaltung, die West-Mole zu durchbrechen, um hinter derselben einen ca. 100 Faden langen Bauhafen einrichten zu können. Die Kosten des Projectes, das zunächst dem Ministerium der Wegecommunicationen zur Prüfung eingesandt worden ist, sind mit ca. 2,5 Millionen Rbl. veranschlagt.

bb. Die Verhandlungen wegen der Beschaffung eines grossen Seebaggers sind in St. Petersburg noch nicht zu Ende geführt. Wie verlautet, wurde für denselben als Bedingung gestellt, dass er sowohl als Eimer- wie als Saugebagger eingerichtet sei und dass die Eimerkette eine Leistungsfähigkeit von 30 Cub.-Faden pro Stunde habe.

d. Der Ausbau des Andreasholmes.

aa. In der Sitzung des Rigaschen Handelsamtes vom 8. Februar 1896, zu welcher vom Börsen-Comité die Herren Vice-Consul N. Fenger, Ch. Drishaus und Eug. Höflinger delegirt waren, wurden in Bezug auf den Andreasholm folgende Beschlüsse gefasst:

„Die örtliche Kaufmannschaft bedarf dringend Lagerräume, die ein directes Empfangen von Waaren aus den Eisenbahnwagen und ein directes Verladen von Waaren in die Schiffe gestatten, ferner solcher Stapelplätze, die möglichst nahe vom Flussufer und den Eisenbahngeleisen belegen sind.

Der Platz, der diesen Bedürfnissen genügen dürfte, wäre der Andreasholm nach seiner Vereinigung mit der Riga-Oreler und Pskow-Rigaer Eisenbahn durch die Elevatorzweigbahn. Um das in's Auge gefasste Ziel zu erreichen, müsste Allem zuvor die Aufschüttung und Befestigung des Andreasholms stromabwärts möglichst weit fortgeführt und sodann das Aussenufer des Andreasholms in seiner ganzen Ausdehnung zum Bau von Speicherräumen verschiedener Art, darunter auch von Elevatoren für Exportwaaren angewiesen werden. Beim Bau dieser Speicherräume müsste darauf geachtet werden, dass zwischen ihnen und der oberen Uferkante ein Zwischenraum von höchstens 28 Fuss wäre, der, falls erforderlich, die Möglichkeit böte, nur ein Schienengeleis zu legen. Auf der Rückseite der Speicherräume müssten, denselben entlang, zwei Schienengeleise neben einander gelegt werden; der freie Raum auf der anderen Seite dieser Geleise müsste zum Bau einer zweiten Reihe von Speicherräumen bestimmt werden, falls solche erforderlich sein sollten; auch diese hätten die nöthigen Schienengeleise zu erhalten.

Wären auf diese Weise die Exporteure befriedigt, so müssten gleichzeitig auch Lagerplätze für die Importeure, zum Lagern sogenannter Stapelwaaren, geschaffen werden, deren Ausladen im Zollrayon nicht gestattet wird. Hiezu ist ein innerer Hafen zwischen dem Andreasholm und dem Elevatorgeleise erforderlich, der mindestens 50 Faden breit sein müsste; an den durch Bollwerke befestigten Ufern dieses Hafens wären Stapelplätze von mindestens 15 Faden Breite zum Lagern von Importwaaren erforderlich. Gleichzeitig müsste zum Löschen und Lagern verschiedener Importwaaren der Zollrayon, der bereits seit langem als zu enge sich erwiesen hat, wesentlich erweitert werden. Hiezu fände sich der nothwendige Raum auf dem Andreasdamm, sobald von dort die Kohlen-Lagerplätze entfernt sind.

Nachdem in dieser Weise die Lagerplätze für Import- und Exportwaaren auf dem Andreasdamme und Andreasholme vertheilt worden, wäre es für den örtlichen Handel überaus nützlich, beide genannten Orte durch Verschütten des sie gegenwärtig trennenden Andreashafens zu vereinen, der gegenwärtig grössere Seeschiffe nicht aufnehmen kann und vorzugsweise zum Löschen von Brennholz dient. Letzteres könnte ohne Schwierigkeiten an eine andere Stelle des Dünaufers verlegt werden. Durch Verschütten des Andreashafens und Vereinigung des Andreasholms mit dem Andreasdamm, wobei eine Verlegung der städtischen Heringswrake-Gebäude kaum erforderlich sein dürfte, gelänge es, dem örtlichen Handel geräumige und bequeme Lagerplätze zu schaffen, die allen Anforderungen des Export- wie des Importhandels genügen dürften; ferner liessen sich auf diesem Raume auf's bequemste, d. h. ohne Curven die zur Exploitation der Speicherräume auf dem Andreasholm nothwendigen Schienengeleise anlegen."

bb. Im Schreiben vom 9. Februar Nr. 489 ersuchte das Stadtamt den Börsen-Comité um eine Mittheilung, ob derselbe bereit wäre circa 1000 Cubik-Faden zur Aufschüttung auf den Andreasholm und circa 600 Cubik-Faden Baggerboden zur Remonte des Mühlgraben-Bollwerks der Stadt zur Verfügung zu stellen und an den Kosten des Auskarrens sich mit dem halben Betrage zu betheiligen. — Unterm 2. März Nr. 181 erklärte sich der Börsen-Comité zur Lieferung des Bodens bereit, unter der Bedingung, dass sein Antheil an den Auskarrkosten, wie im vergangenen Jahre, auf 75 Kop. pro Cubik-Faden festgesetzt wird und dass die Prähme im Laufe von höchstens 12 Stunden entleert werden.

Zu einem weiteren Ausbau des Andreasholms durch Erhöhung desselben mittels Baggerbodens kam es aber im Jahre 1896 nicht, da das Bauamt den Börsen-Comité im Schreiben vom 26. Juni Nr. 567 ersuchte, die Lieferung von Boden bis zur Entscheidung der von der Regierung angeregten Frage betr. den Bau der Central-Güterstation aufzuschieben.

c. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna".

Im Schreiben vom 1. Juni sub Nr. 253 theilte der Chef der Rigaer Hafenbauten dem Börsen-Comité Folgendes mit:

„Die Commission zum Ausbau von Handelshäfen hat in ihrer Sitzung vom 23. Mai 1896 beschlossen:

a. in der „Trockenen Düna" einen offenen Kanal zum Transport von Flössen in der auf dem Plane angegebenen Richtung zu bauen;
b. eine Coupirung zwischen der Insel KL und dem rechten Ufer, sowie einen den Strom ablenkenden Damm am oberen Ende der genannten Insel zu errichten, um die 13,47 Cubik-Faden betragende Wassermenge in den linken Arm der „Trockenen Düna" zu leiten;
c. die „Trockene Düna" von grossen Steinen zu reinigen und an den Ufern 362 Anbinderinge anzubringen;
d. bei Aufstellung des Kostenanschlages die Nothwendigkeit im Auge zu behalten, in den genannten Kostenanschlag eine Ausgabe für den Bau von das Wasser einengenden Dämmen und zur Befestigung der Ufer aufzunehmen, deren Herstellung sich in der Folge nach den Ergebnissen der Erfahrung als erforderlich erweisen sollte;
e. mir aufzutragen, den Börsen-Comité davon zu benachrichtigen, dass, nachdem bereits aus der Reichsrentei ein Credit von 100,000 Rbl. zur Flössbarmachung der „Trockenen Düna" assignirt und das Project der bevorstehenden Arbeiten angefertigt worden, zur Ausführung desselben geschritten werden

könne, sobald der Börsen-Comité dem Wegebau-Ministerium eine Summe von 100,000 Rbl. zur Verfügung gestellt hat, d. h. eine Summe in gleichem Betrage, wie die von der Regierung assignirte, wozu, wie aus dem Schreiben des Verwesers des Ministeriums des Innern an den Wegebau-Minister vom 30. September 1893 Nr. 8619, die Rigasche Kaufmannschaft ihre Einwilligung ausgesprochen hat".

Hierauf erwiderte der Börsen-Comité am 20. Juni sub Nr. 503, dass er, unter der Voraussetzung, dass der ganze Bau von der Krone ausgeführt und auch in der Folge unterhalten wird, bereit sei, bei der Kaufmannschaft die Bewilligung der Hälfte der Baukosten bis zum Betrage von 112,000 Rbl. zu beantragen, wenn die Krone, ohne Besteuerung des Holzhandels, die andere Hälfte der Kosten hergiebt, und wenn der Börsen-Comité sich davon überzeugt hat, dass das Project den Anforderungen des Rigaschen Holzhandels Genüge leistet, d. h. dass die „Trockene Düna", wie dies im Schreiben vom 15. August 1892 Nr. 514 angeführt ist, bis auf $2^1/_2$ Fuss Tiefe bei niedrigem Wasserstande gebracht und zur Abstellung von ungefähr 3000 Flössen geeignet gemacht wird.

Nachdem dem Börsen-Comité auf seine Bitte von der Hafenbau-Verwaltung Project und Kostenanschläge für die Verbesserung der „Trockenen Düna" zugegangen waren, nannte der Börsen-Comité im Schreiben vom 9. August Nr. 616 an den Chef der Hafenbauten die Bedingungen, unter welchen er beabsichtige, das Project der Kaufmannschaft vorzulegen. Da der Chef der Hafenbauten sich über die Schwierigkeiten der im Punkte 2 stipulirten Zahlungsbedingungen beklagte, so wurde dieser Punkt geändert und dann bei der Kaufmannschaft die Bewilligung einer Summe bis zum Betrage von 100,000 Rbl. beantragt.

Die Beschlüsse der General-Versammlung vom 27. August wurden im nachstehenden Schreiben des Börsen-Comités vom 21. September Nr. 723 dem Chef der Hafenbauten zur Vorstellung an das Ministerium mitgetheilt:

„Der Rigaer Börsen-Comité beehrt sich der Hafenbau-Verwaltung mitzutheilen, dass die General-Versammlung der Kaufmannschaft am 27. August d. J. beschlossen hat, für die vom Ministerium der Wege-Communicationen projectirten Arbeiten zur Nutzbarmachung der „Trockenen Düna" eine Summe bis zum Betrage von 100,000 Rbl. zur Verfügung zu stellen.

Da die Kaufmannschaft aber ihre Mittel nur für die Erreichung gewisser Zwecke hergeben kann, von den berühmtesten Ingenieuren jedoch zugestanden wird, dass selbst sehr gut ausgedachte und berechnete Pläne für Wasserbauten nicht immer den erhofften Erfolg haben, so sah sich dieselbe bei der Bewilligung der oben genannten Summe genöthigt, die Hafencommission zu bitten: die Garantie dafür zu

übernehmen, dass die geplanten Arbeiten auch die in Aussicht gestellten Vortheile sicher erreichen und zwar, dass ausser einem für das Passiren von Flössen und Böten genügend tiefen Fahrwasser durch die ganze „Trockene Düna", ein Holzhafen geschaffen wird, der — selbst beim niedrigsten Wasserstande, welcher nach den Angaben der Ingenieure im Jahre 1887 beobachtet worden ist — durchweg eine Wassertiefe von 0,34 Faden hat und ohne Einschränkung des Fahrwassers genügenden Raum zum Abstellen von ca. 3000 Flössen enthält, oder Sicherheit bietet, dass ein Abtrocknen der Flösse ausgeschlossen bleibt.

Auf Grund des Obigen glaubt die Kaufmannschaft auch nachfolgende Voraussetzungen an die Bewilligung knüpfen zu müssen:

1) dass die über das vorliegende Project hinaus zur Erreichung des in Aussicht gestellten Zieles etwa noch nothwendig werdenden Arbeiten nur für Rechnung der Krone, ohne Hinzuziehung der Kaufmannschaft, ausgeführt werden;
2) dass der Unterhalt der regulirten „Trockenen Düna" auf ausschliessliche Kosten der Krone geschieht;
3) dass die Ausführung der Arbeiten in einer Weise erfolgt, dass der Wasserstand des Hauptarmes der Düna nicht schädlich beeinflusst wird;
4) dass die Arbeiten, wie projectirt, im Laufe von zwei Jahren zur Ausführung gebracht werden;
5) dass die von der Kaufmannschaft bewilligte Beisteuer zur Ausführung der in den Kostenanschlägen NNr. 125, 126 und 127 aufgeführten Arbeiten nach den von der Commission zum Ausbau von Handelshäfen laut Journal vom 23. Mai 1896 Nr. 111 gebilligten Projecte bei der Rigaschen Gouvernements-Rentei auf die dem Börsen-Comité mitgetheilten genauen Rechnungen des Chefs der Bauverwaltung im halben Betrage der factischen Ausgaben eingezahlt wird;
6) dass es dem Ingenieur des Börsen-Comités gestattet sein soll, sowohl in die Arbeiten selbst, als auch in die Bauprojecte, Kostenanschläge und Rechnungsführung Einsicht zu nehmen;
7) dass dem Börsen-Comité, falls er darum bitten sollte, ebenso, wie es bei der Ausführung der Hafenbauten in den Jahren 1868/95 durch besonderen Allerhöchsten Befehl geschehen, auch jetzt ein Vorzug für die Uebernahme der Arbeiten eingeräumt werde, sei es zu den Anschlagspreisen oder zu den Bedingungen und Arbeitspreisen, welche für andere Unternehmer festgesetzt werden.

Bei Mittheilung dieses fühlt sich der Rigaer Börsen-Comité verpflichtet, der Commission für den Bau von Handelshäfen seinen Dank dafür auszusprechen, die Verhandlungen wegen der „Trockenen Düna" so weit geführt zu haben, dass nunmehr alle Aussicht auf eine baldige

Inangriffnahme der Arbeiten vorhanden ist, und hegt dabei die Hoffnung, dass es unter der umsichtigen Leitung des Chefs der Rigaer Hafenbauten gelingen wird, in 2 Jahren die „Trockene Düna“ in ein allen Anforderungen des Holzhandels entsprechendes, nutzbares Gewässer umzuwandeln.“

Als dem Börsen-Comité die Nachricht zuging, dass das Ministerium andere Bedingungen erwartet habe, sah er sich veranlasst, noch folgendes Schreiben vom 5. October sub Nr. 759 an den Chef der Hafenbauten zu richten:

„Aus einer Mittheilung Ew. Excellenz an den Börsen-Comité hat derselbe erfahren, dass das Schreiben vom 21. September sub Nr. 723, in welchem der Beschluss der General-Versammlung der Kaufmannschaft vom 27. August d. J. betreffend die Hergabe einer Summe bis zu 100,000 Rbl. für die Verbesserung der „Trockenen Düna“ der Hafenbau-Verwaltung zur Kenntniss gebracht wurde, bei der Commission für den Bau von Handelshäfen keinen Beifall gefunden hat, da dieselbe von der Voraussetzung ausging, die Kaufmannschaft habe sich schon früher erboten, diese Summe für eine Verbesserung der „Trockenen Düna“ ohne alle Vorbehalte herzugeben. Der Rigaer Börsen-Comité sieht sich in Folge dessen veranlasst, die allmähliche Entwickelung dieser Frage über die Betheiligung der Kaufmannschaft darzulegen und Ew. Excellenz ganz ergebenst zu ersuchen, solches der Hafen-Commission zur Kenntniss bringen zu wollen.

Als im Jahre 1890 über die Frage wegen der Beschaffung der Mittel für die Verbesserung der „Trockenen Düna“ verhandelt wurde, wandte sich die Hafenbau-Verwaltung im Schreiben vom 20. September 1890, Nr. 502 an den Börsen-Comité mit der Anfrage, ob derselbe nicht die zur Ausführung der Arbeiten erforderliche Summe ausfindig machen könne und „unter welchen Bedingungen?“

Der Börsen-Comité machte in Folge dessen am 16. October 1890 sub Nr. 604 den Vorschlag, die Summen vorzuschiessen unter der Bedingnng der Rückerstattung derselben in 4 Jahren. Als dieser Vorschlag abgelehnt wurde, erklärte der Börsen-Comité am 5. Juli 1891, dass er nicht in der Lage sei, sich über die Möglichkeit der Hergabe von Geldmitteln der Kaufmannschaft für die Arbeiten zu äussern, so lange ihm nicht ein ganz bestimmtes, detaillirtes Project nebst Kostenanschlag vorgelegt wäre. Da aber die Hafenbau-Verwaltung erklärte, dass sie nicht die Mittel zur Anfertigung eines Projects habe, gab der Börsen-Comité vorschussweise eine Summe von 1800 Rbl. her. Als sodann ein Project dem Börsen-Comité im Juli 1892 von der Bauverwaltung zur Kenntnissnahme mitgetheilt wurde, erklärte derselbe sich im Schreiben vom 15. August sub Nr. 514 bereit, bei der Kaufmannschaft zu beantragen, die Hälfte der auf 195,000 Rbl. veranschlagten Bausumme zu bewilligen, unter der Bedingung jedoch, dass die andere Hälfte alsdann aus Krons-

mitteln, ohne Besteuerung des Holzhandels zu diesem Zweck hergegeben und die ganze Anlage sowol zur Flössung als auch zur Abstellung von ca. 4000 Flössen aus der Bausumme bestritten werde. Als dem Börsen-Comité von der Bauverwaltung im Schreiben vom 2. December 1892 sub Nr. 618 die Mittheilung gemacht wurde, dass noch Ergänzungsarbeiten im Betrage von ca. 29,200 Rbl. erforderlich seien, erklärte er, auch für diese den halben Betrag bei der Kaufmannschaft beantragen zu wollen, unter der weiteren, dadurch bedingten Voraussetzung aber, dass falls noch weitere Ergänzungsarbeiten nöthig sein sollten, die Kaufmannschaft nicht mehr für dieselben in Anspruch genommen werde.

Dieses Project, durch welches der ganze ca. 12 Werst lange Lauf der „Trockenen Düna" zum Abstellen von Flössen benutzbar gemacht werden sollte und zu welchem der Börsen-Comité in dem Schreiben vom 15. August sub Nr. 514 Stellung genommen hatte, wurde vom Ministerium der Wegecommunicationen nicht für gut befunden.

Im Juni 1896 wurde dem Börsen-Comité von der Bauverwaltung ein wesentlich anderes Project für die Verbesserung der „Trockenen Düna" zur Kenntnissnahme mitgetheilt, das mit 200,000 Rbl. veranschlagt war. Durch dieses neue Project sollte nur in einem ca. 10 Werst langen Theil der „Trockenen Düna" das Abstellen von ca. 3000 Flössen möglich gemacht werden, auch waren die Arbeiten bedeutend höher wie in den früheren Kostenanschlägen berechnet. Es sei als Beispiel nur erwähnt, dass die Kosten von 362 Uferringen zum Anbinden der Flösse mit 52,623 Rbl. 81 Kop. veranschlagt sind, während 400 ebensolche Uferringe nach den Anschlägen vom Jahre 1892 nur ca. 36,300 Rbl. kosten sollten.

Die Stellung des Börsen-Comités zu diesem Project, wie dieselbe im Schreiben an die Hafenbau-Verwaltung vom 9. August sub Nr. 616 präcisirt worden ist, musste eine andere sein, als die zum ersten Project, weil dasselbe ein wesentlich anderes ist, weil weniger Platz zum Abstellen der Flösse durch dasselbe geschaffen werden soll und weil die Veranschlagung der Kosten auf einer anderen Basis erfolgt zu sein scheint. Nicht um der Ausführung der Arbeiten, denen der Börsen-Comité den besten Erfolg wünscht, irgend welche Schwierigkeiten zu bereiten, sondern nur um den, dem Börsen-Comité bei der Verwendung von Mitteln der Kaufmannschaft auferlegten Pflichten nachzukommen, hat derselbe bei seinem Antrage bei der General-Versammlung Voraussetzungen machen müssen, welche von der Kaufmannschaft nicht nur gebilligt, sondern auch noch ergänzt wurden."

7. Der Baggerbetrieb.

a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1896.

Das Hochwasser im Frühjahr 1896 verursachte geringe Versandungen im Fahrwasser der Düna, führte aber Verpflachungen in den Eingängen

mehrerer Flusshäfen herbei. Die 22 Fuss tiefe Einfahrt zum Hafendamm versandete zuerst; schon am 22. April fanden die Lootsen eine um 2 Fuss geringer gewordene Wassertiefe. In der 20 Fuss tiefen Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm CDE traten bis zum 27. April ebenfalls 2 Fuss hohe Sandablagerungen ein. Die Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm AB versandete bis zum 7. Mai von 17 bis auf 13 Fuss. Im Fahrwasser fanden sich bei der Frühjahrspeilung kleine Versandungen beim Bolderaa-Pfahldamm und längs dem Stadtkai zwischen der Eisenbahnbrücke und der Anglicanischen Kirche. Erheblicher waren die Verflachungen im Fahrwasser neben den Dämmen AB und CDE, sowie auf der linken Seite bei Unter-Poderaa. Der Bolderaa-Hafen war am 17. Juni, der Alt-Mühlgraben am 27. Juni durch Baggerarbeiten für 22 Fuss tiefgehende Schiffe wieder zugänglich gemacht. Die Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm AB war am 18. Mai bis auf 19 Fuss, die zum Hafen hinter dem Damm CDE am 5. Juni bis auf 20 Fuss ausgebaggert.

Im Seegatt bildeten sich bei der stärkeren Strömung am Ende des April kleine Sandhügel, so dass die Lootsen am letzten April eine um $1^1/_2$ Fuss geringere Wassertiefe vorfanden. Diese Hügel verschwanden aber zum Theil wieder, so dass am 9. Mai $^1/_2$ Fuss und am 16. Mai nochmals $^1/_2$ Fuss mehr Wasser gemeldet werden konnte. Nach Ausführung einiger Baggerarbeiten war die frühere Tiefe von 22 Fuss am 24. Mai wieder erreicht. Als am 12. Juli alle Versandungen auf der Westseite des Seegatts entfernt waren, beschloss der Börsen-Comité die Ostseite 2 Fuss tiefer als bisher ausbaggern, d. h. bis auf ca. 24 Fuss Tiefe bringen zu lassen. Bei sehr günstigen Witterungsverhältnissen konnte diese Arbeit bis zum 10. August beendet werden.

Die geringen Arbeiten, welche zur Erhaltung der früheren Tiefe im Fahrwasser erforderlich waren, machten es möglich, in diesem Jahre bedeutende Verbesserungen des Hafens bei der Stadt auszuführen. Der Fahrweg längs den Dämmen AB und CDE wurde bis zur Eisenbahnbrücke bis auf ca. 40 Faden erweitert und auf 20 Fuss vertieft, so dass jetzt zu hoffen ist, dass sich die Tiefe in demselben in Zukunft besser als in den letzten Jahren erhalten wird. In den 3 Häfen hinter den Dämmen AB, CDE und FG wurden bedeutende Baggerungen zum Theil schon während des Abströmens des Hafenwassers ausgeführt, um geschützte Liegeplätze für Schiffe bis zu 20 Fuss Tiefgang zu schaffen. Auf der Stadtseite wurde oberhalb der Eisenbahnbrücke das Fahrwasser bis zu den letzten Ambaren hinauf bis auf 18 Fuss Tiefe ausgebaggert; auf dieser Strecke hatten mehrere Jahre hindurch keine gründlichen Baggerungen aus Mangel an Zeit ausgeführt werden können. Von den Sandbänken am unteren Ende des Andreasholmes wurde ein Stück abgeschnitten und das Fahrwasser dabei auf der rechten Seite zwischen dem Elevator und der Richtungslinie Nr. 9 erweitert und gerade gelegt.

Auch oberhalb der Dünamündung konnten ausserhalb des Fahrwassers Baggerarbeiten im Interesse der Stromvertiefung vorgenommen werden, indem von der grossen Sandbank, welche beim Bolderaaschen Pfahldamm den Fahrweg auf der rechten Seite begrenzt, ca. 7000 Cubik-Faden Boden abgenommen wurden.

In Folge des ungemein günstigen Wetters, welches während der diesjährigen Baggerperiode vorherrschte, und der bedeutenden Vertiefungen vor und hinter den Dämmen der Mitauer Vorstadt, bei welchen die Bagger gut ausgenutzt werden konnten, ist das in diesem Jahre gehobene Bodenquantum bis auf 95,493 Cubik-Faden gestiegen und übertrifft das im Jahre 1894 gehobene Quantum, welches bisher das grösste war, noch um 4613 Cubik-Faden. Durch stürmische See, bei welcher ein Ausklappen der Baggerprähme nicht möglich ist, gingen dem Bagger „Cyclop" 245, dem Bagger „Bolderaa" 327 Arbeitsstunden verloren.

Die Baggerarbeiten begannen am 8. April und endigten am 29. October 1896.

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

1) Der Bagger „Gustav" stellte während der Hochwasserzeit vom 15. April bis zum 11. Mai im Winterhafen einen 20 bis 25 Faden breiten, 17 Fuss tiefen Weg zwischen der Drehbrücke und dem Krahn der Bolderaa-Maschinenfabrik her und ward am 16. Mai nach Unter-Poderaa versetzt, wo er die versandete Westseite bis zum 3. Juli vertiefte. Nachdem ein Versuch gemacht worden, dicht neben dem Bollwerk beim Silospeicher eine grössere Tiefe herzustellen, der aber der einstürzenden Uferböschung wegen aufgegeben werden musste, begann der Bagger am 5. Juli bei der Stadt zwischen der Ponton- und der Eisenbahnbrücke die Tiefe von 20 Fuss wieder herzustellen. Am 24. Juli war die Arbeit beendigt, sie wurde dann oberhalb der Eisenbahnbrücke stromauf bis zu den letzten Ambaren in der Moskauer Vorstadt fortgesetzt, wobei aber nur eine Tiefe von 18 Fuss gebaggert wurde. Vom 21. August bis zum 27. September arbeitete der Bagger längs dem Ufer bei der Mitauer Vorstadt und stellte hier zwischen den Brücken eine Tiefe von 20 Fuss in einer Breite von ca. 35 Faden her. Vom 28. September bis zum 21. October arbeitete der Bagger 5 Faden oberhalb der Pontonbrücke einen 15 Faden breiten Weg quer durch die sich an den Hasenholm anschliessende Sandbank hindurch und versuchte dann die von der alten Flossbrücke nachgebliebenen, sich in der Verlängerung der Steinstrasse hinziehenden Pfahlreste fortzuschaffen. Wenngleich er nicht alle aus dem Fahrwasser entfernen konnte, so wurden doch bis zum 29. October 69 Pfahlstümpfe herausgehoben. Auf dem nachgebliebenen Theile ist eine Wassertiefe von 18 Fuss vorhanden.

2) Der Bagger „Düna“ begann am 8. April die Vertiefung der Westseite des Seegatts, welche er am 12. Juni wieder auf 22 Fuss gebracht hatte. Vom 12. bis zum 17. Juni entfernte er die Versandungen aus dem Eingang zum Bolderaa-Hafen und fing dann die Ostseite des Seegatts bis auf ca. 24 Fuss zu vertiefen an, wobei er an stürmischen Tagen das Fahrwasser neben dem unteren Ende des Bolderaa-Pfahldammes auf die frühere Tiefe von 22 Fuss brachte. Nachdem diese letztere Arbeit bis zum 27. Juni beendet war, arbeitete er bei schlechtem Wetter im Fluss oberhalb vom Telegraphenkabel, um das Fahrwasser auf der rechten Seite zu erweitern. Am 10. August war die Vertiefung der Ostseite des Seegatts bis auf 24 Fuss erreicht und damit die Arbeit in der See beendet. Im Fluss dauerte dieselbe auf der Sandbank neben dem Magnusholm noch bis zum 30. September fort, worauf der Bagger in den Winterhafen gebracht wurde.

3) Der Bagger „Cyclop“ arbeitete während der Hochwasserabströmung vom 9. April bis zum 17. Mai hinter dem Damm CDE und vertiefte dann vom 18. Mai bis zum 5. Juni die versandete Einfahrt zu diesem Hafen bis auf 20 Fuss. Am 5. Juni begann er die Ausbaggerung eines 40 Faden breiten und 20 Fuss tiefen Weges neben dem Damm CDE und gelangte am 12. August bis zum Durchbruch, worauf er die Vertiefung des Hafens hinter dem Damm AB ausführte. Am 28. September war die Tiefe von 20 Fuss bis zum oberen Wensel erreicht. Vom 2. bis zum 13. October erweiterte der Bagger den in den Hafen hinter den Damm FG führenden Weg bei der Cementfabrik, wobei er bis hart an den alten, unter Wasser liegenden Damm eine Tiefe von 22 Fuss herstellte. Nachdem vom 14. bis zum 19. October noch eine kurze Strecke hinter dem Damm FG, unterhalb von den Meltzer'schen Gypsplätzen vertieft worden war, musste der Betrieb des Baggers eines Wellenbruchs wegen eingestellt werden.

4) Der Bagger „Bolderaa“ vertiefte während der Hochwasserabströmung vom 11. April bis zum 17. Mai den Hafen hinter dem Damm FG und stellte dann vom 17. bis zum 23. Mai die Tiefe von 18 Fuss in der Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm AB wieder her. Bis zum 7. Juni ward der Bagger benutzt, um kleine Versandungen längs dem Stadtufer zwischen der Anglicanischen Kirche und der Pontonbrücke zu entfernen. Am 7. Juni begann der Bagger beim Durchbruch stromauf neben dem Damm AB bis zur Pontonbrücke einen 40 Faden breiten, 20 Fuss tiefen Fahrweg herzustellen. Nachdem diese Arbeit am 16. August beendet war, fing der Bagger an, das Fahrwasser unterhalb vom Andreasholm an der rechten Seite zu erweitern und schnitt hierbei die Sandbänke in einer geraden Linie bis zum Elevator ab. Vom 8. bis zum 26. October erweiterte der Bagger die Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm CDE.

Die Leistung der Bagger ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bagger	War im Betriebe Tage	Hat gebaggert	Hat gefördert Cub.-Faden	Tagesleistung im Durchschnitt Cub.-Faden	Tagesleistung im maximum Cub.-Faden
Gustav	198	159 Tage oder 2002 Stunden.	15618	98,2	168 an 1 Tage.
Düna	171	122 Tage oder 1291 Stunden, davon in der See 67 Tage oder 692 Stunden.	14736 7129	120,7 106,4	215 an 3 Tagen.
Cyclop	195	150 Tage oder 1786 Stunden.	30064	200,4	315 an 1 Tage.
Bolderaa	199	154 Tage oder 1747 Stunden.	35075	227,7	352 an 1 Tage.
Alle 4 Bagger	763	585 Tage.	95493	647	

Es wurden gebaggert mit den 4 Baggern:

Im Seegatt	vom	Bagger	Düna	in	67	Tagen	7129 Cub.-Fad.
Im Eingang zum Bolderaa-Hafen . . .	„	„	„	„	4	„	315 „
Im Winterhafen . .	„	„	Gustav	„	20	„	1470 „
Im Fahrwasser neben dem Bolderaa-Pfahldamm	„	„	Düna	„	3	„	326 „
Auf der Sandbank neben dem Bolderaa-Pfahldamm	„	„	„	„	48	„	6966 „
Bei Unter-Poderaa .	„	„	Gustav	„	40	„	5190 „
Bei der Cementfabrik	„	„	Cyclop	„	10	„	1130 „
Hinter dem Damm FG	„	„	Bolderaa	„	22	„	4320 „
„ „ „ „	„	„	Cyclop	„	6	„	850 „
In der Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm CDE . . .	„	„	„	„	15	„	3160 „
do.	„	„	Bolderaa	„	17	„	2403 „
Hinter dem Damm CDE	„	„	Cyclop	„	23	„	4381 „
Längs dem Damm CDE im Strom .	„	„	„	„	50	„	11958 „

In der Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm AB	vom	Bagger	Bolderaa	in	5	Tagen	1053 Cub.-Fad.
Hinter dem Damm AB	„	„	Cyclop	„	46	„	8585 „
Längs dem Damm AB im Strom . .	„	„	Bolderaa	„	54	„	14116 „
Längs dem Damm AB zwischen den beiden Brücken .	„	„	Gustav	„	40	„	2862 „
Oberhalb der Pontonbrücke beim Hasenholm	„	„	„	„	19	„	1542 „
Unterhalb vom Elevator	„	„	Bolderaa	„	43	„	10078 „
Beim Elevator . . .	„	„	Gustav	„	1	„	36 „
Bei der Stadt zwischen der Pontonbrücke und der Anglikanischen Kirche. .	„	„	Bolderaa	„	13	„	3105 „
Bei der Stadt zwischen den beiden Brücken	„	„	Gustav	„	17	„	2142 „
Bei der Stadt oberhalb der Eisenbahnbrücke. . . .	„	„	„	„	22	„	2376 „
				In	585	Tagen	95493 Cub.-Fad.

Von diesem Quantum wurden 14670 Cubik-Faden Boden hinter dem kl. Ilkenesch-Damm abgelagert und zwar wurden 11382 Cubik-Faden ausgekarrt und 3288 Cubik-Faden mit Schaufeln aus den Prähmen hinausgeworfen. Auf Wunsch der Stadt wurden für den Umbau des Bollwerks in Neu-Mühlgraben 546 Cubik-Faden Boden ausgekarrt, für welche der Börsen-Comité einen Theil der Kosten — 75 Kop. pro Cubik-Faden auf sich nahm. Für die Remonte der Pferdeholmschen Buhnen wurden der Hafenbau-Verwaltung 102 Cubik-Faden und an mehrere Privatpersonen für verschiedene Zwecke 2316 Cubik-Faden Boden aus den Prähmen abgegeben. Ausgeklappt wurden auf Verlangen der Hafenbau-Verwaltung beim Bolderaa-Pfahldamm 779 Cubik-Faden und in der Oeffnung des Gross-Ilkenesch-Dammes 399 Cubik-Faden Boden.

Die Baggerarbeiten des Börsen-Comités haben im Jahre 1896 147,878 Rbl. 31 Kop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammensetzt:

Gagen, Löhne und Unkosten	Rbl.	34,205 80
Kohlenverbrauch	„	10,161 67
Materialien	„	2,762 66

Tauwerk			Rbl.	2,924 10
Ketten und Drahtseile			„	305 3
Reparaturen			„	27,107 40
Feuerversicherung der Bagger			„	2,128 50
Für den Schleppdienst:				
Dampfer Simson . .	Rbl. 11,213 —			
„ Hercules .	„ 11,026 —			
„ Hernmarck	„ 8,646 —			
„ Planet . .	„ 6,946 —			
„ Comet . .	„ 2,831 —	Rbl. 40,622 —		
„ Jacob . .	Rbl. 72 —			
„ Pilot . .	„ 637 15			
„ Düna . .	„ 3,696 —			
„ Solid . .	„ 2,527 —			
„ Wladimir .	„ 3,510 50			
„ Rota . .	„ 314 —	Rbl. 10,756 65	Rbl.	51,418 05
Poresch für das Ausschaufeln und Auskarren von 2375 Prähmen			„	19,539 —
Stadt-Bauamt für's Auskarren von 546 Cubik Faden Baggerboden			„	409 50
			Rbl.	150,962 31
Abzüglich:				
für vom Stadt-Bauamt für oberhalb der Ponton-Brücke vom Bagger „Gustav" gehobene 1542 Cubik-Faden Baggerboden à 2 Rbl.			„	3,084 —
			Rbl.	147,878 31

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

1) Der Baggerapparat des Börsen-Comités bestand aus den vier eisernen Dampfbaggern „Gustav", „Düna", „Cyclop" und „Boldera".

2) Zu diesen Baggern gehörten 48 eiserne Prähme und zwar:

23 mit einem Laderaum von 6 Cubik-Faden.
5 „ „ „ „ 10 „
13 „ „ „ „ 13 „
5 „ „ „ „ 16 „

Letztere waren im October 1895 bei der Bolderaa Maschinenfabrik bestellt worden und wurden im Laufe dieses Sommers zu den festgesetzten Terminen geliefert. Von den alten, sogenannten Libauer Prähmen ist einer zu einer Baggerschmiede und einer zum Transport von Steinkohlen umgebaut worden.

3) Bei seiner Anwesenheit in Stettin besichtigte der Hafenbau-Ingenieur die dort im neuen Freihafenbezirk arbeitenden Schwemmapparate des Unternehmers C. Vering, welche von der Actien-Gesellschaft Weser im Jahre 1890 für den Bau des Kaiser-Wilhelm-Canales gebaut waren. Diese Apparate hatten besondere Einrichtungen zum Zerkleinern der gebaggerten Bodenmassen und können auch zum Fortschwemmen von festem Schlickboden, wie er in der Düna sich vorfindet, benutzt werden.

4) Zur Bedienung der Bagger wurden die Bugsirdampfer „Simson", „Hercules", „Hernmarck", „Planet" und „Comet" benutzt, und, wo diese nicht ausreichten, Privatdampfer angemiethet. Für diese Hülfe wurden 10,756 Rbl. 65 Kop. gezahlt.

5) Im Schreiben vom 12 Mai Nr. 44 wies der Hafenbau-Ingenieur Pabst darauf hin, dass in den letzten Jahren die Anzahl der dem Börsen-Comité gehörigen Schleppdampfer für die Bedürfnisse des Baggerbetriebes sich als ungenügend erwiesen habe und dass man sich durch das Anmiethen von Privatbugsirern helfen müsse, was aber mit vielen Uebelständen verbunden sei. Als in diesem Frühjahr ein lebhafter Verkehr auf dem stark strömenden Flusse sich entwickelt habe und diese Hülfe nicht hinreichend gewährt worden sei, habe der Baggerbetrieb fortwährend Störungen durch die ungenügende Zahl der zum Schleppen der Prähme erforderlichen Dampfer erlitten. Bei der Stadt, wo in Zukunft noch grosse Baggerarbeiten nöthig sein werden, da der Strom den Sand von oben mit sich führt, seien zur Bedienung der 3 Flussbagger des Börsen-Comités 4 grosse und 2 kleine Schlepper erforderlich, während nur die 3 grossen Dampfer „Simson", „Hercules" und „Hernmarck" und der kleine Dampfer „Planet" zur Bedienung der Prähme vorhanden seien.

Die Abhängigkeit des Baggerbetriebes von der ganz unsicheren Hülfe der Privat-Dampfer und die dadurch herbeigeführten Störungen der Baggerarbeiten, der bei den Führern dieser Dampfer bestehende Mangel an Interesse für das ihnen anvertraute Material, endlich die Unmöglichkeit, Ordnungswidrigkeiten zu vermeiden, führten Verhältnisse herbei, die durchaus einer Abhülfe bedürfen. Dieselbe könne dadurch geschaffen werden, dass der Börsen-Comité die für den Baggerbetrieb noch erforderlichen Schiffe selbst beschaffe. Empfohlen wurden Dampfer nach dem Typus des „Hernmarck" und des „Planet".

Der Börsen-Comité beschloss, die General-Versammlung der Kaufmannschaft zu ersuchen, ihm die Mittel zur Anschaffung eines neuen Bugsirers von der Grösse und Stärke des „Hernmarck" zur Verfügung zu stellen, da dieser sich nach allen Richtungen hin ausgezeichnet bewährt hatte. Ausser beim Baggerbetrieb soll das neue Schiff auch bei den Eisungsarbeiten Verwendung finden.

Auf der General-Versammlung vom 29. August wurde der Antrag des Börsen-Comités angenommen und ihm die Summe von ca. 40,000 Rbl. zur Anschaffung eines neuen Bugsir- und Eisbrechdampfers mit einer

Maschinenkraft von 200 Pferdekräften aus den Mitteln der Börsenbank bewilligt.

Von den eingegangenen Offerten wurde die der „Motala Verkstads Nya Actiebolag“ angenommen, welche es übernahm, den Dampfer mit allem Zubehör für 74,000 Mark im Rigaer Hafen im nächsten Frühjahr abzuliefern und zwar innerhalb einer Woche nach Eröffnung der Schifffahrt auf dem Göta-Canal, allein nicht vor dem 3./15. April 1897.

8. Versicherung der Dampfer und Bagger.

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

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

1)	der	Dampfer	Simson	für	den	Werth	von	.	.	.	.	40,000 Rbl.
2)	„	„	Hercules	„	„	„	„	.	.	.	.	50,000 „
3)	„	„	Hernmarck	„	„	„	„	.	.	.	.	30,000 „
4)	„	„	Planet	„	„	„	„	.	.	.	.	10,000 „
5)	„	„	Comet	„	„	„	„	.	.	.	.	4000 „
6)	„	Bagger	Gustav	„	„	„	„	.	.	.	.	20,000 „
7)	„	„	Düna	„	„	„	„	.	.	.	.	70,000 „
8)	„	„	Cyclop	„	„	„	„	.	.	.	.	60,000 „
9)	„	„	Bolderaa	„	„	„	„	.	.	.	.	60,000 „
												344,000 Rbl.

Im Jahre 1896 hat die Versicherung der Bagger 2,128 Rbl. 50 Kop., die der Dampfer 1,546 Rbl. 22 Kop. gekostet.

b. Versicherung des Dampfers „Hercules“ gegen Seegefahr.

Seit dem Jahre 1888 ist der Dampfer „Hercules“ bei den „privaten Assecuradeuren“ in Copenhagen für den Werth von 180,000 Kronen gegen Unglücksfälle auf der See versichert. Die Kosten betrugen pro 1895 1,586 Kronen = 826 Rbl. 31 Kop. Da die Classificirung des „Hercules“ grosse Kosten verursachte, er aber ohnehin fast alljährlich auf's Slip genommen und sorgfältig reparirt wird, nahm der Börsen-Comité, mit Zustimmung der Assecuradeure, von einer weiteren Classificirung Abstand.

9. Hebung gesunkener Böte.

a. Mittels Schreibens vom 6. März Nr. 175 wandte sich der Hafencapitain an den Börsen-Comité mit der Anfrage, ob derselbe es nicht für möglich befinde, das Wrack des in Neu-Mühlgraben liegenden, am

22. Mai vorigen Jahres abgebrannten Schiffs „Daniel“ zu entfernen, da der ehemalige Eigenthümer desselben, Jacob Grunde, sich solches zu thun weigere.

Im Schreiben vom 18. März Nr. 256 lehnte der Börsen-Comité die Hebung und Entfernung des Schiffes ab, da er bisher niemals derartige Arbeiten ausgeführt habe. Als dem Börsen-Comité im October mitgetheilt wurde, der Aeltermann A. Strauch sei erbötig das Wrack zu entfernen, wenn ihm 2 Baggerprähme zur Disposition gestellt würden, liess er die Prähme zu diesem Zweck anbieten und auch einen Dampfer zum Transport des Wracks eventuell in Aussicht stellen. Ungeachtet dessen ist aber zur Entfernung des Wracks noch nicht geschritten.

Bei der Vertiefung des Flussbettes vor den Ambaren in der Moskauer Vorstadt stiess der Bagger auf ein mit Steinen beladenes, versunkenes Boot. Da dieses für die Schiffe gefährlich lag, wandte der Börsen-Comité sich mittels Schreiben vom 30. August Nr. 672 an den Hafen-Capitain mit der Bitte, die Entfernung dieses Bootes aus dem Fahrwasser anordnen zu wollen.

b. Im Schreiben vom 30. August Nr. 671 ersuchte der Börsen-Comité das Bauamt, im Interesse der Schifffahrt, Pfahlreste aus dem Flussbett zu entfernen, welche von der alten Ambarenbrücke bei der Mitauer Vorstadt nachgeblieben waren, da sie sich mit dem Bagger nicht entfernen liessen.

Das Stadtamt erwiderte hierauf im Schreiben vom 25. September Nr. 3227, dass es gegenwärtig nicht alle erforderlichen Mittel zum Herausziehen der Pfähle besitze und ersuchte den Börsen-Comité von sich aus diese Arbeit auf Kosten der Stadt anordnen und dem Stadtamt den Betrag der hierfür verausgabten Summen mittheilen zu wollen.

Da der Börsen-Comité die erforderlichen Hülfsmittel aber auch nicht besass, so musste die Arbeit an diesen beiden Stellen zunächst unterbleiben. Bei der weiteren Vertiefung des Flussbettes vor der Mitauer Vorstadt war der Bagger wieder auf Pfahlreste gestossen, die in der Verlängerung der Steinstrasse sich durch das Flussbett zogen. Von diesen Pfahlstumpfen hat der Bagger in 8 Arbeitstagen 69 entfernt, ein Rest blieb aber noch stehen.

10. Ballastloschwesen.

a. Bestimmungen der Ballastloschplätze.

Laut Schreiben des Rigaschen Bauamts vom 20. März 1896 sub Nr. 190 wurden von der Commission zur Bestimmung der Ballastloschplätze im Rayon des Rigaschen Hafens für die Navigationsperiode 1896, unverändert gegen das Vorjahr, die untenbenannten Plätze zum Loschen von Ballast angewiesen und sollten die einzelnen Ballastsorten, bis auf

weitere Anordnung, nach diesen Stellen in nachstehend angegebenen Quantitäten befördert werden:

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

2) Andreasholm: Ballast und Steine jeder Art.

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

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

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

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

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

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

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

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

Bezugnehmend auf die Mittheilung von dieser Feststellung der Ballastloschplätze bat der Börsen-Comité das Rigasche Bauamt, beim Vertheilen des Ballasts den Andreasholm, namentlich in der Nähe des Elevators, möglichst zu berücksichtigen, da die bisherigen Aufschüttungen hier nur aus lockerem Baggerboden bestehen, der bei jedem Winde in grossen Massen emporgewirbelt wird und nicht nur dem Verkehr hier sehr lästig wird, sondern auch in die Maschinen des Elevators dringt und diesen schadet.

b. Ballastloschung.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im Jahre 1896 die Ballastloschung durch die städtischen Ballastmeister ausgeführt worden. Die-

selben erhielten eine Vergütung von 30 Kop. für die Ballastlast, während die Ballastloschgebühr auf dem alten Satze von 42½ Kop. pro Ballastlast belassen worden war.

11. Massregeln gegen die Verunreinigung des Fahrwassers in Mühlgraben.

Einer Anregung des Börsen-Comités folgend, hatte der Rigasche Rath im Jahre 1873, bald nach Einrichtung des Mühlgraben-Hafens, die Ausdehnung der für den Rigaschen Hafen geltenden Verhaltungsmassregeln für Schiffer auch auf den Mühlgraben erwirkt, durch welche, unter Anderem, das Hineinwerfen von Kohlenasche, Schlacken und sonstigem Unrath von den Schiffen in's Wasser bei Strafe verboten wird. Da die Inspection der Rigaer Flusspolizei aber einsah, dass den in Mühlgraben löschenden und ladenden Schiffen irgend welche Vorrichtungen zur Entfernung ihres Unraths geboten werden müssten, beantragte sie beim Börsen-Comité, nach dem auf den Docks in England verbreiteten Modus, einer zuverlässigen Person das Einsammeln der Asche und Schlacken von den Schiffen und das Abführen derselben gegen eine Zahlung von 3 Rbl. per Schiff zu übertragen; diese Person sollte auf einem besonders dazu eingerichteten Bote täglich bei jedem Schiff anfahren und seine Ankunft durch ein Glockensignal melden. Der Börsen-Comité stimmte diesem Antrage zu und schloss am 20. März 1874 mit dem Schiffer Lindholm eine desbezügliche Vereinbarung ab, in welcher er demselben eine jährliche Einnahme von 400 Rbl. garantirte.

Seit dem Jahre 1892 ist eine ähnliche Vereinbarung mit dem Innungsmatrosen Jasper geschlossen, dem der Börsen-Comité, in Anbetracht des verminderten Schiffsverkehrs, jedoch nur eine Einnahme von 200 Rbl. garantirt.

Im Jahre 1896 war von 47 Schiffen eine Zahlung von 141 Rbl. vereinnahmt worden, so dass der Börsen-Comité den Betrag von 59 Rbl. zuzuzahlen hatte.

12. Winterhafen.

a. Frequenz.

Im Laufe des Jahres 1896 haben 30 Dampfer, 32 Segler und 42 Prähme den Winterhafen benutzt. Zur Zeit liegen in demselben 13 Dampfer, 7 Segler und 35 Prähme.

An Hölzern haben im Jahre 1896 im Winterhafen gelagert:

ganze Sleeper	15,210	Stück
halbe Sleeper	10,530	„
Brussen und Mauerlatten	5,876	„
Masten	185	„

b. Feuerlöschwesen.

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

c. Ausübung der Fischerei im Winterhafen.

Von mannigfacher Seite waren an den Börsen-Comité Beschwerden darüber gelangt, dass von den Bolderaaschen Fischern im Winterhafen die Fischerei in schonungsloser und unvernünftiger Weise ausgeübt und dadurch der Fischbestand nicht nur des Winterhafens, sondern auch, da die Fische in grossen Mengen hierher zum Laichen kämen, des Dünastroms vernichtet werde. In Folge dessen und da sich auch Unzuträglichkeiten und Unordnungen anderer Art aus der Fischerei im Winterhafen ergaben, wandte sich der Börsen-Comité, da der Winterhafen mit dem ihn umgrenzenden Terrain mittels Allerhöchsten Befehls vom 15. Januar 1851 dem Rigaschen Börsen-Comité zum Eigenthum übergeben worden, auf Grund des Art. 1031 Theil 3 des Privatrechts der Ostseeprovinzen, mittels Schreibens vom 11. Mai 1896 sub Nr. 416 an den Herrn Rigaschen Kreischef und bat denselben, die Ausübung der Fischerei sämmtlichen Personen zu verbieten, die nicht eine directe Erlaubniss des Börsen-Comités vorzuweisen vermögen.

Der Herr Rigasche Kreischef erklärte im Schreiben vom 1. Juni 1896 Nr. 1670, dass er die dem Ersuchen des Börsen-Comités entsprechenden Anordnungen getroffen habe.

d. Stellung der Festungs-Verwaltung von Ustj-Dwinsk zum Winterhafen.

Die im Jahresbericht für 1895 (Handelsarchiv Jahrgang 1896 Seite 35) ausgesprochene Annahme, dass durch die Nachgiebigkeit des Börsen-Comités der in den Jahren 1894 und 1895 entstandene Conflict wegen Einräumung eines Platzes am Winterhafen zum Lagern von Baumaterialien als erledigt betrachtet werden könne, sollte sich als irrig erweisen. Im Gegentheil — der Conflict entstand von Neuem und nahm schliesslich einen akuteren Charakter, als zuvor an.

Mittels Schreibens vom 6. Juni 1896, Nr. 769 ersuchte der Chef der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung den Börsen-Comité um Mittheilung derjenigen Documente, auf Grund deren er berechtigt wäre, im Jahre 1895 Zahlungen für das Durchlassen von Fahrzeugen mit Baumaterialien durch die Brücke in den Winterhafen und für das Benutzen des Ufers desselben zum Löschen und Stapeln von Baumaterialien zu erheben.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 20. Juni 1896, Nr. 502, dass, wie jeder Grundeigenthümer berechtigt sei, für das Benutzen seines Grund und Bodens durch dritte Personen, eine Zahlung zu erheben, er auch im vorliegenden Falle zweifellos das volle Recht gehabt hätte, für das Stapeln von Baumaterialien auf dem ihm gehörigen Terrain eine besondere Zahlung zu erheben. Demungeachtet habe er jedoch von diesem Rechte keinen Gebrauch gemacht, da er überhaupt die Benutzung des ihm gehörigen Uferstreifens am Winterhafen dritten Personen nicht gestatten wollte und konnte. Die von der Festungs-Ingenieurverwaltung gegen Quittungen des Börsen-Comités geleisteten Zahlungen seien eine Gebühr für die Benutzung des Winterhafen-Bassins, die auf Grund einer vom ehemaligen General-Gouverneur der Ostseeprovinzen am 30. Mai 1869, Nr. 2294, bestätigten Taxe erhoben würden.

Auf dieses Schreiben erwiderte der Chef der Festungs-Ingenieurverwaltung am 8. Juli 1896, Nr. 894, dass er, seiner Dienstpflicht gemäss und zur Wahrung der Kronsinteressen verpflichtet sei, zu erklären, dass die Ansicht des Börsen-Comités, als wäre er berechtigt, für das Stapeln von Baumaterialien auf dem, angeblich, in seinem Eigenthume stehenden Ufer des Winterhafens eine Zahlung zu erheben, unrechtfertig sei und zwar aus dem Grunde, weil der Börsen-Comité nicht Eigenthümer des am Winterhafen liegenden Streifen Kronslandes sei. Dieser Landstreifen sei Eigenthum der Krone und, auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom 15. Januar 1851, dem Comité nur zur Nutzniessung unter den sowohl dem Comité, als auch dem Militärressort wohl bekannten Bedingungen übergeben worden. Eine dieser Bedingungen bestehe eben darin, dass der Comité nicht berechtigt sei, die ihm zur temporären Nutzniessung übergebenen Ländereien dritten Personen zu einem dem Börsen-Comité bekannten Zwecke abzutreten. Folglich sei es klar, dass der Comité weder vom Militärressort, noch von irgend jemand Fremdem irgend eine Gebühr für Benutzung der erwähnten Ländereien erheben dürfe. Dieser Umstand müsse dem Comité aus der Erläuterung des Gehilfen Sr. Kaiserlichen Hoheit des General-Inspectors des Ingenieurwesens, General-Adjutanten Totleben vom 20. Januar 1874, Nr. 908, bekannt sein. Diese Erläuterung erfolgte auf eine Klage des Comités über angebliche Beschränkungen seitens des Chefs der Rigaschen Ingenieur-Distance in der freien Nutzniessung der Ortschaft um den Winterhafen, der mit Allerhöchster Genehmigung dem Börsen-Comité

nicht zum Eigenthume, sondern nur zur Nutzniessung unter bestimmten Bedingungen und zu einem bestimmten Zwecke übergeben worden sei, nämlich zur Anlage von Speichern, Lagerplätzen und Aehnlichem; diese Baulichkeiten wurden, gemäss dem allerunterthänigsten Berichte des Kriegsministers vom 29. Mai 1852, Allerhöchst genehmigt, unter der Bedingung, dass, falls dieser Platz dem Militärressort nöthig werden sollte, diese Gebäude ohne jegliche Entschädigungen seitens der Krone abgetragen und der Platz gesäubert werden müsste. Von diesem Allerhöchsten Willen sei dem Rigaer Börsen-Comité am 17. Juni 1852 Mittheilung gemacht worden, der denn auch durch Reversal zur Erfüllung jener Bedingung sich verpflichtet hätte.

Aus allem Obigem erhelle, dass der am Winterhafen liegende Streifen Land Eigenthum der Krone sei und nur in unentgeltlicher und nicht zu verpachtender Nutzniessung des Börsen-Comités stehe, daher der Börsen-Comité auch nicht das von ihm im Schreiben vom 20. Juni, Nr. 502, behauptete Recht habe, eine Zahlung für das Lagern von Baumaterialien zu erheben.

Hinsichtlich der Erhebung einer Gebühr für das Benutzen des Bassins des Winterhafens, auf Grund der noch im Jahre 1869 vom ehemaligen General-Gouverneur bestätigten Taxe, fand der Chef der Festungs-Ingenieurverwaltung, dass diese Taxe gegen das Militärressort nicht angewandt werden könne, weil, wenn auch die Regierung dem Börsen-Comité einen Landstreifen um den Winterhafen zur Nutzniessung übergeben, hiebei doch nicht die Absicht vorgelegen habe, ein Recht zu gewähren, Einnahmen von Regierungsinstitutionen zu beziehen. Wenn daher auch der ehem. General-Gouverneur eine Gebührentaxe für Benutzung des Winterhafens bestätigt habe, so konnte doch nur vorausgesetzt werden, dass diese Taxe für Privatpersonen und -Gesellschaften, nicht aber für Kronsinstitutionen und das Militärressort Gültigkeit haben werde, da doch letzteres berechtigt sei, selbst das Abtragen von Gebäuden, die um den Winterhafen herum errichtet, ohne jegliche Entschädigung zu fordern.

In Folge dessen bat der Chef der Festungs-Ingenieurverwaltung den Börsen-Comité um die Anordnung, dass von den Fahrzeugen und Böten, welche in diesem Jahre Materialien (Holz, Sand, Cement u. s. w.) für die bald zu beginnenden Betonarbeiten des Ingenieurressorts auf den Fort-Comet-Damm führen, keinerlei Gebühren für Benutzung des Winterhafens erhoben würden, sowie, dass dem Ingenieurressort ein Stück Land am Ufer des Winterhafens zum Stapeln obengenannter Materialien angewiesen werde, wie das im Jahre 1895 geschehen sei.

Eine Beantwortung letzteren Schreibens schob der Börsen-Comité einstweilen hinaus, weil der neu ernannte Gouverneur von Livland Se. Excellenz der General-Major W. D. Ssurowzow seine Bereitwilligkeit ausgesprochen hatte, mit dem Börsen-Comité eine Ausfahrt auf den

Fluss zur Besichtigung der Hafenanlagen zu machen und man sich der Hoffnung hingab, hier Gelegenheit zu einer Besprechung mit den Vertretern der Ingenieurverwaltung zu finden.

Diese Ausfahrt kam erst am 1. October zu Stande. In Bolderaa beehrten auch Se. Excellenz der Herr Kommandant der Festung Ustj-Dwinsk und der Chef der Festungs-Ingenieurverwaltung den Börsen-Comité mit ihrem Besuch auf dessen Dampfer. Diese wiederholten hier mündlich die bisherigen Forderungen wegen temporärer Anweisung eines Uferstreifens, deuteten auch die Nothwendigkeit der definitiven Abnahme eines Grundstücks am Winterhafen zur Anlage eines Pulverkellers an, doch kam es hierbei weiter zu keinen Erörterungen.

Bald darauf jedoch, am 2. November 1896, sub Nr. 7617, theilte Se. Excellenz der Herr Livländische Gouverneur dem Börsen-Comité mit, dass der Herr Kommandant der Festung Ustj-Dwinsk ihn um die Anordnung gebeten habe, dass der Festungs-Ingenieurverwaltung ein Stück Land am Winterhafen zum Löschen und Stapeln von Baumaterialien abgetreten und die unentgeltliche Benutzung des Winterhafen-Bassins zugestanden werde. Hiebei fügte Se. Excellenz hinzu, dass, wenn im Jahre 1851 das damals von anderen Bestimmungen freie Land um das Fort-Comet herum dem Börsen-Comité zur Benutzung Allerhöchst übergeben worden sei, er seinerseits finde, dass, wenn das Militärressort gegenwärtig dieses Landstücks zu temporärer Benutzung dringend bedürfe, es nicht mehr als recht und billig sei, dass der Börsen-Comité dieses Ersuchen des Festungscommandanten erfülle und dem Militärressort, im Falle des Erfordernisses, die unentgeltliche Benutzung sowohl des Landstückes, als auch des Winterhafen-Bassins zugestehe.

Der Börsen-Comité richtete nun hierauf am 27. November 1896 Nr. 936 an den Herrn Livländischen Gouverneur eine Vorstellung folgenden Inhalts:

„Mittels Rescripts vom 2. November d. J. sub Nr. 7617 haben Ew. Excellenz den Börsen-Comité um eine Aeusserung darüber ersucht, ob derselbe bereit sei, der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung zum Ausladen und Stapeln von Baumaterialien einen Platz am Ufer des Winterhafens anzuweisen und die mit diesen Materialien in den Winterhafen kommenden Böte von der Entrichtung der Gebühren für die Benutzung des Winterhafens zu befreien.

Mögen auch auf den ersten Blick die beiden von der Festungs-Ingenieurverwaltung angeregten Fragen rein actuellen Characters und von untergeordneter Bedeutung sein, so haben sie doch, im Zusammenhange mit der Geschichte des Winterhafens und der Beziehungen zwischen Festung und Börsen-Comité betrachtet, einen hervorragenden principiellen Character, so dass der Börsen-Comité sich nicht versagen kann, bevor er auf den vorliegenden practischen Fall eingeht, Ew.

Excellenz wohlwollendem Ermessen nachfolgende eingehendere Ausführungen zu unterbreiten.

Wie Ew. Excellenz bekannt sein wird, ist das dem Börsen-Comité, oder richtiger der Rigaer Kaufmannschaft, am Winterhafen gehörige Terrain fast von allen Seiten vom Territorium der Festung Ustj-Dwinsk umgeben. Es haben bei den vielfachen Berührungspunkten und entgegengesetzten Interessen, selbstverständlich Differenzen und Streitigkeiten nicht ausbleiben können.

Während aber der Börsen-Comité im Laufe des nunmehr 45 Jahre währenden Eigenthums am Terrain um den Winterhafen unausgesetzt bemüht gewesen ist und es als seine Pflicht betrachtet hat, den Ansprüchen und Bedürfnissen der Festungsverwaltung nach äusserster Möglichkeit, oft mit grossen Opfern und zu namhafter Schädigung der Handelsinteressen entgegenzukommen, — wofür der Börsen-Comité sich erlauben wird, weiter unten nur einige hervorragendere Beispiele aus einer langen Reihe anzuführen, — ist andererseits die Festungsverwaltung beständig bestrebt gewesen, die Eigenthumsrechte der Kaufmannschaft zu bestreiten oder zu schmälern. Alles das, was im Laufe der 45 Jahre vorangegangen, zwingt den Börsen-Comité, die gegenwärtig verlautbarten Forderungen der Festungsverwaltung oder Festungs - Ingenieurverwaltung anders anzusehen, als eine blos temporäre Anweisung eines Stück Landes zum Ausladen und Stapeln von Baumaterialien. Auch die der gegenwärtigen Forderung zu Grunde liegende, früher bereits mehrfach vorgebrachte Auffassung, als wäre das um den Winterhafen belegene Territorium nicht Eigenthum des Börsen-Comités, sondern demselben nur „zur Benutzung überwiesen", weist darauf hin, dass auch jetzt die Intentionen der Festungsverwaltung auf eine Bestreitung der Eigenthumsrechte des Börsen-Comités gerichtet sind. Der Börsen-Comité hat nie vermocht, den Allerhöchsten Gnadenact, durch welchen der Kaufmannschaft das Terrain um den Winterhafen geschenkt worden, als eine blosse Vergünstigung anzusehen, sondern vielmehr darin die ernste Verpflichtung erblickt, unausgesetzt und aus allen Kräften dafür zu sorgen, dass die Schenkung, den Intentionen des Schenkers gemäss, stets ihrem Zweck, dem Handel Rigas zu dienen, entspräche, und Alles fern zu halten und abzuwehren, was diesen Zweck schmälern könnte. Im Bewusstsein dieser Verpflichtung hat der Börsen-Comité, sofern er unter keinen Umständen nachgeben zu können glaubte, stets mit aller Energie nach bestem Wissen und Gewissen gegen die Aggressionen der Festungsverwaltung angekämpft und wird das auch weiter thun, so weit ihm das seine Pflicht als gesetzlich berufener Vertreter der örtlichen Kaufmannschaft und der Interessen des Handels Rigas gebietet.

Wenn der Börsen-Comité in der Vertheidigung der Rechte und Interessen der Kaufmannschaft bisher noch immer das Glück gehabt hat, den Schutz und das Eintreten der höheren Regierungs-Institutionen für

seine Sache zu geniessen, so giebt er sich der festen Hoffnung hin, dass es ihm auch gegenwärtig gelingen wird, Ew. Excellenz von der Rechtmässigkeit seines Standpunkts zu überzeugen und den einflussreichen Schutz und die Fürsprache Ew. Excellenz zu gewinnen.

Die Eigenthumsrechte des Börsen-Comités am Winterhafen und an dem dasselbe umgebenden Terrain beruhen auf folgenden Grundlagen:

Als in der Mitte der 40er Jahre dieses Jahrhunderts der Handel Rigas einen grossen Aufschwung zu nehmen und in neue Bahnen einzulenken begann, erstand in der Rigaer Kaufmannschaft das Bedürfniss nach einem Vorhafen, der im Stande wäre, einerseits so grosse Schiffe aufzunehmen, wie sie, nach dem damaligen Zustande des Fahrwassers, nicht zur Stadt gelangen konnten, andererseits das Beladen und Löschen von Schiffen auch in der Jahreszeit zu ermöglichen, wenn der Strom bis zur Stadt bereits mit Eis bedeckt war, sowie Schiffen gegen den Eisgang Schutz zu gewähren. Hiebei lenkte die Kaufmannschaft ihre Aufmerksamkeit auf das in nächster Nähe der Düna-Mündung belegene Bassin, den sogenannten „Winterhafen", dessen Vorzüge bereits im vorigen Jahrhundert der grossen Herrscherin Katharina II. aufgefallen waren und diese veranlasst hatten, hier die Anlage eines Hafens zu projectiren.

Der Oberdirigirende der Wegeverbindungen und öffentlichen Bauten Graf Kleinmichel, an den die Bestrebungen der Rigaer Kaufmannschaft durch den damaligen Baltischen General-Gouverneur gelangt waren, sprach sich in seinem Schreiben an letzteren vom 18. März 1849, Nr. 4046 dahin aus, dass die Erbauung eines Hafens in Riga zum Ueberwintern von Schiffen durchaus nothwendig sei, dass das von der Kaufmannschaft in Aussicht genommene Bassin jenseits des Fort-Cometendammes als sehr passend für diesen Zweck erscheine und dass der Erlaubniss, daselbst einen Hafen zu erbauen, nicht allein gar kein Hinderniss entgegenstehe, sondern diese Unternehmung als der vollen Billigung der Regierung würdig anzuerkennen sei. Hiebei theilte Se. Erlaucht mit, dass auf seinen allerunterthänigsten Vortrag der Herr und Kaiser geruht hätten, vorläufig dem Bau eines Winterhafens zuzustimmen, mit der Bestimmung, dass vollständige und genaue Projecte und Kostenanschläge angefertigt würden.

Zufolge des vom Chef der Rigaschen Hafenbauten angefertigten, der Allerhöchsten Bestätigung gewürdigten Planes sollte das Bassin, mit Ausnahme des Fort-Cometendammes, in seinem übrigen Umkreise aus der durch Baggerungen erzielten Erde in einer Breite von 60 Faden angemessen erhöht und befestigt werden, die Kaufmannschaft die auf 203,544 Rbl. berechneten Kosten übernehmen.

Hierauf eröffnete nun der Livländische Domänenhof dem Rigaschen Börsen-Comité, auf Grund einer Vorschrift des Ministeriums der Reichsdomänen vom 22. Januar 1851, Nr. 12, dass, in Folge der Vorstellung des Rigaschen Kriegs- und Baltischen General-Gouverneurs hinsichtlich

der Bitte des Rigaschen Börsen-Comités um „unentgeltliche Abtretung“ eines auf der Insel Dünamünde befindlichen und an dem von der Kaufmannschaft mit Allerhöchster Genehmigung für eigene Rechnung daselbst zu errichtenden Winterhafen angrenzenden Grundstücks, gross 10,525 Quadrat-Ruthen an jenen Börsen-Comité zum Ausladen von Waaren, Errichtung von Ambaren, Reserve-Magazinen, Werften etc. — Se. Majestät am 15. Januar 1851 Allerhöchst zu befehlen geruht haben, die Bitte des General-Adjutanten Fürsten Suworow zu erfüllen, jedoch unter der Bedingung, dass, wenn die von der Kaufmannschaft versprochenen Herrichtungen in 3 Jahren nicht ausgeführt worden wären, das Land wieder an die Krone zurückfallen solle, sowie, dass die Eigenthümer der auf jenem Terrain befindlichen Gebäude vom Börsen-Comité zu entschädigen seien. Diese beiden Bedingungen sind, wie seiner Zeit nachgewiesen, seitens des Börsen-Comités erfüllt worden.

Auf Grund der Vorschrift des Livländischen Domänenhofs vom 19. Mai 1851 sub Nr. 3435 fand am 2. August 1851 die Uebergabe des 60 Faden breiten, 10,525 Quadrat-Ruthen grossen Terrains um den Winterhafen an den Börsen-Comité, laut Charte, statt und wurde in natura abgegrenzt.

Durch die damals competente Behörde, das Livländische Hofgericht, wurde das Terrain um den Winterhafen dem Börsen-Comité am 21. December 1877 zum Eigenthum verschrieben und in das Corroborationsbuch Nr. 324 eingetragen.

Während die beiden oben erwähnten Bedingungen sich nur auf den Erwerb des Eigenthumsrechtes bezogen, erfolgte die einzige Bedingung, die die Ausnutzung des Eigenthumsrechtes einschränkte, durch Allerhöchsten Befehl auf Initiative des Börsen-Comités selbst. Dieser letztere hatte nämlich um die Erlaubniss zum Bau von steinernen Speichern in der Nähe der Festung Dünamünde gebeten, wobei er sich selbst erboten hatte, wenn erforderlich, die Gebäude wieder abzutragen und den Platz ohne Entschädigung zu säubern. Hierauf eröffnete der Commandeur des Rigaschen Ingenieur-Commandos dem Börsen-Comité am 17. Juli 1852 sub Nr. 839, dass Se. Majestät der Herr und Kaiser unter der obenerwähnten Bedingung den Bau der steinernen Speicher genehmigt habe.

In Folge Gesuchs des Rigaer Börsen-Comités wurde demselben laut Schreiben des Ministers der Reichsdomänen an den Baltischen General-Gouverneur vom 4. September 1853 sub Nr. 992 ein 200 Faden breiter, circa 34 Dessjätinen grosser Streifen angeschwemmten, uncultivirten Landes längs dem Magnusholmschen Damme zu Handelszwecken abgetreten und am 21. November 1853 übergeben. Als die Ausnutzung dieses Landes in der Folge von der Festungsverwaltung mannigfachen Einschränkungen unterworfen wurde, erklärte sich der Börsen-Comité, mittels Schreiben an den Chef der Rigaschen Ingenieur-Distance vom

17. Mai und 4. Juni 1876 NNr. 156 und 188, bereit, um der Festungsverwaltung entgegenzukommen, dieses Land gegen anderes auszutauschen. Anstatt der hingegebenen 34 Dessjätinen inzwischen bearbeiteten Landes, erhielt der Börsen-Comité 18,97 Dessjätinen Sandbodens auf der linken Seite der Düna hinter dem Winterhafenterrain. Laut Schreiben der Baltischen Regulirungscommission vom 19. Mai 1877 Nr. 851 hatte dieser Landaustausch die Allerhöchste Sanction erhalten.

Mittels Gesuchs vom 19. September 1851 sub Nr. 794 hatte der Börsen-Comité gebeten, ihm, gegen Entrichtung eines Grundzinses, um seinen ganzen Besitz beim Winterhafen herum, von dem Punkte ab, wo der Winterhafen sich von dem Glacis der Festung Dünamünde abwendet, einen Streifen von 10 Faden Breite, zur Anlage einer öffentlichen Fahrstrasse, und hinter dieser einen Streifen von 30 Faden Breite zum Schutze gegen Feuersgefahr und zu anderen Zwecken abzutreten. Zufolge Einspruchs des Festungscommandanten zog der Börsen-Comité letzteres Gesuch zurück, doch wurde demselben, laut Schreiben des Ministers der Reichsdomänen an den General-Gouverneur vom 4. September 1853 Nr. 992, die Zusicherung gegeben, dass dieser 40 Faden breite Streifen unbebaut bleiben solle.

In Folge wiederholten und dringenden Verlangens des Oberdirigirenden der Wegeverbindungen und öffentlichen Bauten erklärte sich der Börsen-Comité mittels Schreibens an den Hafenbau-Comité vom 26. November 1853 Nr. 2186 bereit, die Brücke über den Eingang in den Winterhafen zu übernehmen und für deren Erhaltung, Remonte und Bewachung in Zukunft zu sorgen und wandte sich, in Anbetracht der grossen Kosten, die er damit übernahm, an den Herrn Baltischen General-Gouverneur mit der Bitte um Bestätigung einer Taxe von Gebühren für das Durchlassen von Fahrzeugen durch die Brücke und für die Benutzung des Winterhafen-Bassins, einstweilen für 5 Jahre. Durch Rescript des Herrn General-Gouverneurs vom 15. December 1853 sub Nr. 5065 wurde diese, durch Rescript des General-Gouverneurs vom 30. Mai 1869 Nr. 1487 die endgültige Taxe bestätigt, die keinerlei Ausnahmen weder für Krons-, noch für sonstige Fahrzeuge statuirt.

Im Jahre 1865 endlich hatte der Oberdirigirende, nach Relation mit dem Finanzminister, dem Minister der Wegeverbindungen und dem Kriegsminister, auch den Fort-Cometdamm selbst dem Börsen-Comité zur vollen Verfügung angeboten und dieser hatte jenes Geschenk unter gewissen Bedingungen, die, laut Schreiben des Ministers der Wegeverbindungen an den General-Gouverneur der Ostseeprovinzen vom 15. Januar 1866 Nr. 139 genehmigt wurden, auch angenommen. Hiebei wurde noch festgesetzt, dass die in der Nähe bestehenden Batterien mit den zugehörigen Bauten auf ihren Plätzen bleiben könnten, dass um die Batterien herum keine steinernen Gebäude errichtet werden

dürften, hölzerne Gebäude jedoch mit der Bedingung, dass sie im Kriegsfalle unentgeltlich abgetragen würden.

Das sind die Thatsachen, auf die sich die Eigenthumsrechte des Börsen-Comités am Winterhafen und an den denselben umgebenden Territorien begründen. Doch trotz der klaren und unstrittigen, durch Documente, Karten und schliesslich auch durch gesetzliche Corroboration belegten Eigenthumsrechte, haben die Militärinstitutionen von Anfang an diese Eigenthumsrechte zu bestreiten und zu schmälern gesucht. In vielen Fällen hat der Börsen-Comité, im Bewusstsein seiner patriotischen Pflichten und um Streitigkeiten zu vermeiden, stillschweigend die Eigenthumsbeschränkungen und Grenzverletzungen hingenommen, in anderen, wichtigeren Fällen seine Rechte vertheidigt und schliesslich doch bis jetzt noch immer eine Anerkennung derselben durchgesetzt. Es seien nur die besonders charakteristischen Fälle angeführt.

Im October 1869 zeigt die Ingenieur-Verwaltung des Rigaschen Militärbezirks dem Börsen-Comité an, dass sie von der Kehle der Batterie B. bis zum Winterhafen einen Graben ziehen müsse, um das Wasser aus dieser Batterie abzuleiten. Da dieser Graben den einzigen zum Slip-Dock führenden Weg durchschneiden würde, protestirt der Börsen-Comité gegen diesen Graben und beschwert sich, da sein Protest nicht berücksichtigt wird, am 1. November 1869 Nr. 271, beim Herrn General-Gouverneur, welcher sodann dem Börsen-Comité beim Rescript vom 13. November 1869 Nr. 2980 einen Bericht der Bezirks-Ingenieurverwaltung vom 7. November 1869 Nr. 882 übersendet. Hierin erklärt die letztere, dass, da der Börsen-Comité den Bau des Grabens als einen Angriff (посягательство) auf seine Eigenthumsrechte ansehe, das Ingenieur-Ressort auf den Bau nicht bestehen wolle; „es verstehe sich von selbst, dass man beim Aufstellen des Projects die Zustimmung des Börsen-Comités vorausgesetzt habe, der jedoch berechtigt sei, diese Zustimmung zu ertheilen oder zu verweigern".

Nachdem bereits in den 60er Jahren die Ingenieurverwaltung beim Bau von Batterien mehrfach in den Grundbesitz des Börsen-Comités eingedrungen war, wobei der Börsen-Comité sich jedoch auf Verlautbarung seiner Proteste beschränkt hatte, begann dieselbe im Jahre 1870 den Bau eines Holzschuppens, eines Pulverkellers, von Zäunen und anderen Gebäuden auf dem Territorium des Börsen-Comités. Als die Proteste und Klagen des Börsen-Comités keinen Erfolg hatten, reichte derselbe am 31. März 1870 sub Nr. 47, am 3. Juli 1873 und 4. Februar 1874 Nr. 534 beim Collegen des Chefs des Ingenieurwesens General-Adjutanten Totleben ausführliche Memoires ein, in denen er die Behauptungen des Ingenieursressorts widerlegte, seine Eigenthumsrechte betonte, endlich aber sich bereit erklärte, um im beiderseitigen Interesse freundliche Beziehungen zum Ingenieurressort wiederherzustellen, freiwillig auf das von der Rigaschen Ingenieur-Distance occupirte

Terrain zu verzichten, unter der Bedingung, dass der Kaufmannschaft Garantien dafür geboten würden, dass sie gegen etwaige weitere Schädigungen ihres Eigenthums ausreichend geschützt werde. — Am 27. April 1874 sub Nr. 457 theilte nun die Rigasche Ingenieur-Distance dem Börsen-Comité mit, dass auf dessen Eingabe der General-Adjutant Totleben, unter Anderem, befohlen habe, das Angebot des Börsen-Comités anzunehmen und demselben an Stelle des abzutretenden Terrains ein Grundstück von gleichem Flächenraum zuzutheilen. Dieser Austausch von Ländereien fand am 28. Juni 1876 im Beisein von Delegirten der Regulirungscommission, des Militärressorts und des Börsen-Comités statt.

Nachdem der Börsen-Comité einer Wittwe Reinberg und dem Baron Buxhöwden gestattet hatte, auf dem ihm gehörigen Terrain beim Winterhafen Häuser zur Errichtung einer Speisewirthschaft und einer Bierbude zu bauen, protestirt die Rigasche Ingenieur-Distance dagegen, auf Grund der Vorschriften des Chefs der Ingenieure des Wilnaschen Militärbezirks. In Folge der Beschwerden des Börsen-Comités entschied der College des General-Inspectors des Ingenieurwesens General-Adjutant Totleben, laut Mittheilung der Rigaschen Ingenieur-Distance vom 21. Juni 1872 Nr. 745, dass diese Gebäude aus leichten Materialien ausgeführt werden könnten, aber im Kriegsfalle abgerissen werden müssten; hiebei fügte Se. Hohe Excellenz hinzu, dass der Streifen Landes um den Winterhafen Allerhöchst geschenkt (дарована) sei, ohne bestimmte Bebauungsregeln.

Die Bezirks-Ingenieurverwaltung plante im Jahre 1869 die Anlage einer Pferdebahn auf dem Fort-Cometdamm über das Territorium des Börsen-Comités und die Errichtung einer Schiffs-Anlegestelle am Winterhafen, wogegen der Börsen-Comité protestiren zu müssen glaubte; nach langen Verhandlungen beschwerte sich der Börsen-Comité beim General-Adjutanten Todleben, der im Schreiben vom 16. December 1871 Nr. 11,083 die Nothwendigkeit der Anlage der Pferdebahn bestätigte, versicherte, dass dieselbe hauptsächlich nur in Kriegszeiten benutzt werden solle, und, unter Hinweis auf das Entgegenkommen des Ingenieurressorts beim Bau der Riga-Bolderaaer Bahn, dringend den Wunsch nach einer Verständigung der beiden Parteien aussprach. In Folge dessen erklärte sich der Börsen-Comité im Schreiben vom 26. Juni 1872 Nr. 145 mit der Ausführung des Pferdebahnprojects unter der Bedingung einverstanden, dass die Anlegestelle nicht, wie projectirt, innerhalb des Winterhafens, sondern an der nach dem Strome belegenen äusseren Seite des Fort-Cometdammes zu liegen käme. Diese ganze Anlage der Pferdebahn ist in der Folge unterblieben.

Gegen Ende der 80er Jahre endlich hatte der Commandant der Festung Dünamünde, unter Anderem, verlangt, dass das Löschen und Laden ausländischer Schiffe im Winterhafen, die Anstellung ausländischer Arbeiter auf dem Slip-Dock, ja selbst der Aufenthalt der Schiffsbemannung auf den auf dem Slip-Dock befindlichen ausländischen Schiffen verboten,

das beim Winterhafen befindliche Gasthaus und die Bierbude geschlossen, die Heizung in den Oekonomiegebäuden des Winterhafens verboten und die Kohlenlager von ihren Plätzen entfernt würden.

In diesen Veranlassungen reichte der Börsen-Comité Memoriale beim Herrn Finanzminister am 20. Mai 1891 und beim Director des Departements für Handel und Manufacturen am 17. Juni 1892 ein, nachdem die Dünamündesche Festungsverwaltung mittels Schreibens vom 9. Mai 1891 Nr. 561 bereits ihr Verbot des Ladens und Löschens von Schiffen am Fort-Cometdamme und im Winterhafen, einstweilen bis zur allendlichen Beendigung der Differenzen, zurückgenommen hatte.

Sodann wandte sich das Departement für Handel und Manufacturen durch seine Schreiben vom 15. Juli und 9. October 1891 sub Nr. 7767 und 10957 an die Haupt-Ingenieurverwaltung mit dem Antrage, den Dünamündeschen Commandanten anzuweisen, sich der Eingriffe in den Winterhafen zu enthalten. Ferner eröffnete dasselbe Departement dem Börsen-Comité am 10. März 1893 Nr. 3393, dass der Herr Kriegsminister, laut Schreiben der Ober-Ingenieurverwaltung vom 20. Februar 1893 Nr. 2855, für möglich befunden habe, die Kohlenlager und Ballast-Löschplätze an ihrer gegenwärtigen Stelle zu belassen.

Auf die Bitte der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung vom 20. October 1894 Nr. 1313 um Lieferung von 10 Baggerprähmen Grand zu Bauten in der Festung und auf die feste Zusicherung des sofortigen Auskarrens des Grandes, sprach der Börsen-Comité seine Bereitwilligkeit unter der Bedingung aus, dass der Grand sofort vom Ufer abgeführt würde. Als aber nach 3 Wochen der gelieferte Grand noch immer am Ufer lagerte und der Börsen-Comité am 18. November 1894 Nr. 737 um schleunigste Entfernung desselben bat, antwortete die Ustj-Dwinskschе Festungs-Ingenieurverwaltung am 23. November 1894 Nr. 1472, dass sie wegen der Enge des inneren Hafens nicht im Stande sei, den Grand abzuführen und, in der Voraussetzung, dass der Börsen-Comité gutwillig einen Raum am Ufer des Winterhafens zum Lagern von Baumaterialien nicht abtreten werde, sich durch die Vermittelung des Festungscommandanten, an den Herrn Livländischen Gouverneur mit dem Gesuche um temporäre Expropriation eines Uferraumes gewandt habe; da an der Bewilligung dieses Gesuchs nicht zu zweifeln sei, halte sich die Festungs-Ingenierverwaltung für berechtigt, gegenwärtig keinerlei Anordnungen wegen Abfuhr des Grandes zu treffen.

In seinem an diese Angelegenheit sich schliessenden Schriftwechsel mit dem Herrn Livländischen Gouverneur, wies der Börsen-Comité in seinen Berichten vom 25. November 1894 Nr. 758 und vom 7. Januar 1895 Nr. 896 darauf hin, dass dem Verlangen des Militärressorts nicht nachgegeben werden könne, weil sowohl demselben jede rechtliche Grundlage fehle, als auch der Börsen-Comité einen Platz am Ufer des Winterhafens unter keinen Umständen entbehren könne; hiebei lenkte der Börsen-

Comité aber die Aufmerksamkeit auf den Umstand, dass für das Verlangen des Herrn Festungscommandanten gar kein Anlass vorliege, da am Fort-Cometdamme, am Ufer der Düna, unmittelbar vor einem Thore des Forts, hinlänglich Raum für einen Löschplatz vorhanden sei, der vollständig geeignet wäre zum Anlegen von Böten und Ausladen von Materialien. Gegen die zeitweilige Benutzung dieses auf einer Karte näher bezeichneten Platzes hätte der Börsen-Comité nichts einzuwenden. Mittels der Schreiben vom 6. Februar und 9. März 1895 NNr. 785 und 1488 wiederholte die Ingenieurverwaltung des Wilnaschen Militärbezirks jene Forderungen und bezeichnete ein Grundstück von 1500 Quadratfaden am Winterhafen, dessen es zum Stapeln von Baumaterialien bedürfe. Der Börsen-Comité hob in seiner Antwort vom 21. März 1895 Nr. 66 dieselben Gründe hervor, die er bereits der Festungs-Ingenieurverwaltung gegenüber angeführt hatte und wies nochmals auf das, seiner Ansicht nach, zum Ausladen von Holzmaterialien durchaus geeignete Terrain am Strome selbst hin. Beim Schreiben vom 5. April 1895 sub Nr. 1921 übersandte nun die Ingenieurverwaltung des Wilnaschen Militärbezirks dem Börsen-Comité die Berichte der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung, in denen letztere die Gründe anführte, aus denen sie das dem Börsen-Comité angebotene Terrain nicht benutzen könnte. Auf dieses Schreiben hatte der Börsen-Comité noch nicht geantwortet, als, trotz der Weigerung des letzteren, die Festungs-Ingenieurverwaltung Grand und Steine am Winterhafen auf dem Terrain des Börsen-Comités ausladen liess. Nach persönlichen Verhandlungen wandte sich nun der Chef der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung Oberst Skibizki mittels Schreibens vom 28. April 1895 an den Ingenieur des Börsen-Comités Herrn Fleischer und bat diesen, vom Börsen-Comités die Erlaubniss zu erwirken, den betreffenden Platz zum Ausladen und allmählichen Abführen von 80 Cubik-Faden Grand zu benutzen. Hiebei versprach der Herr Oberst, dass der Platz nur bis zum 10. Juli 1895 benutzt werden solle, und betonte, dass er nur, im Hinblick auf die schwierige Lage der Ingenieurverwaltung und die Unaufschiebbarkeit der Arbeiten, um eine der Ingenieurverwaltung zu machende Concession bäte, durch welche das Princip der Unantastbarkeit des Rechts des Börsen-Comités nicht weiter berührt werden solle. In Folge dessen gestattete der Börsen-Comité stillschweigend das Stapeln der Materialien, doch wurde der Platz, trotz der gemachten Zusicherungen und der Mahnungen des Börsen-Comités, erst im October 1895 freigemacht.

In allem Obigen glaubt nun der Börsen-Comité, auf Grund der in seinen Acten befindlichen Documente und Schriftstücke, nachgewiesen zu haben, dass einerseits die Eigenthumsrechte der Rigaschen Kaufmannschaft an den Winterhafen und das denselben umgebende Terrain völlig gesetzliche und unanfechtbare sind, sowie, dass andererseits, trotz aller Concessionen und steten Entgegenkommens und Nachgebens, das Militär-ressort nicht aufgehört hat, die Eigenthumsrechte der Kaufmannschaft

anzufechten und zu verletzen, seine Ansprüche beständig zu erweitern und alle gegebenen Zusicherungen und Versprechungen n i c h t einzuhalten. Diese Umstände veranlassen den Börsen-Comité, sich auf den schroffen, aber streng gesetzlichen Standpunkt seines Rechts zu stellen, um so mehr, als er nicht Selbsteigenthümer, sondern nur Repräsentant der juristischen Person des Eigenthümers, d. h. der Kaufmannschaft, ist und für das unverletzte und ungeminderte Eigenthum des letzteren zu verantworten hat. Wenn sich das Militärressort der Weigerung des Börsen-Comités gegenüber auf die Allerhöchst bestätigten Esplanadenregeln, verschiedene Vorschriften und Anordnungen der Staatsregierung beruft, so beruft sich der Börsen-Comité seinerseits auf den Art. 79 der Staatsgrundsgesetze des Reichs (Swod der Gesetze, Band I, Theil 1, Ausgabe vom Jahre 1892), wonach Gesetze und Privilegien, die für irgend ein Gouvernement oder für irgend eine Gattung von Personen erlassen worden, durch ein neues allgemeines Gesetz nicht aufgehoben werden, wenn nicht eine solche Aufhebung ausdrücklich bestimmt worden. Das ist aber bis hiezu nicht der Fall gewesen.

Doch selbst wenn der Börsen-Comité, wozu er sich übrigens, nach allem Obigen, nicht für berechtigt erachten kann, in vorliegendem Falle vom Principe und von seinem Rechtsstandpunkte abweichen wollte, so treten ihm doch hiebei auch aus rein praktischen Gründen die grössten Schwierigkeiten entgegen, da er gerade des von der Festungs-Ingenieurverwaltung beanspruchten Terrains dringend für die eigenen Bedürfnisse bedarf. Der Börsen-Comité besitzt zur Ausführung seiner Aufgaben, zur Erhaltung und Vertiefung des Fahrwassers im Flusse und auf dem Seegatte, einen grossen Baggerapparat, zu dem unter Anderem 48 grosse eiserne Baggerprähme gehören. Diese müssen, wie ein jeder Fachmann bestätigen wird, mindestens alle 3 Jahre zum Untersuchen, Streichen, Repariren u. s. w. auf's Ufer gezogen werden. Der dem Börsen-Comité zur Verfügung stehende und sich für diesen Zweck eignende Raum am Winterhafen ist aber sehr beschränkt, so dass er nicht im Stande ist, diese Arbeiten im erforderlichen Umfange auszuführen, geschweige denn hier noch Raum abzutreten. Der Börsen-Comité kann den Einwänden der Ingenieurverwaltung gegen den von ihm am Ufer des Fort-Cometdammes angebotenen Platz um so weniger zustimmen, als er selbst, beim Bau der Seemolen, noch viel näher zum Meere hin und somit viel mehr den Wellen ausgesetzt, 5 Jahre hindurch eine grosse Anzahl von Böten mit Baumaterialien hat anlegen und ausladen lassen und dabei keinerlei besonderen Hindernissen oder Schwierigkeiten begegnet ist.

Was die zweite Forderung der Festungs-Ingenieurverwaltung anbetrifft, so erachtet sich der Börsen-Comité auch hier aus den oben dargelegten Erwägungen nicht für berechtigt, vom Principe und dem Rechtsstandpunkte abzuweichen. In der von der competenten Autorität bestätigten Taxe ist eine Befreiung von Krons-Fahrzeugen nicht vorgesehen und die von derselben festgestellten Gebühren sind von den Fahr-

zeugen des Kriegs-, Zoll-, Marine- und Wegebau-Ressorts stets entrichtet worden. Wollte der Börsen-Comité das Princip durchbrechen und die Fahrzeuge der Ingenieurverwaltung von der Zahlung der Gebühren befreien, so läge keinerlei Grund vor, dasselbe nicht auch für die Fahrzeuge der anderen Ressorts zu thun. Bei dieser Frage darf der Umstand nicht ausser Acht gelassen werden, dass das Recht der Erhebung von Gebühren für das Passiren der Brücke und Benutzen des Winterhafens dem Börsen-Comité nicht nur als Entschädigung für seine Ausgaben bei der Einrichtung und Unterhaltung des Hafens, sondern auch als Aequivalent gegeben worden ist für die ihm wider seinen Willen übergebene und mit grossen Kosten verbundene Verwaltung, Unterhaltung und Remonte der Brücke über den Eingang in den Winterhafen.

Die Pflege und Entwickelung von Handel und Verkehr bilden genau ebenso eine Aufgabe des Staats, wie die Entwickelung seiner Streitkräfte und Vertheidigungsmittel; in einem Handelscentrum aber, wie Riga es für einen grossen Theil des Reichs bildet, darf man füglich doch wohl annehmen, dass die Interessen des Handels und Verkehrs allen anderen vorangehen. Für diese aber ist zweifellos die Erhaltung des Winterhafens in seiner vollen Nutzbarkeit ein dringendes Erforderniss.

Wie bisher, so wünscht jedoch auch in Zukunft der Börsen-Comité, soweit es mit den Principien und Rechtsbestimmungen seines Eigenthums in Einklang steht, der Militärverwaltung nach Möglichkeit entgegenzukommen und, soweit in seiner Kraft steht, ihr beim Erfüllen ihrer Aufgaben behilflich zu sein. Ist die Festungs - Ingenieurverwaltung bereit, auf den Platz am Winterhafen zu verzichten und den mehrfach erwähnten auf der hier angeschlossenen Skizze mit A bezeichneten Platz am Fort-Cometdamme zum Ausladen ihrer Materialien zu benutzen, so ist der Börsen-Comité seinerseits gern bereit, einen Beitrag für den Bau eines bequemen und festen Steges zum Anlegen von Böten und Ausladen von Baumaterialien zu leisten. Ist aber thatsächlich ein derartiger Ausweg, auch nach Ansicht Ew. Excellenz, nicht möglich, so will der Börsen-Comité, im Bestreben, den Wünschen Ew. Excellenz entgegenzukommen, noch einen Schritt weiter thun.

Den auf der beiliegenden Skizze mit B. bezeichneten Platz am Winterhafen kann der Börsen-Comité, im äussersten Nothfalle, während der Dauer der Navigation, wenn der grösste Theil der Baggerprähme sich im Betriebe befindet, entbehren, er bedarf dieses Platzes aber ganz unbedingt in der Zeit des Stillstandes der Baggerarbeiten, also vom 15. September bis zur Eröffnung der Navigation. Nach allem oben Dargelegten vermag der Börsen-Comité auf die Zusicherungen und Versprechungen der Ingenieurverwaltung hin von seinem Standpunkte nicht abzuweichen, er will jedoch den mit B. bezeichneten Platz der Ingenieurverwaltung für die Zeit von der Eröffnung der Navigation bis

zum 15. September einräumen, wenn Ew. Excellenz Ihrerseits dem Börsen-Comité die Zusicherung geben, dass die Ingenieurverwaltung spätestens zum 15. September sämmtliche Baumaterialien vom genannten Platze entfernt und denselben dem Börsen-Comité für seine Bedürfnisse zurückgiebt.

Es ist dem Börsen-Comité überaus peinlich, einem von Ew. Excellenz ausgesprochenen Wunsche nicht mit der Bereitwilligkeit entgegenkommen zu können, wie er es wohl wünschte, und wie es bei jeder anderen Gelegenheit zu thun sein eifrigstes Bestreben sein wird. Er erlaubt sich aber, Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, davon fest überzeugt zu sein, dass er im vorliegenden Falle nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt und für seine Stellungnahme keine anderen Motive hat, als das Gefühl der Pflicht, als gesetzlich berufener Vertreter der örtlichen Kaufmannschaft und der örtlichen Handelsinteressen und im Sinne der Allerhöchsten Schenkung vom 15. Januar 1851 nicht anders handeln zu können.

e. Remonte des Schienengeleises auf dem Fort-Comet-Damme.

Der Herr Livländische Gouverneur wandte sich, in Folge einer Mittheilung des Kommandanten der Festung Ustj-Dwinsk, dass auf der dem Börsen-Comité gehörenden Strecke des Eisenbahngeleises der Station Hafendamm bis zum Schuppen bei der Eisenbahn-Drehbrücke viele Schwellen verfault und die Schienen von Gras überwuchert seien, dass aber der gute Zustand dieses Geleises, im Hinblick auf die in das Fort-Comet zu transportirenden Artillerie-Materialien durchaus nothwendig sei, am 7. Juni 1896 sub Nr. 3593, an den Börsen-Comité mit dem Ersuchen um Anordnung der erforderlichen Remonte dieses Geleises.

Da nach der mit der ehemaligen Riga-Dünaburger-Eisenbahn-Gesellschaft am 10. Januar 1892 auf 10 Jahre geschlossenen und vom Wegebau-Ministerium bestätigten Vereinbarung (vergl. Handelsarchiv, Jahrg. 1892, Heft I., Seite 36) die Remonte dieses Geleises vom Börsen-Comité, unter der Aufsicht des örtlichen Bahnmeisters, zu erfolgen, in Bezug aber auf die Reparaturbedürftigkeit der Börsen-Comité sich dem Urtheil des örtlichen Eisenbahn-Ingenieurs zu unterwerfen habe, da ferner in früheren Jahren stets die Eisenbahn-Verwaltung die Remonte dieses Geleises für Rechnung des Börsen-Comités übernommen hatte, bat der Börsen-Comité am 17. Juni, sub Nr. 500, den Herrn Chef der Riga-Oreler Bahn um die Anordnung, dass auch gegenwärtig die nöthigen Reparaturen auf dem Hauptgeleise von den Beamten der Bahn, nach Relation mit dem vom Wegebau-Ministerium als Verwalter dieses Geleises bestätigten Ingenieur Pabst, gemacht würden.

Da der Hauptstrang nur von einer ganz geringer Anzahl Eisenbahnwagen benutzt wird, die durch Pferde und Menschen fortbewegt

werden, die Nebenstränge aber bisher, seit dem Jahre 1877, ganz unbenutzt geblieben sind, beschloss der Börsen-Comité, nur die Remonte des Hauptgeleises auszuführen, die Nebengeleise aber ganz eingehen zu lassen.

Die Riga-Oreler Eisenbahnverwaltung erklärte sich bereit, diese Remonte auszuführen und fertigte einen Kostenanschlag auf einen Betrag von 2009 Rbl. an; die Remonte wurde im November 1896 beendet und kam im Ganzen auf 1813 Rbl. 2 Kop. zu stehen. Die von den Nebengeleisen nachgebliebenen Schienen und sonstige Eisentheile wurden in das Inventar des Winterhafens aufgenommen.

13. Der Bolderaa-Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1896.

Vom Jahre 1895 war kein Schiff im Hafen verblieben.

Im Jahre 1896 liefen in den Hafen ein:

48 Dampfer
23 Segler

Summa 71 Schiffe.

Es gingen dagegen aus:

48 Dampfer
23 Segler

Summa 71 Schiffe.

Demnach verblieb zum 1. Januar 1897 kein Schiff im Hafen.

14. Der Mühlgrabener Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1896.

In Neu-Mühlgraben haben gelöscht:								Total:	
	Kohlen	Schienen	Guss-eisen	Harz	Farbe-holz	Diverse Waaren	Ballast	Dampfer	Segler
Dampfer . .	94	2	—	—	6	38	—	140	—
Segler . . .	41	4	—	—	35	20	7	—	107

In Neu-Mühlgraben haben geladen:							
	Getreide	Flachs	Holz	Gyps	Diverse Waaren		
Dampfer . .	—	—	61	2	5	68	—
Segler . . .	—	—	15	21	9	—	45
						208	152

Es überwinterten in Neu-Mühlgraben 13 und in Alt-Mühlgraben 9 Segler.

In Alt-Mühlgraben haben 264 Schiffe (186 Dampfer und 78 Segler) Holz geladen.

15. Die Navigationsschule.

a. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comités ist im Schuljahre 1895/96 in der Schiffer- und Steuermannsclasse von 19 (gegen 23 im Vorjahre), die Vorbereitungsclasse von 20 (gegen 21 im Vorjahre) im Ganzen also von 39 Schülern besucht worden. Am 1. Januar 1897 betrug der Schülerbestand insgesammt 27. Dem Stande nach waren von dieser Gesammtzahl der Schüler: eximirten Standes — 5, Bürger — 12, Bauern — 9, Ausländer — 1, der Confession nach: Lutheraner — 21, Römisch-Katholische — 2, Griechisch-Katholische — 4. Die Prüfung am Schlusse des Lehrcursus, im März 1896, bestanden 14 Schüler und zwar auf den Grad eines Schiffers 4, auf den Grad eines Steuermanns 10 Schüler. Die Prüfungscommission stand unter dem Vorsitze des Herrn Rigaschen Hafencapitäns, Contre-Admiral Gerardi. Der Herr Livländische Gouverneur hatte zu Gliedern der Commission ernannt den älteren Lehrer an der Navigationsschule des Börsen-Comités Collegien-Assessor Capitän Bruhns, den Leiter der Magnusholmschen Navigationsschule Hofrath Breiksch und die Schiffer Tode und Ehlert; seitens der Stadtverwaltung waren dazu delegirt worden die Herren Aeltester H. Stieda und G. W. Schröder, als deren Suppleanten die Herren W. G. Sperling und A. v. Hertwig, seitens des Unterrichtsressorts endlich der Oberlehrer der Mathematik Herr Th. Oehrn.

b. Unterricht und Lehrkräfte.

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

c. Die Maschinisten- und Heizer-Abtheilung.

Die unter Leitung des Ingenieurs O. Kohlhase stehende Maschinisten- und Heizer-Abtheilung wurde im Schuljahre 1895/96 von 130 Schülern (gegen 112 im Vorjahre) besucht. Am 1. Januar 1897 betrug der

Schülerbestand insgesammt 118 und zwar in der Maschinistenclasse 45, in der Heizerclasse 73 Schüler. Dem Stande nach vertheilen sich die Schüler folgendermassen: eximirten Standes — —, Bürger — 91, Bauern — 21, Ausländer — 6, der Confession nach: Lutheraner — 113, Griechisch-Katholische — 4, Römisch-Katholische — 1. Die Maschinistenprüfung bestanden 45, die Heizerprüfung 73 Schüler.

d. Verschiedene die Navigationsschule betreffende Angelegenheiten.

Auf eine Anfrage des Volksschulinspectors des Rigaschen Rayons vom 17. Juni 1896 sub Nr. 1100, ob in der Navigationsschule regelmässige meteorologische Beobachtungen und in welcher Art ausgeführt würden, antwortete der Börsen-Comité am 1. Juli sub Nr. 524, dass keine regelmässigen Beobachtungen stattfänden, dass die Schüler der Navigationsschule aber im Ausführen von meteorologischen Beobachtungen unterrichtet würden, soweit diese Kenntnisse für eine richtige und gefahrlose Schifffahrt erforderlich seien.

Ferner theilte derselbe Volksschul-Inspector am 25. Juli 1896 sub Nr. 1427 dem Börsen-Comité mit, dass nach einer Erläuterung des Herrn Ministers der Volksaufklärung, dass von der etatmässigen Gage der in den Navigationsschulen angestellten Personen 2% zum Besten des allgemeinen Pensionscapitals abzuziehen und bei der örtlichen Rentei einzuzahlen wären, wogegen den Navigationslehrern Pensionsansprüche zuständen auf derselben Grundlage wie sämmtlichen im Unterrichtsressort dienenden Personen. In Folge dessen müssten die Lehrer der Navigationsschule des Rigaschen Börsen-Comités, falls sie bisher diese Zahlungen nicht geleistet, solche für die ganze Zeit ihres Dienstes nachzahlen, um sich ihre Pensionsansprüche zu wahren.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 3. August 1896 sub Nr. 607, dass die Rigasche Navigationsschule ausschliesslich aus den Mitteln der Rigaschen Kaufmannschaft, ohne jegliche Betheiligung der Regierung, unterhalten werde und somit, soviel dem Börsen-Comité bekannt, eine Ausnahme von sämmtlichen Schulen derselben Art im Reiche bilde, die grössere oder geringere Beisteuer von der Regierung erhielten. Bei einer derartigen Sachlage sei es begreiflich, dass die Frage wegen Aufnahme der Lehrer dieser Schule in den allgemeinen Pensionsfond niemals zur Sprache gekommen. — Zwei Lehrer jedoch, die Herren Bruhns und Götz, seien Mitglieder der Pensionskasse der Beamten des Börsen-Comités und der Börsen-Bank.

Der Börsen-Comité erkenne die wichtige Bedeutung der Zuerkennung von Pensionsansprüchen der Navigationslehrer an den allgemeinen staatlichen Pensionsfond voll an, müsse aber, bevor er in eine Erörterung dieser Frage eingehe, um eine Mittheilung darüber bitten, welches Gesetz

namentlich den bedingungslosen Anspruch der Lehrer der Navigationsschule auf eine Staatspension sicherstelle, falls dieselben aus der privaten Pensionskasse in den allgemeinen Staats-Pensionsfond überträten. — Eine Antwort auf diese Anfrage ist bisher nicht erfolgt.

16. Die Schifferkasse.

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

Der Kapitalbestand belief sich ult. December 1896 auf 21,958 Rbl. 65 Kop.

17. Die Seemannskasse.

Die Seemannskasse hat im verflossenen Jahre 80 Personen unterstützt und zu dem Behuf 3191 Rbl. verausgabt. Der Kapitalbestand belief sich ult. December 1896 auf 48,670 Rbl. 60 Kop.

18. Seemannshaus.

a. Frequenz.

Vom Januar bis ult. December 1896 waren im zeitweiligen Logis im Hause und zwar der Nationalität nach:

Inländer	92	Mann
Deutsche	8	„
Engländer	8	„
Skandinavier . . .	14	„
Franzosen	8	„
Schweizer	1	„
Spanier	15	„
Amerikaner . . .	1	„
Italiener	2	„
	149	Mann (gegen 126 im Vorjahre).

Im Logis waren:

im Januar	22	Mann . . .	388	Logistage
„ Februar . . .	14	„ . . .	392	„
„ März	14	„ . . .	205	„
„ April	23	„ . . .	138	„
„ Mai	11	„ . . .	68	„
„ Juni	13	„ . . .	80	„
„ Juli	32	„ . . .	206	„
„ August	15	„ . . .	133	„

im September . .	16 Mann . . .	276 Logistage
„ October . . .	21 „ . . .	319 „
„ November. . .	27 „ . . .	390 „
„ December. . .	24 „ . . .	319 „
	232 Mann	2914 Logistage

(gegen 165 resp. 2012 im Vorjahre).

Invalide Seeleute wurden für Rechnung des Hauses verpflegt:

Capitäne	3 Mann
Lootsen	1 „
Matrosen	8 „
	12 Mann (gegen 12 im Vorjahre).

Gelegentlich grösserer Reparaturen im Seemannshause hatte die Delegation zur Verwaltung desselben einen Raum zu einem bewohnbaren Zimmer umbauen lassen und beantragte nun, in Anbetracht der zahlreichen Meldungen zur Aufnahme, beim Börsen-Comité die Bewilligung von Mitteln, um weitere 2—3 Pfleglinge aufnehmen zu können. So sympathisch auch dieser Gedanke dem Börsen-Comité war, so hielt derselbe sich andererseits nicht für berechtigt, von sich aus, den den Bestand des Seemannshauses auf 12 Pfleglinge festsetzenden Beschluss der General-Versammlung der Kaufmannschaft abzuändern und beschloss, diese Angelegenheit noch weiter in Erwägung zu ziehen und dann zu geeigneter Zeit der General-Versammlung vorzulegen.

b. Wladimir-Maria-Stiftung.

Aus dem Kapital der Wladimir-Maria-Stiftung sind im verflossenen Jahre 5 Schiffer fortlaufend unterstützt worden. Verausgabt wurden im Ganzen 325 Rbl. Das Capital betrug ultimo December 1896 11,142 Rbl. 19 Kop.

19. Kirchliche Versorgung von Seeleuten.

Der Herr Rigasche Stadtprobst, Oberpastor Th. Gaehtgens, wandte sich, im Auftrage der Livländischen Provinzialsynode und im Namen der evangelischen Pastore Livlands, am 3. September 1896 an den Börsen-Comité mit der Bitte um eine jährliche Beisteuer zur Errichtung einer Seemannsmission in Riga für die kirchliche Versorgung der Seeleute, wie sie in Deutschland, Norwegen, England und Holland bereits seit Jahren mit grossem Segen wirkten. Hiebei führte der Herr Oberpastor aus, dass ungefähr 2000 baltische Seeleute, in Ausübung ihres Berufs nach allen Richtungen der Windrose zerstreut, gewissermassen eine Diaspora-Gemeinde bildeten und in besonders hohem Maase den Gefahren und Versuchungen ausgesetzt seien, die mit der Diaspora an sich schon

verbunden wären. Wie den übrigen Glaubensgenossen in der Diaspora, sei man es nicht minder diesen schuldig, ihnen suchend nachzugehen und sich ihrer anzunehmen, damit sie ihrer Kirche und damit ihrer Heimath erhalten würden. Von einer Anstellung besonderer Seemannspastoren in den zumeist von unseren baltischen Seeleuten besuchten ausländischen Häfen, die im Stande wären, sie in ihrer Muttersprache kirchlich zu bedienen und geistlich zu berathen, müsse zunächst wohl abgesehen werden, und müsse man sich darauf beschränken, sich an eine der bestehenden Seemannsmissionen anzuschliessen. Dass könne in wirksamer Weise nur so geschehen, dass auch hier ein Centrum für die Seemannsmission geschaffen werde, unter der Leitung eines Seemannspastors, der die Fühlung mit den auswärtigen Stationen und deren Leitern aufrecht erhalte, um hier in gleicher Weise den von auswärts kommenden Seeleuten das zu bieten, was unseren Seeleuten auf jenen Stationen geboten werde. Die Arbeit eines derartigen Seemannspastors würde bestehen in Schiffsbesuchen, Gottesdiensten am Lande zu geeigneter Zeit, in Verbreitung guter Lectüre, Besuch von Matrosenherbergen und in seelsorgerischer Correspondenz mit Seeleuten.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 19. October 1896 sub Nr. 806, dass er nur volle Sympathie der Ausdehnung der Werkthätigkeit der inneren Mission auch auf den Seemannsstand entgegenbringen könne, zu seinem aufrichtigen Bedauern aber sich ausser Stande sehe, sich an der materiellen Unterstützung der so anerkennenswerthen Bestrebungen zu betheiligen. Der Börsen-Comité sei speciell zur Vertretung der Interessen von Handel und Industrie berufen, und zur directen Wahrung dieser Interessen seien ihm gewisse Geldmittel zur Verfügung gestellt. In einer Zeit wachsender Gegensätze, wie der heutigen, müsse der Börsen-Comité mehr denn je vermeiden, die ihm gezogenen Grenzen seiner Thätigkeit und der Verwendung seiner Mittel in irgend einer Weise zu überschreiten und eine Thätigkeit oder Mitwirkung an einer solchen in sein Gebiet zu ziehen, die ihm vom Gesetze nicht zugewiesen. Sodann lenkte der Börsen-Comité die Aufmerksamkeit auf das von ihm gegründete und unterhaltene Seemannshaus, in welchem invalide Schiffer und Steuerleute unentgeltlich verpflegt würden und Schüler der Navigationsschule, sowie stellenlose Seeleute (gleichzeitig bis zu 40 Mann) gegen ein geringes Entgelt Wohnung und Kost erhielten. Der Börsen-Comité würde mit dankbarster Anerkennung es begrüssen, wenn die Herren Prediger unserer Stadt diese Anstalt mit ihrem Besuche beehren und zu den dort befindlichen Seeleuten in Beziehungen treten wollten. Seinerseits wolle der Börsen-Comité das dort befindliche Lesezimmer mit Lesestoff und sonstigem Material zur Beschäftigung reichlicher ausstatten lassen, als es bisher der Fall war, und gerne dasselbe täglich zu einer bestimmten Zeit auch auswärts lebenden Seeleuten zugänglich machen.

20. Verpflegung kranker Seeleute.

Im Laufe des Jahres 1896 sind für Rechnung der Seehospitalkasse 54 Seeleute mit 1074 Krankentagen (gegen 47 resp. 1486 im Vorjahre) im Stadtkrankenhause resp. in der Reimers'schen Augenheilanstalt verpflegt worden, und zwar:

Inländer	24	Mann
Engländer	8	„
Dänen	4	„
Deutsche	5	„
Scandinavier . . .	13	„
Zusammen .	54	Mann.

Gezahlt wurde für dieselben 1091 Rbl. 75 Kop., wovon die Schiffscorrespondenten und Rheder einen Theil vergüten, so dass der Seehospitalkasse nur 545 Rbl. 89 Kop. zur Last fielen.

21. Bolderaasches Quarantäne-Lazareth.

Die sanitäre Lage in den mit Riga in Verkehr stehenden Orten bot im Jahre 1896 keine Veranlassung, das Quarantäne-Lazareth, das mit vollständigem Inventar in einem Miethhause in Bolderaa untergebracht ist, zu eröffnen. Die laufenden Ausgaben für Localmiethe, Assecuranz, Bewachung etc. betrugen im Jahre 1896 — 336 Rbl. 83 Kop. Diese gestattete der Livländische Gouverneur mittels Rescripts vom 14. Januar 1897 sub Nr. 292, auf Vorstellung des Börsen-Comités, wie in früheren Jahren, aus der $^1/_6\%$ Steuer vom Werthe des Ex- und Imports zu bestreiten.

22. Schwimmdock.

Nachdem die an den Herrn Finanzminister gerichteten Gesuche vom 27. Juli und 7. October 1895 NNr. 436 und 662 um Genehmigung der zollfreien Einfuhr eines Schwimmdocks oder, wenigstens um Aufstellung eines besonderen Zolltarifartikels für Docks, entsprechend deren Tragfähigkeit, abgelehnt worden waren, tauchte in competenten Sphären der Gedanke auf, dass auf ein Schwimmdock möglicher Weise die Zollsätze wie auf ein Schiff anwendbar seien. In Folge dessen richtete der Börsen-Comité am 19. Juli sub Nr. 581 nachstehendes Gesuch an das Zolldepartement:

„Durch die hervorragenden Düna-Regulirungsbauten der Staatsregierung und die intensiven Baggerarbeiten des Börsen-Comités hat der Rigasche Hafen in den letzten Jahrzehnten einen ausserordentlichen Aufschwung genommen und wird von Jahr zu Jahr von grösseren Schiffen aufgesucht. Nach den im „Regierungs-Anzeiger" allmonatlich veröffent-

lichten Daten der Commission zum Ausbau von Handelshäfen nimmt Riga hinsichtlich des Verkehrs von Schiffen mit mehr als 10 Fuss Tiefgang in der Ostsee, nach St. Petersburg, die erste Stelle ein. Nicht gleichen Schritt mit dem Ausbau des Hafens selbst haben jedoch die Vorrichtungen gehalten, die den ihn besuchenden Schiffen die Möglichkeit einer Besichtigung und Reparatur bieten und geradezu eine Existenzbedingung für einen wohleingerichteten Hafen bilden. Gerade bei der Fahrt nach Riga sind Schiffe, in Folge der Eisverhältnisse vor Schluss und Beginn der Navigation, Beschädigungen ausgesetzt. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen kommt ein grösseres Schiff in die schwierigste Lage, wie es in den letzten Jahren bereits mehrfach geschehen ist, wenn es auf der Fahrt nach Riga Beschädigungen erlitten hat. Das in Riga befindliche Slipdock ist von so veraltetem System und so baufällig bereits, dass es nicht mehr lohnt, bedeutendere Mittel auf den Umbau zu verwenden, während es andererseits nur im Stande ist, Schiffe bis zu 200 Fuss Länge und 1000 Tons Inhalt aufzunehmen. Der Typus der Frachtdampfer hat sich jedoch so verändert, dass unter den den Rigaer Hafen besuchenden Dampfern solche von 200 Fuss Länge in der Minderzahl sind, schon Schiffe von 6 bis 700 Tons sind meist mehr als 200 Fuss lang, Schiffe von mehr als 1000 Tons Fassungsraum bilden fast 15% der Gesammtzahl der nach Riga kommenden Schiffe. Die Docks in St. Petersburg und Kronstadt sind durch die Schiffe der Kriegsflotte so in Anspruch genommen, dass sich auf sie nicht rechnen lässt; noch kürzlich wurde in der Residenzpresse hervorgehoben, dass in sämmtlichen russischen Ostseehäfen thatsächlich kein einziger Privatdampfer auch nur mittlerer Grösse die Möglichkeit einer Reparatur und Besichtigung findet. Es bleibt diesen also nur übrig, selbst bei verhältnissmässig geringen Beschädigungen, unter grossen Kosten und Gefahren einen ausländischen Hafen mit solchen Vorrichtungen aufzusuchen. So hat soeben noch ein bei einer Collision bei Reval beschädigter Dampfer nach Stockholm gebracht werden müssen. Ein derartiger Mangel aber muss bei den auswärtigen Rhedern eine Unsicherheit hervorrufen, die für den Handel Rigas nur von grösstem Schaden sein kann, garnicht zu reden davon, dass wenn solche Reparaturen in Riga gemacht werden könnten, die beträchtlichen Zahlungen für dieselben im Lande blieben und eine grosse Anzahl Arbeiter lohnende Beschäftigung fände.

Alle diese Erwägungen veranlassen den Börsen-Comité, dieser Frage seine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und den Bau eines grossen, die neuesten Fortschritte der Technik berücksichtigenden Schwimmdocks zu beschliessen. Auf seine desbezügliche Vorstellung sprach der Herr Finanzminister seine volle Sympathie mit diesem Projecte aus und gestattete, laut Eröffnung des Departements für Handel und Manufacturen vom 26. April 1895 Nr. 8629, nach Relation mit den Ministern des Innern und der Wegecommunicationen, dem Börsen-Comité gewisse dem-

selben zur Verfügung stehende Summen zum Bau eines Schwimmdocks zu verwenden.

Der Ausführung des Projects stellten sich jedoch bis hiezu ausserordentliche Schwierigkeiten dadurch entgegen, dass ein Schwimmdock nur im Auslande hergestellt und in fertigem Zustande nach Riga gebracht werden kann, im Zolltarif aber Sätze für Schwimmdocks nicht vorgesehen sind. Sollte nun das Schwimmdock nach seinem Gewichte verzollt werden, so würde allein der Einfuhrzoll ca. 75 % seines Anschaffungspreises ausmachen. Ein derartiges Verhältniss lässt, begreiflicher Weise, die Anschaffung eines Schwimmdocks als völlig unmöglich erscheinen, zumal an eine Rentabilität eines derartigen, gemeinnützigen Zwecken dienenden Unternehmens, wie es in der Natur der Dinge liegt, wohl nicht gedacht werden kann und auch der Börsen-Comité mit seinem verhältnissmässig grossen Opfer nur den Zweck im Auge hat, dem allgemeinen Bedürfnisse und Nutzen nicht nur Rigas, sondern sämmtlicher baltischen Häfen zu dienen.

Die Gesuche des Börsen-Comités vom 27 Juli und 7. October 1895 sub NNr. 436 und 662 um zollfreie Einfuhr des Schwimmdocks, oder wenigstens um Erstellung eines besonderen Ergänzungsartikels mit einem erschwingbaren Satze für Schwimmdocks hat Se. Excellenz, den Eröffnungen vom 19. und 27. October 1895 sub NNr. 21183 und 21797 zufolge, abgelehnt.

Trotzdem vermag der Börsen-Comité die Hoffnung nicht aufzugeben, dass das Finanzministerium, das ja die wichtige Bedeutung eines den modernen Ansprüchen der Schifffahrt entsprechenden Docks für die Ostsee anerkannt hat, dem Börsen-Comité bei der Realisirung seines Projects entgegenkommen und, ohne von seinem Princip abzuweichen, einen Ausweg finden wird, der dem Börsen-Comité die Anschaffung eines Docks ermöglichte. Ein derartiger Ausweg böte sich, wenn das Zolldepartement gestatten wollte, dass das im Auslande fertig zu stellende und im Schlepptau nach Russland zu befördernde Schwimmdock nach Analogie eines Schiffs verzollt würde.

Diese Aussicht veranlasst den Börsen-Comité sein Project, das er bereits völlig aufgeben zu müssen glaubte, wieder aufzunehmen, da auf diesem Wege, bei wohlwollender Behandlung des Gegenstandes, der Ansicht des Börsen-Comités nach, sich ein Ausweg finden liesse, der, freilich immer noch mit grossen Opfern, die Anschaffung eines Schwimmdocks ermöglichte. Der Börsen-Comité befindet sich hiebei jedoch in schwieriger Lage; während einerseits genaue Pläne und Kostenanschläge für das zu erbauende Schwimmdock nur aufgestellt werden können, wenn man, ungefähr wenigstens, die Principien kennt, nach denen der Schiffszoll auf ein Dock angewandt werden soll, sind andererseits zur Berechnung des Schiffszolls genaue Pläne und Zeichnungen des betreffenden Docks erforderlich.

Der Börsen-Comité hat vorläufig nun zwei verschiedene Systeme von Docks in's Auge gefasst, die beide den Bedürfnissen des Rigaschen Hafens entsprechen dürften. Die Entscheidung für das eine oder andere System hängt in erster Reihe davon ab, wie sich die Einfuhrsteuer für jedes derselben stellt. Indem der Börsen-Comité hiebei nun Zeichnungen dieser beiden Docks vorzustellen sich erlaubt, beehrt er sich, das Zolldepartement ganz ergebenst zu bitten:

1) zu gestatten, dass eins dieser beiden Docks, das in fertigem Zustande im Schlepptau nach Riga gebracht werden soll, nach Analogie des Art. 175 des Zolltarifs verzollt werde;

2) anordnen zu wollen, dass die Verzollung des Schwimmdocks mit dem gesammten Zubehör, beim of shore Dock namentlich mit den für die Uferbefestigungen erforderlichen Eisentheilen, nach dem Gesammtinhalt der Räume gemacht werde, welche sich im Dock unterhalb vom Hauptdeck desselben befinden und zum Zwecke des Versenkens oder Hebens mit Wasser gefüllt oder ausgepumpt werden, und zwar zu einem Einheitssatze von 10 Rbl. Gold pro Ton nach Analogie des im Pkt. 1 c. des Art. 175 des Tarifs angenommenen Satzes für die über 1500 hinaus gehende Anzahl Tons, da nur ein derartiger Satz in einem richtigen Verhältnisse zu den Anschaffungskosten und zu der geringen Rentabilität des Docks steht."

Auch an das Departement des Handels und der Manufacturen wandte sich der Börsen-Comité am 24. August sub Nr. 659 und bat dasselbe, das obige Gesuch geneigtest unterstützen zu wollen.

Im März 1896 liessen die Howaldtswerke in Kiel dem Börsen-Comité eine Offerte für die Lieferung eines zweiseitigen, in 5 Theile zerlegbaren Docks machen. Dieses war nach dem Composite-System projectirt, d. h. sollte in seinen äusseren Haupttheilen aus Holz auf eisernen Rippen gebaut werden, entsprach aber nicht den hiesigen Erwartungen. Nachdem Herr Commerzienrath Howaldt persönlich in Riga Rücksprache genommen und sich mit den Verhältnissen näher bekannt gemacht hatte, wurde im Juni von der Kieler Werft ein neuer Entwurf für ein Schwimmdock eingesandt, das aus 5 Pontons bestehen und eine Tragfähigkeit von 2350 Tons haben sollte.

In einem Gutachten vom 29. Juni sub Nr. 66 wies der Hafenbau-Ingenieur Pabst darauf hin, dass dieser Entwurf alle Vortheile, welche die of shore Docks gegenüber den gewöhnlichen zweiseitigen Docks haben, besitze und noch weitere Vorzüge biete, das Project verdiene daher volle Beachtung. Um sich über die maschinellen Anlagen und die Ausrüstung der Schwimmdocks ein Urtheil zu bilden, wurden im August die Anlagen in Hamburg, Flensburg, Kiel, Stettin und Lübeck vom Hafenbau-Ingenieur besichtigt. Vorher hatte schon der Herr Vice-Präses des Börsen-Comités O. v. Sengbusch, der an der Besichtigung der Hamburger Anlagen Theil nahm, das neue of shore Dock in

Stockholm in Augenschein genommen, das im Herbst von einem schweren Unfall getroffen wurde.

In dem ausführlichen Reisebericht spricht sich der Hafenbau-Ingenieur unter Anderem über die für Riga in Vorschlag gebrachten Systeme wie folgt aus:

„1) Das einseitige Dock bietet die Möglichkeit, Schiffe von der Seite in's Dock zu nehmen, welche Möglichkeit aber nur bei gewissen, im Winterhafen an der Dünamündung nicht vorhandenen localen Verhältnissen einen Vortheil bringt.

2) Das einseitige Dock soll mehr Licht und Luft den Schiffen bieten, als ein zweiseitiges. Ist letzteres aber genügend breit, so wird Mangel an Licht und Luft nicht empfunden. Werden die Wände des zweiseitigen Docks, wie bei dem Dock der Oderwerke, mit grossen Oeffnungen versehen, so kann der Zutritt von Licht und Luft von beiden Seiten vermehrt werden.

3) Das in 2 Theilen erbaute einseitige Dock kann sich selbst docken, was bei den gewöhnlichen zweiseitigen nicht der Fall ist. Werden letztere aber, wie beim Vulcan, aus mehreren schmalen Theilen gebildet, oder als Pontondock nach dem Project der Howaldtswerke gebaut, so lassen sich die Theile des zweiseitigen Docks auch gegenseitig docken.

4) Das einseitige Dock lässt sich, wenn es zerlegbar construirt ist, durch die Oeffnung des Winterhafens bringen. Dasselbe kann beim zweiseitigen Dock geschehen.

5) Die Theile eines einseitigen Docks können, weil sie an ihre Uferbefestigung gebunden sind, nicht von einander entfernt werden. — Sie lassen sich nur dann unabhängig von einander benutzen, wenn die darauf stehenden Schiffe an den Enden, wo die beiden Docktheile sich an einander schliessen, nicht überragen. Die Theile eines zweiseitigen Docks lassen sich leicht genügend weit von einander entfernen, um Schiffe, welche an beiden Enden der Docktheile überstehen, aufzunehmen und zu heben.

6) Mit einem zweiseitigen Dock können Schiffe, die vorn und hinten einen sehr verschiedenen Tiefgang haben, ohne Schwierigkeit gedockt werden. Bei einseitigen sollen ähnliche Dockungen zwar auch stattgefunden haben, doch läuft dabei Schiff und Dock mehr oder weniger Gefahr, weil das Dock sich nicht aus seiner horizontalen Lage begeben kann.

7) Das zweiseitige Dock kann leicht von seinem Standort entfernt und dann an einer anderen Stelle benutzt werden, während die Uferbefestigung des einseitigen Docks nicht ohne Weiteres transportabel ist.

Aus diesen 7 Punkten ergiebt sich, dass das Howaldtsche Project für ein zweiseitiges Pontondock wesentliche Vorzüge gegenüber dem Clark & Standfieldschen für ein einseitiges of shore dock besitzt".

Vor Entscheidung der Frage der Verzollung des Schwimmdocks hielt der Börsen-Comité es aber nicht für geeignet, sich für die Annahme des einen oder des anderen Systems zu erklären.

23. Rigaer Patent-Slip-Dock.

Das Patent-Slip wurde in diesem Jahre von 41 Schiffen mit 4539½ Lasten, darunter 15 Dampfer mit 1060 Pferdekräften benutzt, gegen 42 Schiffe im Vorjahre mit 4582 Lasten, darunter 10 Dampfer mit 765 Pferdekräften.

Die Gesellschaft der Bolderaa-Maschinenfabrik und des Slip-Dock hat für das Jahr 1896 eine Dividende ergeben: für erstere von 18%, für letzteres von 2%.

24. Bolderaa-Maschinenfabrik.

Trotzdem in diesem Jahre ausser dem Neubau von 5 Baggerprähmen für den Rigaer Börsen-Comité keine nennenswerthen grösseren Arbeiten vorgelegen haben, so ist die Fabrik doch im Ganzen gut beschäftigt gewesen, besonders in Folge grösserer Reparaturen an den Baggern und Dampfern des Rigaer Börsen-Comité, wie auch an den Dampfern der Rigaer Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

25. Küstenbeleuchtung.

Das Leuchtfeuer auf der Insel Abro, um das sich der Rigaer Börsen-Comité bereits seit dem Jahre 1891 bemüht (vergl. Handels-Archiv, Jahrg. 1892 Heft 1 Seite 48 und ffe), soll nun thätsächlich zu Beginn der Navigation 1897 zur Ausführung kommen. Nach einer Mittheilung des Directors der Leuchtthürme und des Lotsenwesens im Baltischen Meere vom 30. October 1896 sub Nr. 5375, ist bereits im Sommer 1896, zur Erleichterung der Anfahrt nach Arensburg durch das neu untersuchte und abgesteckte Fahrwasser von Osten her an der nördlichen Seite der Insel Hallirau und von Süden her aus dem Rigaschen Meerbusen längs der Ostseite der Insel Abro, eine Beleuchtung des Fahrwassers durch Richtfeuer hergestellt worden. Zu diesem Zwecke sind auf der Halbinsel Romassaar und auf der Insel Abro je zwei Candelaber aufgestellt worden. Das Romassaarsche Richtfeuer ist bereits völlig fertig und functionirt seit dem 1. October 1896; die Herstellung des Abroschen wird gerade beendet, so dass dieses mit Eröffnung der Navigation 1897 in Betrieb gesetzt werden wird.

Das Romassaarsche Leuchtfeuer besteht aus 2 Candelabern, von denen der eine, aus Eisen, am Ende des neuen Landungssteges aufgestellt

ist; derselbe ist roth angestrichen und trägt eine Laterne System Frenel; die Höhe des Feuers ist 20 Fuss über dem Fundamente und 26 Fuss über dem Meeresspiegel, der sichtbare Horizont beträgt $5^3/_4$ Meile. In einer Entfernung von 300 Faden vom ersteren, in der Richtung nach NW $38^0\,10'$, ist auf einer Landzunge ein zweiter, hölzerner Candelaber, weiss angestrichen, aufgestellt, der eine gleiche Laterne wie der erstere Candelaber trägt. Die Höhe des Feuers ist 45 Fuss über dem Fundamente, 47 Fuss über dem Meeresspiegel; der sichtbare Horizont beträgt $7^3/_4$ Meile. Beide Feuer sind von weisser Farbe, ihre Richtung NW—SO $38^0\,10'$. Dieses Fahrwasser kann von Schiffen mit einem Tiefgange bis zu 12 Fuss benutzt werden.

Eine Abänderung der Leitfeuer bei der Einfahrt in die Düna publicirte die Hydrographische Hauptverwaltung im Circulär vom 18. September 1896 sub Nr. 153, demgemäss vom 20. September ab die Ustj-Dwinskschen Leitfeuer aus beständigen weissen in beständige rothe umgewechselt werden und von demselben Tage ab, zur Bezeichnung des Wasserstands auf dem Seegatt der Düna, die Beleuchtung der Ustj-Dwinskschen Leitfeuer und des Ustj-Dwinskschen Leuchtthurms in folgender Weise abgeändert wird:

a) Wenn der Wasserstand auf dem Seegatt 12 Fuss oder weniger beträgt, wird die Beleuchtung der Ustj-Dwinskschen Leitfeuer völlig eingestellt;

b) Wenn der Wasserstand auf dem Seegatt 18 Fuss oder weniger beträgt, wird die Beleuchtung des Ustj-Dwinskschen Leuchtthurms aus einem beständigen weissen Feuer mit weissen Blinken in ein beständiges weisses Feuer mit weissen und rothen Blinken umgewandelt. Dieselbe Beleuchtung wird eingeführt im Falle der Unmöglichkeit, das Seegatt zu passiren. (Karte Nr. 200.)

26. Rettungswesen zur See.

Das von der Rigaschen Börsenvereinskaufmannschaft mit 2000 Rbl. jährlich subventionirte Rettungswesen im Livländischen Bezirk, dessen Institutionen unter der speciellen Verwaltung und Leitung der Livländischen Bezirksverwaltung der Kaiserlich-Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser stehen, hat im abgelaufenen Jahre eine Erweiterung nicht erfahren. Die Zahl der Rettungsstationen beträgt, wie im Vorjahre, 16, darunter 15 Seestationen und 1 Flussstation auf der Aa zwischen Dubbeln und Majorenhof. Ausserdem verwaltet die Bezirksverwaltung auch die von der Stadt Riga vor einigen Jahren an beiden Ufern der Düna bei der Stadt und am Stadtkanale errichteten Rettungsposten, deren Apparate wiederholt bei Unglücksfällen gute Dienste geleistet haben. Die im Jahre 1894 vom Marineressort im baufälligen

Zustande übernommene Rettungsstation Filsand ist im abgelaufenen Jahre unter Leitung des Capitains Bruhns mit einem Kostenaufwande von 2444 Rbl. 45 Kop. vollständig umgebaut worden, während auf den übrigen Stationen die zur Instandhaltung der Bootsscheunen und des Inventars erforderlichen gewöhnlichen Remontearbeiten ausgeführt wurden. Dem Inspector des Livländischen Rettungsbezirks, Capitain W. A. Bruhns, hat die Oberverwaltung, in Anerkennung seiner langjährigen nützlichen Thätigkeit, das goldene Abzeichen der Gesellschaft zum lebenslänglichen Tragen verliehen.

Strandungen von grossen Seeschiffen sind auch im abgelaufenen Jahre im Bereich der Livländischen Rettungsstationen nicht vorgekommen, dagegen haben aber die Stationen Salismünde, Zerrel und Soëla Ausfahrten mit gutem Erfolge zu kleineren in Noth gerathenen Küstenfahrzeugen gemacht, namentlich sind von der letztgenannten Station im Frühjahr 1896 wiederholt Menschen, die auf dem Soëla-Sunde durch's Eis gebrochen waren, gerettet worden.

27. Compass-Regulirungsstation.

Im Jahre 1896 sind vom Navigationslehrer Herrn Capitain W. A. Bruhns die Compasse auf 3 Schiffen regulirt worden und zwar: am 28. Juli auf dem Bugsirdampfer „Solid" und am 4. August auf dem Raddampfer „Dagmar" in Riga hinter dem Damm CDE, sowie am 14. September auf dem Schraubendampfer „Axel" im Winterhafen bei Ustj-Dwinsk.

28. Verein gegenseitiger See-Versicherung.

Beim Schreiben vom 6. November 1896 sub Nr. 7758 übersandte die Canzellei des Herrn Livländischen Gouverneurs dem Börsen-Comité ein an den Minister des Innern gerichtetes Gesuch von Liv- und Kurländischen Schiffsbesitzern und bat um Auskünfte auf folgende Fragen:

1) in wie weit kann den Unterzeichnern des Gesuchs, als Gründern eines Rigaschen Vereins gegenseitiger See-Versicherung, in einer so ernsten Angelegenheit, wie die Gründung eines derartigen Vereins, Vertrauen geschenkt werden?

2) gehören überhaupt die Unterzeichner des Gesuchs oder wenigstens einige von ihnen zu den soliden und grösseren Schiffseigenthümern oder Schiffsausrüstern?

3) erachtet der Börsen-Comité die vorliegende Angelegenheit für berücksichtigenswerth und förderungswürdig?

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 20. November 1896 sub Nr. 919, dass das Gesuch bereits vor $4^1/_2$ Jahren eingereicht worden sei

und jetzt, natürlich, sich nicht mehr beurtheilen lasse, wie damals die Vermögensverhältnisse der Unterzeichner gewesen. Deren Persönlichkeiten seien dem Börsen-Comité völlig fremd, doch habe er durch sorgfältige Umfragen feststellen können, dass vier derselben bereits gestorben seien, von den übrigen 11 vielleicht, die anderen circa 20 aber wohl kaum in materieller Beziehung eine Garantie als Theilnehmer an einem Versicherungsunternehmen bieten könnten. Die hiesigen Vertreter von Assecurranzgesellschaften klagten überhaupt darüber, dass es häufig sehr schwer falle, ihre Zahlungen rechtzeitig zu erhalten. Bei der Gründung einer gegenseitigen Assecuranz-Gesellschaft würde es sich jedenfalls empfehlen, die Verhältnisse eines jeden einzelnen Theilnehmers einer gründlichen Prüfung zu unterwerfen und von den meisten baare Einzahlungen zu beanspruchen. Ausserdem müsse es auffallen, dass keiner der grösseren, wohlhabenderen Rheder die Eingabe unterschrieben hat.

29. Meteorologische und Pegel-Beobachtungen.

a. Meteorologische Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk.

Auf beiden Stationen sind die Beobachtungen in der durch die Instruction vorgeschriebenen Form ohne Unterbrechung ausgeführt worden, und zwar beobachtete in Ustj-Dwinsk Herr Capitän Gerlach, in Riga vom Beginn des Jahres bis zum Herbst der Buchhalter Rempe, welcher sodann durch Uebergang in eine andere Stellung gezwungen war, den Posten eines Beobachters an der Station aufzugeben. Herr Rempe wurde ersetzt durch den Beobachter Freymann.

Die Registrirapparate haben zur Zufriedenheit functionirt und zwar der Barograph und Thermograph das ganze Jahr hindurch, der Anemograph erst nach seiner Reparatur vom März ab, jedoch dann ohne Unterbrechung, und zwar ist er bei seiner gegenwärtigen Construction im Stande, auch weitergehenden Anforderungen gerecht zu werden. Die Aufzeichnungen des Thermographen und Anemographen haben auch bei erbetenen Gutachten mehrfach Verwerthung gefunden.

Ausser den vorerwähnten instructionsmässigen Beobachtungen wurden während der warmen Jahreszeit auch über Form, Bewegungsrichtung und -geschwindigkeit der Wolken dreimal täglich Beobachtungen angestellt.

Weder im telegraphischen Verkehr der Stationen, noch in der Publication der gewonnenen Beobachtungsdaten ist eine Aenderung eingetreten. Es darf jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass von den zwei täglich hier einlaufenden Telegrammen das eine sich häufig verspätete und die Beobachtungen der Station Zarizyn gewöhnlich ausbleiben.

Entsprechend einer Aufforderung des Observatoriums in St. Petersburg, betheiligte sich die Station in Riga an der Ausstellung in Nishni-

Nowgorod durch Einsendung von photographischen Abbildungen der Station und einzelner Apparate, nebst kurzen, die Entstehung und Entwickelung der Station betreffenden Daten.

b. Pegelstationen in Riga und Ustj-Dwinsk.

Die Pegelablesungen in Riga und Ustj-Dwinsk ergaben als Monats- und Jahresmittel nach neuem Styl in russischen Fuss für das Jahr 1896:

Riga:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1896	4,4	5,0	4,7	5,6	6,3	4,5	
wahrsch. Mittel:	4,6	4,3	4,3	6,3	5,0	4,6	
Differenz:	—0,2	0,7	0,4	—0,7	1,3	—0,1	
	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
1896	5,0	4,8	4,5	4,5	4,9	3,8	4,8
wahrsch. Mittel:	4,7	4,8	4,6	4,6	4,5	4,8	4,8
Differenz:	0,3	0,0	— 0,1	—0,1	0,4	—1,0	0,0

Ustj-Dwinsk:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1896	4,6	5,2	4,3	4,3	4,9	4,6	
wahrsch. Mittel:	4,4	4,2	4,0	4,0	4,1	4,4	
Differenz:	0,2	1,0	0,3	0,3	0,8	0,2	
	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
1896	5,0	4,7	4,3	4,3	4,5	3,7	4,5
wahrsch. Mittel:	4,6	4,7	4,5	4,5	4,4	4,6	4,4
Differenz:	0,4	0,0	—0,2	— 0,2	0,1	—0,9	0,1

Der höchste Wasserstand in Riga 8,6′ wurde am 2. Mai, fünf Wochen nach dem Eisgang (26. März), beobachtet, jedoch muss dieser Wasserstand als in die Zeit des Hochwassers fallend betrachtet werden, da Ende April und Anfang Mai n. St. die Pegelablesungen dauernd hoch waren. Wenn man von dieser Zeit absieht, so zeigte sich der höchste und niedrigste Wasserstand auf beiden Stationen an denselben Tagen und mit denselben Daten. Das Maximum wurde mit 6,8′ am 14. Februar in Folge eines anhaltenden Nordwest-Sturmes, das Minimum am 7. December mit 2,2′ bei starken östlichen Winden beobachtet. Der Erwähnung werth ist der verhältnissmässig hohe Wasserstand im Februar und der auffallend niedrige Wasserstand im December.

c. Sturmwarnungen.

Die meteorologischen Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk erhielten vom Central-Observatorium 41 Telegramme, die auf stürmische Witterung Bezug hatten. Unter diesen enthielten 28 die Ordre, den Konus zu

hissen, und 13 eine bedingte Sturmwarnung. Die Telegramme vertheilen sich folgendermassen auf die Monate a. St.:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni
Sturmtelegramme	8	6	2	0	0	0
Bedingte Sturmwarnungen .	3	1	0	0	0	0

	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
Sturmtelegramme	0	1	5	2	1	3	28
Bedingte Sturmwarnungen .	2	1	3	3	0	0	13

Stürmische Witterung war in Riga an 22, in Ustj-Dwinsk an 11 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 der Obhut des Hafenbau-Ingenieurs. Der um 1 Uhr Mittags verzeichnete, der höchste und niedrigste Wasserstand jeden Tages wird in der „Rigaschen Industrie-Zeitung“ veröffentlicht. Für die einzelnen Monate ergaben sich aus den Beobachtungen folgende Daten in Fussen über dem Nullpunkte des Pegels an der Karlsschleuse:

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

30. Eisgangsbeobachtungen.

Am 19. November 1895 kam das auf der Düna seit einigen Tagen treibende Eis zum Stehen. Unterhalb der Düna-Brücke wurde der Hafen mit Hülfe der Eisbrecherschiffe immer wieder von den sich bildenden Eismassen befreit, so dass die Schifffahrt bis Ende Januar 1896 keine Störung fand. Dann sperrten aber am 1. und 2. Februar starke Stürme die Strommündung und das Seegatt, indem sie dieselben stellenweise bis auf den Grund mit Schlammeis verstopften. Als die Eisbrecher des Börsen-Comités Mitte Februar anfingen, diese, unterdessen zusammengefrorenen Eismassen zu durchbrechen, fanden sie grosse Schwierigkeiten. Da die Schiffe kein offenes Wasser hatten, um sich frei bewegen zu können, leisteten sie nur wenig und kamen langsam vorwärts. Zuerst wurde ein Weg neben dem Seegatt hergestellt, da hier das offene Wasser näher war und die Eismassen sich weniger tief zusammengeschoben hatten. Am 26. Februar wurde mit Hülfe von angemietheten Fischern die Eissperre durchbrochen und dann das Seegatt und die Strommündung in wenigen Tagen wieder passirbar gemacht. Der Eisgang trat auf der Düna erst im März ein, nachdem die Dampfer am 12. März die Eisdecke des Stromes bis zur Eisenbahnbrücke hinauf gelöst hatten. Am Morgen des 14. März begann das Eis in beiden Armen bei der Insel Dahlen zu gehen; bei der Stadt hob sich das Wasser bis auf $2^1/_2$ Fuss über Normal. Bis zum Ende des Monats sank das Wasser wieder bis auf seinen gewöhnlichen Stand zurück, da die Kälte im Innern Russlands anhielt. Bei Witebsk trat erst am 4. April, bei Poretschje am 8. April der Eisgang ein. Bei der dann auftretenden zweiten Fluth stieg das Wasser bis zum 20. April, erreichte aber nur die geringe Höhe von 4 Fuss über Normal. In der Mitte des Mai war das Hochwasser beendet und der Strom hatte seine normale Wasserhöhe wieder erreicht.

Die Eishindernisse in der See dauerten im Frühjahr 1896 auch ungewöhnlich lange an. Erst in der zweiten Hälfte des April hörten die Störungen der Schifffahrt bei Domesnäs auf.

31. Eisbrecher.

Als in den ersten Tagen des Februar durch die oben angeführten Verhältnisse die Düna bei ihrer Mündung abgesperrt wurde, wandte sich der Börsen-Comité am 10. Februar an den sich in St. Petersburg aufhaltenden Chef der Rigaschen Hafenbauten mit der Bitte, veranlassen zu wollen, dass der neue grosse Eisbrecher, welcher für das Wegebau-Ministerium im Jahre 1895 in Christiania gebaut und in Libau abgeliefert war, zur Hülfe nach Riga gesandt werde. Am 21. Februar sub Nr. 87 erhielt der Börsen-Comité die Antwort, dass der Herr Minister gestattet habe, den „Ledokol II.“ nach Riga zu schicken, falls er nicht in Libau

nothwendig sei. Die Abfahrt des Eisbrechers verzögerte sich aber und am 26. Februar war seine Hülfe nicht mehr nöthig, da inzwischen der „Hercules“ und „Hernmarck“ nach schwerer Arbeit die Eissperre durchbrochen hatten. Ungeachtet dessen sah sich der Börsen-Comité doch veranlasst, dem Herrn Minister seinen ergebensten Dank für den neuen Beweis seines Wohlwollens auszusprechen und daran die Bitte zu knüpfen, anordnen zu wollen, dass, wenn sich ähnliche Eissperren in diesem Frühjahr ereignen sollten, auf telegraphisches Ansuchen des Börsen-Comités beim Chef der Libauer Hafenbauten, der Dampfer „Ledokol II.“ mit möglichster Schnelligkeit nach Riga beordert werde. Hierauf erhielt der Börsen-Comité am 11. März sub Nr. 118 von der Rigaer Hafenbau-Verwaltung die Anzeige, dass der Herr Minister die Benutzung des „Ledokol II.“ im Falle besonderen Bedürfnisses für den Rigaschen Hafen gestatte. Glücklicher Weise trat keine Veranlassung ein, von dieser Erlaubniss Gebrauch zu machen.

Vor der Vergebung der Lieferung eines für den Baggerbetrieb erforderlichen Bugsirdampfers wurde die Frage aufgeworfen, ob derselbe nur für den Schleppdienst oder auch für die Eisungsarbeiten verwandt werden solle, da in letzterem Falle grössere Anforderungen an denselben gestellt werden müssten. Bei dieser Gelegenheit wies der Hafenbau-Ingenieur in seinem Berichte vom 3. Juli Nr. 75 auf folgende Verhältnisse hin:

In den letzten Jahren haben die Eisbrecherschiffe des Börsen-Comités eine andere Aufgabe im Hafen zu erfüllen gehabt, als früher. Unter Benutzung günstiger Wind- und Strom-Verhältnisse wurde nicht nur die Eisdecke des Fahrwassers, sondern das Eis womöglich in der ganzen Breite des Stromes aufgebrochen und zum Abtreiben gebracht. Die Schiffe des Börsen-Comités haben dadurch mehr zu thun und mitunter schwere Arbeit zu leisten gehabt, der Nutzen für den Schiffsverkehr war aber nicht zu verkennen. Früher galt es nur eine schmale Rinne aufzubrechen, in welcher das zerkleinerte Eis schwer abzog und bei längerer Zeit anhaltenden Frostes immer mehr zunahm. Durch diese Rinne wurden die Schiffe von den Eisbrechern und von den Privatbugsirern nur mit Mühe geschleppt, so dass viele der letzteren sich ganz zurückzogen und bei schweren Eisverhältnissen nur die stärksten im Betriebe blieben. Jetzt fällt die eigentliche Eisbrecherarbeit ganz auf die Eisbrecher des Börsen-Comités, während die Privatbugsirer in dem offenen oder mit leicht passirbarem Eis bedeckten Strom den Schleppdienst ohne besondere Mühe und Gefahr ausführen, wobei die grössere Concurrenz die Erhebung einer höheren Taxe, als die gewöhnliche Eis-Taxe, nur ausnahmsweise zulässt.

Ebenso wie die Arbeit für die Eisbrecher im Hafen eine schwere und grössere geworden ist, so sind auch die Anforderungen an ihre Leistungen bei Eisstopfungen gestiegen. Bei den Versuchen die Eissperre

im Februar dieses Jahres zu durchbrechen, wurde der „Simson“ gleich am Anfang lahm gelegt, so dass die Hauptaufgabe dem „Hercules“ und „Hernmarck“ zufiel. Sie haben dieselbe zwar gelöst, sind aber dabei übermässig angestrengt worden. Bei der nächsten Eissperre werden aber die Anforderungen an die Schiffe gewiss nicht herabgesetzt und dieselben mehr geschont werden können, da Libau, Reval und Finnland mit grossen Eisbrechschiffen versorgt worden sind, mit welchen die Rigaschen sich nicht messen können. Dadurch, dass der Rigasche Hafen 1875 den „Simson“, 1884 den „Hercules“ und 1891 den „Hernmarck“ erhielt, ist viel für denselben geschaffen und der Ruf aufrecht erhalten worden, dass Schiffe in demselben während der Eiszeit mehr Hilfe als in den Nachbarhäfen finden. Jetzt, wo aber Libau und Reval, die beide viel leichtere Eisverhältnisse haben, mit Dampfern versehen wurden, welche eigens für den Zweck erbaut wurden, die Schifffahrt auch in den strengsten Wintern möglichst offen zu erhalten, haben diese Häfen Riga in Bezug auf Eisbrecher überflügelt, da diese neuen Dampfer ihrer ganzen Gestaltung und ihrer grossen Maschinenkraft wegen Erfolge erzielen müssen, welche man von den in Eisbrecherform erbauten Bugsirdampfern des Börsen-Comités nicht erwarten kann.

Der Börsen-Comité sah zunächst noch von einem grossen Eisbrecher ab und beschloss die Anschaffung eines Schiffes von der Grösse und Stärke des „Hernmarck“, welcher sich beim Baggerbetriebe und den Eisungsarbeiten gut bewährt hatte. Da ihm aber mitgetheilt worden war, dass die Frage, ob der „Ledokol II.“ in Libau, Windau oder Riga stationirt werden solle, der Entscheidung des Chefs der Rigaer Hafenbauten überlassen sei, ersuchte er denselben am 12. Juli sub Nr. 557 sich dafür verwenden zu wollen, dass der Eisbrecher bereits im Herbste nach Riga zum Winteraufenthalt gesandt werde, da nur in solchem Falle auf seine sofortige Hilfe beim Offenhalten des Rigaschen Hafens gerechnet werden könnte, andererseits man aber auch nur dann die Möglichkeit hätte, sich von der Wirkung eines so grossen Eisbrechers beim Aufeisen des Flusses zu überzeugen. In diesem Schreiben wies der Börsen-Comité darauf hin, dass derartige Eissperren, wie im Februar 1896, bereits häufig vorgekommen wären und bei Nord- und Nord-West-Winden sich alljährlich wiederholen könnten, dass die Dampfer des Börsen-Comités nur langsam und mit grossen Anstregungen solche Eissperren durchbrechen könnten, dass die Abfertigung des Dampfers aus Libau oder Windau stets sehr viel Zeit in Anspruch nehmen werde und dass das Durchbrechen der Eisstauungen in der Mündung von der Flussseite, wie es die kleinen Eisbrecher des Rigaschen Hafens in diesem Frühjahr bewiesen, wenn auch schwierig, aber doch möglich sei.

Im Schreiben vom 11. November sub Nr. 502 erwiderte der Chef der Rigaer Hafenbauten, dass der „Ledokol II.“ vom Ministerium für die Bedürfnisse aller Häfen des Baltischen Meeres angeschafft worden sei,

weshalb als Standort für denselben ein eisfreier Hafen dienen müsse, als welcher der Rigaer einstweilen nicht anerkannt werden könne. Im Falle der Nothwendigkeit werde der Dampfer von ihm ohne Verzug nach Riga berufen werden können auf directe telegraphische Requisition an den Chef der Libauer Hafenbauten.

Dass es mit der Nutzniessung dieses Eisbrechers für den Rigaschen Hafen doch noch seine Schwierigkeiten und Weitläufigkeiten haben werde, sollte schon die Erfahrung dieses ersten Winters lehren. Als plötzlich stark eintretender Frost bei ungünstigen Winden in der letzten December-Woche 1896 die Durchfahrt bei Domesnäs zu sperren drohte, eilten 6 im Hafen befindliche Dampfer hinaus. Da über 5 von ihnen jegliche Nachricht fehlte, ein Dampfer aber, wegen der Unmöglichkeit durch das Eis zu dringen, nach Riga zurückgekehrt war, wandte sich der Börsen-Comité am 31. December 1896 sub Nr. 1053 an den Herrn Chef der Rigaschen Hafenbauten mit der Bitte um Herberufung des Krons-Eisbrechers „Ledokol II.“ Die Hersendung wurde jedoch vom Chef der Libauschen Hafenverwaltung abgelehnt, weil der Eisbrecher in Libau selbst dringend erforderlich sei. Unterdessen hatten 4 von den aus Riga ausgelaufenen Dampfern bei Domesnäs das Eis forcirt und glücklich die offene See erreicht, einer jedoch, die „Agenoria“, war völlig von Eis eingeschlossen worden und in eine schlimme Lage gerathen. Erst den unausgesetzten Bemühungen des Herrn Vice-Präses des Börsen-Comités, O. v. Sengbusch, gelang es, durch den Chef der hiesigen Hafenbauten, von St. Petersburg aus, die Ordre zur Absendung des „Ledokol II.“ zur Freimachung der „Agenoria“ zu erwirken, die denn auch am 9. Januar vom „Ledokol II.“ in den Libauer Hafen gebracht wurde. Mittlerweile hatte der Herr Vice-Präses sich bemüht, den „Ledokol II.“ auch nach Riga zu bekommen, um von hier 4 mit voller Ladung liegende Dampfer durch das Eis bis Domesnäs in das offene Meer zu bringen. Auch hier beanspruchte es weitläufige Verhandlungen, um eine dahingehende Ordre zu erlangen, wobei, da über die Zahlungsbedingungen zwischen Hafenbau-Verwaltung und den Correspondent-Rhedern der 4 Dampfer eine Einigung nicht zu erzielen war, der Börsen-Comité, der bei dieser Gelegenheit den Effect eines grossen See-Eisbrechers beobachten wollte, die Garantie für die auf 300 Rbl. per Tag festgesetzten Kosten übernahm. Am 15. Januar verliess der „Ledokol II.“ Libau, kehrte jedoch ohne jeglichen Erfolg wieder nach Libau zurück, nachdem er in viertägiger Arbeit vergeblich die Eissperre bei Domesnäs zu durchbrechen versucht hatte.

Diese Schwierigkeiten im Erlangen des Krons-Eisbrechers für Riga, veranlassten den Börsen-Comité, dem häufig und zuletzt noch im Frühjahre 1896 bereits in Erwägung gezogenen Plan, einen eigenen grossen See-Eisbrecher anzuschaffen, wieder näher zu treten. Zu dieser Frage reichte Herr Hafenbau-Ingenieur A. Pabst nachfolgendes Memorial ein:

„Im Januar 1889 regte Herr Vice-Consul Fenger im Börsen-Comité die Frage an, ob es nicht geboten erscheine, der Concurrenz der Nachbar-Häfen während der Wintermonate durch die Anschaffung von 2 grossen Eisbrechern entgegenzuarbeiten, welche den Zweck haben sollten, die Schifffahrt zwischen Lyserort und Riga während der Eiszeit so lange aufrecht zu erhalten, als die Eisverhältnisse in der Ostsee und im Sund die Schifffahrt nicht unterbrechen. Aus den bekannt gewordenen Erfolgen des Gothenburger Eisbrechers und des zwischen Kopenhagen und Malmö fahrenden Eisbrechers „Bryderen" konnte man schliessen, dass derartige Schiffe glatt durch 18 Zoll dickes Eis gehen und sich auch durch stark zusammengeschobene Eismassen durcharbeiten können.

Bei den im vergangenen Jahre im Börsen-Comité geführten Verhandlungen, betreffend die Anschaffung eines kleinen Dampfers für Bugsir- und Eisarbeiten, wies ich in meinem Schreiben vom 3. Juli, Nr. 75, darauf hin, dass die beiden Nachbarhäfen Libau und Reval, welche viel leichtere Eisverhältnisse haben, im letzten Jahr mit Dampfern versehen sind, welche eigens für den Zweck, die Schifffahrt auch in den strengsten Wintern möglichst lange aufrecht zu erhalten, erbaut wurden; dass die Nachbarhäfen Riga in Bezug auf Eisbrecher überflügelt haben, da die Dampfer „Ledokol" und „Stadt Reval" ihrer ganzen Gestaltung und ihrer grossen Maschinenkraft wegen Erfolge erzielen müssen, welche man von den in Eisbrecherform erbauten Bugsirdampfern des Börsen-Comités nicht erwarten kann.

Die seit dem 30. December vorigen Jahres durch das Eis bei Domesnäs eingetretene Sperre des Rigaschen Hafens hat jetzt wieder die Frage zu lebhafter Erörterung gebracht, ob der Rigaer Hafen nicht auch durch einen grossen Eisbrecher in eine günstigere Lage während der Eiszeit versetzt werden kann.

Zur Klärung der Eisbrecher-Frage habe ich mir erlaubt, die nachfolgenden Zusammenstellungen über grosse Eisbrecher in Europa zu machen, von amerikanischen, zum Eisbrechen gebauten Schiffen aber abgesehen, da dieselben meist unter wesentlich anderen Verhältnissen arbeiten.

Der erste grosse Eisbrecher wurde im Jahre 1871 in Hamburg mit einer 600 Pferdekraft starken Maschine gebaut. Er bewährte sich gut, so dass 6 Jahre später ein zweiter mit nur unbedeutenden Abänderungen und etwas stärkerer Maschine beschafft wurde. Nach den schweren Eisverhältnissen des Winters 1890/91 beschloss man in Hamburg, den dritten grossen Eisbrecher zu bauen und gab demselben eine Maschinenkraft von 1000 bis 1200 Pferdekräften. Ausser diesen 3 grossen Schraubendampfern, welche hauptsächlich auf der Unter-Elbe arbeiten, hat die Hamburger Verwaltung noch 4 kleinere Schiffe zur Aufeisung der Häfen und die preussische Elbstrom-Bauverwaltung noch 9 kleine Dampfer, so dass auf der Elbe im Ganzen 16 Eisbrecher in Thätigkeit

sind. Hier kommen die umfangreichsten Eisarbeiten zur Ausführung und ist der Strom schon bis ca. 200 Kilometer oberhalb Altona aufgeeist worden.

Auf den deutschen Wassergebieten arbeiten ausser diesen Elbschiffen noch 18 Eisbrecher, von welchen aber hier nur der grösste von den 3 Stettiner Böten zu erwähnen ist, welcher eine ca. 800 Pferdekraft starke Maschine hat.

Nach dem Muster des Hamburger Eisbrechers schaffte sich zuerst Christiania im Jahre 1878 den „Mjölner“ mit einer 600 Pferdekraft starken Maschine an, zu welchem im Jahre 1894 ein zweiter, aber bedeutend grösser Eisbrecher trat, dessen Maschine 1200 Pferdekraft indicirt.

Von den schwedischen Häfen war Gotenburg der erste, welcher mit einem starken Eisboot ausgerüstet wurde. Dasselbe ist nach dem Muster des zweiten Hamburger Eisbrechers im Jahre 1882 erbaut. Malmö erhielt im Jahre 1894 einen 900 Pferdekraft starken Eisbrecher.

Dänemark hat 6 grosse Eisschiffe, von welchen 2 in Kopenhagen, 1 in Helsingör und 3 in Korsör zu Hause sind. Von diesen haben 3 eine Maschinenkraft von 1000 bis 1200 Pferdekräften. Der im vorigen Jahre in Kopenhagen von Burmeister & Wain gebaute Eisbrecher ist der grösste in Europa. Die Maschinen desselben sollen 2500 Pferdekräfte entwickeln und ihren Dampf aus 4 Kesseln erhalten.

Von den russischen Häfen sind Libau, Reval, Hangö und Odessa mit grossen Eisbrechern versehen. Odessa erhielt 1890 seinen „Ledokol“ mit einer 900 Pferdekraft starken Maschine; die Finnländer erbauten sich in demselben Jahre den bedeutend stärkeren Dampfer „Murtaja“, dessen Maschinen 1200 Pferdekräfte indiciren. Der Libauer „Ledokol II.“ wurde vom Ministerium der Wege-Communicationen bestellt und im December 1895 abgeliefert, er hat eine 700 Pferdekraft starke Maschine. Von den russischen Eisbrechern ist der Revaler der stärkste und überhaupt der zweitstärkste in Europa. Er wurde vom Revaler Börsen-Comité beim Vulcan in Stettin erbaut. Seine Maschinen indiciren 1400 bis 1600 Pferdekräfte.

In einer besonderen Tabelle hatte Herr Ingenieur Pabst unter Anderem die Haupt-Dimensionen der grossen Eisbrecher Europas und ihre Maschinenstärke angegeben. Aus derselben ersieht man, welch' grosses Gewicht auf starke Maschinen gelegt wird. Während die Dimensionen des grössten und neuesten in Kopenhagen gebauten Eisbrechers, mit denen des im Jahre 1871 erbauten ersten Hamburger Eisbrechers verglichen, nur verhältnissmässig geringe Vergrösserungen aufweisen (130×32×16 gegen 160×40×15) ist die Maschinenstärke von 600 Pferdekräften bis auf 2500 Pferdekräfte gestiegen.

In derselben Tabelle waren auch die Kosten mehrerer Eisbrecher angeführt, die sich aber nicht ohne Weiteres vergleichen lassen, da

die Schiffe zum Theil sehr verschieden ausgestattet sind, je nachdem sie nur zum Eisbrecher oder auch zu anderen Zwecken z. B. zum Transport von Passagieren dienen sollen. Ein Eisbrecher von der Grösse und Maschinenstärke der „Stadt Reval“ wird loco Riga incl. Zoll mit ca. 250,000 Rbl. zu veranschlagen sein.

Was die Betriebskosten eines grossen Eisbrechers anbetrifft, so sind mir folgende Angaben bekannt geworden:

Betrieb und Unterhaltung der Hamburger Eisbrecher Nr. 1 und 2 kosteten in den Jahren 1883 bis 1893 349,000 M., das macht pro Schiff jährlich ca. 17,450 M.

Für Betrieb und Unterhaltung des Gotenburger Eisbrechers wurden verausgabt in den 11 Jahren 1883 bis 1894 288,640 Kronen oder im Durchschnitt jährlich ca. 26,240 Kronen incl. Assecuranz.

Der Revaler-Börsen-Comité hat die Kosten für den Betrieb der „Stadt Reval“ während 5 Monaten mit ca. 30,000 Rbl. jährlich angenommen. Der grösste Theil der einzelnen Ausgabe-Posten kann aber für Riga billiger calculirt werden.

Die Ausgaben für Steinkohlen spielen beim Betriebe die Hauptrolle. Der Steinkohlenverbrauch hängt aber von der Anzahl Tage ab, an welchen der Dampfer in Arbeit sein wird. Von Interesse ist daher die Frage, wieviel Tage der Rigaer Hafen bisher durchschnittlich pro Jahr durch Eis für die Schifffahrt geschlossen gewesen ist. Nach meinen Aufzeichnungen, die bis zum Jahre 1879 zurückreichen, war der Hafen gesperrt:

Im	Jahre	1880	an	41	Tagen
„	„	1881	„	109	„
„	„	1882	„	10	„
„	„	1883	„	109	„
„	„	1884	„	0	„
„	„	1885	„	0	„
„	„	1886	„	67	„
„	„	1887	„	0	„
„	„	1888	„	100	„
„	„	1889	„	96	„
„	„	1890	„	5	„
„	„	1891	„	52	„
„	„	1892	„	50	„
„	„	1893	„	109	„
„	„	1894	„	4	„
„	„	1895	„	67	„
„	„	1896	„	38	„

In 17 Jahren an 857 Tagen,

oder durchschnittlich pro Jahr an ca. 50 Tagen. Der früheste Navigationsschluss erfolgte während dieser Zeit am 22. December 1882, die späteste

Eröffnung der Schifffahrt am 21. April 1881, so dass die kritische Zeit für den Rigaer Hafen ca. 120 Tage lang ist.

32. Die Pontonbrücke.

Im Mai 1896 wurde die nunmehr völlig fertiggestellte Pontonbrücke über die Düna eröffnet und dem Verkehr übergeben.

Da bei den Vorverhandlungen über den Bau der Pontonbrücke auch eine maschinelle Einrichtung in Aussicht gestellt worden war, die ein schnelles Oeffnen und Schliessen der Brücke ermöglichen sollte, so dass der Durchgang der Schiffe auch ausserhalb der festgesetzten Stunden stattfinden könnte, seitdem aber und nunmehr, nach Fertigstellung der Brücke, von diesem Projecte gar nicht weiter die Rede gewesen, bat der Börsen-Comité am 9. Februar 1896 sub Nr. 108 das Rigasche Stadtamt um eine Mittheilung über den gegenwärtigen Stand dieser Angelegenheit.

Das Rigasche Stadtamt antwortete am 27. Februar sub Nr. 735, dass, nach sorgfältiger Prüfung der verschiedenen Projecte für einen auf der Pontonbrücke aufzustellenden Motor, das Stadtamt zu der Ueberzeugung gekommen sei, dass über die Zweckmässigkeit des einen oder anderen Systems des Oeffnens der Brücke man erst nach den Erfahrungen der Praxis werde urtheilen können, und dass demnach die Entscheidung dieser Frage einstweilen noch vertagt worden sei.

Da hiernach nun eine endgültige Entscheidung dieser Frage in weite Ferne gerückt erscheint, andererseits aber dem Börsen-Comité mannigfache, begründete Beschwerden der hiesigen Kaufmannschaft über die grossen Schwierigkeiten zugingen, die dem Schiffsverkehr und dem Handel durch das gegenwärtige seltene Oeffnen der Brücke entstehen bat der Börsen-Comité am 25. Juni 1896 sub Nr. 513 das Rigasche Stadtamt um die Anordnung, dass, bei eingegangenen Meldungen, die Pontonbrücke, ausser zu den bereits jetzt festgesetzten Stunden, noch zwei Mal am Tage zum Durchlassen von Schiffen geöffnet würde und zwar zu solcher Zeit, dass die durch die Eisenbahnbrücke gehenden Schiffe, ohne grossen Zeitverlust, auch die Pontonbrücke passiren könnten.

Ferner bat der Börsen-Comité, in Folge einer Mittheilung des Lotsencommandeurs, dass er wegen der zwischen 4 und 6 Uhr Morgens im Herbste noch herrschenden Dunkelheit nicht in der Lage sei, Schiffe zu dieser Zeit durch die Pontonbrücke führen zu lassen, das Rigasche Stadtamt am 15. October sub Nr. 793 um die Anordnung, dass die Brückenöffnung während der angegebenen Zeit, wie auch im vergangenen Herbste, durch Laternen beleuchtet werde.

Auf beide obige Schreiben erhielt der Börsen-Comité keine directe Antwort, doch wurde seinen Anträgen Folge gegeben.

33. Lootsen-Amt.

Von irgend einem Fortgang in der nun schon seit vielen Jahren schwebenden Angelegenheit des Erlasses eines neuen Statuts für das Rigasche Lootsenwesen und der damit in Verbindung stehenden Neuorganisation des hiesigen Lootsen-Amts ist auch im verflossenen Jahre nichts zu hören gewesen.

Die alljährlich wiederkehrenden Beschwerden der ein- und auslaufenden Schiffe über Weitläufigkeiten im Empfange von Lootsen bei eingetretenen Eisschwierigkeiten traten auch im abgelaufenen Jahre wieder zu Tage. Unter Anderem beschwerte sich die hiesige Firma P. Bornholdt & Co. beim Börsen-Comité, dass im Laufe des 2. November drei, an sie adressirte Dampfer entweder ohne Lootsen hätten einkommen oder zum Abholen der Lootsen Bugsirdampfer hätten anmiethen müssen.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 8. November 1896 sub Nr. 865, dass nach angestellten Ermittellungen festgestellt worden sei, dass die in See gehenden Lootsen von ihrer Meldung über Eisschwierigkeiten ab bis zur völligen Beseitigung derselben täglich einen Dampfer des Börsen-Comités zu ihrer Verfügung gehabt hätten.

Wenn es sich aber bei den erwähnten Schwierigkeiten um Flusslootsen gehandelt habe, so sei zu bemerken, dass im gegenwärtig geltenden Lootsenstatut eine Verpflichtung der Flusslootsen, auf das blosse Flaggensignal zum Schiffe zu kommen, nicht vorgesehen, hier auch, nach mannigfachen Umfragen, seit jeher es üblich gewesen sei, dass die Flusslootsen von dem ihrer benöthigenden Schiffe abgeholt würden. Ausserdem wären auch die Dampfer des Börsen-Comités ihres Tiefgangs wegen gar nicht im Stande, die Flusslootsen, welche ihre Station in der Bolderaa haben, von dort abzuholen.

Jedenfalls bilden die gegenwärtigen Schwierigkeiten nur ein Uebergangsstadium, das mit Einführung des neuen Lootsenreglements werde beseitigt werden, da in diesem für die Lootsen die Anschaffung eines eigenen Dampfers vorgesehen sei.

Bei dieser Gelegenheit sei nochmals, wie schon häufig, um den immer wiederkehrenden Ansprüchen und Beschwerden entgegenzutreten, darauf hingewiesen, dass für den Börsen-Comité niemals eine Verpflichtung, bei Eisschwierigkeiten den Lootsen seine Dampfer zu geben, vorgelegen hat oder vorliegt, dass er, trotzalledem, aber doch bisher noch immer einen seiner Dampfer den Lootsen unentgeltlich zur Verfügung gestellt hat.

Die seit dem Herbste 1891 getroffene Einrichtung, dass der beim Winterhafen wohnende Baggermeister des Börsen-Comités Capitain Gerlach in jedem einzelnen Fall darüber zu entscheiden habe, ob die vom Börsen-Comité den Lootsen während der Eiszeit bewilligte Dampfer-

Assistenz nöthig sei oder nicht, ist seitdem zur Verhinderung eines Missbrauchs des Dampfers beibehalten worden. Ungeachtet dessen sind die Ansprüche auf die Hülfe des Dampfers beständig gestiegen; die Lootsen haben in den letzten Jahren die Dampfer „Hernmarck“ und „Hercules“ immer mehr benutzt und zwar im Jahre 1894 an 10 Tagen, im Jahre 1895 an 44 Tagen und im Jahre 1896 an 67 Tagen.

An den Herrn Rigaschen Hafencapitain, dem gegenwärtig das Rigasche Lootsenamt untergeordnet ist, sah sich der Börsen-Comité veranlasst, am 11. November 1896 sub Nr. 876 folgendes Schreiben zu richten:

„In letzter Zeit haben sich in unserem Hafen mehrere Schiffsunfälle ereignet, die eine strenge Untersuchung und Bestrafung der Schuldigen erheischen, wenn anders nicht das Vertrauen auf einen sichern Verkehr in unserem Hafen erschüttert werden soll.

So ist am Montag, den 4. November 1896 der deutsche Dampfer „Russland“, Schiffer Ruppel, durch den ihn führenden Lootsen bei klarem hellem Wetter an einer Stelle ausserhalb des Fahrwassers bei der Cementfabrik auf Grund gesetzt worden, wo, wie allen Seeleuten bekannt, sich die Reste eines früheren Pfahldammes befinden. Nach einer Aeusserung des Schiffers Ruppel, ist die Handlungsweise des führenden Lootsen eine so unerklärliche gewesen, dass man nur eine Art momentaner geistiger Störung annehmen könne. Der Dampfer ist erst mit grosser Mühe am 7. November freigekommen.

Kurze Zeit vorher hat ein durch seine ungenügende Sehkraft bereits bekannter Lootse den der Firma Helmsing & Grimm gehörenden Dampfer „Mary“ ganz rechts völlig ausserhalb des damals ganz freien Fahrwassers geführt und auf Grund gesetzt.

Auch schon im Mai 1896 fand eine Collision zwischen dem Eisbrecher des Börsen-Comités „Simson“ und dem der Rigaer Dampfschifffahrtsgesellschaft gehörenden Dampfer „Düna“ statt, wobei, nach dem Schreiben Ew. Excellenz vom 6. Juli d. J. Nr. 990, das Verschulden den Lootsen Fritz Ohsoling traf.

Alle diese aufgeführten Fälle erwecken die Befürchtung, dass die Zusammensetzung des hiesigen Lootsenamts nicht mehr auf der Höhe seiner Aufgaben steht und veranlassen den Börsen-Comité, Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, sowol eine strenge Untersuchung der beiden oberwähnten jüngsten Unfälle veranstalten, als auch eine allgemeine Prüfung sämmtlicher Lootsen auf ihre Sehkraft und sonstige Qualitäten hin ausführen lassen zu wollen.

Schliesslich kann der Börsen-Comité, der für die Aufrechterhaltung des Fahrwassers zu sorgen hat und die grössten Dampfer zur Hilfeleistung bei etwaigen Unfällen besitzt, nicht umhin, Ew. Excellenz ganz ergebenst um die Anordnung zu bitten, dass das Lootsenamt ihm, wie es in früheren

Jahren stets geschehen und erst in letzter Zeit unterlassen worden, in Zukunft stets von jedem Unfalle sofort Bericht erstatte."

Bis zum Abschlusse dieses Jahresberichts hatte der Börsen-Comité keine Mittheilung über die in dieser Veranlassung etwa erfolgten Anordnungen erhalten.

34. Das Beresina-System und die obere Düna.

Ueber die an diesen beiden Stellen im Jahre 1896 ausgeführten Verbesserungen und Remonten war, bis zum Abschluss des Jahresberichts, die übliche Mittheilung seitens der Verwaltung des Kownoschen Wegebaubezirks noch nicht eingetroffen.

35. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna.

Zu einer directen Behandlung dieses Gegenstands im Börsen-Comité ist es im Jahre 1896 nicht gekommen. Sein gesammtes Aktenmaterial stellte der Börsen-Comité der Kaiserlich-Livländischen ökonomischen Societät zur Verfügung, die, Zeitungsnachrichten zufolge, eine besondere Commission zur weiteren Förderung der Angelegenheit eingesetzt hat.

III. Telegraphenwesen.

36. Der Riga - Bolderaa - Telegraph.

Wirksamkeit im Jahre 1896.

Es wurden telegraphirt:

I.	Unbezahlte Depeschen:	
	1) Eingekommene Schiffe	1887
	2) Ausgegangene Schiffe	1893
	3) Diverse Depeschen für Rechnung des Börsen-Comités	2314
		6094
II.	Bezahlte Depeschen	8877
		Total 14971

Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1895 und 1896 so ergiebt sich:

	Unbezahlte Depeschen:	Bezahlte Depeschen:	Total:
1895	6129	9164	15293
1896	6094	8877	14971
pro 1896	— 35	— 287	— 322

Da sich für das bisherige, an der Strasse belegene Lokal des Telegraphenbureaus vortheilhafte anderweitige Verwendung bot, wurde im Herbste 1896 das Bureau in ein freigewordenes, im Hofe belegenes Parterre-Lokal übergeführt.

37. Telegraphen-Verbindung mit Domesnäs.

An den Börsen-Comité gelangte Gerüchte, dass die bereits seit einer Reihe von Jahren zwischen dem Marine-Ministerium und der Kaiserlich-Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser einerseits und der Oberverwaltung von Post und Telegraphen andererseits schwebenden Verhandlungen über den Anschluss sämmtlicher Leuchtthürme des Reichs an das allgemeine Telegraphennetz nunmehr hinsichtlich zweier Leuchtthürme, die für Riga von namhafter Bedeutung, einem günstigen Abschlusse nahe wären, veranlassten den Börsen-Comité, seine im Jahre 1895 (vergl. Handelsarchiv Jahrgang 1896 Heft I Seite 64 ffe) in's Werk gesetzten Bemühungen wieder aufzunehmen. Namentlich seine Delegation für das Telegraphenwesen nahm sich der Angelegenheit mit aller Energie an und, auf Grund der von dieser und dem Herrn Ingenieur O. Fleischer mit der Telegraphenverwaltung und deren Ingenieur M. M. Golinsky geführten persönlichen Verhandlungen, richtete der Börsen-Comité am 9. October 1896 sub Nr. 771 nachfolgendes Schreiben an den Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks:

„Es ist zur Kenntniss des Rigaschen Börsen-Comités gelangt, dass seitens der Regierung in jüngster Zeit wiederum das Project in Erwägung gezogen wird, die an der Kurländischen Küste belegenen Leuchtthürme von Markgrafen (Merzeriff oder Messaragazeem) und von St. Michael mit dem allgemeinen Telegraphennetze zu verbinden und zwar ersteren mit der Telegraphenstation Talsen, letzteren mit der beim Leuchtthurm von Lyserort befindlichen Telegraphenstation.

Die Rigaer Kaufmannschaft bezieht gegenwärtig bereits, wie Ew. Excellenz bekannt ist, von der Telegraphenstation Domesnäs regelmässige Witterungs- und Eisstandsberichte, welche, namentlich im Frühjahre und Herbste, wenn Eisschwierigkeiten drohen, für alle kaufmännischen Calculationen und für die Schifffahrt des Rigaschen Hafens fast massgebend sind. Diese Berichte aber würden erst eine gewisse Vollständigkeit erlangen und ein zuverlässiges Bild von den Schifffahrtsverhältnissen im Rigaschen Meerbusen geben, wenn die Telegraphenstation Domesnäs in der Lage wäre, über die Eisgangs- und Witterungsverhältnisse ost- und westwärts, auf den Strecken Domesnäs-Markgrafen und Domesnäs-Michaelthurm-Lyserort schnelle und zuverlässige Berichte zu erhalten.

Ueber die Nothwendigkeit einer directen Verbindung der Station Domesnäs mit dem Leuchtthurm von Markgrafen (Merzeriff) oder über diesen mit Riga hat der Börsen-Comité bereits in seinem Schreiben an

Ew. Excellenz vom 19. September 1895 sub Nr. 590 ausführlich hingewiesen. Diese Verbindung ist jetzt nun durch das Project einer Verbindung des Leuchtthurms von Markgrafen mit der Telegraphenstation Talsen wesentlich näher gerückt und erleichtert. Der Staatsregierung dürfte es doch, nach Ansicht des Börsen-Comités, ziemlich einerlei sein, ob der Leuchtthurm von Markgrafen mit der Telegraphenstation Talsen oder der von Tuckum verbunden wird, da ihr einziges Ziel, die Verbindung des Leuchtthurmes mit dem allgemeinen Telegraphennetz, auf dem einen, wie dem anderen Wege erreicht wird, und die ganze Differenz zwischen beiden Orten (Markgrafen-Talsen ca. 40 Werst, Markgrafen-Tuckum ca. 45 Werst) nur 5 Werst beträgt. Für Riga wäre aber die Verbindung des Leuchtthurms Markgrafen mit Tuckum anstatt mit Talsen, von grossem Werthe, da hierdurch die Zustellung der für Riga wichtigen Depeschen wesentlich vereinfacht und verkürzt würde. Da nun der Leuchtthurm von Markgrafen ohnehin durch die Regierung in das allgemeine Telegraphennetz hineingezogen wird, so dürfte es sich zur Realisirung des Gesuchs des Börsen-Comités um eine directe Verbindung von Domesnäs mit Riga, nur noch um die Herstellung einer Telegraphenleitung auf der ca. 60 Werst langen Linie von Markgrafen nach Domesnäs handeln. Wenn nun die Krone, worauf Ew. Excellenz bereits gelegentlich der Ausfahrt nach Domesnäs am 2. September 1895 Aussichten machten, für diese Linie unentgeltlich Draht, Isolatore und Haken liefern wollte, so wäre der Börsen-Comité, im Hinblick auf die wichtige Bedeutung dieser Linie für die Handelsinteressen Rigas, gerne bereit, auch seinerseits Opfer zu bringen und die Mittel zur Bestreitung der Kosten der Anschaffung, Bearbeitung, Aufstellung der Pfosten und des Verlegens der Telegraphenleitung, die, seiner Berechnung nach, höchstens circa 2200 Rbl. betragen dürften, herzugeben. — Um Weitläufigkeiten und Kosten zu ersparen, könnte der interne Verkehr zwischen Domesnäs und Markgrafen vermittels eines Telephons bewerkstelligt werden, während die directen Depeschen von Domesnäs, wo sich die Witterungs- und Eisstandsberichte concentriren würden, nach Riga - Markgrafen und Tuckum durch einen Umschalter passiren könnten, so dass an diesen beiden Stellen eine Uebergabe der Telegramme nicht erforderlich wäre.

Was nun die zweite der oben erwähnten Verbindungen — Michaelsthurm mit Lyserort — anbetrifft, so erlaubt sich der Börsen-Comité ganz ergebenst zu bemerken, dass auch diese schon für Riga von gewisser Bedeutung wäre, da Riga mit Lyserort in telegraphischer Verbindung steht. Von ungleich grösserem Werthe aber würde für den Rigaschen Hafen und dessen Schifffahrt eine directe Verbindung des Michaelsthurms mit der Telegraphenstation Domesnäs sein. Domesnäs würde, naturgemäss, namentlich nach Fertigstellung der Linie Markgrafen-Domesnäs, der Mittelpunkt der gesammten Berichterstattung über die Witterungs- und Eisverhältnisse werden und es wäre daher von besonderer Wichtigkeit,

dass hieher auch direct die Nachrichten vom Michaelsthurm gelangten. Da Domesnäs auch gegenwärtig bereits mit Lyserort verbunden ist, könnten freilich auch die Nachrichten vom Michaelsthurm über Lyserort nach Domesnäs gelangen; doch würden, in Folge des Umwegs, hiebei grosse Zeitverluste entstehen, die um so grösser sein müssten, als auf der Telegraphenstation Lyserort täglich nur 8 Stunden Dienst ist; ausserdem dürften wohl nicht selten durch die Uebergabe der Berichte des Michaelsthurms in Lyserort nach Domesnäs Unklarheiten und Missverständnisse entstehen, die sich leicht vermeiden liessen, wenn Domesnäs direct mit dem Michaelsthurm verkehren könnte.

Nach Ansicht des Börsen-Comités würde sich sein Vorschlag gegenwärtig, wo die Regierung Lyserort und Michaelsthurm telephonisch zu verbinden plant, leicht und ohne jegliche besondere Kosten ausführen lassen, wenn der zweite Telephonapparat anstatt in Lyserort in Domesnäs aufgestellt würde. Nach dem Urtheil von Sachverständigen ist es ja ohne Weiteres möglich, eine Telegraphenleitung auch zur telephonischen Verbindung zu benutzen und das liesse sich hier um so eher, ohne Schädigung des Betriebs, bewerkstelligen, als die Telegraphenlinie Lyserort-Domesnäs verhältnissmässig nur wenig benutzt wird. Auch hier dürfte es, nach Ansicht des Börsen-Comités, der Staatsregierung ziemlich gleichgültig sein, auf welchem Wege sie ihr Ziel, die Verbindung des Michaelsthurms mit dem allgemeinen Telegraphennetze erreicht, ob über Lyserort oder Domesnäs. Bei Annahme der beiden Vorschläge des Börsen-Comités würde die Regierung aber sogar noch eine Ersparniss und eine Vereinfachung des Betriebs insofern erreichen, als sie anstatt 4 Telegraphenapparate (in Lyserort, Michaelsthurm, Markgrafen und Talsen) deren nur 3 (in Michaelsthurm, Domesnäs und Markgrafen) aufzustellen brauchte.

Der Börsen-Comité, der so oft schon Beweise der lebhaften Theilnahme und des liebenswürdigen Entgegenkommens Ew. Excellenz für die Bedürfnisse und Interessen von Handel und Kaufmannschaft erhalten hat, erlaubt sich nun Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, den obigen Vorschlägen Ihre geneigte Unterstützung nicht zu versagen.

Bei dieser Gelegenheit erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité noch auf zwei Angelegenheiten zurückzukommen, die er bereits früher im Schreiben vom 19. September 1895 sub Nr. 590 Ew. Excellenz warm an's Herz zu legen Gelegenheit hatte. Es sind dies die Herstellung einer Telegraphenverbindung Domesnäs-Blockinsel durch ein Kabel und die Verlegung der Telegraphenstation Domesnäs in den dortigen Leuchtthurm. — Wenn auch die Entscheidung der Frage wegen Verbindung der Blockinsel mit Domesnäs durch ein Kabel, laut Mittheilung Ew. Excellenz vom 9. November 1895 Nr. 18,807, von einem anderen Ressort abhängt, so dürfte doch eine Unterstützung derselben durch Ew. Excellenz wesentlich eine Erledigung derselben beschleunigen. Bis

diese Frage aber erledigt wird, erweist es sich um so wünschenswerther, das zweite, oben erwähnte Gesuch des Börsen-Comités — die Verlegung der Telegraphen- und Semaphorstation in den alten, jetzt unbenutzten Leuchtthurm und Einrichtung einer Wohnung für den Gehilfen des Telegraphisten Herrn Grünwald in der gegenwärtigen Telegraphenstation, zu erfüllen. Die Missstände der jetzigen Lage von Semaphormast, Telegraphenstation und Beobachtungspunkt auf dem alten Leuchtthurme an drei, ziemlich weit von einander entfernten Stellen und die Beseitigung dieser durch verhältnissmässig leicht auszuführende Vereinigung derselben auf dem alten Leuchtthurm ist bereits eingehend im oberwähnten Schreiben vom 19. September 1895 Nr. 590 beleuchtet worden. Da nun Ew. Excellenz gelegentlich geäussert haben, dass der Verwirklichung dieses Projects weiter keine Hindernisse entgegenständen, wenn der Börsen-Comité sich an den Kosten der nothwendigen Reparatur des Leuchtthurms und der Verlegung der Station und des Semaphorapparats betheiligen wollte, so beehrt sich der Börsen-Comité, Ew. Excellenz ganz ergebenst mitzutheilen, dass er, im Hinblick auf die grosse Bedeutung eines schnellen und genauen Nachrichtendienstes von Domesnäs für Rigas Handel und Schifffahrt, bereit wäre, auch in dieser Beziehung Opfer zu bringen und sich an den Kosten der Herrichtung des Leuchtthurms zu obigen Zwecken mit einem einmaligen Beitrage bis zum Betrage von 1000 Rbl. zu betheiligen.

Zum Schlusse beehrt sich der Börsen-Comité ganz ergebenst zu bitten, ihn von den Massregeln, die Ew. Excellenz auf seine obigen Bitten zu ergreifen für möglich befunden haben, gefälligst benachrichtigen zu wollen."

Die Bemühungen um die Verbesserung des Nachrichtendienstes in Domesnäs selbst waren bereits sehr bald mit Erfolg gekrönt, indem der Herr Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks am 30. November 1896 sub Nr. 22303 dem Börsen-Comité mittheilte, dass der Verwalter des Marineministeriums der Uebergabe des Gebäudes des alten Domesnässchen Leuchtthurmes an das Post- und Telegraphenressort zur Unterbringung des Telegraphen und Semaphors, sowie zum Einrichten einer Wohnung für den Chef der Telegraphenstation zugestimmt habe.

Der Börsen-Comité sprach im Schreiben vom 7. December 1896 sub Nr. 985 dem Herrn Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks seinen verbindlichsten Dank für die schnelle und günstige Erfüllung seines Ansuchens aus und theilte zugleich mit, dass der vom Börsen-Comité bewilligte Betrag von 1000 Rbl. zu den Kosten des Umbaues des Leuchtthurms zur Verfügung Sr. Excellenz stehe.

Auch die weit wichtigere Frage der directen Verbindung Rigas mit Domesnäs über Markgrafen (Messaragazeem oder Merzeriff) scheint einer günstigen Lösung nahe zu sein. Nach den Berichten des St. Petersburger Vertreters des Börsen-Comités hatte das Finanzministerium die

Mittel zum Anschlusse von 12 Leuchtthürmen an das allgemeine Telegraphennetz des Reichs bewilligt, jedoch die Summe auf zwei Jahre vertheilt, wobei der Leuchtthurm von Markgrafen (Messaragazeem) zu den erst im Jahre 1898 in Angriff zu nehmenden zugezählt worden war; jedoch hatte die Oberverwaltung von Post und Telegraphen erklärt, diese Verbindung schon im Jahre 1897 ausführen zu wollen, wenn der Börsen-Comité auf ein Jahr die erforderlichen Mittel vorschiesse. Ein endgültiger Beschluss hierüber war beim Abschlusse des Jahresberichts noch nicht gefasst.

38. Die Russische Telegraphen-Agentur.

Wohl mit keinem einzigen Unternehmen hat der Börsen-Comité bisher so wenig Erfolg gehabt, wohl selten so vergeblich Kosten und Mühe getragen, wie bei der von ihm übernommenen Rigaschen Vertretung der Russischen Telegraphen-Agentur. Auch im Jahre 1896 vermochten alle ergriffenen Massnahmen nicht, eine ausgiebige und pünktliche Berichterstattung für Riga zu erreichen. Der Börsen-Comité begrüsste es daher mit besonderer Befriedigung, dass im November 1896 die Russische Telegraphen-Agentur in Riga eine besondere Filiale zu errichten beschloss und ihm dadurch die Möglichkeit bot, die Beziehungen zur Agentur zu lösen, die er seiner Zeit nur eingegangen war, um der Börse und der hiesigen Kaufmannschaft den regelmässigen Bezug der Cours- und Handelsdepeschen zu sichern. Als aber auch die Errichtung einer Filiale in Riga nicht zu Stande kam, lehnte der Börsen-Comité eine Wiederaufnahme der gelösten Beziehungen ab und, an seiner Stelle, übernahm die hiesige Vertretung ein Consortium aller örtlichen Tagesblätter, dem der Börsen-Comité bis zur Errichtung eines besonderen Bureaus sein Local und seine Arbeitskräfte zur Verfügung stellte.

IV. Postwesen.

39. Beschleunigung der Postverbindung mit dem Auslande.

In Folge einer Eingabe hiesiger Banken und Handelshäuser wandte sich der Börsen-Comité am 16. November 1896 sub Nr. 886 an den Herrn Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks mit der Bitte um eine dahingehende Anordnung, dass, für die Dauer des Winter-Fahrplans der russischen Eisenbahnen, die gegenwärtig über Dwinsk nach Riga gelangende ausländische Post über Mosheiki hieher befördert würde. Hiebei führte der Börsen-Comité des weiteren aus, dass, so lange der Morgenzug der Riga-Oreler Bahn hier um 7 Uhr 30 Min. Morgens eintraf, allerdings die Route über Dwinsk die kürzeste und schnellste für den über Berlin gehenden Verkehr mit dem Auslande war. Seitdem

aber dieser Zug in Riga erst um 11 Uhr 23 Min. Morgens (nach Localzeit), der in directem Verkehre mit Berlin aber stehende Zug der Mitauer Bahn aus Mosheiki in Riga bereits um 9 Uhr 20 Min. Morgens (nach Localzeit) eintrifft, könnte die ausländische Post um volle 2 Stunden früher in Händen des Adressaten sein. Dieser Zeitgewinn sei aber von um so grösserer Bedeutung, als im letzteren Falle, beim Befördern der Post über Mosheiki, der hiesige Kaufmann seine Geschäftscorrespondenz noch vor Schluss der Börse empfangen könnte, was beim Befördern der Post über Dwinsk nicht mehr möglich wäre.

Der Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks antwortete hierauf am 29. November sub Nr. 22245, dass gegenwärtig die einfache und recommandirte internationale Correspondenz aus Deutschland (Berlin) und anderen, dahinter liegenden Ländern in Riga mit den Zügen der Mosheiker Bahn um 1 Uhr 22 Min. Nachts und um 9 Uhr 20 Min. Morg., mit dem Zuge der Riga-Oreler Linie aber um 7 Uhr 2 Min. Abends ankomme; mit dem Postzuge dieser Bahn aus Dwinsk komme um 11 Uhr 25 Min. Morgens nur die Correspondenz aus Oesterreich und den dahinter liegenden Ländern an. Diese Ordnung sei für eine schnelle Uebersendung der internationalen Correspondenz nach Riga am geeignetsten.

Hiebei fügte Se. Excellenz hinzu, dass das Sortiren, Aushändigen und Zustellen der internationalen Correspondenz ebenfalls solle beschleunigt werden, sobald der Etat des Rigaschen Postcomptoirs erhöht sein wird, wie darum beim Chef der Oberverwaltung für Post und Telegraphen nachgesucht worden sei.

Für diesen neuen Beweis seines schon so oft an den Tag gelegten liebenswürdigen Entgegenkommens den Wünschen und Bedürfnissen der Kaufmannschaft gegenüber sprach der Börsen-Comité dem Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks seinen verbindlichsten Dank aus.

V. Eisenbahnwesen.

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

Zur Vertretung der Interessen des Handels und der Industrie Rigas ist, wie in den Vorjahren, Herr H. v. Gruzewski als Vertreter des Börsen-Comités von der Delegation zu den verschiedenen Tarifconferenzen abdelegirt worden. Im Ganzen hat Herr v. Gruzewski an 9 Conferenzen Theil genommen.

Das von Herrn v. Gruzewski unterhaltene Tarifbureau hat, auf Grund der mit dem Börsen-Comité am 29. Juli 1893 abgeschlossenen Vereinbarung, im Jahre 1896 seine Thätigkeit in folgender Weise entwickelt:

Zur Durchsicht wurden eingeliefert:

Frachtbriefe von Börsenvereins-Mitgliedern	4,151	Stück
(gegen 2513 im Vorjahre)		
von der übrigen Kaufmannschaft	10,100	„
(gegen 5139 im Vorjahre)		
in Summa .	14,251	Stück

von denen als richtig berechnet zurückgegeben werden konnten 11,409 Stück (gegen 2533 Stück im Vorjahre). Es sind somit bei 2842 Frachtbriefen (5119 Stück im Vorjahre) wegen Mehrerhebungen, Gewichtsmancos, Verderben der Waare, Nichteinhalten der Lieferungsfrist etc. mit einer Summe von 29,997 Rbl. 29 Kop. (gegen 16,250 Rbl. 96 Kop. im Vorjahre) Reclamationen erhoben worden.

An Frachtaufgaben sind ertheilt worden:

Börsenvereins-Mitgliedern	8,307	(13,846 im Vorjahre)
der übrigen Kaufmannschaft	11,815	(10,931 „ „)
in Summa .	20,122	

Hiervon:

a. speciell Riga betreffend	16,803
b. im gebrochenen Verkehr	643
c. Concurrenzhäfen betreffend	1,090
d. Concurrenz betreffend nach verschiedenen Absatzgebieten für Industrielle .	1,169
e. See- und Flussfrachten betreffend . .	183
f. Personen und Eilgut betreffend . . .	131
g. in's Ausland	103

Zur Durchsicht gelangten an diversen Schreiben von Eisenbahn-Verwaltungen und sonstigen Schriftstücken 136 (gegen 128 im Vorjahre). Ausserdem haben 247 (gegen 330 im Vorjahre) Besprechungen in Eisenbahn-Angelegenheiten stattgefunden und sind 7 Eingaben, wegen Frachtermässigung von Waaren, für das Eisenbahn-Departement angefertigt worden.

Aus verschiedenen Gründen sah sich die Delegation veranlasst, beim Börsen-Comité eine Lösung der durch die Vereinbarung vom 29. Juli 1893 begründeten Beziehungen zu Herrn H. v. Gruzewski und dem von demselben unterhaltenen und vom Börsen-Comité subventionirten Tarifbureau zu beantragen. Dabei trat sie einer früher bereits mehrfach erörterten Frage näher und kam, nach reiflicher Prüfung aller einschlägigen Umstände und Verhältnisse, zu dem Entschlusse, nach dem Muster der in Moskau, Libau und anderen Orten bestehenden Tarifbureaus, ein solches, dem Börsen-Comité direct unterstelltes, in's Leben zu rufen. Nachdem der Secretär des Börsen-Comités sich mit der Organisation und dem Geschäftsbetriebe des Tarifbureaus des Libauer Börsen-Comités bekannt gemacht hatte, wurde diese Angelegenheit energisch in die

Hand genommen. Der Börsen-Comité genehmigte die Anträge der Delegation, beschloss aber, die Thätigkeit des Bureaus über eine blosse Auskunftsstelle für das Tarifwesen hinaus zu erweitern und auf allgemeine, den Handel und die Industrie berührende Eisenbahn-Angelegenheiten auszudehnen und namentlich auch durch eine derartige Einrichtung die Beziehungen zwischen der Kaufmannschaft und der örtlichen Eisenbahn-Verwaltung zu erleichtern und zu fördern.

So wurde denn die Errichtung eines derartigen Bureaus unter der Benennung „Abtheilung für Eisenbahn-Angelegenheiten" beschlossen. Zur unmittelbaren Leitung desselben gelang es dem Börsen-Comité in der Person des Herrn Julius Friesendorff eine als hervorragenden Kenner des Eisenbahnwesens überhaupt, des Tarifwesens insbesondere bekannte Kraft zu gewinnen.

Für die Thätigkeit der Abtheilung für Eisenbahn-Angelegenheiten wurde ein besonderes Programm entworfen und genehmigt.

Hinsichtlich der Benutzung der Abtheilung durch die Interessenten wurde bestimmt, dass von jeder einzelnen Person oder Firma, unabhängig davon, ob sie dem Börsenverein angehöre oder nicht, eine besondere Zahlung erhoben werden solle, und zwar: entweder durch eine Jahreszahlung für sämmtliche im Laufe eines Jahres der betreffenden Person oder Firma gelieferte Arbeiten, oder in Form einer Zahlung für jede einzelne Arbeit oder Leistung der Abtheilung nach einer besonderen Taxe, die, versuchsweise, um practische Erfahrungen zu gewinnen, auf ein Jahr festgestellt worden.

Für die Abtheilung selbst wurden folgende 3 Instructionen und Geschäftsordnung erlassen.

A.

1) Die unmittelbare Leitung des Bureaus dieser Abtheilung ist dem Geschäftsführer (Завѣдывающій желѣзнодорожнымъ отдѣломъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ) übertragen, dem die Art der Geschäfsführung, wie auch die Vertheilung der Arbeiten auf die einzelnen Beamten, unter Beobachtung der sub B. vorgesehenen Geschäftsordnung, überlassen bleibt.
2) Die Beamten und der Bote des Bureaus sind dem Geschäftsführer unmittelbar unterstellt und haben sich mit allen ihren Anträgen ausschliesslich an denselben zu wenden.
3) Den Beamten ist es streng untersagt, ohne ausdrückliche specielle Erlaubniss des Börsen-Comités, Nebenbeschäftigungen irgend welcher Art zu betreiben, sowie auch irgend welche Gratificationen von den Clienten entgegenzunehmen.

Eine Ueberschreitung dieser Vorschrift zieht die Dienstentlassung nach sich.

4) Die Zahlung der Gagen an die Beamten der Abtheilung geschieht aus der Kasse des Börsen-Comités postnumerando, auf Grund einer vom Geschäftsführer vorzustellenden und von demselben zu unterzeichnenden Gehaltsliste.

5) Die laufenden, budgetmässigen Ausgaben, excl. der Gehaltszahlungen, leistet der Geschäftsführer aus einem, ihm zur Verfügung gestelltene isernen Bestande von dreihundert Rbl., der nach Vorstellung der bezüglichen bezahlten Rechnungen resp. der vom Präses der Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten attestirten Liquidation ergänzt wird.

B.

Geschäftsführung für das Bureau.

1) Das Bureau für Eisenbahnangelegenheiten beim Rigaer Börsen-Comité ist zur Ertheilung von Auskünften und Annahme von Anträgen wochentäglich geöffnet:
   a. in der Zeit von 15. Mai bis zum 15. August: von 9 bis 12 Uhr Vormittags und von 2 bis $5^1/_2$ Uhr Nachm.
   b. in der übrigen Zeit des Jahres: von 9 bis 12 Uhr Vormittags und von 2 bis 7 Uhr Nachmittags.

   In diesen Bureaustunden müssen stets mindestens 2 der 3 Beamten im Bureau anwesend sein.

   Anmerkung: Ausser den Sonntagen bleibt das Bureau an denselben Tagen geschlossen, an denen die Börse geschlossen ist.

2) Anfragen und Auskünfte können an das Bureau sowohl schriftlich als auch mündlich und per Telephon gerichtet werden; ertheilt werden Auskünfte jedoch nur schriftlich, bei Benutzung von, mit der Firma des Bureaus versehenen Blanquetts und unter fortlaufender Nummer.

   Mündliche Auskünfte sind, mit Ausschluss solcher nach Pkt. I, 5, der Taxe, durchaus untersagt.

   Auskünfte per Telephon sind ausnahmsweise gestattet, für entfernt belegene Fabriken und unter deren alleiniger Verantwortung; jedoch sind solche, per Telephon ertheilte Auskünfte sofort schriftlich zu bestätigen.

3) Auskünfte, betreffend Frachtsätze sind unbedingt gegenzurechnen.

4) Die erbetenen Auskünfte werden den in der inneren Stadt (bis zur Elisabeth-Strasse) wohnenden Abonnenten durch den Boten, 3 mal täglich und zwar zwischen 11 und 5 Uhr übermittelt, ausserhalb der inneren Stadt wohnende Abonnenten und Nichtabonnenten haben die gewünschten Auskünfte aus

dem Bureau abholen zu lassen, oder erhalten dieselben, auf Wunsch, per Stadtpost zugeschickt.

5) Alle ertheilten Auskünfte sind entweder auf den Stammenden der Blanquetts zu vermerken, oder es ist eine Copie derselben zurückzubehalten.

6) Zu jeder Auskunft ist die Taxengebühr zu notiren; diese Gebühren werden den Abonnenten zu Lasten geschrieben, von den Nichtabonnenten bei Ertheilung der Auskunft baar erhoben; im letzteren Falle gilt das ausgehändigte Auskunftsblanquett als Quittung.

7) Sämmtliche eingehende Anträge sind, ihrem Character nach, in besondere Journale zu registriren. Die Erledigung jedes Antrages ist im bezüglichen Register abzumerken.

8) Den Clienten werden, auf Wunsch, Quittungen über empfangene Documente, als Frachtbriefe, Nachnahmescheine etc. ausgereicht.

9) Die von den Beamten im Laufe des Tages einkassirten Taxgebühren sind, nach den auf den Stammenden resp. Copien vermerkten Summen, dem Geschäftsführer zu übergeben.

10) Ueber die im Laufe eines jeden Tages den Abonnenten ertheilten Auskünfte ist auf Grund der Stammenden resp. Copien eine Rechnung aufzustellen; die Tagesbeträge sind im Memorial den betreffenden Abonnenten zur Last zu schreiben.

11) Bei Uebernahme von Reclamationen incl. Einkassirung der Ueberhebungen resp. Entschädigungssummen sind die Clienten aufzufordern, ihre Rechte durch Abstempelung der Frachtbriefe in blanco zu cediren; der Geschäftsführer füllt den Namen des Beamten, dem er die Einkassirung überträgt, aus. Letzterer haftet persönlich für die richtige Ablieferung der ihm ausgezahlten Beträge an die Clienten. Solche Auszahlung geschieht gegen Quittung auf der Copie des Reclamationsantrages.

Die Einkassirung der avisirten Reclamations-Beträge geschieht 2 mal wöchentlich, am Mittwoch und Sonnabend; der betreffende Beamte hat an diesen Tagen die einkassirten Beträge den Clienten zuzufertigen, wobei den Nichtabonnenten die dem Bureau zustehenden Procentbeträge gleich in Abzug gebracht werden.

12) Bezüglich der für Abonnenten einkassirten Beträge haben die betreffenden Beamten dem Geschäftsführer detaillirte Rechnungen vorzustellen, nach welchen die Belastung der bezüglichen Conti stattzufinden hat.

13) Ueber die eingereichten Reclamationsanträge werden Acten geführt.

C.

Geschäftsordnung für die Verhandlungen auf den Sitzungen der Eisenbahndelegation.

1) Um dem resp. den Vertretern des Comités auf den Conferenzen für ihr Verhalten den wichtigeren Fragen einer bevorstehenden Conferenz gegenüber eine bestimmte Directive zu geben, werden solche Fragen bis zur Abreise der Vertreter in einer Sitzung der Delegation beprüft und das Resultat der Verhandlung in einem Journal niedergelegt, welches in der nächsten Sitzung von den Gliedern, die der Verhandlung beigewohnt haben, unterzeichnet wird.
2) Tag und Stunde der Sitzung bestimmt der Präses der Delegation auf Vorstellung des Geschäftsführers. Die Einladungen fertigt der Geschäftsführer aus, wobei er denselben ein kurzes Programm der zur Verhandlung kommenden Fragen beifügt.
3) Das in den §§ 1 und 2 dargelegte Verfahren findet auch Platz bezüglich solcher Fragen, die von der Kaufmannschaft angeregt werden und zu deren weiterer Regulirung Delegirte in die Regierungsinstitutionen entsandt werden. Bezüglich solcher Fragen werden die beim Börsen-Comité eingegangenen Anträge dem Geschäftsführer der Abtheilung von der Kanzlei zugefertigt.
4) Das Resultat der Conferenzen resp. der Verhandlung der ad § 3 bezeichneten Fragen legen die Vertreter der Delegation nach Beendiguug der Conferenzen resp. der Verhandlungen, schriftlich, in kurzer Form, vor. — Diese Berichte werden dem Journal der betreffenden Sitzung beigefügt.

Am 2. Januar 1897 wurde die Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten im Erdgeschosse des Börsenhauses eröffnet.

41. Verschiedene Anträge des Rigaer Börsen-Comités zur Regulirung der Tarife für den Güterverkehr nach und von Riga.

a. Tarife für Cocosöl und Coprah.

Die Moskauer Fabrik Dawydow hatte, unter Hinweis auf die Unmöglichkeit, mit den in Hafenstädten befindlichen Fabriken zu concurriren, um eine Ermässigung des Tarifs für Coprah oder eine Erhöhung des Tarifs für Cocosöl gebeten, während andererseits die Vertreter der Fabriken in Petersburg, Libau, Riga, Odessa u. a. um Ermässigung des Tarifs für Cocosöl oder um Weiterbelassung der gegenwärtigen Tarife gebeten hatten. — Zur Erörterung dieser Frage wurde beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten zum 5. April

1896 eine besondere Conferenz einberufen, an der als Vertreter des Rigaer Börsen-Comités Herr H. von Gruzewski Theil nahm. Die Berathungen der Conferenz gelangten an den Tarif-Comité, dessen dem Börsen-Comité am 6. Juli 1896 sub Nr. 5218 übersandten Journale Folgendes zu entnehmen ist:

Da sämmtliche Glieder der Conferenz gegen eine Weiterbelassung der gegenwärtigen Tarife für Coprah und Cocosöl in jeglicher Verpackung, ausser in Fässern, nichts einzuwenden hatten, so erörterte der Tarif-Comité nur die Frage wegen der Tarife für Cocosöl in Fässern. Aus den von der Conferenz aufgeführten Daten war zu ersehen, dass hinsichtlich der Versorgung des Moskauschen Marktes die Fabrik Dawydow durch die gegenwärtigen Tarife genügend geschützt wird. Diese Fabrik hatte hiergegen auch nichts vorgebracht, aber in einem zweiten Gesuche darum gebeten, dass sie hinsichtlich anderer Märkte des Inlandes, wie Serpuchow, Nishny u. s. w. einen Ausnahmetarif nach der Differenziale Nr. 14 ($^1/_{24}$—$^1/_{45}$ Kop.) erhalte, während auf dem allgemeinen Eisenbahnnetze die jetzt geltende Differenziale Nr. 45 ($^1/_{18}$—$^1/_{24}$ Kop.) beibehalten werde. Bei einer Zusammenstellung der sich sodann ergebenden Sätze fand der Tarif-Comité, dass die Differenziale Nr. 14 nicht genüge, um den Moskauer Fabriken einen Vorzug vor den anderen Fabriken zu gewähren und dass überhaupt durch Tarifmassregeln der Fabrik Dawydow der Absatz ihrer Fabrikate ausserhalb des Moskauer Rayons nicht gesichert werden könne, es sei denn, dass das System der sogenannten Mehltarife ihr gewährt würde. Da diese aber für Getreide und andere Waaren abgelehnt worden, könnten dieselben auch nicht für die Erzeugnisse der Oelpress-Industrie angewandt werden. In Folge dessen hatte sich der Tarif-Comité der Majorität der Conferenz angeschlossen und verfügt:

> Die gegenwärtigen Tarife für Coprah und Cocosöl unverändert weiterhin in Kraft zu belassen.

b. Tarif für Korken.

In Folge einer Eingabe der Rigaschen Korkenfabriken richtete der Börsen-Comité am 19. November 1896 sub Nr. 914 folgende Vorstellung an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten:

„Die in Riga befindlichen Korkenfabriken haben sich an den Börsen-Comité mit der Bitte um Unterstützung ihres an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten gerichteten Gesuchs gewandt und dabei im Wesentlichen Folgendes angeführt:

Seit dem 1. September 1894 sei der Tarif für Korken auf den Bahnen der I. und II. Gruppe so sehr erhöht worden, dass der Versand nach dem hauptsächlichsten Absatzorte von Korken — nach Moskau — der bisher 62,58 Kop. pr. Pud betragen hätte, seitdem auf 82,45 Kop.

zu stehen komme, mithin der Frachtpreis nach Moskau um fast 20 Kop. erhöht worden sei.

Gegenwärtig sei nun auf der XXXVII. allgemeinen Tarifconferenz beschlossen worden, den für die Beförderung von Korkholzrinde in vollen Wagenladungen bestehenden Differenzialtarif Nr. 43 (IV. Cl. 1/18 Kop. — V. Cl. 1/24 Kop.) auch auf halbe Wagenladungen von 305 Pud anzuwenden. Durch diese ausserordentliche, der Concurrenz-Fabrik in Moskau bewilligte Vergünstigung in der Beförderung des Rohmaterials werde der Absatz der hiesigen Fabriken in Moskau unmöglich gemacht. Hierbei führen die Bittsteller als Beweis folgende Berechnung an:

Nimmt man an, dass aus 2 Pud 10 Pfund Korkholzrinde 1 Pud Korken gefertigt werden können — wobei jedoch noch zu bemerken, dass nur bei der besten Rinde das Verhältniss ein so günstiges ist — so kostet der Moskauer Fabrik der Transport des Rohmaterials von Nowy-Port ab excl. Nebengebühren zur Production eines Puds Korken nach dem gegenwärtigen Tarife (II. Cl. 1/12 Kop.) 96,76 Kop. per Pud, bei Bewilligung der projectirten Ermässigung jedoch nur 66,17 Kop. per Pud, mithin um 30,19 Kop. per Pud weniger.

Da nun dem gegenüber die Rigaer Fabriken für den Transport eines Puds Korken nach Moskau 82,45 Kop. zu zahlen haben, so geniesst die Moskauer Fabrik eine Vergünstigung von 15,28 Kop. pr. Pud, während das gegenwärtige Tarifverhältniss noch eine Differenz von 14,31 Kop. per Pud zu Gunsten der Rigaer Fabriken aufwies. In Folge dessen bitten die hiesigen Korkenfabriken um Reduction des gegenwärtigen Tarifs von der I. Classe auf die Differenziale Nr. 41 (II. Cl. 1/12 Kop. — III. Cl. 1/15 Kop.).

Indem der Rigaer Börsen-Comité die Angaben der Bittsteller nur vollständig bestätigen kann, beehrt er sich obl. Departement ganz ergebenst zu bitten, das Gesuch der hiesigen Korkenfabriken, die in der Rigaer Industrie und im Importhandel eine sehr bedeutende Stellung einnehmen, gütigst berücksichtigen zu wollen.“

Das genannte Departement antwortete hierauf am 3. Januar 1897 sub Nr. 33/1023, dass durch das vom Collegen des Finanzministers am 30. November bestätigte Journal des Tarifcomités vom 11. November 1896 verfügt worden sei, die Anwendung des Wagentarifs der Differenziale Nr. 8 (früher Nr. 43) des Tarifs Nr. 6150 auf Korkrinde zu gestatten, wobei die Zahlung für mindestens 400 Pud per Wagen zu berechnen wäre.

Die erwähnte Verfügung des Tarifcomités entspreche vollkommen der im Schreiben des Börsen-Comités angenommenen Zahlungsberechnung hinsichtlich des zum Produciren von 1 Pud Korken erforderlichen Quantums Korkrinde (2 Pud 10 Pfund) und zwar: 1) die Fracht für 1 Pud Korken von Riga nach Moskau nach der I. Klasse betrage

82,45 Kop., 2) die Fracht für Korkrinde, die gemäss den Daten der XXXVII. allgemeinen Tarifconferenz, in einem Quantum von nicht mehr als 300 Pud per Wagen geladen werde, betrage von Nishny-Port nach Moskau, nach der Differenziale Nr. 8 (29,41 × 400 = 11764 : 30) = 39,21 Kop. oder 88,23 Kop. per 2 Pud 10 Pfund.

Somit geniessen die Korkenfabriken in Riga für den Absatz von Korken auf dem Moskauschen Markte noch einen gewissen Vorzug, da die Transportkosten eines Puds Korken ihnen um 5,78 Kop. per Pud billiger zu stehen kämen, als der Transport des Materials zur Production eines Puds Korken für die Moskauer Fabriken.

42. Personenverkehr.

Der am 1. December 1894 eingeführte Personentarif hat im Jahre 1896 keine Abänderung erfahren, nur ist der directe Personenverkehr durch die am 15. October 1896 erfolgte Eröffnung der Strecken Tschelabinsk - Ob, der Sibirischen Eisenbahn, sowie der Strecken Tschelabinsk-Beresinki, Perm und Tjumen der Uralsker Eisenbahn für die Ausgabe directer Personenbillets, bedeutend erweitert worden. Riga steht nunmehr auf 4212 Werst im directen Passagierverkehr, und sind auf der Station Riga unter anderen zu erhalten directe Billets nach Jekaterinenburg, Uralsk, Tjumen, Perm und Omsk.

Ebenso wie im Jahre 1895 hat auch im Jahre 1896 ein ermässigter Personentarif für die Vorortverkehre einer ganzen Reihe grösserer Städte, darunter auch Riga, gegolten und zwar bei noch weiter gehenden Ermässigungen. Im Jahre 1895 war die Ermässigung für den Verkehr von 66 Städten bewilligt, deren Zahl im Lauf des Jahres 1896 noch um 2, also auf 68 erhöht wurde.

In letzterem Jahre ist ausser den Ermässigungen für Jahres-, Saison-, Monats- und Abonnements- und Retourbillets auch für Einzelbillets (Billets zu einmaliger Fahrt) eine Ermässigung gewährt worden, ferner sind die Abonnementsbillets für nur 10 Fahrten (gegen 20 im Jahre 1895) bestimmt und ist die Giltigkeitsdauer der Retourbillets auf 7 Tage normirt worden. Im Jahre 1896 ist auch einem, auch in der Rigaschen Presse wiederholt betonten Bedürfnisse, betreffend die Ausgabe ermässigter Schüler-Billets für den Verkehr mit den Vororten, Rechnung getragen worden.

Seit dem 1. Mai 1896 erhalten Schüler die für den Vorortverkehr bestimmten, schon zu ermässigten Preisen ausgegebenen Jahres-Saison- und Monatsbillets mit einer weiteren Ermässigung von 50%, diese Ermässigung wird den Schülern aber nur auf Grund eines beizubringenden Zeugnisses der Schulobrigkeit und Vorstellung zweier Photographien gewährt.

Für Riga gelangten im Jahre 1896 im Verkehr mit den Vororten folgende Billets zu ermässigten Preisen zur Ausgabe:

1) Jahresbillets: im Verkehr mit den Stationen Thorensberg, Sassenhof, Alexanderhalt, Nordeckshof, Bolderaa, Dünamünde, Hafendamm, Olai, Alexandershöhe, Mühlgraben, Bilderlingshof, Edinburg, Majorenhof, Dubbeln, Karlsbad, Assern, Schlock und Kemmern.

2) Saison- und Monatsbillets: im Verkehr mit den ad. 1 genannten Stationen und ausserdem mit den Stationen Kurtenhof, Uexküll, Ringmundshof, Römershof, Kokenhusen, Stockmannshof und Kreutzburg.

3) Abonnementsbillets für 10 Fahrten, Retourbillets und ermässigte Einzelbillets: im Verkehr mit den ad. 1 und 2 benannten Stationen und ausserdem noch mit den Stationen Mitau, Tuckum, Hinzenberg, Segewold, Ramotzky, Wenden und Wolmar.

Im Jahre 1896 ist ausserdem eröffnet worden:

a. vom 27. März ein directer Russisch-Oesterreich-Ungarischer Personenverkehr für Passagiere aller 3 Classen, zwischen den Hauptstationen russischer Eisenbahnen und Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen.

An diesem directen Verkehr ist die Station Riga I (Dwinsker Bahnhof) mit der Station Wien betheiligt. Die Giltigkeitsdauer der Billets beträgt 7 Tage. Als Appendix zu diesem directen Passagier-Verkehr nach Wien werden vom 15. December 1896 ab auf der Station Riga I Billets aller 3 Klassen für den Verkehr von der Station Wien nach den Stationen Ala, Bozen, Gries, Cormons, Fiume, Matulje-Abbazia, Mori und Triest der Oesterreichischen Südbahn verkauft. Im Verkehr mit diesen Stationen ist die Ueberfahrt in Wien vom Nordbahnhof zum Südbahnhof, sowie auch der Transport der Bagage von den Passagieren auf eigene Kosten zu besorgen.

b. Vom 1. Juli ein directer Russisch-Belgisch-Französischer Personenverkehr zwischen Stationen russischer Bahnen und den Stationen Paris, Brüssel und Ostende, ebenfalls für Passagiere aller drei Wagenklassen.

An solchem Verkehr ist Riga mit allen 3 vorgenannten ausländischen Stationen in zwei Richtungen betheiligt, einmal von der Station Riga I (Dwinsker Bahnhof) via Dwinsk und sodann von der Station Riga II (Mitauer Bahnhof) via Mosheiki und gelangen für diesen Verkehr sowol Billets für die Hinfahrt als auch für die Hin- und Rückfahrt zur Ausgabe. Die Giltigkeitsdauer der ersteren Billets beträgt 15 Tage, die der Retourbillets 30 Tage.

Für die im Jahre 1896 stattgehabte Allrussische Gewerbe- und Kunstausstellung in Nishny-Nowgorod wurde seitens der Regierung auf sämmtlichen Bahnen eine Fahrgeldermässigung für die Besucher dieser Ausstellung gewährt, darin bestehend, dass

1) Retourbillets ausgegeben wurden, deren Preis der Art berechnet war, dass die Hin- und Rückfahrt für eine Tour berechnet wurde, und

2) für den Verkehr der Hauptstationen, sowie der Grenzstationen ermässigte Rundreisebillets, oder Tourenbillets eingeführt wurden die für die Rückreise von Nishny, theilweise nicht auf die ursprüngliche Abfahrtsstation, sondern auf eine andere Grenz- oder Hafenstation zurückführten. An solchen Tourenbillets waren auch Dampfschifffahrtsgesellschaften der Wolga und des Schwarzen Meeres betheiligt. Für den Verkehr von Riga bestanden 24 Touren, die von Nishny nicht auf Riga zurückführten, und ausserdem eine Rundreisetour nach Nishny via St. Petersburg und von Nishny via Smolensk auf Riga zurückführend. Die ermässigten Billets für den Besuch der Nishnyer Ausstellung gelangten in der Zeit vom 1. Mai bis zum 15. November zur Ausgabe. Auch für den Besuch der Budapester Jubiläums-Ausstellung war eine Erleichterung durch die Ausgabe von Retourbillets zu ermässigten Preisen gewährt worden, welche Billets meist in Riga in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. October zum Verkauf gelangten.

43. Eilguttarife.

Vom 20. Januar ab ist für die Beförderung von Buchhändler-Waaren und Unterrichts-Hilfsmitteln in Personen- resp. gemischten Zügen ein ermässigter Tarif erstellt worden und zwar wird bis zu 300 Werst $^1/_{50}$ Kop. pro Werst und 10 Pfund erhoben, für weitere Entfernungen gelangen noch 0,50 Kop. für jede Zone als Zuschlag zum Satz von 6 Kop. für 300 Werst zur Erhebung.

Vom 13. April ab wird für den Transport von unverpackten Velocipèden in oben genannten Zügen 0,25 Kop. pro Stück und Werst erhoben.

44. Getreidetarife.

Laut Publication im Sbornik der Tarife vom 6. März sub Nr. 720 gelangen die für die Navigationsperiode 1895 erstellten Frachtsätze für die Beförderung von Getreidewaaren in vollen Wagenladungen nach Riga von der Station Tscherkassy der Fastower Bahn, sowie von den Stationen Mitau, Friedrichshof und Autz der Mitauer Bahn auch in der Zeit vom 15. März bis zum 15. November 1896 zur Erhebung, wobei die Sätze, welche von den Stationen der Mitauer Bahn gelten, ebenfalls auf die von diesen Stationen an den Rigaschen Elevator adressirten Getreidesendungen Anwendung finden. In der Folge sind dann die Navigationstarife auf einen weiteren Monat und zwar bis zum 15. December 1896 prolongirt worden (cfr. Nr. 792 des Sbornik der Tarife).

Zur Revision der im Jahre 1893 für die Dauer von 3 Jahren festgestellten Getreidetarife trat im September 1896 beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten eine allgemeine Conferenz von Vertretern der verschiedenen Regierungsinstutionen, der Landwirthschaft, der Eisenbahnen, Börsen-Comités u. s. w. zusammen. Die Vertretung des Rigaer Börsen-Comités übernahm Herr Viceconsul N. Fenger, den als sachkundiger Beirath für die tarifliche Seite der Sache, der Leiter des Tarifbureaus, Herr H. von Gruzewski begleitete. Die Conferenz wurde am 21. September 1896 durch den Director des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten, wirkl. Staatsrath Maximow eröffnet, der jedoch kein fertiges Programm, keine bestimmten Anträge vorlegte, sondern die Versammlung zur Verlautbarmachung ihrer Wünsche aufforderte, die nach Möglichkeit berücksichtigt werden sollten. Die sich lange hinziehenden Verhandlungen wurden hauptsächlich von den Vertretern der Landwirthschaft beherrscht, die von der Conferenz eine Beseitigung der landwirthschaftlichen Krise erwarteten; ihre Wünsche gingen jedoch soweit auseinander, nahmen andererseits so ausserordentliche Dimensionen an, dass sie wohl in erster Reihe dazu beitrugen, dass keine positiven Resultate erzielt wurden. — In Kürze lassen sich die Ergebnisse der Conferenz wie folgt zusammenfassen:

Die Ansicht, dass der Tarif für den inneren Verkehr auf einer von der für den Export verschiedenen Basis reglementirt werden müsse, wurde beinahe von allen Gliedern des Congresses vertreten. Die zweite zur Verhandlung gelangte Frage, ob der Tarif auf Weizen im Vergleich zum Tarif auf Roggen zu erhöhen sei, rief einen lebhaften Meinungsaustausch hervor, die Verfechter dieser Idee mussten jedoch von derselben zurücktreten. Die Tarifirung von Mehlfrachten förderte die verschiedensten Meinungen zu Tage, jedoch ist das Uebergewicht auf der Seite derjenigen, welche Mehl höher tarifiren wollen, als Korn. Die Meinungsäusserungen über die Tarife für Kleie, Oel- und Grassaaten waren einstimmig. — Ebenso einstimmig wurde eine Erhöhung des Getreidetarifs auf der Wladikawkasbahn beschlossen. Die Erhöhung wird nicht nur im directen Verkehr, sondern auch im localen geplant, da der Kaukasus, „das örtliche Amerika", die Getreidemärkte drückte. Gegen die Navigationstarife traten nur vereinzelte Stimmen auf, da sie, im Grunde genommen, die Interessen der Landwirthschaft nicht nur nicht verletzen, sondern in gewissen Fällen denselben entgegenkommen. Die wichtigste Frage, die über die Fixirung der Tarifsätze, wurde dahin entschieden, dass eine Ausfuhr und Tarifformel geschaffen werde, die von 25 Kop. pro Waggon und Werst für Entfernungen bis 180 Werst ausgehend, für weitere Entfernungen mit 5 Kop. pro Waggon und Werst gesteigert wird. Diese Formel setzt die Transportkosten des Exportgetreides auf 5—6 Kop. pro Pud herab und involvirt, nach den Berechnungen der Vertreter der Eisenbahnen, für die letzteren einen Ausfall von ca. 12 Millionen Rbl. Die Formel für den

inneren Verkehr ist nicht fixirt worden; immerhin ergab es sich aus den Verhandlungen, für welche Rayons die Beibehaltung des früheren Tarifs vortheilhaft und für welche Abänderungen in einem gewissen Grade wünschenswerth sind; hinzugefügt muss werden, dass die Mehrzahl der Landwirthe einen wesentlichen Unterschied zwischen den Tarifen für den inneren und den Exportverkehr für inopportun halten. Die wichtige Frage über die Ergänzungsgebühren (Verladen, Ausladen, Wägen und Stationsausgaben) wurde wegen der Complicirtheit der Materie von dem Congress nicht einer eingehenden Besprechung unterzogen. Derselbe constatirte nur die Thatsache der übermässigen Höhe dieser Gebühren und beschloss, um eine Ermässigung einzukommen, gleichwie er eine zweckmässigere Verwendung der Hafengebühren für wünschenswerth hält.

Die Ergebnisse der Conferenz sind im November 1896 an das Tarifcomité des Finanzministeriums gelangt, doch war über den weiteren Fortgang dieser Angelegenheit bis zum Abschlusse dieses Jahresberichtes nichts bekannt geworden.

Gegen die auf der Conferenz beantragte Beibehaltung des gegenwärtigen Tarifsystems für die Beförderung von Oelsamen hatte der Vertreter des Rigaer Börsen-Comités protestirt, worauf der letztere, zur Begründung und Unterstützung dieses Protestes am 19. October 1896 sub Nr. 801 folgende Eingabe an das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten richtete:

Bei Revision der Getreide-Tarife im Jahre 1893 war von der Mehrheit der Conferenz beschlossen worden, für die Beförderung von Oelsamen im Ausfuhrverkehr einen höheren Tarif festzusetzen, als für Getreide in Körnern und zwar mit der Begründung, dass Oelsamen einen verhältnissmässig höheren Werth haben, und andererseits es wünschenswerth sei, die Bearbeitung der Oelsamen in den Productionsgebieten zu erweitern.

Bei weiterer Berathung dieser Frage durch das Tarif-Comité blieb dasselbe bei der Erwägung, dass es im Allgemeinen wünschenswerth sei, die Umarbeitung von Oelsamen im Inneren zu heben. Mit Berücksichtigung des Umstandes, dass von den ausländischen Staaten bei der Einfuhr von Oelsamen kein Zoll erhoben wird, bestimmte das Tarif-Comité, dass für Oelsamen bei Beförderung im internen Verkehr der gleiche Tarif wie für Getreide in Körnern, im Ausfuhrverkehr jedoch ein höherer Tarif zu zahlen sei.

Auf dieser Grundlage wurde für den Export folgende Formel gebildet:

von 1—255 Werst 25 Kop. pro Wagen und Werst,

„ 256—980 „ 63 Rbl. 75 Kop. für 256 Werst + 9 Kop. pro Wagen und Werst;

über 980 Werst 129 Rbl. für 980 Werst + 5 Kop. pro Wagen und Werst.

Vergleicht man die Frachtsätze nach dieser Formel mit den Sätzen nach der Formel für Getreide in Körnern im weiteren Verkehr, so erhält man folgende Differenzen:

Bei Entfernungen von Werst.	Frachtsätze für Oelsamen in Kop. pro Pud im inneren Verkehr.	Export-Verkehr.	Differenzen in Kop. pro Pud
50	1,48	2,05	0,57
100	2,96	4,10	1,15
150	4,43	6,15	1,72
200	5,90	8,20	2,30
250	7,38	10,25	2,87
300	8,85	11,11	2,26
350	9,89	11,85	1,96
auf weiteren Entfernungen			1,97

Die hiesigen Oelfabriken haben darnach, im Vergleich mit den im Innern belegenen Fabriken, beim Bezuge von Oelsamen per Eisenbahn auf Entfernungen von 50 bis zu 250 Werst eine Mehrfracht von 0,57 bis 2,87 Kop. pro Pud zu zahlen; bei Entfernungen von 300 Werst beträgt der Unterschied 2,26 Kop. pro Pud und fällt dann auf weiteren Entfernungen auf 1,97 Kop. pro Pud = 12 Rbl. pro Wagenladung von 610 Pud.

Berücksichtigt man, dass zur Gewinnung von 1 Pud Leinöl 4 Pud Saat erforderlich ist, so vertheuert sich die Production des Oeles in Riga beim Bezuge des Rohmateriales:
auf Entfernungen von 50—250 Werst um 2,28 Kop. bis zu 11,48 Kop. pro Pud;
auf Entfernungen von 300 Werst um 9,04 Kop. pro Pud,
„ weiteren Entfernungen . . „ 7,88 „ „ „

In Riga beschäftigen sich zur Zeit mit der Umarbeitung von Oelsamen 3 Fabriken, und zwar:

1) Gesellschaft der Rigaer Cementfabrik und Oelmühle C. Ch. Schmidt,
2) Wm. Hartmann,
3) S. P. Klimow.

Nach den von diesen Fabriken gemachten Angaben beziehen dieselben per Eisenbahn nachstehende Quantitäten Leinsamen pro Jahr:

1) die Gesellschaft C. Ch. Schmidt, aus den Gouvernements:

Livland	50	Waggon.
Witebsk	450	„
Smolensk	150	„
Saratow, Samara, Ufa und Tambow	150	„

2) Wm. Hartmann, aus den Gouvernements:

Saratow, Samara, Ufa und Tambow	500	„

3) S. P. Klimow, aus den Gouvernements:

Saratow und Tambow	200	„
Smolensk, Witebsk und Mohilew	300	„
Demnach im Ganzen	1800	Waggon
	= 1,098,000	Pud.

Rechnet man den zu Ungunsten der Rigaer Fabriken bestehenden Frachtunterschied nur mit 12 Rbl pro Waggon an, so ergiebt solcher auf das per Eisenbahn bezogene Gesammt-Quantum die bedeutende Summe von 21,600 Rbl.

Die hiesigen Fabriken sind einzig und allein auf den Absatz ihres Oeles in's Innere des Reiches angewiesen.

Zur Begegnung der Concurrenz mit den im Inneren belegenen Fabriken, wie z. B. nach Moskau, haben die Fabriken für das Netto-Pud Oel an Fracht zu zahlen:

für 970 Werst VII. Classe . . .	22,90	Kop. pro Pud.
20% der Fracht für die Tara .	4,58	„ „ „
Summa	27,48	Kop. pro Pud.

Nimmt man ferner an, dass beide Fabriken das Rohmaterial aus Tambow beziehen, so sind an Bahnfracht zu zahlen:

Tambow-Riga für 1353 Werst . . .	24,20	Kop. pro Pud.
„ -Moskau „ 447 „ . . .	11,32	„ „ „
Demnach Differenz zu Ungunsten Rigas	12,88	Kop. pro Pud.

Da nun aus 4 Pud Saat nur 1 Pud Oel gewonnen wird, so kostet den Rigaer Fabrikanten die Fracht für die Herstellung 1 Puds Oel 51,52 Kop. pro Pud mehr, als der Moskauer Fabrik.

Schlägt man hiezu noch die Fracht für das Oel von Riga nach Moskau hinzu, so sind die Moskauer Fabriken bei der Fabrication von einem Pud Leinöl um 79 Kop pro Pud günstiger gestellt, als die Rigaer Fabriken.

Dieses eine Beispiel dürfte genügen, um zu beweisen, dass die Moskauer Fabriken, bei Herabsetzung der Leinsaat-Tarife nach den Häfen, und ebenso sämmtliche übrige inländische Fabriken, in keiner Weise geschädigt werden.

Zur Wahrung der Interessen der hiesigen Industrie sieht sich der Börsen-Comité hierdurch veranlasst, den von ihrem Vertreter in der letzten Conferenz, bezüglich Regelung der Getreidetarife, angemeldeten Protest gegen die Beibehaltung des gegenwärtigen Tarifsystems für die Beförderung von Oelsamen aufrecht zu erhalten und erlaubt sich an das Departement die ergebene Bitte zu richten, bei der bevorstehenden Regelung der Getreidetarife darauf einzuwirken, dass der Tarif für Oelsamen, soweit solches die Interessen der hiesigen Fabriken berührt, auf denselben Grundlagen erstellt werde, wie für die Fabriken des Inneren.

Zum Schluss erlaubt sich der Börsen-Comité noch darauf hinzuweisen, dass die höhere Preislage für Oelsamen als Motiv für die Erstellung eines höheren Tarifs im Export gegenwärtig fortfällt, zumal die Preise für Oelsamen ebenfalls gefallen sind, und sich zur Zeit nicht höher stellen, als in früheren Jahren für Weizen gezahlt wurde."

45. Der Nordisch-überseeische internationale Verkehr.

Der Tarif für die Beförderung von Gütern in den Nordisch-überseeischen internationalen Verkehren hat im Jahre 1896 nicht unwesentliche Veränderungen erfahren.

In Nr. 741 des „Sborniks Tarifow“ vom 22. Mai erschien der 5. Nachtrag zum genannten Tarif mit einer Giltigkeit vom 12. Juni. Der Nachtrag enthält zunächst eine Abänderung der Waaren-Nomenclatur und zwar nach dem Muster der neuen Ausgabe des Tarifs der Bahnen der I. und II. Gruppe vom 1. Juli 1895; ferner sind in demselben alle die Tarifänderungen vorgenommen worden, welche im Gruppenverkehr bereits am 3. Februar 1896 zur Einführung gelangten.

Die vorgenommenen Tarifänderungen beziehen sich auf nachstehende Artikel:

Cement-Beton-Stufen, -Mörser, -Platten, -Plieten und -Röhren, unglasirte (aus Gruppe 2.)

Gemüse, grünes und in Wurzeln, Garten- und Feldgemüse, nicht besonders benanntes, Gemüse, marinirtes und in Conserven, Gemüse, getrocknetes und gepresstes (aus Gruppe 5.)

Thonkrüge, ordinäre (aus Gruppe 25).

Holzbrettchen zur Bleistiftfabrication, Brettchen zu Cigarrenkisten und -Kästchen (aus Gruppe 29).

Bogen aus Eisen und Gusseisen, ungenietet, Blech, weisses und schwarzes, Träger ungenietete, Säulen ungenietete, Drehscheiben für Eisenbahnen ungenietete, Eisenblech und Stahlblech gelochtes, Brückentheile (Strebepfeiler, Stützen), Unterlagen und Rollen ungenietete, Pfähle gusseiserne und eiserne ungenietete, Kuppelungen für Waggons, Gasbehälter in auseinandergenommenem Zustande, genietete und ungenietete (aus Gruppe 33).

Buchhändler-Waaren und Hilfsmittel des Unterrichts (aus Gruppe 47).

Metallkapseln zu Flaschen (aus Gruppe 63).

Bleiweiss und Kremserweiss in trockenem Zustande und verrieben in Oel und metallisirt; Zinkweiss in trockenem Zustande und in Oel verrieben und metallisirt; Venezianisches Roth (Mumie) in trockenem Zustande und in Oel verrieben und metallisirt; Glykose (Stärke- und Traubenzucker); Antimoniumasche; Essigsäure; Magnesit, gemahlen; Mumie in trockenem Zustande, verrieben in Oel und metallisirt; Natron, naphthasaures, Natron, schwefelsaures und sauerschwefelsaures; Ocker, zubereitet, in trockenem Zustande und in Oel verrieben und metallisirt; Russ, englischer, holländischer und Kienruss, nicht besonders benannt, in trockenem Zustande, verrieben in Oel und metallisirt; Salpeter, Chili- oder Natronsalpeter; Mennige, Bleifarbe in trockenem

Zustande, verrieben in Oel und metallisirt; Umbra, in trockenem Zustande, in Oel verrieben und metallisirt (aus Gruppe 66).

Zinkplatten und Zinkblech, gelochtes (aus Gruppe 96).

Luzerne; Samen von Futterkräutern, nicht besonders benannte; Oelsamen, nicht besonders benannte; Samen von Garten- und Feldgemüse, nicht besonders benannte; Runkelrübensamen und Esparsette (aus Gruppe 106).

Essigessenz (aus Gruppe 113).

Hopfen, gepresst und ungepresst (aus Gruppe 119)

Mit einer Giltigkeitsdauer vom 7. September sind folgende wichtige Aenderungen zu verzeichnen:

1) Für Kreide, weisse, gereinigt und ungereinigt (in Stücken und gemahlen) erhöht sich die Bahnfracht:

von	Riga	nach	Kiew	um	0,96	Kop.	pr. Pud
„	Libau	„	„	„	1,00	„	„ „
„	Riga	„	Charkow	„	2,02	„	„ „
„	Libau	„	„	„	2,06	„	„ „

2) Für Palmholz und Buchsbaumholz erhöht sich die Bahnfracht:

von	Reval	nach	Moskau	um	6,37	Kop.	pr. Pud
„	Riga	„	„	„	9,16	„	„ „
„	Libau	„	„	„	12,67	„	„ „
„	Riga	„	Kiew	„	5,00	„	„ „
„	Libau	„	„	„	5,00	„	„ „
„	Riga	„	Charkow	„	5,00	„	„ „
„	Libau	„	„	„	5,00	„	„ „

3) Für Marmor und Marmorabfälle ermässigt sich die Bahnfracht:

von	Nowy-Port	nach	Moskau	um	7,29	Kop.	pr. Pud,
„	Reval	„	„	„	10,61	„	„ „
„	Riga	„	„	„	11,45	„	„ „
„	Libau	„	„	„	12,67	„	„ „
„	Riga	„	Kiew	„	13,13	„	„ „
„	Libau	„	„	„	13,16	„	„ „
„	Riga	„	Charkow	„	14,60	„	„ „
„	Libau	„	„	„	14,84	„	„ „

4) Für die Artikel: Bereinigungsbottiche für Senkgruben, Bottiche, Batterien zur Beheizung und Ventilation, Blöcke, Fässer und Fässchen, eiserne, Walzen und kleine Walzen, Eimer, Pforten, eiserne, Senkgrubengehäuse, eiserne, gusseiserne und aus Zink, Heerde, Thüren, Signalscheiben, Ofenthüren, Klappen excl. kupferne, durchlöchertes Schwarz- und Weissblech, Schanzwerkzeuge, Kamine, Wäscherollen, Chausséewalzen, Klappen, eiserne und gusseiserne, Zangen, Schraubenschlüssel, Schöpfeimer, Ofenmäntel, eiserne und auseinandergenommene, Körbe mit Deckeln zu Senkgruben, Betten, nicht auseinander genommene und zerlegbare, Kronsteine, Consolen, Feldschmieden, tragbare, durchlöchertes Eisen-

und Stahlblech, Gusswaaren, nicht besonders benannte, Umkleidungen für Caissons und andere, Ableiter, Perrons, Anhängsel, Stützen, Schlittenkufen und Schlittensohlen, Geländer, Postamente, Pfropfen, eiserne, Federn, stählerne jeder Art, Rahmen und Rähmchen, Reservoire, Retorten, Klammern, Semaphore, eiserne und stählerne, Röhren, stählerne, Fundamentplatten, Cylinder, eiserne, Kübel und Gusseisenfabricate, nicht besonders benannte, verpackte (aus Gruppe 33) ermässigt sich die Fracht:

von	Nowy-Port	nach	Moskau	um	5,89	Kop.	pr.	Pud
„	Reval	„	„	„	5,67	„	„	„
„	Riga	„	„	„	5,67	„	„	„
„	Libau	„	„	„	5,67	„	„	„
„	Riga	„	Kiew	„	5,67	„	„	„
„	Libau	„	„	„	5,67	„	„	„
„	Riga	„	Charkow	„	4,48	„	„	„
„	Libau	„	„	„	4,19	„	„	„

5) Für den Artikel, „Drahtseile“ ermässigt sich die Fracht:

von	Nowy-Port	nach	Moskau	um	14,35	Kop.	pr.	Pud
„	Reval	„	„	„	25,66	„	„	„
„	Riga	„	„	„	26,60	„	„	„
„	Libau	„	„	„	28,87	„	„	„
„	Riga	„	Kiew	„	29,42	„	„	„
„	Libau	„	„	„	29,46	„	„	„
„	Riga	„	Charkow	„	30,00	„	„	„
„	Libau	„	„	„	30,00	„	„	„

6) Für den Artikel „Ammoniak“, ätzendes, (Ammoniak-Spiritus) ermässigt sich die Fracht:

von	Nowy-Port	nach	Moskau	um	14,35	Kop.	pr.	Pud
„	Reval	„	„	„	24,37	„	„	„
„	Riga	„	„	„	27,98	„	„	„
„	Libau	„	„	„	21,87	„	„	„
„	Riga	„	Kiew	„	33,78	„	„	„
„	Libau	„	„	„	33,92	„	„	„
„	Riga	„	Charkow	„	39,80	„	„	„
„	Libau	„	„	„	39,54	„	„	„

7) Für die Artikel Salpetersäure, ungereinigte Carbolsäure, Salzsäure und Schwefelsäure (Vitriol) bei Verladung von 305 Pud in einen Waggon ermässigen sich die Frachten:

von	Reval	nach	Moskau	um	8,14	Kop.	pr.	Pud
„	Riga	„	„	„	10,08	„	„	„
„	Libau	„	„	„	9,77	„	„	„
„	Riga	„	Kiew	„	9,27	„	„	„
„	Libau	„	„	„	9,23	„	„	„
„	Riga	„	Charkow	„	9,60	„	„	„
„	Libau	„	„	„	9,85	„	„	„

8) Für Gasbehälter, in zerlegtem und nicht zerlegtem Zustande, genietete, ermässigen sich die Frachten:

von	Nowy-Port	nach	Moskau	um	7,57	Kop.	pr. Pud
„	Reval	„	„	„	6,76	„	„ „
„	Riga	„	„	„	6,76	„	„ „
„	Libau	„	„	„	6,49	„	„ „
„	Riga	„	Kiew	„	10,81	„	„ „
„	Libau	„	„	„	10,84	„	„ „
„	Riga	„	Charkow	„	13,33	„	„ „
„	Libau	„	„	„	13,84	„	„ „

9) Für Gasbehälter, in zerlegtem und nicht zerlegtem Zustande, ungenietete, erhöhen sich dagegen die bisherigen Frachten:

von	Nowy-Port	nach	Moskau	um	13,22	Kop.	pr. Pud
„	Reval	„	„	„	14,09	„	„ „
„	Riga	„	„	„	14,09	„	„ „
„	Libau	„	„	„	13,82	„	„ „
„	Riga	„	Kiew	„	18,14	„	„ „
„	Libau	„	„	„	18,17	„	„ „
„	Riga	„	Charkow	„	20,44	„	„ „
„	Libau	„	„	„	20,78	„	„ „

10) Für Apparate zur Branntweinbrennerei, Zuckersiederei und überhaupt in anderen Gruppen nicht genannte, Typographie-Walzen, kleine, Mühlen-Walzen, Water-Closets, gusseiserne Closet-Töpfe mit Deckeln; Daumkräfte (Domkraten), Maschinenräder incl. Schwungräder, Maschinenhebel, Gehäuse zu Krähnen, Hebekrähne, Locomobilen, Maschinen und Maschinentheile, nicht besonders benannte, aus Holz, Eisen, Stahl und Gusseisen und anderen Metallen, Dampfmaschinen excl. Locomotiven, Dampfhämmer, Maschinenzapfen, Pumpen, Maschinenkolben, Pressen, nicht besonders benannte, Webestühle, Drehbänke und deren Theile und Condensationsröhren ermässigen sich die Frachten:

von	Nowy-Port	nach	Moskau	um	6,89	Kop.	pr. Pud
„	Reval	„	„	„	5,13	„	„ „
„	Riga	„	„	„	5,13	„	„ „
„	Libau	„	„	„	5,13	„	„ „
„	Riga	„	Kiew	„	2,11	„	„ „
„	Libau	„	„	„	1,10	„	„ „

Dagegen tritt für diese Artikel nach Charkow eine kleine Erhöhung ein und zwar von Riga um 0,35 Kop. per Pud und von Libau um 0,32 Kop. per Pud.

11) Für die Artikel Schiffspanzer, Bohrer, Zwickbohrer, Walzen mit Gummi überzogen, Wannen, Velocipède, Ventilatore, Spindeln, Bratspiesse, Aushängeschilder, Blechbüchsen, Eisenwaaren, nicht besonders benannte, Eisenwaaren, emaillirte, verzinkte, galvanisirte, verkupferte und mit Gummi überzogen, Blechwaaren, nicht besonders benannte,

Schlösser, Metallkarden, Säbelklingen, Schlüssel zum Schliessen, Räder mit Gummi überzogen, stählerne Glocken, Schlittschuhe, Grabkreuze, Löffel, Möbel, eiserne, stählerne, gusseiserne, auseinandergenommene, nicht auseinandergenommene und zusammengeklappte, Feilen, Messerwaaren, nicht besonders benannte, Messer, Scheeren, Radreifen, Achsen, zu Equipagen, Denkmäler, Sägen, Theebretter, Beschläge zu Equipagen, Gefässe, eiserne, nicht besonders benannte, Gefässe, verzinkte, Zubehör zu Thüren und Fenstern, Drahtarbeiten, nicht besonders benannte excl. geflochtene, Federn aus Stahl für Equipagen, Drehbohrer, Schlosserarbeit, nicht besonders benannte, Schifftauwerk aus Draht, Stahlwaaren, nicht besonders benannte, Stahlwaaren, galvanisirte, mit Zink oder Kupfer bezogen, Flintenläufe, bearbeitet und unbearbeitet, Saiten, Koffer, eiserne, Reibeisen, Raspeln, Schraubstöcke, Gusseisenwaaren, verzinkte, feuerfeste Schränke, Schränke, eiserne jeder Art, Scheiben mit Gummi überzogen, Winden, gusseiserne, Bürsten, Zangen, Glockenklöpfel und eiserne Kisten (aus Gruppe 33) ermässigen sich die Frachten:

von	Reval	nach	Moskau	um	7,50	Kop.	pr.	Pud
„	Riga	„	„	„	7,50	„	„	„
„	Libau	„	„	„	9,00	„	„	„
„	Riga	„	Kiew	„	9,69	„	„	„
„	Libau	„	„	„	9,74	„	„	„
„	Riga	„	Charkow	„	12,85	„	„	„
„	Libau	„	„	„	13,40	„	„	„

12) Für die Artikel Dynamo-Maschinen, Näh- und Strickmaschinen und deren Theile ermässigen sich die Frachten:

von	Reval	nach	Moskau	um	7,50	Kop.	pr.	Pud
„	Riga	„	„	„	7,50	„	„	„
„	Libau	„	„	„	9,00	„	„	„
„	Riga	„	Kiew	„	4,69	„	„	„
„	Libau	„	„	„	4,74	„	„	„
„	Riga	„	Charkow	„	7,95	„	„	„
„	Libau	„	„	„	8,40	„	„	„

Ausserdem ermässigen sich die Durchfrachten für Locomobilen und Maschinentheile, eiserne, von Hull und London via Riga um 1,31 Kop. pr. Pud und via Libau um 1,28 Kop. pr. Pud.

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

Im Laufe des Jahres 1896 hat der Tarif für die Beförderung von Waaren auf den Bahnen der I. und II. Gruppe folgende für Riga wichtige Abänderungen bezw. Ergänzungen erfahren und zwar werden tarifirt

vom 3. Februar ab bis auf Weiteres:

Fliesen, Platten und Treppenstufen aus Cement-Beton, unglasirte,
bei pudweiser Beförderung nach der Classe VII, bei Transporten in vollen Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 30;

Röhren aus Cement-Beton, unglasirte,
bei pudweisem Versand nach der Classe VII, bei der Beförderung in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 22;

Gurken, gesalzene und eingemachte, in Fässern, Halbfässern, Fässchen und Kübeln
nach der Tarifclasse VIII;

Papier in Rollen
in Wagenladungen nach der Classe V;

Russischer Traubenwein und Champagner
von der Station Koslow nach Classe I;

Mineralwasser (natürliches und künstliches), Frucht- und Beerenwasser und andere kühlende Getränke mit Ausnahme von ausländischem natürlichem Mineralwasser, jedoch excl. Selterwasser
in Eilgutsendungen zu $^1/_{15}$ Kop. pr. Pud und Werst;

Thon- resp. Steinkrüge, ordinaire,
bei pudweiser Beförderung nach Classe V, in Wagenladungen nach Classe VI;

Korkholzrinde
in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 43;

Baracken jeder Art
pudweise nach der Classe IV, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 24;

Holztheile von Bauten jeder Art, mit Ausnahme von hölzernen Rahmen und Thüren
pudweise nach der Classe IV, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 20;

Bretter und Brettchen zu Waarenkisten und zur Emballage von Waaren
bei pudweiser Beförderung nach Classe IV, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 20;

Brettchen zu Cigarrenkisten und -Kästchen, sowie Brettchen zur Herstellung von Bleifedern
nach der Classe IV;

Theile von Bienenstöcken
nach der Classe V;

Eisen- und Stahlblech, sowie auch Weiss- und Schwarzblech in durchlöchertem Zustande
nach der Differenziale Nr. 42;

Kesseltheile aus Eisen, Stahl und Gusseisen
nach der Differenziale Nr. 42;

Kuppelungen für Waggons
nach der Differenziale Nr. 9;
Buchhändlerwaaren und Unterrichts-Hilfsmittel
in Fracht- und Eilzügen nach der Differenziale Nr. 38;
Brennoel (ein Gemisch von Mineral- und Samenoel)
bei der Beförderung in Fässern und Fässchen nach der Differenziale Nr. 42, in andern Gefässen nach der Classe II;
Glykose (Stärke- und Traubenzucker)
nach der Differenziale Nr. 8;
Antimon-Asche
nach der Tarifclasse II;
Holzgeist, Essigsäure und Essigessenz
nach der Differenziale Nr. 41;
Chilisalpeter
nach der Differenziale Nr. 13;
Patronenhülsen
nach der Differenziale Nr. 42;
Waggons und Plattformen in auseinandergenommenem Zustande und Obergestelle von Waggons
zu 10 Kop. pro Plattform und Werst;
Zinkplatten und Zinkbleche in durchlöchertem Zustande
nach der Differenziale Nr. 42;
Luzernesamen, Samen von Futterkräutern, nicht besonders benannte, Oelsamen, nicht besonders benannte, Garten- und Gemüsesamen, nicht besonders benannte, Gurken-, Rüb- und Runkelrübensamen, Timothysaat und Esparsette
nach der Differenziale Nr. 42;
Hopfen, gepresst und ungepresst,
nach der Classe II;

Vom 1. April ab bis auf Weiteres:

Stricke aus Wolle
nach der Classe II;
Traubenweine, transkaspische, turkestanische und bucharische
nach den für die übrigen Traubenweine geltenden Tarifsätzen;
Filzdecken und Streifen aus Filz
nach der Classe IV;
Pressrückstände aus Baumwollsamen
bei pudweiser Beförderung nach Classe VIII, in Wagenladungen nach Classe X;
Pavillons in zerlegtem Zustande
pudweise nach Classe IV, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 24;
Schuhmacherleisten, hölzerne,
nach der Classe V;

Wollfett (Lanolin)
bei pudweiser Beförderung nach Classe IV, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 11;

Dolomit und Kalksteine
in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 30;

Gas-Reservoire, genietete und ungenietete,
nach der Differenziale Nr. 42;

Schwefelnatron, rohes,
nach der Differenziale Nr. 9;

Knochenruss in trockenem Zustande
nach der Differenziale Nr. 43;

Seife mit Ausnahme von Toilette-Seife
nach der Differenziale Nr. 6;

Säcke aus Wolle
nach der Classe II;

Abfälle bei der Baumwoll-Fabrikation
pudweise nach der Classe IV, in Wagenladungen von mindestens 460 Pud nach der Differenziale Nr. 40;

Schwarzkümmel
pudweise nach der Classe IV, in Wagenladungen nach der Classe V;

Funduki (eine Art Nüsse)
nach der Differenziale Nr. 9;

Zweirädrige Renndroschken mit abgenommenen Rädern und Deichseln
nach der Classe I.

Vom 22. Mai ab bis auf Weiteres:

Weisse Kreide, gereinigte und ungereinigte, unbearbeitet in Stücken und gemahlen
in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 21.

Vom 1. August ab bis auf Weiteres:

Eisen-, Blech-, Stahl- und Gusseisenwaaren, sowie Maschinen jeder Art (excl. landwirthschaftliche), deren Theile und Zubehör
nach den Differenzialen Nr. 43 und 38;

Marmor in Blöcken und Abfälle von Marmor
pudweise nach der Classe VII, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 30;

Fliesen, Platten, Stufen, Sockelsteine aus Granit, Dolomit, Kalkstein, Marmor, Sandstein und Fliesenstein in unverpacktem Zustande
pudweise nach der Classe VII, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 30;

verpackt in Verschlägen oder Kisten mit Oeffnungen
bei pudweiser Beförderung nach Classe VII, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 37, in anderer Verpackung nach Classe I;

Thür- und Fensterleisten, Karniese, Fensterbretter, Geländerpfeiler, Consolen, Geländertheile, Pfosten, Bänke, Postamente, Deckplatten zu Pfeilern und Kuppeln aus Granit, Dolomit, Kalkstein, Marmor, Sandstein und Fliesenstein; desgleichen Steine dieser Gattung in bearbeitetem Zustande zur Verkleidung von Gebäuden, zu Maschinen-Fundamenten, zu Denkmälern, Brücken und anderen Bauten: unverpackt oder verpackt in Verschlägen oder Kisten mit Oeffnungen

bei pudweiser Beförderung nach Classe VII, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 37, in anderer Verpackung nach Classe I;

Salpetersäure, ungereinigte Carbolsäure, Salz- und Schwefelsäure

in halben Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 43

Ammoniak-Spiritus

nach der Differenziale Nr. 43;

Doppelschwefelsaures Natron (Bisulphat)

nach der Differenziale Nr. 42;

Strontianit und Celestin

bei pudweiser Beförderung nach Classe IV, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 6;

Wollwatte

nach der Classe II:

Thierische Abfälle, als: Galle, Sehnen, Gedärme, gesalzene und trockene, Klauen, Hufen, Blut excl. getrocknetes, Krallen, Abfälle der Gerberei in feuchtem Zustande in Fässern oder Kübeln verpackt, Eingeweide von Thieren, Blasen und Hörner, mit Ausnahme der der Gruppe 51 zugezählten

in Wagenladungnn nach dem neu erstellten Differenzial-Tarif Nr. 45 und zwar beginnt derselbe mit $^1/_{36}$ Kop. per Pud und Werst und stuft sich bis auf $^1/_{100}$ Kop. pr. Pud und Werst ab;

Getrocknete Gedärme in verpacktem Zustande

nach der Classe VII;

Asbestmasse

bei pudweiser Beförderung nach Classe IV, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 14;

Asbestgewebe

nach der Classe I;

Butter, russische (geschmolzene Butter von Kühen)

nach der Differenziale Nr. 7;

Köpfe von Schafen, Kälbern und Schweinen

bei pudweiser Beförderung nach Classe IV, in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 10;

Leimlederschnitzel, Abschnitte von Hufen und Hörnern, Schnitzel von Lamm- und Murmelthierfellen in rohem Zustande in Matten und Kullen verpackt
in Wagenladungen nach der Differenziale Nr. 45;

Stricke und Taue aus Asbest
nach der Differenziale Nr. 4;

Filz (Woilok) als zurückbeförderte Emballage
nach der Tarifclasse IX, mit der Bedingung, dass das zurückbeförderte Quantum bei einer ursprünglichen Waggonladung nicht 5 Pud, und bei einer ursprünglichen pudweisen Sendung nicht 1 Pud übersteigen darf.

47. Tarif für Hornvieh.

Die Nothwendigkeit einer Durchsicht des seit 1892 bestehenden Tarifs für die Beförderung von Hornvieh einsehend, berief das Eisenbahn-Departement Ende Mai 1896 eine Conferenz, bestehend aus den Gliedern der Tarif-Commission, des Finanzministeriums, sowie aus den Vertretern der Landwirthschaft, des Viehhandels und der Eisenbahnen. Dieselbe fasste folgende Beschlüsse, die als Basis für die Erstellung des neuen Tarifs dienen sollten:

a. Beibehaltung der bestehenden Tarife und Bedingungen für den Transport von Steppenvieh;

b. Erleichterung der Transporte von kleinerem Vieh aus den inneren Gouvernements durch Zulassung von Transporten in Wagenladungen ohne Normirung der Stückzahl und

c. Erleichterung der Anschaffung von Racenvieh und des Exports von russischem Vieh durch bedeutende Frachtermässigungen.

Nachdem der Tarifcomité den Bahnen die von ihm notirten Normen mitgetheilt und von denselben ihre Zustimmung erhalten hatte, gelangte vom 1. November 1896 der neue Tarif mit folgenden Sätzen zur Einführung:

I. Bei stückweiser Beförderung:
   a. in Personen- und Waaren-Personen-Zügen — 6 Kop. pro Stück und Werst mit Erhebung der Kronssteuer von 0,90 Kop.;
   b. in Eilzügen — 4,5 Kop. pro Stück und Werst ohne Erhebung der Kronssteuer.

II. Bei waggonweiser Beförderung in Güterzügen:
   a. bei Verladung von 8 Stück Gross-Hornvieh in einem Wagen $1^1/_4$ Kop. pro Stück und Werst;
   b. bei Verladung auf Wunsch des Versenders von mehr als 8 Stück in einem Waggon ohne Verantwortung der Bahnen:

1) in allen Verkehren, ausgenommen die unter pct. 2 benannten, für den ersten weiteren Kopf $1^1/_4$ Kop. pro Werst; für jeden folgenden Kopf — 1 Kop. pro Werst;

2) im Verkehr zwischen den Stationen der Linie Uralsk-Saratow-Rtischtschewo-Tawolschanka-Balaschow-Charkow-Krementschug-Nikolajew, sowie von den Stationen und Theilstrecken der nördlich von dieser Linie belegenen Bahnen, wird die Wagenladungsfracht, unabhängig von der im Wagen verladenen Stückzahl, mit 10 Kop. pro Wagen und Werst berechnet.

III. Bei der Verladung in einem Wagen von weniger als 8 Stück, wird die Fracht pro Stück berechnet, jedoch darf dieselbe nicht mehr als die Fracht für 8 Stück nach dem Wagenladungstarif betragen.

IV. Für Gross-Hornvieh, welches exportirt wird, wird nach Vorstellung der Zollzeugnisse und der betreffenden Frachtbriefe, laut welchen das Vieh angekommen ist, die Hälfte der Fracht vergütet. Hierbei ist zu bemerken, dass für Vieh, welches auf den Stationen der Ausfuhrpunkte geschlachtet wird und als Fleisch zum Export gelangt, 17 Pud des exportirten Fleisches pro ein Stück Vieh gerechnet wird.

V. Für Racevieh, welches auf Zeugnisse des Ministeriums der Landwirthschaft befördert werden muss, wird erhoben:

bei stückweiser Beförderung 2 Kop. pro Stück und Werst;

bei waggonweiser Beförderung 4 Kop. pro Waggon und Werst.

Hierbei ist zu bemerken, dass bei der Beförderung von Racenvieh in Wagenladungen, die Fracht von 4 Kop. pro Wagen und Werst zur Erhebung gelangt, auch wenn Gross-Hornvieh, Kälber, Schafe (darunter Hammel und Lämmer) und Schweine (darunter Ferkel) zusammen geladen werden.

48. Einführung neuer Tarife.

Ausser den oben erwähnten Tarifen, sind folgende neue Tarife resp. neue Ausgaben bereits früher bestandener im Jahre 1896 zur Einführung gelangt:

1) Am 17. April ist der Special-Tarif für die Beförderung von Flachs und Heede in vollen Wagenladungen von der Station Riga III nach Libau auch für Sendungen ab Riga I ausgedehnt worden.

2) Am 1. Mai gelangte ein Neudruck des Tarifs für die Beförderung von Gütern im directen kaukasischen und transkaspischen Verkehr zur Einführung. In demselben sind alle bis zum genannten Datum erfolgten Abänderungen und Ergänzungen zusammengestellt. In der Folge sind die Veränderungen, welche im directen Verkehr der Bahnen der I. und II. Gruppe eintraten, auch auf diesen Verkehr übertragen worden.

3) Unter demselben Datum gelangte ein Neudruck des Tarifs für die Beförderung von Eisen, Stahl, Gusseisen etc. zur Einführung, in dem

ebenfalls alle seit Erstellung dieser Tarifsammlung erfolgten Abänderungen enthalten sind. Derselbe erfuhr eine für Riga wichtige Ergänzung dahin, dass, mit einer Giltigkeit vom 15. October, Specialtarife von der Uraler Bahn nach Riga und Sassenhof erstellt wurden und zwar werden erhoben für die Beförderung von unbearbeitetem Gusseisen jeder Art, Schwarzeisen in Luppen und Blöcken und Milbars in unverpacktem Zustande

von	Kyschtym	nach	Riga	26,76;	nach	Sassenhof	27,09	Kop.	p. Pud
„	Ufaley	„	„	27,08;	„	„	27,41	„	„ „
„	Mramorskaja	„	„	27,47;	„	„	27,80	„	„ „
„	Taraskowo	„	„	27,99;	„	„	28,32	„	„ „
„	Neywo-Rudanskaja	„	„	28,19;	„	„	28,52	„	„ „
„	Newjansk	„	„	28,30;	„	„	28,63	„	„ „
„	Ostrowskaja	„	„	28,56;	„	„	28,89	„	„ „
„	Barantschinskaja	„	„	28,86;	„	„	29,19	„	„ „
„	Kuschwa	„	„	28,92;	„	„	29,25	„	„ „
„	Teplaja-Gora	„	„	29,36;	„	„	29,69	„	„ „
„	Busser	„	„	29,44;	„	„	29,77	„	„ „
„	Paschija	„	„	29,71;	„	„	30,04	„	„ „
„	Kisel	„	„	30,76;	„	„	31,09	„	„ „
„	Alexand. Sawod	„	„	30,91;	„	„	31,24	„	„ „

4) Am 1. Juni gelangte ein Neudruck des Tarifs für die Beförderung von Petroleum und anderen Naphtha-Destillaten zur Einführung, in welchem alle bis zu diesem Datum erfolgten Abänderungen enthalten sind. Am 2. October erfuhr dieser Tarif eine Abänderung dahin, dass die von Kurtenhof nach Riga I erstellten Tarifsätze auch für Transporte von Bolderaa nach Riga zur Anwendung zu gelangen haben.

5) Endlich ist, mit einer Giltigkeitsdauer vom 1. December, ein Neudruck des Tarifs für den Transport von Fischen zur Ausgabe gelangt.

49. Tarif für die Beförderung von Holz, Holzbaumaterialien und Brennholz.

Die ersten Versuche, eine Einheitlichkeit in der Tarifirung von Holzmaterialien zu erzielen, reichen bis in das Jahr 1891 zurück, in welchem Jahre eine Regelung der Tarife für die genannte Waarengruppe im Verkehr mit Moskau angestrebt wurde. Auch in den folgenden Jahren sind solche Bestrebungen bemerkbar, die eine mehr oder weniger grosse Gleichmässigkeit in der Tarifirung auf den ehemaligen Bahnen der II. und der III. Gruppe zur Folge hatten. Jedoch erst im Jahre 1895 wurden, in Anlass einer diesbezüglichen Verfügung des Ministers der Finanzen, eingehende Daten gesammelt, auf Grund deren die Ausarbeitung des neu zu erstellenden Tarifs für das gesammte russische

Eisenbahnnetz stattfinden konnte. Diese Daten und die auf den Conferenzen vom 10., 12., 13. und 14. Februar 1896 verlautbarten Wünsche der Vertreter der am Transport von Holz interessirten Kreise ergaben für den Tarif-Comité folgende Gesichtspunkte, welche leitend für die Erstellung des neuen Tarifs waren; zu diesen Conferenzen hatte, auf Aufforderung des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten, der Rigaer Börsen-Comité einen Vertreter in der Person des Herrn H. v. Gruzewski entsandt.

Das gesammte russische Eisenbahnnetz ist in zwei Rayons zu theilen, wobei im südlich gelegenen ein höherer Tarif, im nördlichen dagegen ein gegen ersteren ermässigter Rayon-Tarif zur Anwendung zu gelangen hat.

Die nach dem neuen Tarif zu berechnenden Waaren sind ihrem Werthe nach in 3 Kategorien zu theilen, wobei für Waaren von höherem Werthe eine höhere Fracht zu zahlen ist.

Der nach obigen Gesichtspunkten ausgearbeitete Tarif erschien in Nr. 751 des Sborniks der Tarife sub Nr. 6076 mit einer Giltigkeitsdauer vom 1. August 1896 bis auf Weiteres.

Der Tarifirung nach demselben unterliegen folgende Waaren:

1) Holz als: Birnbaum-, Cedern-, Ulmen-, Rüster-, Kastanien-, Wachholder-, Nuss-, Pilbeeren-, Buchsbaum-, Pappel-, Kirschbaum-, Platanen- und Apfelbaum-, in Balken, Bohlen, Brussen, Planken, Brettern (gehobelte und gespundete eingeschlossen), Stangen, Klötzen, Blöcken, Scheiten, Schalen, Fourniren und Klötzchen (pct. b. der Gruppe 28 der allgemeinen Waarennomenclatur).

2) Holz als: Birken-, Buchen-, Weiden-, Eichen-, Ahorn-, Linden-, Ellern- und Eschen- in Balken, Bohlen, Brussen, Planken, Fassdauben, Brettern (gehobelte und gespundete eingeschlossen), Stäben, Stangen, Klötzen, Blöcken, Scheiten, Schalen und Klötzchen (pct. w. der Gruppe 28 der allgemeinen Waarennomenclatur).

3) Brennholz, Baumwurzeln, Baumstümpfe, Faschinen und Reisig (Gruppe 31 der Nomenclatur).

4) Holz als: Fichten-, Tannen-, Lärchen- und Espen- in der Rinde und ohne Rinde, in unbehauenen Stämmen oder in solchen, die von einer oder mehreren Seiten behauen sind, in Balken, Bohlen, Brussen, Mastbäumen, Schindeln, Halbschindeln, Brettern (gehobelte und gespundete eingeschlossen), Latten, Stäben, Stangen, Knieholz für Barken, Pfählen, Klötzen, Planken, Latten, Dachsparren, Pfosten und Schwellen (Gruppe 55 der Waarennomenclatur).

Obige Waaren sind, behufs Frachtberechnung, in folgende 3 Kategorien eingetheilt und zwar sind zu tarifiren nach Sätzen, die erstellt sind für die

I. Kategorie: 1) Bretter (gehobelte und gespundete eingeschlossen) aller Benennungen und Dimensionen;

I. Kategorie: 2) Bohlen und Brussen jeglicher Art und Dimension;
3) Eichenstäbe und Planceons;
4) Holz und Holz-Baumaterial grosser Dimension in einer Länge von 6 und mehr Arschin und einer Stärke von 8 und mehr Werschok am oberen Toppende.

II. Kategorie: Holz und Holz-Baumaterialien, die nicht in den Kategorien I und III aufgeführt sind.

III. Kategorie: 1) Brennholz, Baumstümpfe, Faschinenholz und Reisig;
2) Pitprops bis zu $3^1/_2$ Arschin Länge und 4 Werschok Dicke;
3) Stangen bis zu 3 Arschin Länge und $1^1/_2$ Werschok Stärke.

Die Frachtberechnung selbst findet nach im Tarif enthaltenen Tabellen statt und zwar sind für die zu den beiden ersten Kategorien gehörenden Holzmaterialien besondere Sätze für die Bahnen des Nordrayons und andere Sätze für die Bahnen des Südrayons festgestellt. Zur Abgrenzung der beiden Rayons ist folgende Demarcationslinie gebildet: Orenburg-Batraki-Tula-Orel-Brjansk-Homel-Luninez-Rowno-Radsiwilow mit den Zweiglinien Uslowaja-Jeletz, Homel-Mokoschino und Rowno-Berditschew. Für Transporte auf den südlich von dieser Demarcationslinie liegenden Bahnen, sowie für Transporte aus dem nördlichen in den südlichen Rayon ist folgendes Schema angenommen:

a. für Holzwaaren der I. Kategorie:

Von 1— 105 Werst zu $^1/_{30}$ Kop. pro Pud und Werst;
„ 106— 180 „ werden zur Zahlung für 105 Werst $^1/_{50}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 181— 300 „ werden zur Zahlung für 180 Werst $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 301— 400 „ werden zur Zahlung für 300 Werst $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 401—1200 „ werden zur Zahlung für 400 Werst $^1/_{200}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 1201 Werst und darüber zu $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst.

b. für Holzwaaren der II. Kategorie:

Von 1— 90 Werst zu $^1/_{36}$ Kop. pro Pud und Werst;
„ 91— 190 „ werden zur Zahlung für 90 Werst $^1/_{50}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 191— 280 „ werden zur Zahlung für 190 Werst $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 281— 360 „ werden zur Zahlung für 280 Werst $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 361—1000 „ werden zur Zahlung für 360 Werst $^1/_{200}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 1000 Werst und darüber zu $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst.

Ferner sind für den Transport von Holzwaaren auf den nördlich von der Demarcationslinie belegenen Eisenbahnen und auf dieser Linie selbst, sowie auch für Transporte nach Odessa und Nikolajew folgende zwei Schemata festgesetzt:

a. für Holzwaaren der I. Kategorie:

Von 1— 45 Werst zu $^1/_{36}$ Kop. pro Pud und Werst;
„ 46—165 „ wird zur Zahlung für 45 Werst $^1/_{50}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 166—280 „ wird zur Zahlung für 165 Werst $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 281—680 „ wird zur Zahlung für 280 Werst $^1/_{200}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 681 und mehr zu $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst.

b. für Holzwaaren der II. Kategorie:

Von 1— 60 Werst zu $^1/_{40}$ Kop. pro Pud und Werst;
„ 61—120 „ werden zur Zahlung für 60 Werst $^1/_{60}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 121—300 „ werden zur Zahlung für 120 Werst $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 301—560 „ werden zur Zahlung für 300 Werst $^1/_{200}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 561 Werst und mehr zu $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst.

Endlich ist für die zur III. Kategorie zählenden Waaren ein allgemeines Schema für alle Eisenbahnen festgesetzt worden:

Von 1— 30 Werst zu $^1/_{40}$ Kop. pro Pud und Werst;
„ 31—310 „ wird zur Zahlung für 30 Werst zu $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 311—600 „ wird zur Zahlung für 310 Werst $^1/_{200}$ Kop. pro Pud und Werst zugeschlagen;
„ 601 Werst und mehr zu $^1/_{200}$ Kop. pro Pud und Werst.

50. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten.

a. Regeln für die Zufuhr von Gütersendungen zu den Eisenbahn-Stationen, deren Lagerung und Annahme zum Transport.

In Ergänzung der Art. 45—48 des Allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen sind in Nr. 120 der Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Staatsregierung vom 22. October Regeln für die Zufuhr von Gütersendungen zu den Eisenbahn-Stationen, deren Lagerung und Annahme zum Transport publicirt worden. Diesen Regeln zufolge werden zur Anfuhr zu den Eisenbahn-Stationen mit dem Recht der Benutzung der Lagerräume und der zur Station gehörenden freien Plätze

nur Güter zugelassen, die zum Transport per Eisenbahn angemeldet werden, wobei gleichzeitig mit der Anfuhr die Frachtbriefe vorzustellen sind. Die angeführten Güter werden auf den Stationen in die zur Lagerung bestimmten gedeckten oder offenen Lagerräume gelegt und sind, im Falle der Ueberfüllung derselben, den Waarenabsendern, auf ihren Wunsch hin, zum Lagern der angeführten Waaren freie Plätze des Stationsgrundes anzuweisen. Den Waareneigenthümern von auf freien Plätzen des Stationsgrundes lagernden Gütern ist es, nach Massgabe des Freiwerdens der zum Lagern hergerichteten Räume der Station, freigestellt, ihre Waaren unter Einhaltung der Reihenfolge in die zum Lagern frei gewordenen Räume überzuführen oder mit der Ueberführung für ihre Rechnung die Station zu beauftragen. Die übergeführten Güter gehen alsdann in die Verantwortung der Bahn über und ist dem Absender der Duplicat-Frachtbrief auszureichen.

b. Regeln über den Modus der Zuzählung von Privat-Lagerhäusern und -Lagerräumen zu den Eisenbahn-Stationen und die Anmeldung zum Versand und zur Transport-Annahme aus diesen Lagerhäusern.

In der obengenannten Nr. 120 der Sammlung der Gesetze wird weiter bekannt gegeben, dass Lagerhäuser und Lagerräume, welche nicht der Eisenbahn gehören und sich nicht in ihrer Benutzung befinden, unter nachstehenden Bedingungen den Eisenbahn-Stationen zugezählt werden können, wodurch Güter aus diesen Lagerräumen seitens der Bahn in die Reihenfolge bei der Beförderung von Waaren zu stellen sind. Einen Anspruch auf Erlangung dieses Rechts haben Lagerräume:

a. wenn Güter, nach erfolgter Bekanntmachung durch den Anschlag über den Eintritt ihrer Reihenfolge nicht später als am nächstfolgenden Tage vor Schluss der Waarenstation angeführt werden können;
b. wenn die Güter in vollen Waggonladungen zur Abfertigung angemeldet werden;
c. wenn der Absender der Güter selbst Besitzer des Lagerhauses ist; und
d. wenn zwischen der Eisenbahn und dem Besitzer des Lagerhauses eine Vereinbarung über die Mittel und Art der Verificirung der zum Versande aus dem Lagerhause angemeldeten Güter erfolgt.

Der Besitzer des der Eisenbahn-Station zugezählten Lagerhauses ist berechtigt, zum Transport nur Güter anzumelden, welche sich im Lagerhaus befinden. Die Anzeigen haben an den Chef derjenigen Station zu erfolgen, zu welcher das Lagerhaus zugezählt ist. In der Anzeige muss Art und Anzahl der zur Beförderung avisirten Güter und die Anzahl

und Art der zur Verladung derselben erforderlichen Waggons enthalten sein, wobei gleichzeitig mit der Anzeige zur Schadloshaltung der Bahn für die rechtzeitige Zustellung der Waare 3 Rbl. für jeden zur Verladung geforderten Waggon zu deponiren sind.

Falls die so avisirten Güter nicht später als am folgenden Tage zur Beförderung angenommen werden können, macht die Station ohne Eintragung in das Buch der Reihenfolge den Vermerk: „Angemeldet zu dem und dem Datum". Im entgegengesetzten Falle werden die bezeichneten Güter in die Reihenfolge in gleicher Weise mit den Gütern, die unter vorhergehender Lagerung zum Transport angenommen, gestellt. Beim Schluss der Waarenstation, in jedem Falle nicht später als um 8 Uhr Abends, hängt die Station eine Bekanntmacnung über die Reihenfolge der Güter aus, die zum nächstfolgenden Tage angenommen werden, und erlässt darüber die bezüglichen Mittheilungen. Güter aus den der Station zugezählten Lagerhäusern müssen zum bezeichneten Tage der Waarenstation zugestellt werden und werden dieselben alsdann in der lt. Art. 61 des Allgemeinen Statuts vorgesehenen Ordnung, wie Güter, die ohne vorhergehende Lagerung zum Transport angenommen, behandelt.

c. Ausser den erwähnten Bestimmungen sind noch folgende wichtigere Erlasse im Jahre 1896 zu verzeichnen, welche die Transport-Bedingungen von Gütern, Aenderungen des Allgemeinen Statuts der Russischen Eisenbahnen etc. betreffen.

1) Vom 20. Januar wurden die Bestimmungen über die Ausreichung von Darlehen auf Getreide dahin ergänzt, dass es den Versendern gestattet wird, den erhaltenen Vorschuss zu tilgen oder zu verringern, indem sie den Vorstehern der Versandstationen Zahlung leisten.

2) Vom 17. Februar ab wird gestattet, beim Transport von schwedischen Zündhölzern die Fracht und die Nebengebühren auf den Empfänger zu überweisen.

3) Vom 21. Februar werden die für den Transport von Schweinen bestehenden Ladenormen abgeändert und zwar dürfen fortan bei Verladung in einer Reihe 40 Stück, bei Verladung in zwei Reihen 80 Stück in einem Waggon zum Versand kommen.

4) Durch Circulair des Eisenbahndepartements vom 15. sub Nr. 4719 wird den Waarenempfängern das Recht zugestanden, an diejenigen Eisenbahn-Stationen, bei denen sich Postabtheilungen befinden, schriftliche Anfragen bezüglich des Eintreffens ihrer Sendungen auf Postkarten mit Antwortblanquettes zu richten, welche Anfragen die Stationen durch die Post zu beantworten haben.

5) Vom 16. März ab wird die Beförderung von Salmiakgeist in Cisternenwaggons zugelassen.

6) Durch Bestimmung des Ministers der Wegecommunicationen vom 19. März sub Nr. 5009 wird es den Bahnen gestattet, Korkholz, Leimlederschnitzel in verpacktem Zustande und Flachsheede und Werg in Bünden auf offenen Wagen zu befördern.

7) Vom 27. April ab werden Regeln über den Transport von Spiritus in Cisternenwagen eingeführt.

8) Am 1. Juni tritt die Bestimmung in Kraft, nach welcher die Eisenbahnen berechtigt sind, in denjenigen Fällen, wo der Gesammtbetrag an Fracht und sämmtlichen Nebengebühren die Summe von 10 Kop. nicht erreicht, als Minimalzahlung 10 Kop. zu erheben.

9) Im Juni wird vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten bestimmt, dass von der Zahlung der Gebühr von 1/5 Kop. pro Pud zur Erweiterung der Lagerräume solche Waaren befreit sind, die zur Beförderung aus Privatspeichern gelangen.

10) Durch Circulair des Eisenbahn-Departements vom 21. Juni sub Nr. 10619 ist die Bestimmung getroffen, dass die Versender die Frachtbriefduplicate den Frachtbriefen beizufügen berechtigt sind.

11) Vom 1. Juli ab wird auf der Riga-Oreler Bahn die Erhebung der Gebühr von 1/5 Kop. pro Pud zur Erweiterung der Lagerräume eingeführt.

12) Durch Bestimmung des Ministers der Wegecommunicationen vom 17./20. Juli sub Nr. 12475 werden vom 15. August ab die Lieferfristen für Eilgüter abgeändert und wird bestimmt, dass der Transport von Waaren mit dem Momente der Ausladung derselben aus den Waggons als beendet zu betrachten ist, weshalb die Empfangstationen durch Abstempelung auf den Frachtbriefen Tag, Monat und Jahr der Ausladung der Waare anzugeben haben.

13) Durch Bestimmung des Verwesers des Ministeriums der Bauten vom 11./16. August sub Nr. 13,792 wird die Frist zur Abnahme von Naphthawaaren in Cisternen auf 48 Stunden nach Ankunft derselben festgesetzt.

15) Im October werden neue Regeln über die Beobachtung der Reihenfolge in der Beförderung von Gütern publicirt. Die wichtigste Abänderung von den im Jahresbericht von 1896 enthaltenen Regeln besteht darin, dass fortan die Güter der Reihenfolge nicht mehr in 4, sondern in 5 Kategorien eingetheilt werden.

15) Durch Bestimmung des Eisenbahn-Departements vom 9. October sub Nr. 17034 ist es den Eisenbahnen untersagt, den Versendern Baarzahlung à Conto der Sendung als sogenannte Vorfracht zu leisten.

51. Eröffnung von Stationen.

1) Vom 17. Januar ab wurde die Haltestelle Pagen der Oreler-Gräsier Theilstrecke der Süd-Ostbahnen für den Güterverkehr eröffnet.

2) Am 10. März eröffnete die Wladikawkaser Eisenbahn in Moskau eine Stadtstation, die in den Verkehr mit allen Stationen der Russischen Eisenbahnen aufgenommen ist.

3) Am 15. Mai wurde die Haltestelle Lunino der Theilstrecke Pensa-Rasujewsk der Moskau-Kasaner Eisenbahn temporair für den Passagier- und Güterverkehr eröffnet.

4) Vom 1. Juni ab eröffnete die Kronseisenbahn-Verwaltung Stadtstationen in Jekaterinoslaw an der Jekaterinenbahn und in Elisawetpol an der Transkaukasischen Bahn.

5) Am 1. September wurde die Haltestelle Isjaslawl der Libau-Romnyer Eisenbahn, zwischen den Stationen Ratomka und Radoschkowitschi belegen, für den Güterverkehr eröffnet, bei Berechnung der Frachten bis zur nächstbelegenen der beiden benannten Stationen.

6) Am 15. September wurde die Haltestelle Dubrowski-Konni-Sawod auf der 119. Werst der Romnyer Theilstrecke der Charkow-Nicolajewbahn für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

7) Im September wurde die Haltestelle Etkary, belegen zwischen den Stationen Jekaterinowka und Lopuchowka der Koslow-Saratower Theilstrecke der Rjasan-Uralsker Eisenbahn, für den Güterverkehr, bei Berechnung der Fracht bis zur nächstweitbelegenen Station, eröffnet.

8) Am 1. October wurde auf der Haltestelle Peresna der Riga-Oreler Eisenbahn der Billetverkauf und die Abfertigung von Passagiergepäck bis zu den nächstbelegenen Stationen Rjäbzewo und Potschinok eröffnet.

9) Ebenfalls am 1. October wurde die Ausweichestelle Nr. 5 der Riga-Oreler Eisenbahn eröffnet für den Billetverkauf und die Abfertigung von Passagiergepäck nach den nächstbelegenen Stationen Potschinok und Stodolitsche und für einen allgemeinen Güterverkehr in vollen Wagenladungen bei Berechnung sowohl des Fahrgeldes, als auch der Fracht für die Entfernung bis zur nächstweitbelegenen Station.

10) Im November wurde die zwischen den Stationen Nikitino und Korablino der Rjasan-Koslower Theilstrecke der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn belegene Haltestelle Filonowo für den Güterverkehr eröffnet, bei Berechnung der Fracht bis zur nächstweitbelegenen Station.

Am 1. December eröffneten ihre Thätigkeit die Transport-Comptoire auf der Station Ob und in den Städten Tomsk, Marinsk, Atschinsk und Krasnojarsk.

52. Schliessung von Stationen.

Auf der Transkaspischen Eisenbahn wurden vom 1. Januar 1896 folgende Stationen für den Passagier- und Güterverkehr geschlossen.

Koschjd, Artschman, Keljata, Chodjsa-Dowlet, Aidin, Achschakuime, Usun-Su, Annau, Takir, Geok-Syr, Dschjudju-Klu, Kurban-Kala, Peski, Karaul-Kuju, Barchany, Malik, Nagornaja, Karabata, Murgak, Achsu, Arman-Sagad und Rawnina.

53. Umbenennung von Stationen.

Mit dem 1. Mai 1896 sind nachbenannte Stationen umbenannt worden und zwar:

1) Die Station Ostrow-Komarowo der Warschau-Terespoler Eisenbahn in Komarowo;

2) auf der Wladikawser Eisenbahn die Station Nowo-Alexandrowskaja in Rasschewatka; Nowo-Troitzskaja in Jegorlik, Michailowskaja in Palagidda; Kagalnitzskaja in Kajala; Petrowsk I. in Petrowsk-Kawkasski; Petrowsk II. in Petrowsk-Port und Scheljesnowodsk (Желѣзноводскъ) in Beschtau;

3) auf der Iwangorod-Dombrower Bahn die Station Bsin in Skarsjischko;

4) auf der Losowo-Sewastopoler Eisenbahn die Haltestelle Nataljewka in Mokraja;

5) auf der Moskau-Kasaner Eisenbahn die Station Spask in Torbejewo;

6) auf der St. Petersburg-Sestroretzker Bahn die Stationen Lisji-Nos in Gorskaja und Lisjenosinskaja Morskaja Pristan in Lisji-Nos;

7) auf der Rjasan-Uralsker Bahn die Station Sosnowka der Koslow-Saratower Linie in Wertunowskaja und die Haltestelle Pokrowskoje in Saburowo;

8) auf der Sysran-Wjasmaer Bahn die Station Morschansk II. in Korschunowka;

9) auf den Süd-Ost-Bahnen die Station Turkino in Rodnischek;

10) Die Stationen der Swenzianer Zufuhrbahn: Koslowsk in Werezeja und Glubokaja in Berewetsch;

11) auf der Theilstrecke Piritjansk der Rjasan-Uralsker Bahn die Station Krasnoje in Dnipr-Krasnoje;

12) vom 1. September 1896 ab wurde auf der Libau-Romnyer Eisenbahn die Haltestelle Saslawl, zwischen den Stationen Rotomka und Radokowitschi belegen, in Isjaslawl umbenannt.

54. Eröffnungen des Eisenbahnverkehrs auf neuen Zweigbahnen und Theilstrecken.

Am 10. Januar wurde der Verkehr auf den Zweigbahnen Wolsk I. und Wolsk II und der Theilstrecke Rtischewo-Arkadak der Rjasan-Uralsker Eisenbahn eröffnet.

Am 13. Januar eröffneten die Süd-Ost-Bahnen den Verkehr auf ihrer Zweiglinie Talobwaja Buturlinowka der Balaschow-Charkower Linie.

Am 21. Januar wurde der Verkehr auf der Krementschuger Zweiglinie der Süd-West-Bahnen, von Dubno nach Krementschug, eröffnet.

Am 26. Februar wurde der Güterverkehr auf der Verbindungsbahn zwischen der Station Charkow-Towarnaja der Süd-Ost-Bahnen und der Station Nowaja-Bawarija der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn eröffnet.

Am 15. März wurde der Güterverkehr auf der Zweiglinie der Moskau-Kasaner Eisenbahn, von der Station Schilowo bis zum Hafen des Flusses Oka eröffnet.

Am 5. October wurde der regelmässige Verkehr auf der Karlower Zweiglinie der Charkow-Nikolajew-Bahn eröffnet.

Am 11. October wurden der locale Passagierverkehr und der allgemeine Güterverkehr auf der Teikower Zweigbahn der Schuisko-Iwanower Linie der Moskau-Jaroslaw-Archangelschen Bahn eröffnet.

Am 15. October wurde auf der Krasnowodsker Theilstrecke der Transkaspischen Eisenbahn der Passagier- und Frachtverkehr eröffnet und von demselben Zeitpunkte hörte ein solcher Verkehr von und nach den Stationen Usun-Ada, Michailowskaja und Mulla-Kara genannter Bahn auf.

Am 15. October wurde auch auf der Strecke Tscheljabinsk-Ob der Sibirischen Bahn und auf der, der Uralsker Bahn zugetheilten Strecke Jekaterinenburg-Tscheljabinsk, der Verkehr eröffnet.

Temporär wurde der Verkehr eröffnet:

Am 1. August auf der Strecke Wologda-Kubino der Wologda-Archangeler Linie der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn.

Im September auf der Stawropoler Zweigbahn der Wladikawkaser Eisenbahn bis zur Station Stawropol.

Am 6. October auf der Pernauer schmalspurigen Zufuhrbahn ein Passagier-Güterverkehr und auf deren Zweigbahn von Moiseküll nach Abia der Güterverkehr.

Am 27. November auf der Zweiglinie Bjelgorod-Woltschansk der Kursk-Charkow-Sewastopoler Eisenbahn.

Am 1. December auf der Strecke Ob-Krassnojarsk der Mittel-Sibirischen Eisenbahn.

55. Entwickelung unseres Eisenbahnnetzes im Jahre 1896.

In erster Reihe wären die im Laufe des verflossenen Jahres beendigten und dem Verkehr übergebenen Eisenbahnen zu erwähnen.

Vor allen Dingen kommt die grosse Sibirische Eisenbahn in Betracht, deren erste Distanz im vorigen Jahr vollständig beendigt worden ist. Vom 15. October 1896 ab wurde der regelmässige Verkehr von Tscheljabinsk bis Ob (1328 Werst) eröffnet, gleichzeitig wurde auch auf der Theilstrecke Tscheljabinsk-Jekaterinenburg (227 Werst), welche der Ural-Bahn zugetheilt ist, der regelmässige Verkehr eröffnet.

Ausserdem wurden im Innern Russlands eine ganze Reihe neuer Linien eröffnet, die hauptsächlich den Character von Zufuhrbahnen haben. So eröffneten die Südostbahnen die Strecken von Talowaja bis Buturlinowka — 37 Werst und weiter von Buturlinowka bis Kalatsch — 52 Werst; die Südwestbahnen die Strecken von Kremenez bis Kamenizy — 29 Werst; die Polessje-Bahnen die Strecke von Brest bis Shabinka — 24 Werst; die Irinowka-Bahn die Strecke von Scheremetewka bis zum Melnitschny Rutschei — 20 Werst; die Eisenbahn Moskau-Archangel-Jaroslawl die Strecken von Schtscheglowo bis Mutischtschi — 16 Werst und von Iwanowo bis Teikowo — 32 Werst; die Charkow-Nikolajew Bahn die Strecke von Poltawa bis Karlowka — 41 Werst; die Kursk-Charkow-Sewastopol Eisenbahn die Strecken von Belgorod bis Woltschansk und andere Zweigbahnen, in einer Gesammtausdehnung von 53 Werst; die Rjasan-Ural Eisenbahn die Strecken von Pensa bis Serdobsk — 103 Werst, von Rtischtschewo bis Tawolschanka — 97 Werst, von Pawlowka bis Turkow — 12 Werst, von Saratow bis zur Anfahrt an der Wolga — 12 Werst; die Finnländischen Eisenbahnen die Strecken von Tammerfors bis Björneborg — 127 Werst und noch einige weniger wichtige.

Im Jahre 1896 sind demnach insgesammt 2,300 Werst neuer Eisenbahnen dem Verkehr übergeben worden. Zum Schluss des Jahres 1896 hatte das russische Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von 38,848 Werst, davon 7,593 Werst mit doppeltem Geleise. In Kronsverwaltung befanden sich davon — 24,155 Werst, in Verwaltung von 17 Eisenbahn-Gesellschaften — 12,449 Werst und in Finnland — 2,244 Werst.

Zu diesen 38,848 Werst müssen auch noch die Distanzen der im Bau befindlichen Eisenbahnen hinzugezählt werden, auf welchen der temporäre Verkehr eröffnet worden ist. Dazu gehören, auf der sibirischen Eisenbahn: Die Distanz von Ob bis Krasnojarsk in einer Ausdehnung von 710 Werst, die Zweigbahn bis Tomsk 90 Werst und von Wladiwostok bis Iman — 388 Werst; auf der Transkaspi-Bahn — von Krassnowodsk bis Dschebel — 129 Werst; auf der Wladikawkaser-Bahn — von Kawkaskaja bis Stawropol — 143 Werst und die Zweigbahn Shelesnowodsk — 5 Werst; auf der Eisenbahn Moskau-Archangel — von Wologda bis Kubiny — 85 Werst und von Belkowo bis Kelerowo — 38 Werst, sowie auch noch eine Reihe weniger wichtiger Distanzen. Es ergiebt sich, dass die Gesammtausdehnung der Distanzen, auf welchen der temporäre Verkehr eröffnet worden ist, 1,795 Werst beträgt.

Demnach muss die Gesammtausdehnung unseres Eisenbahnnetzes zu Beginn des Jahres 1897 auf 40,643 Werst festgesetzt werden (38,848 + 1,795).

Im Jahre 1896 sind im Betrieb folgender Eisenbahnen Aenderungen vorgenommen worden: in den Besitz der Krone gingen über die Eisenbahnen Moskau-Brest und Riga-Tuckum

während andererseits die Kronslinien von Swerewo bis Warwaropolje — 138 Werst, von Chazepetowka bis Lugansk — 83 Werst und von Warwaropolje bis Lissitschansk — 64 Werst, insgesammt — 330 Werst an die Gesellschaft der Südostbahnen verpachtet wurden.

Zu erwähnen wäre ferner noch, dass im Jahre 1896 an folgenden, bereits in früheren Jahren genehmigten Eisenbahnlinien gerarbeitet worden ist:

1)	von Samarkand bis Audischan . . .	500	Werst
2)	bis Taschkent	146	„
3)	die Transbaikal-Bahn bis Sretensk . .	1056	„
4)	von Perm bis Kotlas	935	„
5)	„ Krasnojarsk bis Irkutsk	1012	„
6)	„ Iman bis Chaborowsk	330	„
7)	„ Lukowo bis Ljublin	103	„
8)	„ Tschaplin bis Berdjansk	210	„
9)	„ Ostrolenka bis Piljawy	120	„
10)	„ Grodno bis Pataranzy.	188	„

Insgesammt werden für Rechnung der Krone circa 5,200 Werst neuer Eisenbahnen gebaut, auf welchen der Verkehr noch nicht eröffnet worden ist. Für Rechnung verschiedener Eisenbahn-Gesellschaften wird der Bau folgender Linien ausgeführt:

1)	von Tichorezkaja bis Zarizyn	505	Werst
2)	von Moskau bis Brjansk und von Brjansk bis Lgow	563	„
3)	von Pirjatino bis Krassny	86	„
4)	„ Marmysch bis Livny	60	„
5)	„ Kubiny bis Archangel	550	„
6)	„ Pskow bis Bologoje.	355	„
7)	„ Ranenburg bis Pawlez	108	„
8)	„ Jeletz bis Waluiki	309	„
9)	„ Anna bis Grafskaja	83	„

Für Rechnung der Krone und von Privatgesellschaften, mit Einrechnung von finnländischen Bahnen waren insgesammt 8,350 Werst neuer Eisenbahnen im Bau begriffen.

Schliesslich ist im verflossenen Jahre noch der Bau einer Reihe Eisenbahnlinien genehmigt worden.

56. Eröffnung von Elevatoren und Bestimmung von solchen und privaten Speichern zu Lagerhäusern.

I. Eröffnung von Elevatoren.

Elevatore sind im Jahre 1896 nur auf und bei den Stationen der Rjasan-Uralsker Eisenbahn eröffnet worden und zwar:

am 1. April bei den Stationen Matyschewo und Rudnja Kamyschinskaja der Tambow-Kamyschin-Linie;

vom 20. April bei der Station Petrowsk der Atkarsk-Wolga-Linie;
vom 1. Juni bei den Stationen Romanowka und Tri Ostrowa der Tambow-Kamyschin-Linie und bei der Station Karabulak der Atkarsk-Wolga-Linie;
vom 1. August bei den Stationen Kamyschin und Nikolajewsk der Jerschow-Nikolajewsker Linie;
vom 29. September bei den Stationen Balanda der Atkarsk-Balanda und Serdowsk der Rtitschewo-Pensaer Linie;
vom 2. October bei der Station Uwek der Linie Saratow-Neftanaja und
vom 1. November bei der Station Uralsk der Pokrowsko-Uralsker Linie.

II. Bestimmung neuer Lagerhäuser.

Zu Lagerhäusern sind im Jahre 1896 bestimmt worden:

1) Die Ambare des A. K. Jacob an der Nikolai-Zweigbahn der Moskau-Kasaner Eisenbahn;
2) Der Elevator bei der Station Saratow der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn;
3) Die Ambaren des Handlungshauses A. W. und T. Alferow in Moskau, Waronje Strasse, Haus Andrejew;
4) Der Elevator bei der Station Uwarowo der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn;
5) Die Ambaren J. F. Tscherbakow bei der Station Klekotki der Sysran-Wjasmaer Eisenbahn;
6) Die Ambaren der Fastower Eisenbahn bei den Stationen Sucholjessi und Swjetkowo;
7) Die von den Kaufleuten E. B. Rosenblum und M. G. Elkin arrendirte Ambare bei der Station Smolensk der Riga-Oreler Eisenbahn;
8) Die Ambaren des S. W. Schabin und der J. E. Choltobinskaja bei der Station Klekotki der Sysran-Wjasmaer Eisenbahn;
9) Die Ambare des Makejew und Iwaimikow bei der Station Ranenburg der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn;
10) Die Ambare des Preobrashensky bei der Station Baranowa der Moskau-Kursker Eisenbahn.

57. Die Riga-Oreler Eisenbahn.

a. Umbau der Güter- und Passagierstationen in Riga.

Die Verhandlungen über den Umbau der Güter- und Passagierstationen in Riga oder, wenigstens vorläufig wichtiger, über die Anlage einer Central-Güterstation in Riga (vergl. Handelsarchiv Jahrgang 1896 Heft I Seite 115 u. ff.) haben sich das ganze Jahr hingezogen und erst

zum Schlusse desselben hat eine principielle Verständigung der drei betheiligten Factore, des Eisenbahn-Ressorts, der Stadtverwaltung und der Kaufmannschaft erreicht werden können. Das erste, von der Commission erörterte Project der Anlage einer Central-Güterstation auf der Stadtweide wurde schon bald zu Beginn dieses Jahres verlassen. Den näher zur Stadt belegenen Theil der Stadtweide, den das Eisenbahnressort verlangte, glaubte die Stadtverwaltung garnicht oder nur zu einem Preise abtreten zu können, den das Eisenbahnressort nicht zahlen zu können meinte, der von der Stadtverwaltung angebotene Theil der Stadtweide erschien dagegen dem Eisenbahnressort zu weit von der Stadt und vom Flusse abgelegen — kurz aus diesen und Zweckmässigkeitsgründen entschloss sich das Eisenbahnressort, namentlich nachdem der wirkl. Staatsrath Ingenieur P. v. Götte als Mitglied in den Bestand der besonderen Commission getreten war, den ersten Plan aufzugeben und die Central-Güterstation an das Wasser selbst zu rücken, damit das vom Ingenieur W. Liebreich schon seit vielen Jahren eifrigst verfochtene Princip der organischen Verbindung von Schienen- und Wasserweg auch in dieser Beziehung wieder aufnehmend. Diesen Beschluss theilten die Herren Ingenieure wirkl. Staatsrath P. von Götte und der Director der Riga-Oreler Bahn W. N. Kokowzew, im Auftrage des Präses der Regierungscommission, dem Rigaer Börsen-Comité im Schreiben vom 24. April 1896 Nr. 3853 mit und baten ihn um sein Gutachten, um sich bei der Entscheidung dieser sowohl für die Stadt, als auch für die gesammte örtliche Kaufmannschaft ausserordentlich wichtigen Frage, der Ansicht der Majorität zu vergewissern. Durch die Anlage der Central-Güterstation an dem längs dem Katharinen-Damm geplanten Bassin würden allerdings grössere Opfer für den dazu erforderlichen Grund und Boden, als beim ersten Plane beansprucht werden, andererseits aber wären die mit einer derartigen Lage der Güterstation verbundenen Vortheile sowohl hinsichtlich des zukünftigen Bahnbetriebs, als auch hinsichtlich einer Beschleunigung und Verbilligung des Löschens, Ladens und Versands der Waaren so in die Augen fallend, dass es wohl geboten sein dürfte, dieses Project eingehendst in Erwägung zu ziehen. Hiebei erklärten die Unterzeichner dieses Schreibens, dass sie, in Zusammenhang mit obiger Abänderung des ursprünglichen Projects, dem Herrn Stadthaupte von Riga folgende Wünsche und Vorschläge der Commission mitgetheilt hätten:

1) um die projectirte Güterstation nach dem auf dem Plan mit Б., В und Г. bezeichneten Platze hin weiter zu entwickeln, wird noch ein Flächenraum hinzugezogen, der durch die Elevatorbahn, den Möllershofschen Graben und die zukünftige Grenze der Düna-Regulirung begrenzt wird;

2) die Stadtverwaltung betheiligt sich an der durch die Regierung auszuführenden Expropriation der für die Güterstation erforderlichen

Ländereien von Privatbesitzern mit der Hälfte der Kosten; die der Stadt gehörenden Grundstücke tritt diese unentgeltlich der Bahn ab;

3) die Verlegung des gegenwärtigen Collectors (längs dem zukünftigen Uferkai) zur Mündung des Bassins übernimmt die Eisenbahn auf ihre Rechnung;

4) gleichzeitig mit dem Beginn des Baus der Güterstation am Katharinen-Damme sorgt die Stadt für die Errichtung von Lagerplätzen auf dem Andreasholme, damit die Import- und Exportgüter des Transitverkehrs ohne Aufenthalt auf der Eisenbahn zu ihrem Bestimmungsorte abgefertigt werden können und zwar bereits früher, als das projectirte Bassin und der Uferkai längs der Güterstation beendet sind;

5) die Stadtverwaltung tritt ihre Ländereien zu einer Rangirstation in der Nähe der Alexander-Pforte, sowie zum Bau eines Verbindungsgeleises der Riga-Dwinsker Theilstrecke mit der Mühlgrabener Zweigbahn unentgeltlich ab, während die Eisenbahn ihr das Terrain, das gegenwärtig von der Rangirstation bei der 7. und 8. Wächterbude der Riga-Dwinsker Bahn eingenommen wird, zurückerstattet.

In seiner an den Chef der Riga-Oreler Bahn gerichteten Antwort vom 26. April 1896 sub Nr. 373 äusserte der Börsen-Comité, dass er, wie bereits in seinem Schreiben an den Vorsitzenden der besonderen Commission vom 13. Januar 1896 Nr. 36 ausgesprochen, dem in dieser Commission erörterten generellen Plane einer Centralisirung und Verlegung der Rigaschen Passagier- und Güterstationen seine volle Sympathie entgegenbringe und lebhaftest auf eine baldige Realisirung dieser für den Handel und die Schifffahrt Rigas hochbedeutenden Pläne hoffe. Auch der gegenwärtig in Aussicht genommenen Verlegung der Central-Güterstation vom ursprünglich geplanten Platze auf der Stadtweide nach dem Katharinen-Damme könne der Börsen-Comité im Allgemeinen nur zustimmen und verkenne nicht die mannigfachen Vortheile, die letzterer Platz vor dem ersteren biete.

Da der Börsen-Comité nicht Eigenthümer irgend welcher, für die Anlage der Güterstation und den Ausbau des Dünaufers in Betracht kommenden Territorien oder Uferstrecken sei, vermöge er seinen Sympathien für das grosse Unternehmen gegenwärtig noch keinen praktischen Ausdruck zu verleihen, wolle aber doch seine feste Ueberzeugung aussprechen, wie er es bereits in seinem Schreiben vom 13. Januar c. gethan, dass die Kaufmannschaft seiner Zeit, wenn die Pläne und Vorarbeiten soweit gediehen, dass Richtung und Modus ihrer möglichen Mitwirkung zu übersehen seien, nicht ablehnen werde, auch ihrerseits Opfer zur Realisirung der Pläne zu bringen und sich an der Ausführung der Projecte zu betheiligen.

Hiebei wies der Börsen-Comité auf einige Aenderungen im gegenwärtig vorliegenden Plane hin, die für die Schifffahrt und die prompte

Abwickelung des Handels von wesentlicher Bedeutung sein dürften und bat um möglichste Berücksichtigung derselben:

1) erscheine die gegenwärtig projectirte Breite des Andreasbassins von 50 Faden für den bequemen Verkehr von Schiffen nicht genügend und wäre es sehr wünschenswerth, wenn, namentlich im unteren Theile des Bassins die Breite um 10 Faden vergrössert werden könnte;

2) die Stromverhältnisse vor dem unteren Theile des Andreasholmes seien jetzt recht ungünstig, da sich das tiefe Fahrwasser längs dem linken Dünaufer hinziehe und vor dem rechten eine lange Sandbank liege, welche ein Zeichen dafür sei, dass diese Stromseite besonders leicht versande. Um eine Besserung herbeizuführen, scheine es nothwendig, die Strombreite geringer zu machen und die rechte Uferlinie so weit vorzurücken, dass der Strom vor dem unteren Ende der Uferbefestigung von Ober-Poderaa nicht breiter werde als zwischen dem Andreasholm und dem Pfahldamm FG;

3) eine gewisse Gefahr für die Tiefenverhältnisse und auch in sanitärer Beziehung scheine darin zu liegen, dass das projectirte Andreasbassin, nach dem vorliegenden Plane ein stehendes Gewässer bilden würde und wäre es sehr wünschenswerth, wenn in denselben sei es eine Zuleitung aus dem Dünastrom geschaffen, sei es der im Herbste und Frühling eine gewisse Strömung aufweisende Stadt-Canal hineingeleitet würde.

In der Stadt-Verwaltung fand dieses neue Project jedoch keinen Anklang, indem dieselbe einerseits die dazu erforderliche Expropriation beim Katharinendamm für zu kostspielig erachtete, andererseits weder in die Zuschüttung des Andreashafens, noch in die Verlegung des Collectors, noch endlich in die Beschneidung des „Kaiserlichen Gartens“ willigen zu können meinte, dagegen sich aber erbot, das auf der Stadtweide erforderliche Terrain von 50 bis 60 Dessjätinen unentgeltlich abzutreten, sowie die Entschädigung der Pächter der zur Stationsanlage zu verwendenden Ländereien zu übernehmen.

Unterdessen war an Stelle des häufig durch andere Aufträge in Anspruch genommenen Ingenieurs Dombrowski, der wirkl. Staatsrath Ingenieur P. v. Götte zum Präses der Commission für den Umbau der Eisenbahnstationen Rigas ernannt worden. Derselbe berief nun eine Versammlung der Commission zum 13. Juli zusammen, an der als Vertreter des Börsen-Comités der Vice-Präses desselben, Herr O. v. Sengbusch, und Herr L. Ovander Theil nahmen. Dieser Versammlung wurde ein neues Project vorgelegt, in welchem die vom Börsen-Comité im Schreiben vom 26. April 1896 sub Nr. 373 geäusserten Wünsche im Wesentlichen berücksichtigt worden waren. Die Vertreter der Regierung, sowie die des Börsen-Comités stimmten, ihren früheren Aeusserungen entsprechend, dem Projecte zu, wobei Herr v. Sengbusch noch den Wunsch aussprach, dass zu dem auf dem Plane bezeichneten Expropriationsterrain auch

noch der im Besitze des Militärressorts und der Stadt befindliche Platz, südlich vom „Kaiserlichen Garten“ hinzugezogen würde, um hier eine näher zum Centrum der Stadt belegene Anlage für den Lokalverkehr zu schaffen. Der Vertreter der Stadtverwaltung, Herr Stadthaupt Kerkovius, reichte dagegen ein Separatvotum zum Protokoll dieser Versammlung ein, in welchem er erklärte, dass er persönlich zwar bei seiner früheren Ansicht, dass die Stadtweide der geeignetste Ort zur Anlage der Central-Güterstation sei, verbleiben müsse; da aber nach den mündlichen Erläuterungen des Präses der Commission alle am Dünaufer belegenen städtischen Anlagen, welche Anfangs der Disposition der Stadt entzogen werden sollten, gegenwärtig in ihrer jetzigen Gestalt belassen werden sollten, werde, seiner Ansicht nach, das einzige Hinderniss einer Realisirung des neuen Projects das Verlangen der Stadt bilden, dass der „Kaiserliche Garten“ in seiner jetzigen Gestalt erhalten bleibe.

Beim Schreiben vom 17. September 1896 sub Nr. 6, übersandte nun der Präses der Commission, wirkl. Staatsrath von Götte, gleichzeitig mit dem Protokoll jener Versammlung vom 13. Juli 1896, einen Plan des dort erörterten Projects, in welchem zum Theil auch die den Forderungen der Stadtverwaltung entsprechenden und vom Präses der Commission zugestandenen Abänderungen eingetragen waren; dieser Plan war nach Mittheilung des Herrn v. Götte im Principe vom Herrn Wegebauminister gebilligt worden.

Da dieser Plan jedoch mancherlei, dem Börsen-Comité nicht praktisch erscheinende Abänderungen enthielt, andererseits verlautete, dass das Ressort der Wasserbauten ein völlig neues Project ausgearbeitet habe und für die Annahme desselben wirke, arbeitete der Hafenbau-Ingenieur des Börsen-Comités, Herr A. Pabst, um eine Einigung auf dem Boden der bereits erörterten Projecte zu erzielen und dadurch Verzögerungen in der Ausführung der gesammten geplanten Anlagen zu vermeiden, auch seinerseits ein vermittelndes Project aus, welches die vollkommene Zustimmung des Börsen-Comités fand und auch vom wirkl. Staatsrath von Götte gebilligt und angenommen wurde. In den Erläuterungen zu diesem Projecte führte Herr Ingenieur Pabst im Wesentlichen aus:

1) Der Zollplatz sei gegenwärtig zu klein und bedürfe dringend einer Vergrösserung. Ausser durch die Hinzuziehung des Andreasdammes, d. h. durch eine Verlängerung, könne derselbe auch noch durch eine Verbreiterung grösser gemacht werden. Diese lasse sich sowohl nach der Landseite, wie auch nach der Flussseite hin ausführen, weil mit der Zeit, bei der weiter gehenden Vertiefung des Stromes, wahrscheinlich ein Umbau der Kaimauer erforderlich werden dürfte. Dann könne man die jetzige Uferlinie, welche eine einspringende Bucht mache, durch eine vom oberen Ende des Zollplatzes bis zum oberen Ende des Andreas-

holmes gehende gerade Uferlinie ersetzen, wodurch der Zollplatz an Breite gewinne.

2) Ein Theil des Andreashafens und die Heringskaje seien, wenn irgend möglich, zu erhalten. Um den Andreasholm durch Geleisanlagen bequem zugänglich zu machen, erscheine es nicht unbedingt nothwendig, den Andreasdamm mit dem Andreasholm zu verbinden, sondern nur den inneren Theil des Andreashafens so weit zu verschütten, dass ein circa 30 Faden breiter Canal längs der inneren Seite des Andreasdammes nachbleibe. Der Eingang des Andreashafens lasse sich auch durch eine Verlängerung des Andreasdammes schmäler machen, wodurch auf letzterem etwas mehr Platz gewonnen werde. Die Ufer des Canals könnten ebenso wie jetzt die des Andreashafens, zum Löschen von Baumaterialien, Brennholz etc. ausgenutzt werden, die Heringskaje bleibe bestehen, dem Stadtcanal brauche kein neuer Ausfluss in die Düna gegeben zu werden, nur der Winterhafen werde kleiner werden.

3) Unterhalb vom Elevator müsse dem Strom dieselbe Breite gegeben werden, die er zwischen dem Ufer beim Elevator und dem Pfahldamm FG habe, da er hier seine Tiefe beibehalte, während er unterhalb grosse Sandbänke auf der rechten Seite des bedeutend breiteren Bettes habe, die bei niedrigem Wasser zum Theil trocken lägen.

4) Um das Bassin hinter dem Andreasholm abzukürzen und um den Collector zu erhalten, sei dasselbe am oberen Ende nur bis zum Collector auszuführen und unten bei der bestehenden Oeffnung im Bollwerk zu endigen. Der Weg wäre mit einem möglichst kleinen Winkel gegen die Stromrichtung in das Bassin hineinzuführen, so dass die Schiffe erst, wenn sie ganz im todten Wasser des Bassins seien, eine Wendung zu machen hätten. Dem Bassin sei eine Breite von mindestens 60 Faden, dem Eingange eine solche von mehr als 50 Faden zu geben, einerseits um Platz zum Bewegen grosser Schiffe zu haben, andererseits um die Versandungen des Bassins möglichst zu vermeiden.

5) Durch das erste Bassin gewinne man ca. 1270 Faden Uferlängen, dazu kämen noch ca. 300 Faden unterhalb vom Elevator an der Düna. Sollten diese nicht genügen, so könnten noch, nach dem in Hamburg, Kopenhagen und anderen ausländischen Hafenplätzen ausserordentlich bewährten Systeme der sogenannten Fingerhäfen, ein zweites, drittes Bassin, wie im Projecte angegeben, hinzugebaut werden d. h. die Anlagen würden sich bequem den Anforderungen entsprechend erweitern lassen.

Auf der zum 12. November 1896 einberufenen Versammlung der Commission, zu der u. A. auch der Hafenbau-Ingenieur des Börsen-Comités, Herr A. Pabst, hinzugezogen worden, führte nun, wie dem Protokoll dieser Versammlung zu entnehmen, der Chef der Rigaschen Hafenbauten Herr wirkl. Staatsrath Ingenieur A. A. Konstantinow, aus, dass er bei dem 200 Faden breiten Bassin der Düna die Schaffung noch weiterer Wasserflächen mit einem sehr bedeutenden Kostenaufwande für

überflüssig halte und meine, dass unter solchen Verhältnissen das Project der Commission allzu grossartig sei und durch das thatsächliche Erforderniss nicht genügend begründet werde; zur Befriedigung dieses dürfte es, seiner Ansicht nach, genügen, einen Uferkai von 1000 Faden Länge zu haben; wobei der Andreashafen für die Zwecke der örtlichen Schifffahrt beibehalten werden müsste.

Hiegegen bemerkte der Herr Präses, dass er es nicht für geeignet erachte, nochmals die von der Commission bereits am 13. Juli entschiedene und vom Wegebauminister gebilligte Frage wegen der principiellen Lage der Güterstation zu erörtern, dass er seinerseits aber meine, dass gegenwärtig die Commission sich darauf beschränken könne, nur die Resultate der Sitzung der Hafenbau-Commission, an der auch er Theil genommen habe, zu beprüfen. Diese letztere Commission habe gemeint, dass zur Vergrösserung der Schiffs-Anlegelinie im Rigaschen Hafen es vorzuziehen wäre, den von der Central-Güterstation-Commission aufgestellten Plan in der Beziehung abzuändern, dass die erforderliche Ausdehnung der Uferkais durch Anlage derselben längs der Düna in gerader Linie von der Spitze des Vogelsholm an, anlehnend an die vorhandenen Contouren des Ufers beim Elevator auf dem Andreasholm gewonnen würde, wobei an Stelle des projectirten Wasserbassins ein aufgeschüttetes Hafenterritorium zu errichten wäre.

Nach Erörterung dieses Vorschlags kamen die Anwesenden zu dem Schluss, dass eine derartige Anlage keinerlei Garantie dafür biete, dass die Bedürfnisse der Ladeoperationen der Eisenbahn und damit auch die Bedürfnisse des Handels ebenso leicht und schnell würden befriedigt werden können, wie beim Project der Commission vom 13. Juli c., das unter Anderem die Concentrirung aller Ausladeoperationen möglichst nahe von der Station im Auge habe. Zur Ausführung des Projects jener Hafenbau-Commission würde, unter Anderem, die Abänderung der Richtung der Elevator-Zweigbahn erforderlich sein, was wiederum die Nothwendigkeit hervorrufen würde, ca. 400,000 Cubik-Faden Erdarbeiten mehr auszuführen und ferner eine selbstständige Brückendurchfahrt zum ungehinderten Wasserverkehr von der Düna nach den im Rayon der „Rothen Düna" belegenen Fabriken anzulegen. Dieser Umstand würde die Kosten des ganzen Unternehmens so sehr vergrössern und so viel Zeit beanspruchen, dass die Realisirbarkeit dieses Planes zweifelhaft erscheinen dürfte.

Die Vertreter des Börsen-Comités erklärten sich für Beibehaltung des von der Commission am 13. Juli 1896 bereits angenommenen Projects mit Ergänzung desselben durch das Project des Herrn A. Pabst, nach welchem zur Verkürzung des Bassins, bei gleichzeitiger Beibehaltung der Kailängen, anstatt eines — mehrere durch entsprechende Dämme von einander getrennte Bassins anzulegen wären.

Nachdem der Vertreter der Stadtverwaltung, Herr Stadtrath J. Pander, die vom Herrn Stadthaupt Kerkovius auf den früheren Sitzungen geäusserten Ansichten hinsichtlich der unveränderten Beibehaltung des Collectors und des Andreashafens, sowie der Schonung des „Kaiserlichen Gartens" nochmals hervorgehoben hatte, beschloss die Versammlung einstimmig:

1) Bei dem im Journal der Sitzung vom 13. Juli d. J. dargelegten Project mit den von den Vertretern des Börsen-Comités vorgeschlagenen und oben angeführten Abänderungen bezüglich der Anlage des Bassins zu verbleiben;

2) die vom Vertreter der Stadtverwaltung vorgebrachten Wünsche bei der endgiltigen Ausarbeitung des Ausführungsprojects in den Grenzen der Möglichkeit als berücksichtigungswerth anzuerkennen.

In seinem, eine Abschrift des Protokolls dieser Versammlung begleitenden Schreiben vom 5. December 1896 sub Nr. 20 äusserte der Herr Präses der Commission, dass, nachdem nun unter sämmtlichen betheiligten Institutionen völlige Uebereinstimmung über die hauptsächlichsten Grundlagen der Lage und Errichtung der Central-Güterstation erreicht, die zu beprüfende Frage auf den realen Boden der Verwirklichung der geplanten Massregeln trete. Um jedoch die in Aussicht genommenen Arbeiten möglichst bald auszuführen, sei es von Wichtigkeit festzustellen, in welchem Masse die örtlichen Institutionen bereit wären, sich an den materiellen Opfern zu betheiligen, durch welche die Realisirung des so wichtigen allgemeinen Unternehmens bedingt werde. Die Stellung dieser Frage sei im gegebenen Falle um so mehr am Platze, als die Angelegenheit in erster Reihe die Interessen der Stadt Riga und der örtlichen Kaufmannschaft berühre, während die Aufgaben der Eisenbahn-Verwaltung — die Erleichterung des sich entwickelnden Transit-Güterverkehrs — auch durch andere Massregeln erreicht werden könnten.

In Folge dessen bäte er um Beantwortung folgender Fragen:

1) Erachtet es die örtliche Kaufmannschaft für möglich, gemeinsam mit der Stadtverwaltung und der Krone, sich an den Ausgaben für die Expropriation der für die Rangir- und Güterstation erforderlichen Privatländereien zu betheiligen, wobei — wie bereits früher erwähnt — auf die Krone die Hälfte aller Ausgaben entfiele?

2) Findet der Börsen-Comité für möglich, einen Theil des zu seiner Verfügung stehenden Reservekapitals zum Ausbau der mit der zukünftigen Güterstation in Verbindung stehenden Bassins am Andreasholm in der Form, wie sie vom Börsen-Comité selbst vorgeschlagen, abzutheilen?

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 17. December 1896 sub Nr. 1017 Folgendes:

„Nach Empfang des beim Schreiben vom 5. December c. Nr. 20 übersandten Protokolls der Sitzung der Commission vom 12. November c.

beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité sowohl seine besondere Befriedigung über die nun zu Stande gekommene Uebereinstimmung hinsichtlich der Anlage der zukünftigen Güterstation, als auch seinen aufrichtigen Dank für die Berücksichtigung seiner Wünsche und Vorschläge auszusprechen und daran die Hoffnung und Bitte zu knüpfen, dass nun auch in nächster Zeit die Realisirung der Projecte energisch in Angriff genommen werden wird.

Was die Anfrage Ew. Excellenz über die etwaige Betheiligung des Börsen-Comités an den Kosten der Erwerbung des erforderlichen Terrains für die neue Güterstation anbetrifft, so hält es der Börsen-Comité für seine Pflicht hervorzuheben, dass von einer derartigen Betheiligung des Börsen-Comités an der Anlage einer Central-Güterstation weder bei den schriftlichen, noch auch bei den mündlichen Verhandlungen mit Ew. Excellenz jemals die Rede gewesen ist, der Börsen-Comité eine derartige Betheiligung bisher in den Kreis seiner Erörterungen und Erwägungen überhaupt nicht gezogen hat. Er hat im Gegentheil, stets nur seine Bereitwilligkeit ausgesprochen, an den umfangreichen Baggerarbeiten sich nach Massgabe seiner Mittel zu betheiligen. Wenn sich auch gegenwärtig, vor Fertigstellung der definitiven Detailpläne, kaum annähernd feststellen lässt, in welchem Umfange und Betrage in letzterer Hinsicht die Mitwirkung des Börsen-Comités zum Ausdruck kommen könnte, so lässt sich doch wohl sicher annehmen, dass die Baggerarbeiten allein schon die materiellen Kräfte desselben derart in Anspruch nehmen werden, dass hiedurch schon eine Betheiligung desselben noch an weiteren Kosten ausgeschlossen sein dürfte."

Um nur ungefähr ein Bild von den Kosten zu geben, welche durch die Ausbaggerung der 2 von der Commission in Aussicht genommenen Hafenbassins hervorgerufen werden würden, stellte Herr Hafenbau-Ingenieur A. Pabst folgende Berechnung auf:

„Das Bassin I hat von seiner Mündung bis zum Collector eine Oberfläche von 33470 □ Faden.

Um es bis auf 22 Fuss Wassertiefe zu bringen, werden auszubaggern sein ca.	92,000	Cub.-Fad.
Zur Herstellung eines 60 Faden breiten Weges vom Fahrwasser unterhalb der Cementfabrik bis zum Bassin werden auszubaggern sein ca.	45,000	„
Zur Entfernung der oberhalb dieses Weges zwischen dem Fahrwasser und dem Andreasholm liegenden Sandbank werden fortzubaggern sein ca.	30,000	„
somit für das erste Hafenbassin	167,000	Cub.-Fad.

Das Bassin II hat eine Oberfläche von 15,165 □ Faden.

Um es bis auf 22 Fuss Wassertiefe zu bringen, werden auszubaggern sein ca.	41,700	Cub.-Fad.
Zur Herstellung eines 60 Faden breiten Weges vom Fahrwasser unterhalb der Cementfabrik bis zum Bassin werden auszubaggern sein ca.	45,000	„
Zur Entfernung der zwischen beiden Wegen liegenden Sandbank werden auszubaggern sein ca. .	40,000	„
somit für das zweite Hafenbassin	126,700	Cub.-Fad.

Für beide Bassins mit ihren Einfahrten zusammen sind also gegen 293,700 Cub.-Fad. zu baggern.

Berücksichtigt man aber, dass durch die für das Bassin I angenommene Baggerung am Andreasholm unterhalb vom Elevator 380 Fad. und am Bassin selbst ca. 1270 Fad., im Ganzen also ca. 1650 Fad. Uferlängen gewonnen werden undd ass jetzt zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Elevator nur ca. 700 Fad. Uferlänge vorhanden sind, so dürfte zunächst wohl die Herstellung dieses einen Bassins als genügend anzusehen sein.

Nimmt man die Leistung eines grossen Baggers mit 25 bis 30 Tausend Cub.-Fad. pro Jahr und die Bauzeit mit 3 Jahren an, so sind zum Heben von 167,000 Cub.-Fad. Boden 2 grosse Baggerapparate erforderlich. Unter gewissen Verhältnissen wird der eine derselben combinirt mit einem Schwemmapparat in Betrieb gesetzt werden können. Die Anschaffungskosten lassen sich in solchem Falle wie folgt veranschlagen:

1 Bagger	85,000	Rbl.
1 Schwemmbagger	150,000	„
9 Prähme	160,000	„
2 Schleppdampfer	80,000	„
Hierzu kommen die Betriebskosten 167,000 × 1,5 .	250,500	„
Zusammen also für das Hafenbassin I ca.	725,500	Rbl.

Diese Summe erscheint recht gross; es muss aber darauf hingewiesen werden, dass, falls es zum Bau des Bassins nicht kommen sollte, die Vertiefung des Strombettes vor dem unteren Ende des Andreasholms und vor seiner Fortsetzung mit der Zeit doch wird ausgeführt werden müssen, um dort Lösch- und Ladeplätze zu gewinnen, und dass ferner der neue Baggerapparat nach Beendigung der Arbeiten einen grossen Werth behält, wenn er für einen weiteren Ausbau des Stromes zur Verwendung kommt.

Die Baggerbetriebskosten für die Herstellung des zweiten Hafenbassins mit seiner Einfahrt und mit der Entfernung der oberhalb derselben liegenden Sandbank berechnen sich mit 126,700 × 1,5 . 190,050 Rbl., so dass beide Bassins zusammen ca. . . . . 915,550 „ für Baggerarbeiten erfordern werden."

Eine anschauliche Beschreibung des geplanten Umbaus der Güter- und Passagierstationen Rigas, auf Grund der Resultate der Berathungen der Commission, brachte die „Düna-Zeitung“ von fachmännischer Seite. Derselbe lautet folgendermassen:

„Der zur Anlage des Central-Güterbahnhofes fixirte Platz ist zwischen dem Andreasholm und dem Katharinendamm belegen, an einzelnen Stellen den letzteren um 30–130 Faden überschreitend.

Die projectirte Anlage zerfällt in zwei Theile und zwar 1) in den Theil, welcher der unmittelbaren Uebergabe der mit der Eisenbahn (oder auch mittelst Fuhrwerks) anlangenden Güter an die Schiffe, und umgekehrt, der Uebergabe der mit den Schiffen anlangenden Güter an die Eisenbahn dienen soll und 2) in den Theil, welcher den eigentlichen Güterbahnhof im engeren Sinn bilden soll und die Bestimmung hat, der Aufnahme und Aussortirung der Güterwagen zu dienen, welche für die Speichercomplexe und Ladeplätze eintreffen, die auf der ad 1 bezeichneten Anlage belegen sein werden, ferner dem Empfang und der Lagerung der für die Verschiffung nicht bestimmten Sendungen (Localgüter) und endlich dem Versande sämmtlicher Güter von Riga nach an Eisenbahnen belegenen Plätzen zu dienen.

Was den ersten Theil der projectirten Anlage anbetrifft, so wird zur Vergrösserung der Ladeuferlängen (das gegenwärtige, den Andreasholm begrenzende Düna-Ufer genügt den Verkehrs-Anforderungen in keiner Weise) in Aussicht genommen, den zwischen dem Andreasholm und dem Stadtufer befindlichen Dünaarm zu einem schiffbaren Canal umzubilden mit einer Breite von 50 Faden und einer Länge von annähernd 600—700 Faden; dadurch würden ausser dem vorhandenen, ca. 400 Faden langen Düna- resp. Elevatorufer noch zwei Ladeufer à 650 Faden nutzbarer Länge gewonnen werden. An nutzbarer Uferlänge werden noch weitere circa 150—200 Faden zu erzielen sein durch Anlage eines, vom Börsen-Comité in Vorschlag gebrachten, etwa 200 Faden langen und 60 Faden breiten Dammes, welcher, vom Stadtufer aus in die Düna hineinragend, den Einlauf zum projectirten Canal bilden soll.

Das gegenwärtige Elevatorufer und das demselben zunächst belegene, neu zu schaffende eine Canalufer, sowie das zwischen diesen beiden Ufern belegene Terrain (also der veränderte Andreasholm) ist für die Anlage von Lagerhäusern und für die Herstellung von Lager- und Ladeplätzen bestimmt und soll im Besitz der Stadt verbleiben. Das zweite, nach dem Katharinendamm hin gelegene Canalufer, welches die Staatsregierung herzustellen haben wird, soll in das Eigenthum der Staatsbahn-Verwaltung übergehen und von letzterer oder auch, unter gewissen Bedingungen, von Privatunternehmern mit Speichern bebaut werden.

Die sämmtlichen drei Ufer mit ihren Speichern, Lagerhäusern, Ladeplätzen etc. sollen der Lagerung und der unmittelbaren Ueberladung der Güter von der Eisenbahn in die Schiffe, und umgekehrt, dienen.

Die Lagerungs- und Umladegebühren sollen nach freier Vereinbarung zwischen Speicherbesitzer und Einlagerer, beziehungsweise nach besonderen, von den betheiligten Institutionen festzustellenden Normen zur Erhebung gelangen, also nicht nach den Regeln für Lagerung von Gütern in den Eisenbahn-Güterschuppen.

Die Ausdehnung und Ausrüstung des vorhandenen Zollkais, resp. des Zollrayons am Dünaufer genügt in keiner Weise auch nur annähernd den gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen; es erscheint vielmehr eine Erweiterung desselben und eine Ausrüstung mit Ladevorrichtungen und Geleisanlagen dringend nothwendig, sowohl, um die Zollformalitäten bequemer erledigen, als auch, um die Güterumladungen aus den Schiffen in die Waggons u. s. w. in angemessener Weise bewerkstelligen zu können. Es wird deshalb projectirt, das gegenwärtige Andreasbassin zuzuschütten, um eine ununterbrochene Dünauferlinie zwischen dem Andreasdamm und Andreasholm herzustellen.

Den zweiten Theil der projectirten Anlage, also den eigentlichen Güterbahnhof, anlangend, so schliesst sich derselbe dem obenerwähnten zweiten, nach dem Katharinendamm hin belegenen Canalufer, sowie der Elevatorbahn an als Fortsetzung der daselbst befindlichen Anlagen. Das für diesen Güterbahnhof in Aussicht genommene Terrain erstreckt sich in seiner Längenausdehnung vom hinteren Zaun (Restaurations-Gebäude) des Kaiserlichen Gartens an, längs der Elevatorbahn, theilweise auf der linken Seite derselben bis zum Dünaarm am Katkesekel-Damm, auf der rechten Seite der Elevatorbahn bis zum Weidendamm. In der Breitenausdehnung soll sich dieses Terrain von der Elevatorbahn nach rechts bis über den Katharinendamm hinaus erstrecken und zwar soll die Breite am Anfange des Güterbahnhofs, (beim hinteren Zaun des Kaiserlichen Gartens) 140 Faden, am Ende des Güterbahnhofs, beim Weidendamm, 50 Faden betragen. Links von der Elevatorbahn soll sich das Terrain bis zum Ufer des projectirten Canals erstrecken.

Das in das Eigenthum der Staatsregierung übergehende Terrain zwischen dem neu anzulegenden Canalufer und der Elevatorbahn (in der Längenausdehnung bis zum Dünaarm am Katkesekeldamm) würde etwa 35 Dessjatinen, rechts von der Elevatorbahn (in der Längenausdehnung bis zum Weidendamm) ca. 38 Dessjatinen und mit einem Streifen von 50 Faden Breite vom Weidendamm bis zur Rothen Düna an der Elevatorbahn entlang (Stadtweide) ca. 13 Dessjatinen, im Ganzen ca. 87 Dessjatinen betragen.

In der Nähe des Bahnhofes „Alexander-Pforte“ soll die neue Rangir-Station hergestellt werden, welche mit dem Hauptgeleise der Riga-Dwinsker Bahn durch eine auf die Mühlgrabener Bahn auslaufende Zweiglinie verbunden wird.

Dieses in allgemeinen Zügen das von der Commission fast einstimmig acceptirte Project, welches gleichfalls in seinen Grundzügen und

im Prinzip die Billigung und Bestätigung des Herrn Ministers der Wege-Communicationen gefunden hat.

Sodann die Frage des Kostenpunktes. Die Anregung zu den grossen Central-Anlagen überhaupt und zu dem dargelegtem Project im Besonderen ist von der Staatsregierung ausgegangen, als der obersten Repräsentantin der in Riga mündenden Eisenbahnen; ausser ihr sind, als Vertreter der örtlichen Institutionen, die Stadtverwaltung und die Kaufmannschaft zur Sache betheiligt. Es wird demnach eine Dreitheilung der Kosten in Aussicht genommen. Eine detaillirte Behandlung dieser Frage scheint z. Z. umsoweniger angebracht, als gegenwärtig eine ziffermässige Fixirung nicht möglich und eine auch nur approximative Angabe erst nach näherer Prüfung verschiedenartigster, in Betracht kommender Fragen technischen und wirthschaftlichen Characters thunlich ist. Es genüge einstweilen die Thatsache, dass die Realisirung des ganzen Projectes Millionen erfordert, von welchen die Staatsregierung einen sehr erheblichen Theil auf sich zu nehmen bereit ist, unter der Voraussetzung, dass die vorbezeichneten örtlichen Institutionen mit entsprechenden Antheilen participiren. Soweit Expropriationen von Grundstücken erforderlich werden, sollen die Kosten von der Staatsregierung und von der Stadtverwaltung zu gleichen Theilen getragen werden; kommt der Stadt gehöriges Terrain in Frage, so soll dasselbe von ihr kostenfrei hergegeben werden, während wiederum die Staatsregierung ihrerseits der Stadtverwaltung diejenigen Grundstücke kostenfrei zurückgiebt, welche ehemals die Riga-Dwinsker Eisenbahngesellschaft für ihre Rangir-Stationen von der Stadtverwaltung käuflich acquirirt hatte. Und was endlich die Kaufmannschaft anbetrifft, so steht zu erwarten, dass dieselbe sich mit etwa einer Million betheiligt. Alles Nähere ist noch vorbehalten.

Die jetzt gegebenen Verhältnisse legen den Gedanken eines Vergleiches mit den Verhältnissen von ehemals nahe. Wenn in früheren Jahren Fragen wegen Befriedigung öffentlicher Verkehrsbedürfnisse auftauchten, so waren die Aussichten auf eine solche Befriedigung ungleich weniger günstig, als heut' zu Tage, wo die Interessen des Eisenbahnverkehrs, nach umfangreicher Verstaatlichung der Bahnen, an massgebender Stelle unter anderem Gesichtspunkt beurtheilt werden. Die Staatsregierung selbst ist an einer solchen Befriedigung nunmehr unmittelbar interessirt: Solches ergiebt sich im vorliegenden Fall aus der Thatsache der von ihr ergriffenen Initiative — ein Umstand, welcher für die Interessen Rigas von überaus grosser Bedeutung ist im Zusammenhalt einerseits mit der Thatsache, dass die Vorarbeiten für die Herstellung einer Schienenverbindung mit Windau bereits ausgeführt werden und andererseits mit der hieraus folgenden Erwägung, dass der eisfreie Windauer Hafen — unter Umständen — Riga mit einer neuen, bisher noch nicht dagewesenen Concurrenz drohen kann.

Auf einen Umstand sei speciell hingewiesen, welcher nicht ausser Acht gelassen werden kann. Das Project nimmt, wie oben dargelegt, in Aussicht die Niederlegung — man kann fast sagen — eines ganzen Stadttheils. Derselbe hat sich seit jeher durch sanitair unmögliche Verhältnisse ausgezeichnet und ist stets Infectionsherd für alle möglichen Epidemien gewesen. Die Verwirklichung des Projects würde einerseits die überaus wünschenswerthe Sanirung der ganzen Gegend zur Folge haben und andererseits das Bedürfniss nach Ersatz für die entzogenen menschlichen Behausungen hervorrufen. Dieses Bedürfniss könnte in ausreichender Weise und vollkommen befriedigt werden durch Hergabe der jetzigen Stadtweide zu Bebauungszwecken. Was also die Stadt an Opfern für die Centralanlagen gebracht, würde wohl reichlich gedeckt werden durch Verkauf parcellirter Grundstücke auf der Stadtweide, wo allmählich, vielleicht auch sehr bald, ein neuer Stadttheil entstehen würde.

Wir gelangen endlich zur Central-Station für den Passagier-Verkehr. Dieselbe soll in grossem Umfange und entsprechend den Anforderungen der Jetztzeit mit ihrem sehr erheblich gesteigerten Personenverkehr an der Stelle erbaut werden, wo sich gegenwärtig der Riga-Oreler und Riga-Tuckumer Bahnhof befinden, mit Erhöhung bis zum Niveau der eisernen Düna-Brücke. Dieses, ausschliesslich auf Rechnung der Staats-Regierung zu verwirklichende Project nimmt zugleich eine Erhöhung des Dwinsker Eisenbahndammes in Aussicht in der Weise, dass der gesammte Strassenverkehr in der Moskauer Vorstadt, welcher an den Ueberfahrten beständige und lästige Hemmungen erleidet, alsdann unbehindert unter dem Bahnkörper auf Durchfahrten sich wird abwickeln können — ein Vorzug, welcher von der gesammten Einwohnerschaft unserer in stetem Wachsthum begriffenen Stadt mit besonderer Freude begrüsst werden wird.“

b. Umbau der Station Alexandershöhe.

Die bereits im Jahre 1894 begonnenen Bemühungen des Börsen-Comités um den Umbau der Haltestelle Alexandershöhe in eine Halbstation mit Annahme und Auslieferung von Waaren (vergl. Handelsarchiv Jahrg. 1896, Heft I Seite 120) haben, obwohl ein Entwurf für diesen Umbau bereits im Sommer 1895 von der Bahnverwaltung ausgearbeitet worden war und der Börsen-Comité im Schreiben vom 22. September 1895 seine Zustimmung zu demselben gegeben hatte, auch im Jahre 1896 ihr Ziel noch nicht erreicht. Am 18. April 1896 sub Nr. 4192 theilte der Chef der Riga-Oreler Bahn dem Börsen-Comité mit, dass die Kosten der Ausführung jenes Entwurfs auf 26,500 Rbl. berechnet worden seien, von denen die Verwaltung der Kronsbahnen jedoch nur 10,000 Rbl. bewilligt habe, während den Restbetrag von 16,500 Rbl. die am Umbau der Haltestelle interessirten Fabrikanten und Industriellen aufzubringen und bei der Bahnkasse einzuzahlen hätten.

Durch ein Rundschreiben vom 7. Mai 1896 theilte der Börsen-Comité diesen Bescheid der Bahnverwaltung den Unterzeichnern der Eingabe vom 6. September 1894 mit und forderte sie zu einer Meinungsäusserung auf. Mittlerweile hatte jedoch das Anfangs so rege Interesse der einzelnen Unterzeichner nachgelassen. Die einen hatten private Zweiggeleise in ihre Fabriken geleitet, die anderen rechneten auf eine Bahnverbindung ihrer Fabriken durch die in Aussicht genommene Anlage einer Central-Güterstation am Dünaufer in der Nähe des Weidendamm, — kurz an der in Gang gebrachten Subscription betheiligten sich nur noch 5 Fabriken, diese allerdings mit dem sehr ansehnlichen Betrage von 6000 Rbl.

In der Erwägung nun, dass bei den anfänglichen Verhandlungen wegen des Umbaus der Haltestelle Alexandershöhe gar nicht von einer Heranziehung privater Mittel die Rede gewesen, dass durch diesen Umbau der Güterverkehr sich sehr bedeutend heben müsse, indem ein grosser Theil derjenigen Waaren, die jetzt per Fuhre oder Boot befördert wurden, auf die Bahn kommen und die Einnahmen der Bahn nicht unerheblich vermehren werde, in der Erwägung endlich, dass die von den interessirten Fabriken aufgebrachte Summe von 6000 Rbl. als eine für deren Verhältnisse sehr bedeutende anzusehen sei, die genugsam deren Interesse am Ausbau der Station erweise, — bat der Börsen-Comité in seinem Schreiben vom 2. Juli 1896 Nr. 525 die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn, mit diesem Beitrage vorlieb zu nehmen und den nach den mitgetheilten Plänen vom Börsen-Comité gebilligten Umbau auszuführen. Hiebei bemerkte der Börsen-Comité noch, dass, seiner Ansicht nach, im Projecte sich sehr wesentliche Vereinfachungen vornehmen liessen, da den dortigen Fabriken nur daran liege, ihre Produkte und Rohmaterialien überhaupt auf der Station Alexandershöhe verladen und ausladen zu können.

Bis zum Schlusse des Jahresberichts hatte der Börsen-Comité keine Antwort auf dieses Schreiben, auch keine indirecte Nachricht über den Stand der Angelegenheit erhalten.

c. Beschwerden über die Güter-Expedition und andere den Handel erschwerende Missstände auf der Station Riga.

Die durch den wachsenden Verkehr immer mehr eingeschränkten Raumverhältnisse der Bahn und die Anstellung vieler neuer, mit den örtlichen Verhältnissen unbekannter Beamten gab auch im abgelaufenen Jahre der Kaufmannschaft vielfach begründeten Anlass zur Unzufriedenheit und zu Klagen über mancherlei Schwierigkeiten und Missstände im Güterverkehr. Der Börsen-Comité konnte jedoch nicht verkennen, dass diese Missstände zum Theil durch die immer noch in einer Art Ueber-

gangs- oder Organisations-Stadium befindlichen Verhältnisse bedingt wären, zum Theil sich aber auch durch Herstellung directerer Beziehungen zur Bahnverwaltung eher würden beseitigen und vermeiden lassen, als durch häufiges Beschwerdeführen. Diese letztere Erwägung trug wesentlich dazu bei, den Börsen-Comité zur Errichtung einer besonderen Abtheilung für Eisenbahn-Angelegenheiten zu veranlassen, deren weiter oben bereits genauer erwähnt worden ist. So entschloss sich denn der Börsen-Comité auch nur ein Mal im abgelaufenen Jahre den mannigfachen, an ihn herantretenden Beschwerden der Kaufmannschaft Folge zu geben und richtete am 10. August 1896 sub Nr. 617 ein Schreiben folgenden Inhalts an den Chef der Riga-Oreler Bahn:

„In einer Eingabe an den Börsen-Comité haben sich zahlreiche Glieder der Rigaer Börsen-Kaufmannschaft und Vertreter der örtlichen Industrie darüber beschwert, dass in letzter Zeit auf der Station Riga I der Riga-Oreler Bahn mannigfache Unbequemlichkeiten und Schwierigkeiten beim Versande von Waaren Platz gegriffen haben, die sich auf die Führung kaufmännischer Geschäfte überaus schädlich und verlustbringend äussern. So wird u. A. darauf hingewiesen, dass schon seit einiger Zeit die Frachtbriefe den Versendern nicht am Tage der Verladung der Waaren, sondern erst am folgenden, oft sogar erst am dritten Tage ausgeliefert werden, folglich auch die Waaren dementsprechend später versandt werden. Besonders im Localverkehr berechnen die Waarenempfänger auf dem Lande auf Tag und Stunde die Ankunft ihrer Waare und kommen demgemäss mit ihren Fuhren zur Station; trifft die Waare nun nicht zum berechneten Termin ein, so erleiden die Waarenempfänger namhafte Verluste, die natürlich auch auf den Rigaer Versender zurückfallen. Ferner wirft sich bei einer derartig verzögerten Auslieferung der Waaren ganz unwillkürlich die Frage auf, wer für die Waare haftet, wenn dieselbe in der Zwischenzeit zwischen Verladung und Auslieferung des Frachtbriefes z. B. durch Feuer vernichtet oder beschädigt wird, da der Waarenversender doch nur eine ganz nichtssagende Notiz des Bodenmeisters in Händen hat.

Im Zusammenhange hiemit steht der Uebelstand, dass das Local, wo die Frachtbriefe ausgeliefert werden, so unbequem und enge ist, dass selbst bei geringer Ansammlung von Menschen dort ein Gedränge entsteht, dass es unmöglich ist, bis zum Schalter vorzudringen, um den Frachtbrief zu empfangen, selbst wenn derselbe rechtzeitig ausgestellt worden; auch hier verliert das Dienstpersonal der Waarenversender völlig nutzlos Zeit.

Endlich bildet einen wichtigen und überaus empfindlichen Missstand der beständige Wagenmangel, so dass sogar, wenn Tags vorauf Wagen bestellt worden sind, sehr häufig die bestellte Anzahl Wagen, auf die hin der Waarenversender seine Calculationen gemacht hat, nicht geliefert werden kann; Fuhren und Dienstpersonal müssen lange warten, oder

vergeblich wieder umkehren, in Folge dessen aber erleidet der Waarenversender wiederum grosse Verluste an Geld und Zeit.

Da der Börsen-Comité mehrfach Gelegenheit gehabt hat, sich vom liebenswürdigen und thatkräftigen Entgegenkommen Ew. Hochgeboren auf die Wünsche und Bedürfnisse der Kaufmannschaft zu überzeugen, beehrt er sich, Sie ergebenst zu bitten, Ihre Aufmerksamkeit obigen Missständen zuwenden und deren Beseitigung geneigtest anordnen zu wollen, vom Geschehenen aber den Börsen-Comité zu benachrichtigen."

Die Bahnverwaltung antwortete hierauf am 27. September 1896 sub Nr. 16,122, dass die vom Börsen-Comité angeführten Unbequemlichkeiten und Schwierigkeiten beim Güterversande von der Güterstation Riga I durch Verlegung des Güterversand-Comptoirs in sein gegenwärtiges Local hervorgerufen seien, wobei die Ausführung der Versandoperationen noch dadurch erschwert worden, dass gleichzeitig mit der Verlegung des Comptoirs eine neue Instruction für die Güterstation eingeführt wäre, mit welcher die Beamten sich damals noch nicht ganz vertraut gemacht hätten. Gegenwärtig seien diese Hindernisse alle beseitigt.

Gleichzeitig habe sich aber auch ergeben, dass die Versender selbst zum Theil daran Schuld seien, dass ihnen die Frachtbriefe nicht rechtzeitig ausgeliefert würden, weil die auf die Station mit Zetteln oder Frachtbriefen gebrachten Güter, nicht, wie erforderlich, den Bahnbeamten abgeliefert, sondern oft von den Fuhrleuten am Thore des Packhauses auf einen Haufen geworfen würden, wobei der Frachtbrief oder Zettel dem ersten besten entgegenkommenden Arbeiter abgegeben werde. Zuweilen kämen auch die Güter ganz ohne Zettel oder Frachtbrief oder nicht in dem in den Begleitpapieren angegebenen Quantum. Beim Abwiegen der Waaren müssten die den Frachtbriefen entsprechenden Collis unter den im Packhause aufgehäuften Gütern nach Marken, ohne Betheiligung des Versenders, ausgesucht und alle möglichen Missverständnisse aufgeklärt werden, welche durch eine derartige Ablieferung von Gütern auf die Station u. s. w. hervorgerufen werden. Wollten aber die Versender, gemäss dem Circulair des Departements vom 12. Juli d. J. sub Nr. 11,940, wenn auch nicht persönlich, so doch durch ihre Bevollmächtigten, bei der Ablieferung der Güter bei Vorweis der betreffenden Documente zugegen sein und darnach, nach Anlegung des die Zeit der Annahme der Güter bezeichnenden Stempels, die Documente persönlich oder durch ihre Bevollmächtigten bei der Kasse zum Umtausch gegen die Duplicate einliefern, so würde eine unzeitige Auslieferung dieser Documente völlig vermieden werden. Ausser durch die oben erwähnten Missstände werde die Annahme von Gütern zum Versande noch dadurch verzögert, dass einige grössere Firmen der Station die Abfassung der Frachtbriefe überliessen, während sie ohne besondere Mühe und Zeitverlust, an Stelle der mit den Gütern gesandten Zettel,

fertige Frachtbriefe mitsenden könnten; hiedurch würden die vorbereitenden Arbeiten für die Abnahme von Gütern wesentlich vereinfacht und die Ursachen der verzögerten Ausreichung von Frachtbriefen beseitigt werden.

Endlich könne die Beschwerde der Waarenversender über den Mangel an Güterwagen sich nur auf den kurzen Zeitraum beziehen, wo in Riga bedeutend weniger Güter ankamen, als versandt wurden und leere Wagen aus Dwinsk in der Güterrichtung geschickt werden mussten folglich der Wagenmangel nur ein zufälliger gewesen sei.

Unabhängig hiervon habe die Bahnverwaltung alle von ihr abhängigen Massregeln getroffen, um die eine erfolgreiche Expedition der Güter erschwerenden Anlässe zu beseitigen und bitte den Börsen-Comité, die Aufmerksamkeit der Vertreter der örtlichen Kaufmannschaft auf obgeschilderte Missstände zu richten, deren Beseitigung nicht von der Bahnverwaltung allein abhänge.

In einer Berathung mit den Unterzeichnern der Eingabe konnte constatirt werden, dass die gegen die hiesige Kaufmannschaft erhobenen Vorwürfe der Begründung entbehrten, dass manche Forderung der Bahnverwaltung garnicht durchführbar wäre u. A. m. Dennoch glaubte der Börsen-Comité sich von einer weiteren Auseinandersetzung über diesen Gegenstand keinen besonderen Erfolg versprechen zu können und nahm von einer Entgegnung Abstand, zumal auch mittlerweile eine nicht unwesentliche Besserung in der Güterexpedition zu Tage getreten war.

Zu Verhandlungen mit der Verwaltung der Bahn gab noch die im Herbste eintretende Calamität in der Zustellung der Getreidesendungen nach Riga Veranlassung, doch ist, da an dieser Calamität weniger die Riga-Oreler Bahn, als die ganze Linie Riga-Zarizyn betheiligt war, weiter unten, im Abschnitte über das Getreidegeschäft, genauer die Rede.

d. Auf- und Abladen der Waaren auf der Station Riga I.

In den ersten Tagen des December 1896 erliess die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn in den örtlichen Zeitungen eine Publication, durch die sie zur Kenntniss der Versender und Empfänger von Waaren brachte, dass die bisher auf den Stationen Riga I, Riga II und Riga III mit Mitteln der Eisenbahn ausgeführten Arbeiten beim Abladen der abzusendenden Güter von den Fuhren auf die Waage und bei der Ablieferung der angekommenen Güter aus den Packhäusern auf die Fuhren vom 1. Januar 1897 ab eingestellt werden, da sie auf Grund der vom Wegecommunicationsministerium bestätigten Regeln über die Verladung und Ausladung von Waaren für die Eisenbahnen unverbindlich sind.

Auf eine Anfrage des Börsen-Comités, welche der bisher erhobenen Gebühren, nach Durchführung dieser Anordnung, in Wegfall kommen

würden, antwortete die Verwaltung der Bahn am 20. December 1896 Nr. 55147, dass die Arbeiten beim Abladen von Gütern von der Fuhre auf die Waage und beim Aufladen aus dem Packhause auf die Fuhre nicht zu den Obliegenheiten der Eisenbahn, sondern des Waarenbesitzers gehören und demnach auch im Verzeichnisse der Normen für die Ergänzungsgebühren keinerlei Zahlung für die Ausführung derartiger Arbeiten durch die Bahn vorgesehen werden konnte. Indem die Bahn bis hiezu die obigen, für sie nicht obligatorischen Arbeiten auf den Stationen Riga I, Riga II und Riga III mit ihren Mitteln ausführte, hat sie für dieselben keinerlei Zahlungen von Waarenbesitzern erhoben; es können daher, mit Einstellung dieser Arbeiten vom 1. Januar 1897 ab, die auf der Station Riga I zur Erhebung gelangenden Ergänzungsgebühren keinerlei Abänderung unterliegen.

Was die vom Börsen-Comité gestellte Frage anbetrifft, welche Ergänzungsgebühren in Zukunft von denjenigen Gütern werden erhoben werden, welche zu den rothen Speichern und zum Elevator gegeben werden, so werden hier alle Ergänzungsgebühren in früherem Betrage erhoben werden, mit Ausnahme der Gebühr von 0,11 Kop. per Pud für das Ausladen, da diese Operation vom 1. Januar 1897 ab sowol bei den rothen Speichern, wie auch beim Elevator mit den Mitteln der Waarenbesitzer ausgeführt werden muss.

In solcher Veranlassung richtete sodann der Börsen-Comité am 7. Februar 1897 sub Nr. 142 folgende Vorstellung an das Eisenbahn-Departement:

„Seit Eröffnung der Riga-Dünaburger Eisenbahn hatte die Verwaltung derselben und auch nach Uebergang der privaten Riga-Dwinsker Bahn am 1. Januar 1894 an die Krone, die Kronsverwaltung der genannten, späteren Riga-Oreler Eisenbahn, bis zum 1. Januar 1897, die Kronsverwaltung, also im Laufe von 3 Jahren, ihren Eisenbahnarbeitern auf den Rigaer Stationen gestattet, den Waarenversendern und Waarenempfängern Hilfe zu leisten bei der Zustellung der zum Versande angeführten Waaren von den Fuhren in die Schuppen und der zu empfangenden Waaren aus den Schuppen auf die Fuhren, ohne für diese Arbeit, ausser dem gesetzlichen Ladelohn, noch irgend welche Ergänzungszahlung zu erheben.

Zu Ende des vorigen Jahres brachte die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn durch Publication zur allgemeinen Kenntniss, dass solche Hilfe, als durch die Regeln über das Auf- und Abladen von auf den Eisenbahnen beförderten Waaren nicht vorgesehen, vom 1. Januar 1897 ab, von den Eisenbahnarbeitern nicht mehr geleistet werden würde.

Durch die Weigerung der Riga-Oreler Bahnverwaltung den Waareneigenthümern die Hilfe, welche die Bahnverwaltung für möglich fand, ihnen bis zum 1. Januar 1897 zu erweisen, auch fernerhin zu

leisten, d. h. bei der Zustellung der Waaren von den Fuhren in die Schuppen und aus den Schuppen auf die Fuhren durch ihre Arbeiter zu helfen, werden die Waareneigenthümer in die schwierige Lage gesetzt, die bezeichnete Arbeit nur durch ihre eigenen Leute geschehen zu lassen und sind gezwungen, bei Zustellung der Waaren auf die Station oder Empfang derselben von den Stationen, mit ihren Fuhren ausser dem Kutscher, noch einen oder gar mehrere Arbeiter zu senden, je nach dem Umfange und Gewicht der Colli.

Um nun auf die Eisenbahnstation die nöthige Zahl von Arbeitern zu entsenden, die erforderlich ist, um Waaren in die Schuppen zu stellen oder aus denselben zu empfangen, müssen die Waareneigenthümer entweder die Zahl ihrer ständigen Arbeiter vermehren, oder aber, da diese Arbeit nicht im Laufe des ganzen Tages, sondern nur periodisch zu leisten ist, miethweise fremde Arbeiter, die sich in der Nähe der Eisenbahnstation aufhalten, annehmen.

Bei letzterem Verfahren würden die Ausgaben der Waareneigenthümer fraglos nicht so hoch sein, als bei Vermehrung ihrer ständigen Arbeiterzahl, wird jedoch den Waarenbesitzern keine Garantie dafür geboten, dass die Ladungs-Manipulationen von solchen Leuten, die in denselben nicht geübt sind, auch genau ausgeführt werden würden, und auch gar keine Garantie dafür, dass diese Leute, die in gegebenem Falle als Arbeiter der Waareneigenthümer zu betrachten sind, ihre Zulassung in die Schuppen der Eisenbahn nicht dazu ausnutzen würden, um der Bahn Verluste zu verursachen durch Diebstahl u. s. w., wodurch unangenehme und nicht wünschenswerthe Differenzen zwischen der Bahn und den Waareneigenthümern hervorgerufen werden würden.

In jedem Falle aber, ob sie die Zahl ihrer ständigen Arbeiter vermehren, oder zeitweilig fremde Arbeiter annehmen, erwächst durch die Anordnung der Bahnverwaltung den Waareneigenthümern eine neue Ausgabe, die bei dem bis zum 1. Januar c. auf den Rigaer Stationen bestehenden Verfahren den Rigaschen Handel nicht belastete.

Indem der Rigaer Börsen-Comité dem Departement von der neuen, von der Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn getroffenen Anordnung Mittheilung macht, beehrt er sich zu bitten, solche Anordnung aufzuheben und auch in Zukunft auf den Rigaer Stationen die kostenfreie Hilfeleistung der Eisenbahnarbeiter bei Zustellung der Waaren von den Fuhren in die Speicher oder aus den Speichern auf die Fuhren zuzulassen, und, falls die Wiederherstellung des bis zum 1. Januar d. J. bestandenen Verfahrens, entgegen der Hoffnung des Comités, sich als ganz unmöglich erweisen sollte, so jedenfalls die Theilnahme der Bahnarbeiter an der bezeichneten Arbeit auch weiter zu gestatten, gegen Erhebung einer möglichst geringen Zahlung.

Für eine solche Gebühr bringt der Comité in Vorschlag:

1) für Getreidewaaren (aller 4 Kategorien) für einen Waggon von 750 Pud Tragfähigkeit . so dass sich die Zahlung für das Ausladen plus des Zuschlages auf zusammen 1 Rbl. 20 Kop. stellt;	37 Kop.	pro Sendung.
2) für andere Waaren:		
a. bei waggonweiser Beförderung:		
für einen Waggon von 750 Pud Tragfähigkeit .	65 „	
„ „ „ „ 600 „ „ .	50 „	
b. bei pudweiser Beförderung:		
von 501 bis 610 Pud	50 „	
„ 401 „ 500 „	45 „	
„ 301 „ 400 „	35 „	
„ 101 „ 300 „	25 „	
„ 21 „ 100	10 „	
	5 „	

Ausserdem bittet der Börsen-Comité, dass diese Zuschlagszahlung von den Stationen Riga bei auszuliefernden Sendungen, gleichzeitig mit den anderen, der Bahn zustehenden Zahlungen erhoben würde und bei abzufertigenden Sendungen auf den Empfänger überwiesen wird und dass in beiden Fällen die Zuschlagszahlung in den Frachtdocumenten angegeben wird."

58. Die Riga-Tuckumer Eisenbahn.

Nachdem, auf Antrag des Finanzministeriums, die Riga-Tuckumer Eisenbahngesellschaft am 23. November 1890 für insolvent erklärt und, gemäss dem Art. 142 des Allgemeinen Statuts der Russischen Eisenbahnen, in die zeitweilige staatliche Verwaltung übernommen worden war, erfolgte am 21. Februar 1896 die meistbietliche Versteigerung derselben vor dem St. Petersburger Bezirksgerichte. Für den Meistbot von 800,000 Rbl. wurde die Bahn dem Herrn O. v. Sengbusch, als Vertreter eines Rigaschen Konsortiums, zugesprochen. Jedoch die Staatsregierung machte von dem ihr nach dem allgemeinen Statut zu stehen den Vorkaufsrechte Gebrauch und übernahm die Bahn für den Preis von 800,000 Rbl., worauf diese durch die Allerhöchst bestätigte Verordnung des Ministercomités von der Regierung endgiltig übernommen und mit der Riga-Oreler Bahn vereinigt wurde.

Um den Weiterbau der Linie Tuckum-Windau bewirbt sich gegenwärtig energisch die Rybinsk-Bologojer Eisenbahn-Gesellschaft; nachdem diese den Bau der Linie Bologoje-Pskow bereits erhalten und begonnen hat, scheint sie nun wohl in nächster Zeit die Concession für die Fortsetzung der Bahn bis Windau erhalten zu sollen.

VI. Zollwesen.

59. Beseitigung der Privat-Spediteure.

Der St. Petersburger Vertreter des Börsen-Comités hatte diesem berichtet, dass auf der im December 1895 stattgehabten Eisenbahnconferenz für Zollfragen der Antrag gestellt und auch angenommen worden sei, den Privat-Spediteuren das Recht zu entziehen, Waaren, die im directen überseeischen Verkehr bei den Hafenzollämtern anlangten, zu clariren, und die Ausführung der Zollformalitäten besonderen Eisenbahnagenturen, entsprechend den für die Zollämter an der Trockengrenze geltenden Bestimmungen, zu übertragen. Die hiesigen Spediteure, denen der Börsen-Comité diese Nachricht zur näheren Erwägung überwiesen hatte, glaubten Anfangs, im Hinblick theils auf das, völlig entgegengesetzte Tendenzen aufweisende Programm der Berner resp. Pariser internationalen Conferenz, theils wegen Nachrichten von, den Beschlüssen jener Eisenbahnconferenz entgegenwirkenden Strömungen in Petersburg, die Gefahr für keine besonders drohende ansehen zu können.

Am 12. Februar 1896 sub Nr. 72 theilte der Revaler Börsen-Comité dem Rigaer mit, dass er wegen der schweren Folgen der geplanten Massregel nicht nur für den Handel und die Kaufmannschaft Revals, sondern gleicher Weise auch für die übrigen Hafenplätze es für dringend erforderlich erachte, so lange die definitive Entscheidung seitens des Herrn Finanzministers in dieser Frage noch nicht erfolgt, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln gegen die projectirte Neuerung anzukämpfen. In der Voraussetzung, dass der Rigaer Börsen-Comité diese Anschauung theilen werde, ein gemeinsames Vorgehen aber vielleicht einen grösseren Einfluss auf die Entscheidung des Herrn Finanzministers ausüben würde, als separat unternommene Schritte, — bat derselbe um eine Mittheilung, ob seitens des Rigaer Börsen-Comités in der betreffenden Angelegenheit bereits Schritte gethan worden oder welche Massregeln der Rigaer Börsen-Comité zu ergreifen beabsichtige und ob derselbe geneigt wäre, in dieser Sache gemeinsam mit dem Revaler Börsen-Comité aufzutreten.

Unterdessen waren hier auch Nachrichten von einem energischen Vorgehen der Börsen-Comités von St. Petersburg und Moskau eingetroffen, so dass der Rigaer Börsen-Comité sich auch zu einer Action entschloss und am 27. Februar sub Nr. 169 an das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums eine Vorstellung folgenden Inhalts richtete:

„Im Hinblick auf die vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten geplante Errichtung von Eisenbahn-Agenturen in den Hafenstädten, denen die ausschliessliche Berechtigung zur Ausführung sämmtlicher Zollformalitäten für die im directen internationalen überseeischen Verkehr importirten Waaren übertragen werden soll, beehrt sich der

Rigaer Börsen-Comité, sich mit folgendem Gesuche an das Departement zu wenden.

Durch die in Aussicht genommene Massregel wird jegliche Betheilung der Privat-Spediteure am Waarenverkehr ausgeschlossen und damit ein ganzer Handelszweig vernichtet, der einer grossen Anzahl Personen des Handels-, wie auch des Arbeiterstandes die Mittel zur Existenz bot. Die einzige Begründung einer derart einschneidenden Massregel dürfte doch wohl, in erster Reihe, nur in Klagen oder in der Unzufriedenheit der Waarenempfänger zu finden sein, doch sind solche, soviel dem Börsen-Comité bekannt, seitens der Kaufleute, die ihre Waaren über den Rigaschen Hafen beziehen, niemals verlautbart worden. Im Gegentheil, die Rigaschen Spediteure haben bisher noch stets den völlig begründeten Ruf von pünktlichen, zuverlässigen und billigen Vermittlern genossen. Auf der im December 1895 abgehaltenen Conferenz ist, leider, die Thätigkeit der Privat-Spediteure in recht voreingenommener und nicht richtiger Weise geschildert worden, da die Fürsorge und die Bemühungen der Spediteure gerade auf eine pünktliche Abfertigung der Waaren und auf Wahrung der Interessen der Waarenempfänger, bei Verlust und Beschädigungen von Waaren, gerichtet sind; von einer willkürlichen und übermässigen Erhebung der Commissionsgebühren kann schon aus dem Grunde nicht wohl die Rede sein, weil, wie auf allen Gebieten des Handels, auch im Speditionsgeschäft die Gebühren, in Folge der freien Concurrenz, auf das mindest mögliche Maass herabgedrückt werden. Ausserdem sind zwischen Importeuren und Spediteuren feste Sätze vereinbart, die vorher mit den Sätzen der Concurrenz verglichen werden.

Die Thätigkeit der Spediteure ist nicht nur eine sehr schwierige, sondern auch eine mit grossen Unkosten verknüpfte: die nothwendige Erfahrung im Zoll-, Schifffahrts-, Transport-, Havariewesen u. a. m. lässt sich nur durch langjährige Praxis und durch grosse Opfer und Verluste erwerben. Die Waarenempfänger sind eben gewohnt, von ihrem Spediteur alle nur denkbaren Auskünfte und Dienstleistungen zu verlangen, ja sogar ihn als Bankier zu benutzen, von dem sie Credit auf Wechsel bis zu 6 Monaten für Zollsteuern, Frachtzahlungen und sonstige Unkosten beanspruchen und erhalten. Gerade diese financielle Seite des Speditionsgeschäfts ist besonders wichtig, um so mehr als sie mit einem grossen Risico verbunden ist.

Eine durch bestimmmte Paragraphen und Gesetzesbestimmungen gebundene staatliche Zollagentur könnte niemals so sehr den Bedürfnissen und Ansprüchen der Waarenempfänger entgegenkommen, wie ein der Concurrenz ausgesetzter Privat-Spediteur.

Auf Grund alles Obigen bittet der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst, falls in den Hafenstädten besondere Zollagenturen für den directen internationalen überseeischen Verkehr errichtet werden sollen, diesen kein Monopol zu gewähren, sondern dem Waarenempfänger die

Möglichkeit zu belassen, sich, nach seinem Ermessen, auch der Privat-Spediteure bedienen zu können."

Indem der Rigaer Börsen-Comité den Revaler von dieser Eingabe benachrichtigte, erklärte er sich, mit dem verbindlichsten Danke für die an ihn ergangene Aufforderung, zu weiterem gemeinsamen Vorgehen gerne bereit.

Zu diesem in Aussicht genommenen gemeinschaftlichen Vorgehen kam es jedoch nicht, da mittlerweile aus sicherer Quelle die Nachricht eingegangen war, dass der gegen die Privat-Spediteure gerichtete Antrag definitiv abgelehnt worden.

Eine directe officielle Bestätigung dieser Nachricht ging dem Börsen-Comité im Schreiben des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten vom 11. April 1896 Nr. 1896, Nr. 2954 zu, in welchem ihm auf seine obige Eingabe eröffnet wurde, dass, auf Vortrag des Departements, der Herr Finanzminister für gerecht befunden habe, ohne die Frage einer Abänderung der Art. 10 und 66 des allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen anzuregen, denen gemäss die Eisenbahn bei unterwegs befindlichen Waarensendungen des directen Verkehrs sämmtliche Zoll-, Accise- und Polizeiformalitäten durch ihre Beamte und Commissionäre ausführen lässt, — zeitweilig in den Häfen neben den Eisenbahnagenten auch die private Vermittelung zu gestatten, wobei dem Versender das Recht zustehe, frei zwischen Eisenbahnagenten und privaten Spediteuren zu wählen.

60. Rechtzeitiges Erfüllen der Formalitäten beim Ausclariren von Schiffen.

Das Rigasche Zollamt richtete an den Börsen-Comité folgendes Schreiben vom 17. October 1896 sub Nr. 13152:

„Laut § 10 der Regeln für den Export von Waaren in's Ausland und gemäss den Circulären des Herrn Finanzministers vom 30. November 1887 sub Nr. 23167 und vom 20. Juni 1888 Nr. 11664 müssen alle Gebühren von Exportwaaren und die Abschriften der Connossamente, dem Zollamte im Laufe von 5 Tagen nach dem Auslaufen des Schiffes vorgestellt werden. Indessen erfüllen die Absender von Schiffen diese Regeln und ministeriellen Circuläre nicht und stellen die Gebühren und Abschriften der Connossamente, trotz wiederholter Mahnungen erst einige Monate nach Auslaufen des Schiffs vor, wiewohl das Zollamt die Absender wiederholt um genaue Erfüllung der obigen Forderungen gebeten und sogar am 28. Mai d. J. eine diesbezügliche Publikation ausgehängt hat. Jedoch erweisen sich sämmtliche, bis hiezu ergriffenen Massregeln vergeblich. So hat z. B. in einem vom Herrn Director des Departements bei der Revision des Zollamts bemerkten Falle eine Person bereits im März v. J. ein Schiff mit Waaren in's Ausland abgefertigt, die Gebühren

aber erst im October v. J. eingezahlt und dann auch erst die Abschriften der Connossamente vorgestellt; auch dieses geschah erst auf mehrfache Mahnungen des Buchhalters des Zollamts.

In Anbetracht dessen, dass jegliche durch das Zollamt geursachte Verzögerung von Schiffen solchen Personen, die die gesetzlichen Forderungen nicht erfüllt haben, den Exporthandel schädigen muss, beehrt sich das Rigasche Zollamt, den Börsen-Comité um schnellmöglichste Mittheilung seiner Ansicht darüber zu ersuchen, welches Mittel wohl am zweckmässigsten wäre, um die Absender von Schiffen zur Erfüllung der oberwähnten Regeln und ministeriellen Circuläre zu veranlassen."

Nachdem der Börsen-Comité diese Angelegenheit auch mit dem städtischen Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben erörtert hatte, antwortete er dem Zollamte am 13. November 1896 sub Nr. 885, dass er die Schädlichkeit der durch Säumigkeit der hiesigen Abfertiger von Schiffen hervorgerufenen Missstände und Unzuträglichkeiten vollkommen anerkenne, selbst aber nicht in der Lage sei, diesem Uebel abzuhelfen. Nach Ansicht des Börsen-Comités wäre es am geeignetsten wenn das Zollamt sich wo gehörig die Genehmigung dazu erwirkte, für jede Verzögerung in der Entrichtung der Gebühren und im Einreichen der Connossamentscopien eine Strafe von 10% der zur Erhebung kommenden Krons-Kanzleigebühr und zwar im Mindestbetrage von 1 Rbl. per Angabe zu erheben. Unabhängig hievon wolle der Börsen-Comité, in der Annahme, dass die Verzögerungen zum Theil auch dadurch entständen, dass die betreffenden Gesetzesbestimmungen in Vergessenheit gerathen seien, diese der hiesigen Kaufmannschaft durch entsprechende Publicationen wieder in Erinnerung bringen.

61. Löschen von Eisen in Stangen und Bünden und von anderen Massenartikeln.

Einen von der hiesigen Kaufmannschaft bereits mehrfach empfundenen Missstand brachte der Rigasche Zollartell zur Sprache, indem er in einer an den Börsen-Comité gerichteten Beschwerde vom 31. October 1896 anführte, dass am 15. October 1896 der Dampfer „Hispania" mit einer Partie Feineisen von ca. 1070 Tons angekommen wäre, das an mehrere Empfänger adressirt und, ausserdem noch, je nach den Sorten, mit verschiedenen Marken versehen war, so dass im Ganzen in dieser Partie über 20 Sorten zum zollamtlichen Verwiegen auszusortiren waren. Beim Entlöschen, das 8 Tage in Anspruch nahm, wurden die verschiedenen Sorten ganz regellos durcheinander gemischt aus dem Schiff geliefert, in jeder Schlinge 3—4 Marken, welche bei der Enge des Löschplatzes auf einen gemeinschaftlichen Haufen zusammengeworfen wurden, da ein Sortiren gleich vom Stege ab, den Dampfer gezwungen hätte, langsamer zu löschen.

Bei der nachherigen Verwiegung erwies es sich, dass ausser der Unmöglichkeit, auf dem kleinen Raum die vielen diversen Sorten zugleich zu wiegen und gesondert zu stapeln, noch die Marken, bestehend aus Punkten oder Strichen von verschiedener Farbe, dermassen undeutlich und verwischt waren, dass der Artell noch bis zum Datum des Schreibens nicht mit dem Sortiren fertig werden konnte, wodurch der Platz wochenlang den folgenden Schiffen entzogen wurde.

Da die Börsenusancen keine Handhabe zum Einschreiten gegen ein derartiges unstatthaftes Verfahren boten, fand der Börsen-Comité kein anderes Mittel, als sich an die Mitwirkung des Zollamts zu wenden, indem er dasselbe im Schreiben vom 22. November 1896 sub Nr. 929 um die Anordnung bat, dass jegliches unordentliches Löschen derartiger Massenartikel so lange eingestellt werde, bis die bereits gelöschten Parthien vom Schiffer selbst oder mit dessen Beihilfe völlig sortirt wären. Zur Begründung dieses Antrages führte der Börsen-Comité an, dass zweifellos jeder Schiffer verpflichtet sei, eine von ihm laut Connossament empfangene Parthie unverpackten Eisens oder anderer Massenartikel dem Zollartell in ordnungsmässigem und nach Marken sortirtem Zustande, den Frachtdocumenten entsprechend, zu übergeben, sowie, dass ein unordentliches Löschen derartiger Artikel, wie das gerügte, auch für das Zollamt selbst überaus beschwerlich nnd hinderlich sei.

Ueber den weiteren Fortgang dieser Angelegenheit ist dem Börsen-Comité bis zum Abschlusse dieses Jahresberichts nichts bekannt geworden.

62. Erweiterung des Zollrayons.

Auf seine Schreiben vom 13. Mai, 17. Juni und 29. November 1895 sub Nr. Nr. 224, 330 und 852 (vergl. Handelsarchiv Jahrgang 1896, Heft I., Seite 133, ff.) durch die der Börsen-Comité sich um Beseitigung der zu einer wahren Kalamität gewordenen, unseren Importhandel und den Schiffsverkehr ausserordentlich schädigenden Raumverhältnisse des Zollrayons durch Verbreiterung desselben bemühte, erhielt der Börsen-Comité vom Rigaschen Stadtamt erst am 11. Juni 1896 sub Nr. 2019 eine dahin lautende Antwort, dass, da von allen Seiten die Nothwendigkeit, den in seinem gegenwärtigen Umfange den Bedürfnissen des Importhandels nicht genügenden Zollrayon zu erweitern anerkannt worden, und eine Erweiterung desselben durch Hineinziehung eines Theiles der am Gitter entlang gehenden Strasse sich als nicht ausführbar erweise, das Stadtamt beschlossen habe:

„Ohne der erforderlichen Verfügung der Stadtverordneten-Versammlung vorzugreifen, den Theil des Andreasdammes, der sich vom Gitter des Zollrayons bis zur Seemannsküche erstreckt, zur Erweiterung des Zollrayons zu bestimmen; ausgenommen von diesem Theil des

Andreasdammes sollen werden ein Streifen Land für die Strasse, am Kai, Anlegeplätze für Kabotagefahrzeuge, sowie Plätze für den Holzhandel."

Darnach dürfe es sich, nach Ansicht des Stadtamts, wohl kaum noch als nöthig erweisen, Vertreter der verschiedenen Institutionen zur Berathung von Massregeln zur Beseitigung der durch Platzmangel im Zollrayon herrschenden Missstände einzuberufen.

Hiebei fügte das Stadtamt hinzu, dass, falls der Börsen-Comité dem obigen Vorschlage zustimme, die Angelegenheit in nächster Zeit der Stadtverordneten-Versammlung vorgelegt werden könne.

Der Börsen-Comité vermochte jedoch diesem Vorschlage nicht zuzustimmen und betonte in seinem Antwortschreiben vom 3. Juli 1896 sub Nr. 534, dass er bei seinen bereits früher ausführlich dargelegten Erwägungen über die Nothwendigkeit einer Erweiterung des Zollrayons durch Hinzuziehung eines Raums von 2 Faden Breite in der gesammten Länge desselben auch weiter beharren müsse, da er hierin, wenigstens vorläufig, die einzig befriedigende Lösung dieser immer dringender werdenden Frage sehen könne. Seiner Ansicht nach müsste der Gedanke, den Zollrayon noch über die erwähnten 2 Faden hinaus, bis zum Zollhause und sogar hinter diesem, bis zur steinernen Hochwassermauer zu verbreitern, durshaus energisch verfolgt werden, zumal die dem Zollrayon entlang gehende Strasse so wenig benutzt werde, dass sie wohl kaum als eine nothwendige Verkehrsstrasse angesehen werden könne, während der Verkehr der Lastfuhrwerke von und zum Andreasdamm, Andreasholm u. s. w. seinen Weg durch die Peter-Paul-Strasse in der früheren Citadelle nehme.

Ueber eine Erweiterung des Zollrayons, durch Verlängerung desselben auf den Andreasdamm hinaus, glaubt der Börsen-Comité jetzt um so weniger schlüssig werden zu können, als durch das gegenwärtig auszuarbeitende Project der Verlegung der Güterstation auch die Form und Ausnutzung des Andreasdamms wesentlich beeinflusst werden dürften, während eine Verbreiterung des Zollrayons sich in der angegebenen Richtung ausführen liesse, ohne irgend wie jenes Project zu berühren.

Bei dieser Gelegenheit kam der Börsen-Bomité nochmals auf seine im Schreiben vom 24. November 1895, Nr. 824, ausgesprochene Bitte einer Umpflasterung des Zollrayons, Erweiterung der Einfallschachte u. s. w. zurück. Die Frage einer Erweiterung des Zollrayons in der einen oder anderen Richtung werde wohl noch eine geraume Zeit offen bleiben, eine Umpflasterung des Zollrayons etc. könnte aber schon in verhältnissmässig kurzer Zeit der schlimmen Lage unseres Importhandels nicht unwesentliche Abhilfe leisten. Von dem 20 Faden breiten Zollrayon könnten thatsächlich nur ca. 10 Faden zum Niederlegen und Stapeln von Importwaaren ausgenutzt werden, da die unzweckmässig angelegten 3 Rinnsteine und die damit im Zusammenhange stehende hügelartig ausgeführte Pflasterung, der Fahrweg und die Schienengeleise

mit Weichen und Zweiggeleise zum Hebekrahn eine rationelle Ausnutzung des Rayons verhinderten.

Die mehrfach beantragte Umpflasterung des Zollrayons hat, obwohl bereits im Jahresbericht für 1895 (Handelsarchiv Jahrgang 1896 Heft I Seite 138) die Hoffnung auf baldigste Ausführung derselben ausgesprochen werden konnte, auch im Jahre 1896 noch nicht stattgefunden. Dagegen hatte die Stadtverwaltung den Erwägungen und Anträgen des Börsen-Comités wegen Verbreiterung Folge gegeben und einen Plan ausarbeiten lassen, den sie dem Herrn Livländischen Gouverneur zu Beginn Januar mit der Bitte um dessen geneigte Unterstützung vorstellte, da zur Ausführung desselben die Abtretung einiger dem Militärressort gehörenden Grundstücke von ca. 1100 Quadrat-Faden Flächenraum erforderlich waren. — Entsprach dieser, auch dem Börsen-Comité mitgetheilte Plan, auch nicht völlig den ursprünglichen Anforderungen an die Ausführung der Verbreiterung des Zollrayons, so wies er andererseits manche Vorzüge vor jenem auf, so dass der Börsen-Comité demselben zustimmte und auch seinerseits die Ausführung desselben durch eine Action bei den betr. Autoritäten zu fördern beschloss.

63. Erhöhung der Niederlagssteuer für im Zollrayon lagernde Waaren.

Aus einem dem Börsen-Comité am 8. November 1896 sub Nr. 3159 zur Begutachtung übersandten Protokolle des Rigaschen Handelsamts war im Wesentlichen zu ersehen, dass die beständigen Klagen über den ungenügenden Raum auf dem Zollhofe zum Theil durch den Umstand hervorgerufen seien, dass verschiedene Waarenbesitzer sehr säumig die Entfernung der von ihnen im Zollhofe gelagerten Waaren entfernten und die durch Allerhöchsten Befehl vom 29. Juni 1878 eingeführte Niederlagssteuer zum Besten der Stadt nach Ablauf des dritten Monats der Lagerung der Waaren, nicht mehr im höchsten Betrage mit $^3/_4$ Kop. pro Pud Brutto, sondern wiederum in einem ermässigten Betrage mit $^1/_2$ Kop. pro Pud Brutto erhoben werde. In der Erwägung, dass gegenwärtig alle Massregeln ermittelt werden müssten, die günstig einen regelmässigen Verkehr der Waaren auf dem Zollhofe bis zur projectirten Erweiterung desselben beeinflussen könnten, so würde es sich als geeignet erweisen, Allem zuvor zu bestimmen, dass die Niederlagssteuer zum Besten der Stadt für Waaren, die im Zollhofe länger als 3 Monate lagern, vom Ablaufe der 14-tägigen freien Lagerfrist ab, auch weiterhin im höchsten Betrage mit $^3/_4$ Kop. pro Pud Brutto per Monat erhoben würde.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 4. December 1896 sub Nr. 969, dass, seiner Ansicht nach, die Erhebung der Niederlagssteuer

von Waaren, welche länger als 3 Monate im Zollrayon lagern, im erhöhten Betrage von $^3/_4$ Kop. per Pud und Monat wohl kaum den gewünschten Erfolg, mehr Raum im Zollrayon zu schaffen, haben dürfte. Nach angestellten Informationen bleiben im Zollrayon Waaren über 3 Monate hinaus verhältnissmässig nur selten und in kleinen Quantitäten liegen. Alle Waaren, die im Laufe von 3 Monaten nicht abgeführt worden, werden auf Anordnung des Zollamts in die Packhäuser des letzteren übergeführt. Es verbleiben im Zollrayon, ausnahmsweise, nur solche Waaren, für welche die betreffenden Empfänger vorher die Erlaubniss des Dirigirenden des Zollamts eingeholt haben. Für solche Waaren wird, ausser der Niederlagssteuer von $^1/_2$ Kop. pro Pud und Monat zum Besten der Stadt, noch eine Lagersteuer von $^1/_{45}$ Kop. pro Pud und Tag zum Besten der Krone, sowie während der Wintermonate, vom 1. December bis zum 1. April vom Zollartell eine Gebühr von $^1/_{10}$ Kop. per Pud und Monat für Bewachung, Schneebereinigung etc. erhoben. Es lässt sich demnach kaum erwarten, dass die Calamität wegen Beschaffung von Plätzen zur Niederlage von ankommenden Waaren, wie sie gegenwärtig im Zollrayon in geradezu unerträglicher Weise herrscht, durch die geplante Erhebung der Niederlagssteuer im Höchstbetrage von $^3/_4$ Kop. per Pud und Monat beseitigt werden könnte.

Weit mehr Erfolg liesse sich davon erwarten, wenn die gegenwärtig gestattete freie Lagerfrist wesentlich, sei es auch nur auf 2 Monate, verkürzt würde. Es lässt sich wohl nicht leugnen, dass die gegenwärtige 3monatliche Frist eine übermässig lange ist, wie sie wohl kaum in einem anderen Hafen vorkommen dürfte. Der Börsen-Comité erlaubt sich das Rigasche Handelsamt ganz ergebenst zu bitten, sich in diesem Sinne bei dem Rigaschen Stadtamte verwenden zu wollen.

Eine wirklich radicale Abhilfe der Nothlage bezüglich des Zollrayons lässt sich allerdings nur von der seitens des Börsen-Comités bereits mehrfach beantragten Verbreiterung des Zollrayons erwarten. Der Importhandel Rigas ist in den letzten Jahren, dank den in Riga und dessen Umgebung gegründeten zahlreichen grösseren Fabriken, so sehr gewachsen, auch nimmt der Transithandel von Jahr zu Jahr viel grössere Dimensionen an, dass der vor 19 Jahren angelegte Zollrayon den gegenwärtigen Ansprüchen in keiner Weise mehr genügt.

In dieser Beziehung kann der Börsen-Comité nur auf seine früheren Darlegungen, namentlich auf seine an das Rigasche Stadtamt gerichteten Schreiben vom 13. Mai 1895 Nr. 224 und vom 3. Juli 1896 Nr. 534 zurückkommen und das Rigasche Handelsamt ganz ergebenst bitten auch seinerseits zur Beschleunigung dieser Angelegenheit, nach Möglichkeit, mitzuwirken.

VII. Bankangelegenheiten.

64. Valutaregulirung.

Die vom Finanzministerium geplante Regulirung der Valuta, resp. Einführung der Goldwährung bewegte im abgelaufenen Jahre auf's Lebhafteste die gesammte Finanz- und Handelswelt Russlands und des Auslandes. Auch dem Rigaer Börsen-Comité wurde Gelegenheit gegeben, sich zu dieser so hochwichtigen Frage zu äussern, indem der Comité der Kaiserlich-Russischen Gesellschaft zur Förderung von Handel und Industrie, um die Ansichten derjenigen Institutionen und Personen kennen zu lernen, die mit den Interessen unseres Handels und der Industrie unmittelbar verbunden sind, sich am 1. Juli 1896 an den Börsen-Comité mit der Bitte um seine gutachtliche Aeusserung zu einem dabei übersandten Programm von 11 Fragen wandte. Der Börsen-Comité übergab diese Angelegenheit seiner Delegation für das Bank- und Wechselgeschäft, welche ein vom Mitgliede der Delegation, dem bereits in gleichen Fragen früher in hervorragender Weise thätig gewesenen Herrn Alexander von Heimann ausgearbeitetes Gutachten vorstellte, dass am 8. October 1896 sub № 769 der obgenannten Gesellschaft übersandt wurde. Dieses Gutachten, das auch in der Residenzpresse, insbesondere im „St. Petersburger Herold" in anerkennenswerthester Weise besprochen wurde, lautet folgendermassen:

Frage 1. Entspricht der gegenwärtige Papiergeld-Verkehr der zeitweiligen Lage von Handel und Industrie?

Frage 2. Einfluss der Cursschwankungen auf den Handel, die Industrie und Landwirthschaft.

„Die ärgste Schattenseite jeder „vom Edelmetallgelde losgerissenen" Papierwährung liegt in den häufigen und starken Werthschwankungen, denen sie ausgesetzt ist. — Hierdurch erhält jedes Handels- und Creditgeschäft, ja sogar jede Ersparniss, wobei Geld in Frage kommt, einen Zug von Hazardspiel aufgeprägt, was grade auf den höheren Culturstufen mit ihrer grossen Bedeutung des Handels und Creditwesens, ihrer durchgebildeten Geldwirthschaft, besonders tief eingreift und hier eine Unsicherheit bewirkt, die sonst nur dem barbarischen Mittelalter eigen ist. — Dies entmuthigt am meisten aber die besten Wirthe und entsittlicht die ganze Volkswirthschaft um so mehr, je leichter und unwiderstehlicher der Curs eines uneinlöslichen Papiergeldes vom Staate gemassregelt werden kann. Der Staat, dessen finanzielle Noth das Uebel eingeleitet hatte, sieht durch das Sinken des Papiers einen grossen Theil seiner Einnahmen verringert, während für seine Ausgaben nichts verführerischer ist, als eine solche Schöpfung aus Nichts. Am meisen trägt hiezu bei die furchtbare Empfindlichkeit jeder gesunkenen Papier-Valuta gegen Verwickelungen der auswärtigen Politik". — So Wilh. Roscher

in seiner „National-Oeconomie des Handels- und Gewerbfleisses“. — Die Erfahrungen unserer heutigen Generation, der zum Theil auch die Zeiten noch gegenwärtig, wo bis Ende der fünfziger Jahre Creditbillete noch vollen Goldwerth hatten, haben die hier vorausgeschickten Worte nach jeder Richtung hin bestätigt und liefern hiezu die mannigfaltigsten Illustrationen. So z. B. haben wir für die Jahre 1866, während des Deutsch-Oesterreichischen Krieges, 1870 zur Zeit des Deutsch-Französischen Krieges den Durchschnitts-Cours auf London mit $29^1/_4$ pence pro Rubel zu verzeichnen, obgleich Russland an diesen Kriegen unmittelbar nicht betheiligt war; 1877, während des Orientkrieges fiel unser Creditrubel ferner bis auf $26^7/_{16}$ pence, um sodann wieder im Jahre 1890 im September bis auf $31^1/_6$ pence (ca. 76 Rubel für 10 £) zu steigen, nachdem wir ihn inzwischen im Jahre 1888 bis auf $19^1/_2$ pence (Rbl. 125 pro £ 10) sogar gesunken gesehen hatten. Bei diesen letzten Sprüngen ist das Auffallende, dass die Resultate unserer Handelsbilanz für die letztgedachten 2 Jahre grade in umgekehrtem Verhältniss zu obgedachten Schwankungen stehen, insofern aus dem Bulletin Russe de Statistique financière et de législation Nr. 2, 1896, zu entnehmen ist, dass unser Export im Jahre 1888 mit Rbl. 403,119 Millionen, im Jahre 1890 dagegen nur mit Rbl. 287,870 Millionen unsern Import übertroffen hat, ein Beweis, dass bei diesen Ergebnissen auch noch andere Factoren mitgewirkt haben müssen, die unerklärt und unconstatirbar geblieben sind, wie z. B. möglicherweise der grössere Bedarf an Gold und ausländischen Wechseln für Staatszwecke und die Ungreifbarkeit bestimmter Zahlen für die Ein- und Ausfuhr russischer Werthpapiere im Börsenverkehr. Jedenfalls aber dürfte zu gedachten Factoren unter Anderem zu rechnen sein die unvermeidliche Unzuverlässlichkeit der Taxation unseres internationalen Waarenverkehrs, solange der Werth und die Kaufkraft des Creditrubels an der Unstätigkeit einer Wetterfahne laborirt. Letzteres Uebel macht es auch fast zur Unmöglichkeit, mit einiger Sicherheit stichhaltige Voranschläge zusammenzustellen, sowohl im öffentlichen Staats-Budget, wie auch im Haushalt des Volks. Jeder noch so kleine wirthschaftliche Kreis und Hausstand wird durch diesen Charakter unseres Geldes, wenn auch nur langsam und stufenweise, in Mitleidenschaft gezogen, denn es ist allgemein bekannt, dass der Entwerthung des Papiergeldes die Preissteigerung aller Gebrauchsgegenstände, wenn auch nur in sehr langsamem Tempo und zwar ohne Unterschied, ob sich's handelt um ausländische oder inländische Erzeugnisse, bei letzteren natürlich in geringerem Maasse, auf dem Fusse folgt. — So z. B. begünstigt offenbar ein niedriger Coursstand unserer Valuta unsere Ausfuhr nach dem Auslande, welches mit seinem guten Golde entwerthetes Papier-Geld billig erwirbt und damit mehr Rubel, als der Inländer für unsere Rohproducte zahlen kann, welche dadurch selbstredend für den inländischen Consumenten theurer werden.

Die Entwerthung des Papiergeldes wirkt in solchem Fall eben, wie eine Art durchaus unmotivirbarer Ausfuhr-Prämien. Der in neuerer Zeit so bedeutend entwickelte und im Wachsen begriffene Export von Eiern aus Russland, wovon in diesem Jahre Petersburg allein über 76 Millionen Stück für $1^1/_2$ Millionen Rubel bis jetzt versandt hat, unter gleichzeitiger Vertheuerung dieses Artikels, liefert hiezu ein augenscheinliches Beispiel. Ferner sehen wir den Kaufmann, der ein Waarenlager für sein Geschäft halten muss, in beständiger Ungewissheit über den wirklichen Werth seiner Activa und seines Vermögens, zumal wenn sein Geschäft auf ausländische Fabrikate angewiesen ist, die bei niedriger Valuta, etwa beim Course vom R.M. 166 pro Rbl. 100, um ein prägnantes Beispiel anzuführen, im Jahre 1888 eingekauft, — im Jahre 1890 — bei R.M. 265 (im September) pro Rbl. 100 seine Activa um ca. 60 % in Creditrubeln entwerthet sehen würde und dadurch möglicherweise zur Insolvenzerklärung sich genöthigt finden könnte. — Auf dem Felde der Industrie übt die Fluctuation des Rubelwerthes natürlich ebenso den schlimmsten Einfluss. Bei steigender Valuta, was in vielen Fällen den Schutzzoll unwirksam macht, erschwert solches dem inländischen Fabrikanten den Wettbewerb mit seinen ausländischen Concurrenten, beim Sinken des Rubels dagegen kann die Industrie, welche ausländische Rohproducte verarbeitet und braucht wie z. B. Baumwolle, unter Umständen sich ausser Stand sehen, etwa übernommenen Lieferungscontrakten ohne namhaften Schaden gerecht zu werden. Es ist eben für den Industriellen rein unmöglich, stichhaltige Calculationen für sein Fabrikat zu machen. Der Grund für solche missliche Lage steckt offenbar nur im Mangel an einem stabilen und richtigen Werthmesser oder Tauschmittel. Im Waarenverkehr und auf dem Waarenmarkte überhaupt gilt sonst überall der Grundsatz, dass Angebot und Frage, resp. dass Vorrath und Bedarf die Elemente sind, aus denen die Preisbestimmung naturgemäss entspringt, — für Russland dagegen kommt eben noch ein drittes Element hinzu: das uneinlösliche und werthschwankende Papiergeld, was als Tauschmittel principiell jede Handelsoperation fast noch aleatorischer macht, als solches zur Zeit des Austausches von Waare gegen Waare war, zumal bei Transactionen, wobei der freiwaltende unbeschränkte Erzeuger und Emittent jener Tauschmittel betheiligt ist. Ganz analoge Misslichkeiten müssen auch für den Geldverkehr constatirt werden, namentlich, wo es sich um langsichtige Credite in irgend welcher Gestalt (Waarenverkäufe auf Lieferung, Geldanleihen und dergleichen) handelt, denn man kann sein Capital darleihen neben einem Werthe von RM. 265 für Rbl. 100 und eventuell zurückerhalten bei einem Werthe von nur RM. 165 für die remboursirten Creditrubel. Abgesehen hiervon, hindert die Papierwirthschaft den Geldmarkt Russlands, oder erschwert es ihm wenigstens ganz ungemein, in convenirenden Fällen aus dem gegen den Geldstand des Inlandes meist verhältnissmässig billigeren Auslande seinen Geldbedarf zeitweilig zu decken.

Was nun endlich die Landwirthschaft betrifft, so ist man wohl berechtigt, dieselbe gewissermassen auch als eine Art Industrie zu charakterisiren, zumal heutigen Tages, namentlich der Grossgrundbesitzer, ohne die Hilfe sogenannter landwirthschaftlicher Industriezweige kaum sein Anlagekapital irgendwie fruchtbar zu machen im Stande ist. Ohne Hilfe von Maschinen kann der Landwirth, sogar bei kleinem Gelände, nur mühevoll sein Leben fristen, und Maschinen hängen wieder selbstredend vom Verkehr mit dem Auslande und der inneren diesbezüglichen Industrie ab. Ebenso ist die Arbeit und deren Resultat bei der Landwirthschaft vom inländischen und ausländischen Getreidemarkt, und somit auch vom Geldmarkt und Geldwesen im In- und Auslande bald mittelbar, bald unmittelbar abhängig, und wird bald zum Guten, bald zum Bösen vom Schwanken der Valuta beeinflusst, da der Landwirth hiebei ebenso sehr als Producent, wie als Consument in Mitleidenschaft gezogen werden kann. Diesen Gegenstand aber noch weiter ausspinnen, über welchen zu allen Zeiten und in aller Herren Ländern Gelehrsamkeit und Praxis so unendlich viel zur Verurtheilung der Zwangs-Geldwirthschaft geschrieben und gesprochen hat, hiesse Bäume in den Wald schleppen. Daher glauben wir nach dem Gesagten, mit voller Ueberzeugung, die gewissenhafte Beantwortung ad. 1 und 2 dahin formuliren zu können, dass das Gesammtbild unserer gegenwärtigen Papiergeld-Wirthschaft nirgends, also auch nicht bei uns, einem wohlorganisirten Geldwesen und den Anforderungen einer rationellen Volkswirthschaft zu entsprechen vermag.

Frage 3. Ist eine Fixirung des Courses nöthig und ist sie beim Papiergeld-Verkehr möglich?

Frage 4. Wenn der Papiergeld-Verkehr den Bedürfnissen des wirthschaftlichen Lebens Russlands nicht entspricht, ist der Uebergang zur Metallwährung jetzt bereits nothwendig, oder muss ein solcher vorbereitet werden?

Wir setzen voraus, dass bei obiger Fragestellung unter Papiergeld unsere uneinlösbaren Creditbillete, resp. Papiergeld mit Zwangs-Cours ohne bankmässige Deckung verstanden wird. Hieran anknüpfend, und nachdem wir ad. 1 und 2 uns über die Missstände, welche mit solcher Papierwährung verbunden sind, zur Genüge ausgesprochen haben, vermögen wir nicht anders als es hier zu betonen, dass eine Fixirung eines festen, metallischen practisch effectuirbaren Tausch- und Goldwerths für unsere Creditbillete, d. h. eine definitive Begrenzung des Niederganges oder Sinkens unserer Valuta und ihrer Kaufkraft, sicherlich auf Handel und Wandel und unsern Geldverkehr nur günstig wirken kann und wirkt, weil eine solche Massregel dem schrankenlosen Umsichgreifen der, mit einem uneinlösbaren Creditbillet eng verbundenen Uebelstände bis zu einem gewissen Grade vorzubeugen berufen ist. Für die Ausführbarkeit einer solchen Massnahme aber liefert ja unsere gegenwärtige Geld-Circulation, seit October 1895, den besten und handgreiflichsten

Beweis, nachdem es der Willenskraft und den consequenten und planmässigen, von günstigen Umständen geförderten Operationen unseres Herrn Finanzministers geglückt ist, die freie Einlösbarkeit unserer Creditbillete vorläufig zum Preise von Rbl. 7 50 Kop., Papier für Rbl. 5 Gold zu decretiren und in Ausführung bringen zu können. Es kann dies aber füglich nur, nach unserer Ansicht, als ein Uebergangs-Stadium zur anzustrebenden künftigen Einführung einer vollgiltigen und vollwirkenden Metall-Circulation in unserm Reiche gelten, wie solche von 1839 bis nahezu 1860 ununterbrochen bestanden hat, denn mit der Einlösbarkeit des Creditrubels zum Course von $66^2/_3$ gegen Goldvaluta wird weder principiell noch factisch die gewünschte effective Metall-Circulation im Reiche erreicht, resp. durchgesetzt werden können. Eine plötzliche Rückkehr zur Metallwährung, resp. zur unbeschränkten Einlösbarkeit unserer Creditbillete gegen Gold zu ihrem Nominal-Werthe, selbst wenn solches möglich wäre, kann selbstverständlich nimmermehr empfohlen werden, weil dies eine namenlose Umwälzung zur Folge hätte, für unsere ganze Volkswirthschaft im Allgemeinen und vor Allem unsere noch in der Entwicklung begriffene Industrie lahmlegen und ruiniren müsste, für welche der niedrige Stand unserer Valuta die Bedeutung eines entsprechend erhöhten Schutzzolls hat.

Frage 5. Ist eine Devalvation auf $66^2/_3$ Kop. Gold per Creditrubel nothwendig, oder lässt sich eine solche vermeiden und auf welchem Wege?

Wenn unter Devalvation hier lediglich eine chronische Entwerthung unseres Papiergeldes verstanden werden sollte, so ergäbe sich die Antwort hierauf einfach mit der Constatirung, dass eine solche bald mässige, bald intensivere und sogar oft übertriebene Entwerthung schon seit 1860 de facto existirt und an der Wohlfahrt der Nation auf's Empfindlichste, wenn auch äusserlich fast unmerklich und in Zahlen schwer definirbar, beständig nagt, — und dass mithin die Nothwendigkeit einer Devalvation, welche Zeitumstände und finanzielles Sichgehenlassen haben emporwuchern lassen, eines Nachweises nicht bedarf. Soll aber in obiger Frage „Devalvation auf $66^2/_3$ Kop. per Creditrubel" bedeuten, ob grade diese definitive Preisbestimmung, bei vorhin provisorischer Fixirung des fraglichen Werthverhältnisses, gegen Gold, motivirt und angezeigt erscheint, und ob es unumgänglich nöthig, resp. zu befürworten ist, eine definitive Devalvation des Creditrubels auf $66^2/_3\%$ seines Nominal-Werthes ohne Rückkehr zu decretiren, und dieses Werthverhältniss gleichsam als unveränderlichen und stabilen Zwangs-Cours durch ein Gesetz dem Geldverkehr des Reichs aufzudringen, — so muss auf die erste dieser Fragen nach unserem Dafürhalten affirmativ geantwortet werden, weil der mit Mühe und Opfern für Zwecke der Sanirung unseres Geldwerthes durch unser Finanzministerium angesammelte Metallschatz von nahezu 800 Millionen, die theils in Umwechselungsfonds und Cassenbestand der

Reichsbank, theils im Auslande zu seiner Verfügung stehen, eben ein solches Werthverhältniss erheischt, resp. bedingt, um die durch ministeriellen Erlass verfügte und seit October 1895 bereits in's Leben getretene flotte und unbeschränkte Einlösbarkeit der Credit-Billete unter keinen Umständen in's Stocken gerathen zu lassen. Was aber die zweite der beregten Fragen betrifft, so scheint es uns, dass ein definitives Aufgeben für alle Zukunft der metallischen Einlösbarkeit unserer Creditbillete zu ihrem vollen Nominalwerthe, d. h. das Bekenntniss, dass das gesammte Staatsvermögen, unter dessen Garantie [1]) (seit 1839) unsere Papier-Emissionen gestellt sind, für alle Zeiten als macht- und rathlos erklärt werden muss, um in Bezug auf die, den Credit-Billeten gegenüber vom Staate übernommenen Verpflichtungen gewissenhaft nachzukommen, keineswegs, weder in der politischen noch in der finanziellen Lage unseres Reiches, irgendeinen zwingenden und jeden Ausweg ausschliessenden Grund für einen solchen verzweifelten Schritt zu finden im Stande sein dürfte. [2]) Ausserdem aber sprechen gegen eine solche definitive, gesetzlich zu sanctionirende Devalvation noch vielfache andere der Berücksichtigung werthe Umstände und Bedenken. Der jetzt für unsere Creditbillete functionirende Umwechselungs-Cours von nur $66^2/_3\%$ gegen Gold beruht durchaus nicht auf einer unanstreitbaren Basis, sondern nur auf Opportunität, wie eben hervorgehoben worden, und daneben auf künstlich zusammengefügten Zahlen, deren Facit das im citirten Bulletin Russe etc. von 1896 Nr. 3 und 4 publicirte neue Münzreform-Project zu begründen und zu unterstützen helfen soll. So z. B. führt hiebei dieses Project als Mittel-Preis für den Creditrubel während einer Reihe von 20 Jahren den Cours von frs. 264 an, hinzufügend, dass ein solcher, während des gedachten Zeitlaufs, nach oben und nach unten nur um höchstens 64 frs. schwankte, während der im citirten Bulletin etc. pro 1875 angeführte höchste Cours pro Paris = 353 frs. pr. 100 Rbl. gegen 264 schon eine Differenz von 89 frs. (statt 64 frs.) constatiren lässt. Im Grunde halten wir indess diesen wohl nur zufälligen Fehlschluss für durchaus nebensächlich, weil wir überhaupt nicht einzusehen vermögen, warum gerade die Valuta-Schwankungen der jüngsten von Krieg und

---

Anmerkung 1. Der Text der Credit-Billete besagt: Извлеченіе изъ Высочайшаго Манифеста (1839) о Кредитныхъ билетахъ: Государственные Кредитные билеты обезпечиваются всѣмъ достояніемъ Государства и безостановочнымъ во всякое время размѣномъ на звонкую монету изъ предназначеннаго фонда; wobei unter „звонкую монету" Gold oder Silber zu verstehen war, als Silber mit Gold bei einer Relation von 1 : $15^1/_2$ noch als gleichwerthig galt.

Anmerkung 2. Diese Ansicht wird bekräftigt durch die Thatsache, dass bekanntlich die Staats-Einnahmen pro 1894 laut abgeschlossenem Budget einen Ueberschuss von Rbl. 92 Millionen ergeben haben, und für 1895 einen solchen von circa 68 Millionen in Aussicht stellen, und dass seit 1882 die Handelsbilanz Russlands fortlaufend zu dessen Gunsten ausgefallen ist. (S. Bulletin russe de statistique financière et de législation 1895 Nr. 2 und Nr. 3 und 4.)

Hungersnoth unterbrochenen 20 Jahre den Massstab für Fixirung eines definitiven Devalvations-Courses von 267 frs. geben sollen, wenn man noch vor nicht gar langer Zeit, im Jahre 1890 im September, in St. Petersburg für 100 Rbl. 328 frs. in dreimonatlichen Wechseln kaufen konnte — resp. $30^1/_2$ Rbl. für 100 frs. notirte; in Paris aber im Jahre 1895 Creditbillete am 9. (21.) October 272 frs. cotirt waren und den ganzen September und October hindurch nur zwischen 271 und obigem Course sich bewegten. Am allerwenigsten aber können wir uns einverstanden erklären mit dem Ansinnen des vorliegenden Reformprojects, die durch die Zeitumstände herbeigeführte vielgestaltige Entwerthung unserer Creditbillete durch eine muthwillige und gewaltsame Entwerthung unserer bisher intact gehaltenen Goldvaluta wett machen zu wollen. Wenn eine Gesetzgebung irgend einen Werth auf Principien und Consequenz legt, so darf es derselben wohl nicht zugemuthet werden, die vor einigen Jahren — am 17. December 1885 — sehr rationell festgesetzte Prägung von 5 und 10 Goldrubel-Stücken im Vollwerthe von 20 und 40 Franken, *) resp. mit einem Feingold-Gehalt von 580,65 und 1161,30 Centigrammes, jetzt umzustossen und die vollgiltigen Imperiale durch verstümmelte Imperiale mit dem ganz arbitrair anzunehmenden Feingehalt von nur 774,23 centigrammes zu ersetzen, unter Verletzung der bis jetzt von Alters her massgebenden und für unsere Goldvaluta geschätzten Münzeinheit. Ein Rock, dessen linker Aermel zu kurz gerathen, wird durch Verkürzung des normalen rechten Aermels nimmermehr ein normales Kleidungsstück werden können. Könnte gedachte Münzverstümmelung irgend wie gerechtfertigt oder vertheidigt werden, so würden die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika leichtes Spiel haben, um mit ihrer Silber-Plethora fertig zu werden, wenn sie nämlich ihre Eagles (= 10 Dollars), die gesetzlich 15,046 Gramm feines Gold enthalten müssen, in Eagles mit nur 7,523 Gramm feinem Gold umprägen liessen, um dieselben auf das Niveau des von ca. 60 pence auf 30 pence per Unze gesunkenen Standard-Silberpreises zu bringen. Auf eine so abschüssige Bahn unser Geldwesen zu leiten kann entschieden nicht emfohlen werden, zumal solches ganz zwecklos erscheint, weil ja schon jetzt, seit October — ohne jede Münz-Umwälzung — die Einlösbarkeit der Creditbillette gegen gutes Gold im Verhältniss von $1^1/_2 : 1$ in vollem Gange und voller Wirkung ist, — wenn solches auch nicht identisch mit einer normalen, allgemeinen Metall-Circulation nach französischen oder englischen Begriffen.

Frage 6. Ist die Organisation einer speciellen Reichs-Emissionsbank mit derselben Selbstständigkeit, wie sie derartigen Banken in

*) Anmerkung. Ein ministerieller Erlass vom October 1887 gestattete den Umlauf solcher Goldmünzen in Frankreich als gleichwerthig mit 20 frs.-Stücken (A. Solina, Börsen-Jahrbuch).

Frankreich, England und Deutschland gestattet ist, nothwendig und auf welchen Grundlagen?

Wir meinen obige Frage ohne Zögern mit einem entschiedenen „Ja" beantworten zu können. Hierauf soll, laut Zeitungsnachrichten, auch schon der Reichsrath, bei seinen Herbstberathungen in Betreff der angestrebten Münzreform, durch das Verlangen einer, solchen Reform entsprechenden Statuten-Veränderung für unsere Reichsbank hingewiesen haben. Es könnte hiezu eventuell durch Spaltung der Reichsbank in zwei von einander ganz unabhängige und selbstständig functionirende Abtheilungen, wie in England (Banking and Issue Departement) geschritten werden, unter Stipulirung ganz fester Regeln für die Emissions-Bankabtheilung, wie dies auch schon im Gesetzproject zur Münzreform im mehrfach erwähnten Bulletin de Statistique etc. des Finanzministeriums z. B. in Bezug auf die Summe und Controle der Emission und ihrer Deckung versucht worden ist. Es wäre Ueberhebung unsererseits, wollten wir uns anmassen für die gefragten Grundlagen ein befriedigendes Programm liefern zu können. Wir können und müssen uns darauf beschränken, im Interesse einer Münzwesenreform nur es als schlechterdings wünschenswerth, ja unerlässlich zu betonen, dass man den jetzigen Umlauf von Creditbilleten, deren Credit und Bewerthung schon so unzähligen Erschütterungen ausgesetzt gewesen, successive ganz cessiren lasse und dieses zweideutig gewordene Papiergeld durch Banknoten einer Emission seitens der künftigen Emissionsbank-Abtheilung, und zwar einfach und unzweideutig auf Metallrubel lautend, ersetze, dass statutenmässig für diese Banknoten die Einlösbarkeit provisorisch mit $66^2/_4\,\%$ in gutem Golde obligatorisch gemacht werde, unter Hinweis auf künftighin denkbare Ermöglichung eines günstigeren Umwechselungs-Verhältnisses, je nach der Zunahme und Einbürgerung der Metallcirculation im Volksverkehr und dass endlich unter keinen Umständen Emissionen von Banknoten für Rechnung und Bedürfnisse der Regierung vorgenommen werden dürfen, es sei denn gegen entsprechende volle Deckung des betreffenden Nominalbetrages in vollwerthigem Gold, wie solches ja auch jetzt schon mehrfach für supplementarische Papier-Emissionen beobachtet worden. Beiläufig mag es uns hier noch gestattet sein, daran zu erinnern, dass ja auch selbst die Bank von England ihre schlimmen Zeiten gehabt hat und, wie die Geschichte berichtet, ihre Noten von 1800 bis 1820 fortwährend bis zu $25^1/_3\,\%$ verloren, bis ein geordnetes System der Notenausgabe durch die bekannte Peelsche Bankacte vom Jahre 1844 zum Gesetz erhoben worden. Daher wollen auch wir nicht verzweifeln am Gelingen einer, wenn auch nach Jahren erst gefestigten und normalen Metallcirculation, angesichts der unerschöpflichen Productionsquellen des Reichs und der durch die bevorstehende Eröffnung der Sibirischen Bahn sich erschliessenden neuen Aera für unsere Volkswirthschaft. Nur von einer definitiven Devalvation der Creditbillete und Verstümmelung unserer

Imperialwährung bis auf $66^2/_3$ % im effectiven Metallwerthe, zumal sogar das finanziell und politisch so viel geprüfte Oesterreich es ermöglicht hat, seiner Papierwährung gegen vollwerthige Goldvaluta einen Umtauschwerth von 85 % zu gewährleisten — muss, nach unserem Dafürhalten, Abstand genommen werden, weil mit einem solchen Gebahren in Bezug auf die erwünschte Reform unseres Geldwesens dem Fass der Boden eingeschlagen werden würde!

Frage 7. Ist es möglich, gleichzeitig den Umlauf von Creditbilleten und Goldmünze zu gestatten?

Wir können hierauf mit dem Verweisen auf die Thatsache antworten, dass ein solcher Zustand bei uns seit dem October 1895 besteht, ohne besondere Störungen zu bewirken, und dass, trotz der durch die Umstände bedingten Halbheit der Massnahme mit der $^2/_3$ Einlösbarkeit des Papiergeldes, letzteres zufolge derselben in gewissem Masse an Creditfähigkeit gewonnen hat.

Frage 8. Ist es wünschenswerth, gleichzeitig mit der Gold- auch die Silberwährung bei uns zu gestatten?

Wir bejahen diese Frage nach bester Ueberzeugung, jedoch nur innerhalb bestimmter Grenzen. Zunächst ist hervorzuheben, dass zwischen Silberwährung und Umlauf von Silber ein Unterschied zu machen ist, und dass die vollwerthige selbstständige Währung unseres Silberrubels sowohl durch die vollzogenen herrschenden Thatsachen, als auch durch die jetzt projectirte Münzreform principiell ausser Frage gestellt ist. — Dagegen scheint uns der dem Belieben des Publikums überlassene Umlauf des Silbers als Ersatz für einen Theil unseres Papiergeldes, neben reiner Goldwährung, jedoch unter rationeller Beschränkung seines Antheils bei grossen Zahlungen, durchaus berechtigt zu sein, und zwar in derselben Weise, wie beispielsweise in den Staaten der lateinischen Union Fünffranken-Stücke, und wie in Deutschland Thaler, resp. Dreimarkstücke vollwerthig coursiren. Für Russland aber hat die Marktfähigkeit des Silbers noch eine weit grössere Bedeutung als für jene Staaten, weil es, zum Vortheil Russlands, für seinen Verkehr mit seinen Asiatischen Grenznachbaren grade das beliebteste Zahlmittel ist, etwa in ähnlicher Weise, wie solches von der Rupie gilt im Verkehr Grossbritanniens mit seinen Ostindischen Besitzungen.

Frage 9. Wie müsste das procentuale Verhältniss des Goldvorraths zu den zu emittirenden Bankbilleten sein?

Die Finanzgeschichte, gleichwie die Finanzpraxis lehrt, dass dieses Problem mit mathematischer Sicherheit noch nirgends eine unfehlbare Lösung gefunden hat, noch auch finden kann, weil die Höhe des, zu steter unbeanstandeter Baareinlösung der circulirenden Banknoten erforderlichen disponiblen Capitals von der Sonderart des Geldverkehrs jedes einzelnen Landes, seinem Reichthum an Metall im Volksverkehr und vielen anderen unvorhergesehenen Umständen abhängt. — Anders

steht es damit in einem mit Giro- und Check-Verkehr ausgestatteten Lande, und wieder anders in Staaten, die einen solchen entbehren u. s. w., mit einem Worte: es kann nur die Erfahrung für jeden Staat auf die hier vorliegende Frage eine einigermassen stichhaltige Antwort geben.

Frage 10. Was muss geschehen, um der Goldwährung in Russland Stabilität zu geben im Verhältniss zu den Schulden an's Ausland, zur Cassen-Einwechselungs-Bilanz, zur Speculation u. s. w.?

Es ist uns diese Frage nicht ganz verständlich, weil dieselbe an und für sich zu complicirt hingestellt ist. — Zunächst scheint uns der Punkt betreffend die Cassen-Umwechselungs-Bilanz so ziemlich mit dem ad 9 besprochenen Gegenstande identisch zu sein. — Ferner vermögen wir keinen ursächlichen Zusammenhang zu constatiren zwischen einer normal organisirten und functionirenden Goldwährung eines Landes und seinen auswärtigen Schulden, weil für solche gleichwie für die inländischen Schulden das Staats-Budget allerwärts zu sorgen hat, und endlich die Speculation Gewinn oder Verlust überall, mittelst der, der herrschenden consolidirten Währung entsprechenden Zahlmittel liquidirt ohne irgend welchen directen drohenden Einfluss auf den Bestand der Währung. Wir könnten daher eventuell unsere Erwiderung ad 10 allenfalls nur im Allgemeinen dahin zusammenfassen, dass Alles vermieden werden muss, was seit 1857 geschehen ist und dazu beigetragen hat, unsere Papier-Valuta in die gegenwärtige, schwankende und verhängnissvolle Lage herabsinken zu lassen.

Frage 11. Die Folgen der Einführung der Goldwährung bei uns zu erläutern, wobei der für uns noch im Laufe von 8 Jahren verbindliche Zolltarif zu berücksichtigen ist.

Die gegenwärtige, und wohl noch lange andauernde Unmöglichkeit der Einführung einer unbeschränkten Goldwährung ist von uns bereits an anderer Stelle (ad 4) erwähnt und auf die unheilvollen Wirkungen aufmerksam gemacht worden, womit eine solche Massregel, ohne dass vorher für dieselbe der richtige Boden mit Vor- und Umsicht vorbereitet worden wäre, — die Wohlfahrt der Nation bedroht werden müsste. — Die Anomalie unseres Geldwesens, die mit der systemlosen Geldwirthschaft und mit den mannigfachsten Ereignissen und Calamitäten politischer und finanzieller Natur der letzten Decennien auf's Engste zusammenhängt, beansprucht selbstredend auch ebenso geraume Zeit, um aus der jetzigen schweren Lage mittelst der nationalen Arbeit und unter der kräftigen Leitung einer weisen Regierung sich herauszuwinden. — Die Folgen aber auch nur annähernd andeuten zu wollen, welche etwa nach einem Jahrzehnt die dann erfolgte Einführung einer normalen Goldwährung für unser Reich bei einer, von der Zukunft noch verschleierten, gegen heute wohl ganz veränderten ökonomischen Lage haben müsste oder

könnte, wäre ein Wagniss, für dessen prophetische Anmassung wir die Verantwortung zu übernehmen uns nicht berufen finden."

65. Verwaltung des Börsenbank-Hauses.

In Folge eines desbezüglichen Antrags beschloss der Börsen-Comité am 7. März, unter Wahrung seiner uneingeschränkten Eigenthumsrechte, die ökonomische Verwaltung des Börsenbank-Hauses, bis auf Weiteres, dem Directorium der Börsenbank zu übertragen.

66. Die Safe-Deposit-Einrichtung.

Der grosse Erfolg, den die in grösseren Städten des In- und Auslandes verbreitete Schrankfächer- (safe deposit) Einrichtung gefunden, veranlasste die Börsenbank in ihrem, zu diesem Zwecke ausgebauten Parterre-Gewölbe auch für den hiesigen Platz ein ähnliches Unternehmen einzurichten, welches in seiner Grösse und Einrichtung, bei vollkommenster Sicherheit gegen Feuers- und Diebsgefahr, auch jede Bequemlichkeit und Annehmlichkeit für das von demselben Gebrauch machende Publikum bietet.

Die Schrankfächer-Abtheilung besteht aus einem im Hochparterre, zur Strasse belegenen, direct vom Hauseingang zugänglichen Vorraum, dem Aufenthaltsraum für die Miether, welche mit dieser Abtheilung zu thun haben, sowie aus dem Gewölbe, in welchem die eisernen vermiethbaren Fächer enthalten sind.

In dem Gewölbe befinden sich einstweilen 550 Facheinrichtungen von gleicher Tiefe, indess verschiedener Breite und Höhe. Jedes Fach hat eine besondere, mit zwei Sicherheitsschlössern versehene eiserne Klappe; ausserdem erhält jede Thür noch einen Ueberfall, vor welchen ein besonderes Vorhängeschloss durch den Miether des Faches gelegt werden kann. Soll nun ein Fach geöffnet werden, so kann dies nur in der Weise geschehen, dass der Miether das Schloss bezw. das Schlüsselloch des Bankschlosses, welches sonst absolut verschlossen ist, aufschliesst, worauf dann der Beamte der Bank das Schloss vollends erst öffnen kann. Ist das Schloss geöffnet, so sind beide Schlüssel nicht eher zu entfernen, als bis das Fach wieder vollkommen geschlossen ist. Diese Einrichtung hat den Zweck, eine genügende Controle darüber zu haben, dass das Tresorfach auch wirklich zugeschlossen ist. Der eine Schlüssel zum Fach bleibt im Besitze der Bank, während der zweite Schlüssel dem Fachinhaber verabfolgt wird.

In jedem Fach befindet sich ein genau in dasselbe passender eiserner, mit Chubb-Schloss und Riegelverschluss versehener Kasten, zu dem allein nur der Fachinhaber den Schlüssel besitzt, und dessen Inhalt somit nur ihm allein bekannt ist.

Diese Tresorkästen sind in verschiedenen Grössen angefertigt, wobei jede mögliche Rücksicht auf Handlichkeit und Format derselben bezw. der in den Kästen aufzubewahrenden Gegenstände genommen ist.

Bei der bequemen Einrichtung, der zufolge die Miether von Schrankfächern diese während der Bureaustunden ohne Zeitverlust benutzen können und nach der letzten Bekanntmachung des Bankdirectoriums zu denselben sogar bis 4 Uhr Nachmittags Zutritt haben, können die Miether auch alle ihre Werthpapiere in dem von ihnen gemietheten Schrankfache halten, wobei noch bemerkt werden muss, dass selbst die kleineren Fächer gross genug sind, um in denselben Juwelen, Goldsachen etc. aufzubewahren, während für Silbersachen, falls sie nicht gar zu gross sind, wohl die entsprechenden grösseren Fächer zu benutzen sein dürften.

Die Grössen der Schrankfächer sind folgende:

	Höhe	Breite	Tiefe
Grösse Nr. 1	10 cm.	25 cm.	50 cm.
„ „ 2	10 „	35 „	50 „
„ „ 3	20 „	35 „	50 „
„ „ 4	35 „	35 „	50 „

Die Miethe für ein Schrankfach beträgt je nach der Grösse

	für 3 resp.	6 und	12 Monate:
I. Grösse	3 Rbl.	5 Rbl.	8 Rbl.
II. „	4 „	6 „	10 „
III. „	7 „	13 „	20 „
IV. „	10 „	20 „	30 „

Bei Benutzung zweier Fächer ermässigt sich die Jahresmiethe für das zweite Fach auf die Hälfte.

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

67. Der Börsenspeicher.

Den Börsenspeicher, den die Firma A. Sellmer im Jahre 1896 gemiethet hatte, hat dieselbe auch für das Jahr 1897 zum Miethpreise von 2000 Rbl. jährlich behalten.

68. Die Central-Waaren-Dépôts-Speicher.

Die Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts besitzt 7 steinerne Speicher im städtischen Ambarenviertel und 5 steinerne in Mühlgraben. Während die ersteren zum grössten Theile beständig vermiethet waren, haben die 5 Mühlgrabener Speicher im Jahre 1896 keinen Miether gefunden.

An dem Actiencapital von 264,000 Rbl. ist der Börsen-Comité mit 60,000 Rbl., die Börsenbank mit 105,000 Rbl betheiligt.

69. Der Rigaer Elevator im Jahre 1896.

Der Elevator, der im ersten Halbjahre seines Bestehens nur eine geringe Thätigkeit entfalten konnte, hat dieselbe im Jahre 1896, wie aus der nachstehenden kurzen Darstellung zu ersehen, bedeutend erweitert.

Gegen 331 Wagenladungen in der Zeit vom 20. Juni bis ult. December 1895, fanden im Jahre 1896 — 9792 Wagenladungen im Elevator Aufnahme, welche an einzelnen Getreide-Gattungen die nachstehenden Quantitäten repräsentirten:

Roggen	922,498	Pud	30	Pfund
Weizen	780,559	„	20	„
Gerste	74,141	„	—	„
Erbsen	33,674	„	—	„
Hafer	23,532	„	20	„
in Summa	1,834,405	Pud	30	Pfund

Aus dieser Aufstellung ist zu ersehen, dass neben den seitherigen Getreide-Gattungen (Roggen, Weizen und Hafer) auch Gerste in bedeutenderem Quantum und Erbsen auftreten. Entsprechend dieser gesteigerten Aufnahme hat auch die Verladung in weit grösserem Umfange stattgefunden, denn es wurden im Jahre 1896 aus dem Elevator in Schiffe verladen:

	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Erbsen
	Pud	Pud	Pud	Pud	Pud
in der Frühjahrs-Periode . .	552,828	28,317	19,879	21,487	—
in der Herbst-Periode	222,452	714,678	—	35,593	4,906
in Summa	775,280	742,995	19,879	57,080	4,906

Ist hiernach der Aufschwung, den der Elevator im verflossenen Jahre genommen, klar ersichtlich, so hat sich doch andererseits ein Mangel an Räumlichkeiten zur Aufnahme der angemeldeten Getreide-Quantitäten sehr fühlbar gemacht und konnten sowohl im Frühjahr, wie auch namentlich im Spätherbst 1896 die Anmeldungen weitaus nicht befriedigt werden. Das Bedürfniss einer Erweiterung der Anlagen hat sich daher dringend fühlbar gemacht.

Zur Zeit lagern im Elevator:

Weizen	359,583	Pud	30	Pfund
Roggen	190,352	„	10	„
Gerste	30,456	„	20	„
Erbsen	29,971	„	10	„
in Summa	610,363	Pud	30	Pfund

Der frühe Schifffahrtsschluss hat nur ein Verladen weiterer grösserer Quantitäten unmöglich gemacht, die Anfüllung resp. Ueberfüllung des Elevators wäre aber in keinem Falle verringert worden.

IX. Das Export-Geschäft.

70. Das Hanf- und Flachs-Geschäft.

Das Hanf- und Flachs-Geschäft hat im Jahre 1896 zu keinerlei Verhandlungen Anlass gegeben.

71. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft.

1. Stockungen im Getreideversand auf den Eisenbahnen.

Die Getreidecampagne, die in Folge des Steigens der Getreidepreise, billiger Seefrachten u. a. m. vielverheissend für den Rigaschen Getreidehandel begann, entsprach im weiteren Verlaufe nicht nur nicht den gehegten Erwartungen, sondern endete sogar mit grossen Verlusten der hiesigen Getreidehändler und mit einer schweren Schädigung des ganzen Geschäfts. Die Veranlassung hiezu lag einzig und allein in der ungenügenden Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen, die in Folge Wagenmangels, ungenügender Durchlassfähigkeit einzelner Theilstrecken u. s. w. schon zu Beginn des Herbstes zu Tage trat.

In Folge einer Eingabe der hiesigen Getreidehändler- und Exporteure, richtete der Börsen-Comité am 21. September 1896 sub Nr. 724 eine ein Gesuch jener unterstützende Vorstellung an den Herrn Wegebauminister, in welcher er ausführte, dass aus einer ihm vorgelegten langen Reihe von Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten zu ersehen sei, dass die Klagen der Getreidehändler völlig begründet seien. So seien z. B. von 25, auf die Stationen Planiza und Filonowo der Süd-Ostbahnen in der Zeit vom 1. bis 8. September 1896 gelieferten, zum Abwarten der Reihenfolge im Speicher bestimmten Getreidetransporten bis hiezu kein einziger in Riga eingetroffen, weil die Reihenfolge an dieselben noch nicht herangekommen. Die Folgen dieser grossen Verzögerungen auf der Versandstation sind sowohl für die hiesigen Händler, wie überhaupt für die Gesammtlage des Rigaschen Getreidehandels überaus schädlich und verlustbringend. Im Speicher der Versandstation muss das dorthin in geschüttetem Zustande gebrachte Getreide in Säcken gelagert werden, in Folge dessen aber entsteht, beim geringen Vorrath von Säcken in Russland überhaupt, auch an anderen Orten ein grosser Sackmangel; beim Lagern im Speicher ist das Getreide dem Verderben in erhöhtem Maasse ausgesetzt. Andererseits können die mit den ausländischen Käufern geschlossenen Contracte nicht rechtzeitig erfüllt werden; die in den Rigaschen Hafen gekommenen

Schiffe verlieren durch's Warten kostbare Zeit. Kurz, die gegenwärtigen Verhältnisse des Getreidetransports auf den Eisenbahnen verursachen nicht nur den hiesigen Getreidehändlern grosse Verluste, sondern drohen auch den Rigaschen Getreidehandel überhaupt zu untergraben.

Im Hinblick auf alles Obige beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Erlaucht ganz ergebenst zu bitten, wohl geneigtest dahin Anordnung treffen zu wollen, dass die allerenergischsten Massregeln zur Beseitigung der obgeschilderten Missstände ergriffen werden."

Auf diese Vorstellung antwortete das Eisenbahn-Departement am 7. October 1896 Nr. 16,860, dass die Anhäufung von Getreidetransporten und die Verzögerung in ihrer Weiterbeförderung durch die übermässig verstärkte Zufuhr von Gütern auf die Bahnen des Ost- und Süd-Ostrayons hervorgerufen worden ist; diese Zufuhr überstieg sowohl die vorhandenen Transportmittel des Eisenbahnnetzes, wie auch die Durchlassfähigkeit einzelner Theilstrecken der Bahnen.

In letzter Zeit betrug die tägliche Zufuhr von Gütern auf dem gesammten Eisenbahnnetze bis zu 20,000 Wagen; entsprechend der vorhandenen Anzahl Wagen liessen sich jedoch höchstens 18,000 Wagen beladen, wobei zum 1. October auf den Stationen bereits 43,000 Wagen auf ihre Reihenfolge warteten und solche Güter zur Versendung kamen, die bis zu 27 Tagen gelegen hatten. Bei einer derartigen Sachlage war eine Verzögerung in der Beförderung unvermeidlich. Das Departement hat nun zur möglichst unverzögerten und erfolgreichen Weiterbeförderung der Güter alle ihm zustehenden Massregeln ergriffen und zwar: zur Beschleunigung des Transports von Getreide nach Riga, Libau, in das Weichselgebiet und an die westliche Trockengrenze sind Umwegsrichtungen eingeführt worden, sodann sind die Bahnen aufgefordert worden, besondere Aufmerksamkeit dem schnellmöglichsten Wechsel der Wagen zuzuwenden und zu diesem Zwecke die Operationen des Ausladens und Beladens von Wagen nicht nur bei Tageslicht auszuführen und, im Hinblick auf die Ausnahmezustände, auf denjenigen Stationen, auf welchen sich Güter angehäuft haben, das Beladen und Ausladen auch an Sonn- und Feiertagen auszuführen; ferner ist den Bahnen vorgeschrieben worden, die energischsten Massregeln zum unverzüglichen und schnellsten Austausch der Wagen an den Knotenpunkten zwischen Nachbarbahnen zu ergreifen.

Das in anderer Veranlassung in St. Petersburg weilende Mitglied des Börsen-Comités, Herr Viceconsul N. Fenger, der beständige St. Petersburger Vertreter, sowie der Secretär des Börsen-Comités bemühten sich in den Centralinstitutionen auf's Energischste, doch blieben alle Bemühungen, trotz des bereitwilligsten Entgegenkommens, dass sie überall fanden, völlig erfolglos. Die Sache wurde nur immer schlimmer. Am 18. November 1896 richtete der Börsen-Comité noch ein Telegramm direct an den Herrn Minister, in welchem er darauf hinwies, dass durch die Verzögerungen

in der Getreidebeförderung, die Rigaschen Händler enorme Verluste erlitten, dass viele Dampfer zu billigen Frachten zu haben seien, dieselben aber nicht ausgenutzt werden könnten, dass z. B. bei einer einzigen hiesigen Firma mehr als 500 Frachtbriefe vom 16., 17. September u. s. w. über Getreide lägen, das noch immer nicht in Riga eingetroffen wäre.

Nachdem bereits mehrere höhere Beamte des Eisenbahnressorts zur Untersuchung und Beseitigung der Stockungen entsandt worden waren, begab sich auch der Herr Minister selbst auf die hauptsächlich in Betracht kommenden Bahnen; die Menge der auf den einzelnen Stationen der Beförderung harrenden Getreidesendungen begann auch allmählich abzunehmen, der verwickelte Knäuel sich allmählich zu entwirren, doch kam die sich bessernde Lage für Riga nicht mehr zur Geltung, da hier die Navigation, in Folge der eingetretenen Eissperre bei Domesnäs, zu Anfang Januar 1897 geschlossen wurde.

b. Beförderung von Getreide in Säcken.

Im Zusammenhange mit der oben besprochenen Calamität in der Getreidebeförderung auf den Eisenbahnen stand die, im Auftrage des Eisenbahndepartements, an den Börsen-Comité gerichtete Bitte des Chefs der Riga-Oreler Bahn vom 29. October 1896 sub Nr. 45217 um eine Zustimmungserklärung, dass zur Beschleunigung der Ausladung und um die Möglichkeit zu haben, diese auch zur Nachtzeit auszuführen, der Transport von Getreide ausschliesslich in Säcken bewerkstelligt werde und dass die Versender dementsprechend instruirt würden. Diese schon in Odessa eingeführte Massnahme könnte zur Beschleunigung der Rückgabe der Waggons, sowie zur Vergrösserung der Abfertigung der Getreidewaaren beitragen.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 1. November sub Nr. 838, dass er nicht im Stande sei, die hiesigen, noch viel weniger aber die auswärtigen Getreidehändler zum Transport des Getreides in Säcken zu veranlassen. Unabhängig hievon aber könne er, nach eingehender Beprüfung dieser Frage mit den örtlichen Getreidehändlern, der geplanten Massregel aus folgenden Gründen nicht zustimmen:

1) Der Transport von Getreide in Säcken sei gegenwärtig nicht durchführbar, weil die hiesigen Händler und ihre Commissionäre im Innern des Reichs, mit wenigen Ausnahmen, nur eine ganz verschwindend kleine Anzahl von Säcken besässen. Nachdem der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande eingeführt worden, hätten sie ihren Bestand an Säcken auf diejenige kleine Zahl reducirt, welche nöthig wäre, um den kurzen Transport von den Speichern zu den Einladestationen zu bewerkstelligen. Die Anschaffung der nöthigen Anzahl Säcke wäre in kurzer Zeit eine Unmöglichkeit und würde grosse Kapitalanlagen beanspruchen. Es erscheine auch zweifelhaft, dass eine schnellere Beförderung

dadurch erzielt werden könnte, angesichts der Thatsache, dass Leinsaat, die immer in Säcken transportirt werde, in gegenwärtiger Zeit eine wenig kürzere „очередь“ habe, als das in loser Schüttung transportirte Getreide.

2) Die Unkosten, welche mit dem Transport von Getreide in Säcken verknüpft wären, seien grösser als bei dem Transport in geschüttetem Zustande, und das proponirte Arrangement würde daher den Getreidehandel nur noch mehr belasten.

3) Es bleibe der Eisenbahn unbenommen, auch jetzt die Waggons, welche in den Eisenbahnschuppen entladen werden sollten, zur Nachtzeit zu entladen, wodurch immerhin einiger Zeitgewinn erzielt werden dürfte.

c. Haftpflicht der Eisenbahnen für das Gewichtsmanco bei Getreidesendungen.

Die im Jahre 1895 eingeleiteten Bemühungen auch für den Rigaschen Hafen die Vergünstigungen einer vollen Vergütung des fehlenden Gewichts in Getreidesendungen zu erlangen, wie sie Königsberg und Danzig im Verkehr mit den russischen Eisenbahnen genossen (vergl. Handelsarchiv Jahrg. 1896, Heft I, Seite 142 ffe) hatte der Börsen-Comité einstweilen eingestellt, weil die Bedingungen, die das Eisenbahndepartement an die Bewilligung dieser Vergünstigung knüpfte, nach den Berechnungen der Delegation für das Getreidegeschäft, ihm ein allzugrosses pecuniäres Risico auferlegt hätten.

Als jedoch verlautete, dass im Eisenbahn-Departement eine Conferenz mit Vertretern des Libauer Börsen-Comités wegen Einführung der erhöhten Haftpflicht der Eisenbahnen für das Gewicht der Getreidesendungen in Libau stattfinden solle, erwirkte der Rigaer Börsen-Comité durch seinen St. Petersburger Vertreter die Erlaubniss, sich dieser Conferenz anschliessen zu dürfen. Zu seinem Vertreter auf derselben ernannte er seinen Secretär, den Herrn M. von Reibnitz. Die Conferenz fand am 24. October 1896 unter dem Vorsitze des Vice-Directors des Eisenbahn-Departements Schabunewitsch statt. Den Berathungen zu Grunde lag ein von der Commerzagentur der Libau-Romnyer Bahn ausgearbeiteter Entwurf für eine Vereinbarung zwischen Börsen-Comité und Eisenbahn-Verwaltung, der folgendermassen lautete:

„Reglement für das Wiegen von Getreidetransporten in Libau durch vereidigte Börsenwäger.

§ 1.

Sämmtliche in Libau in vollen Wagenladungen ankommenden Güter, welche nach dem Eisenbahntarife zu einer von den 4 Kategorien von Getreidewaaren gehören und, ihren Begleitpapieren zufolge oder auf Verlangen, auf die zu den Privatspeichern führenden Gleise gehen, sowie längs den beiden Hafenkais in diese Privatspeicher oder in Dampfer auszuladen

sind, müssen, nachdem sie auf die erwähnten Gleise gelangt, obligatorisch durch vereidigte Wäger, die der Competenz und Leitung des Libauer Börsen-Comités unterstehen, gewogen werden.

Anmerkung 1. Für Mancos im Gewichte von Waaren, die durch unvereidigte Wäger ermittelt worden, trägt der Börsen-Comité, nicht aber die Libau-Romnyer Eisenbahn die Verantwortung.

Anmerkung 2. Ein Verzeichniss der vereidigten Wäger und deren Candidaten muss der Börsen-Comité rechtzeitig dem Chef der Güterstation Libau mittheilen. Jeder vereidigte Wäger ist mit einem Brustschilde und mit einer Bescheinigung des Börsen-Comités, dass er thatsächlich vereidigter Wäger ist, zu versehen.

§ 2.

Das im § 1 erwähnte Wiegen wird für Rechnung der Waarenempfänger bewerkstelligt, ohne dass die Libau-Romnyer Bahn berechtigt wäre, eine Gebühr hiefür selbst in dem Falle zu erheben, wenn sich ein Uebergewicht ergeben sollte. Eine Ausnahme hievon findet nur in dem Falle statt, wenn Uebergewicht bei solchen Sendungen constatirt wird, die nach dem vom Versender in den Documenten angegebenen Gewichte befördert wurden.

§ 3.

Zur Aufsicht über die Operationen der vereidigten Wäger beim Wiegen von Getreidetransporten stellt die Bahnverwaltung 16 Aufseher mit einem Gehalte von je 50 Rbl. monatlich an. Diesen Jahresbetrag von 9600 Rbl. hat der Libauer Börsen-Comité allmonatlich pränumerando in Raten von je 800 Rbl. bei der Kasse der Güterstation Libau einzuzahlen.

§ 4.

Die zum Wiegen der Getreidepartien erforderliche Zeit wird in die Anzahl Stunden eingerechnet, die die Eisenbahn dem Waarenempfänger zum Ausladen eines Waggons bewilligt.

§ 5.

Um dem Waarenempfänger die Möglichkeit zu geben, rechtzeitig für die erforderliche Anzahl Wäger, entsprechend der Anzahl der zum Ausladen kommenden Wagen, zu sorgen, wird die Güterstation Libau alltäglich im Vestibül des Gütercomptoirs ein Verzeichniss der betreffenden Sendungen nicht später als eine Stunde, vor dem die Wagen auf den Kai geliefert werden, aushängen.

§ 6.

Wenn ein Uebergewicht ermittelt wird, ist der Waarenempfänger verpflichtet, spätestens binnen 3 Tagen alle der Bahn für dieses Uebergewicht zustehenden Zahlungen bei der Kasse der Güterstation Libau

einzuzahlen, welche letztere über den Empfang dieser Zahlungen die vorschriftmässige Quittung auszustellen hat. Waarenempfängern, die diese Verpflichtung in der bezeichneten Frist nicht erfüllen, kann die Bahnverwaltung fernerhin das Heranliefern der dem säumigen Zahler gehörenden Wagen mit Gütern an einen Privatspeicher verweigern.

§ 7.

Die Beamten der Bahn, der Controle und der Gensdarmerie-Polizei sind jeder Zeit berechtigt, die Thätigkeit der vereidigten Wäger zu controliren, deren Notizbücher durchzusehen, die Waagen, auf denen die Getreidepartien gewogen werden, sowie auch diese letzteren selbst, falls solches möglich ist, zu besichtigen, wobei sie über alle bemerkten Unrichtigkeiten Acte und Protocolle aufzunehmen haben, deren Abschriften unverzüglich dem Börsen-Comité zuzustellen sind.

§ 8.

Wenn unrichtige Handlungen der vereidigten Wäger entdeckt werden, übernimmt der Börsen-Comité für die Folgen derselben die Verantwortung und ersetzt der Bahn alle dadurch etwa entstandenen Verluste. Wenn Getreidepartien, ohne Wiegen durch vereidigte Wäger in die Speicher ausgeladen werden, hat der Börsen-Comité der Libau-Romnyer Bahn als Strafe 25 Rbl. für jeden nicht gewogenen Wagen zu zahlen.

§ 9.

Hat die Verwaltung der Libau-Romnyer Bahn einen vereidigten Wäger im Verdachte nicht gewissenhaften Wiegens, so ist der Börsen-Comité, auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, diesen Wäger zu entlassen.

§ 10.

Wird ein Wagen an einem Feiertage zum Ausladen verlangt, so sind die vereidigten Wäger verpflichtet, auch an solchen Tagen die Wiegeoperationen auszuführen.

§ 11.

Alle Streitigkeiten und Differenzen zwischen Wägern und Beamten der Güterstation Libau werden im Einvernehmen des Börsen-Comités und der Verwaltung der Libau-Romnyer Bahn geschlichtet. Streitigkeiten jedoch zwischen Börsen-Comité und Bahnverwaltung werden dem Eisenbahn-Departement zur Entscheidung vorgestellt.

§ 12.

Vorstehendes Reglement tritt in Kraft, nachdem es vom Eisenbahn-Departement bestätigt worden; die Gültigkeitsdauer des Reglements beträgt ein Jahr, gerechnet vom Tage der Bestätigung desselben; jedoch auf Verlangen des Herrn Communications-Ministers kann die Gültigkeit

des Reglements auch vor Ablauf eines Jahres aufgehoben werden, wobei der Börsen-Comité hievon 14 Tage vorher benachrichtigt und im „Regierungs-Anzeiger" eine desbezügliche Publication erlassen werden muss. Hiebei sind weder der Börsen-Comité, noch der Waarenversender oder sonstige Personen berechtigt, den Ersatz irgend welcher, durch diese Anordnung geursachter Verluste zu verlangen.

§ 13.

Das in § 1 bezeichnete Wiegen wird auf Decimal-Waagen bewerkstelligt, welche dem Börsen-Comité gehören, oder mit dessen Stempel versehen sind. Die Waagen müssen in völlig gutem Zustande, gestempelt und numerirt sein.

Anmerkung. Jeder auszuladende Wagen darf nur auf einer Waage gewogen werden. Das Wiegen ein und desselben Wagens gleichzeitig auf zwei Waagen ist verboten.

§ 14.

Die Wiegeresultate hat der vereidigte Wäger in ein vorschriftsmässiges numerirtes Notizbuch (cf. Beilage Nr. 1) einzutragen, welches ohne jegliche Rasuren geführt werden muss. Die Wiegeresultate einer jeden Sendung müssen vom Wäger unterschrieben werden. Das Notizbuch wird, für etwaige Auskünfte, im Börsen-Comité im Laufe von 3 Jahren aufbewahrt.

§ 15.

Ein vereidigter Wäger hat erst dann zur Vornahme der Wiegeoperationen zu schreiten, nachdem er vom betreffenden Eisenbahn-Güteraufseher die Erlaubniss dazu erhalten hat. Falls der vereidigte Wäger ein Manco über den gestatteten Gewichtsverlust hinaus bemerkt, hat er solches dem erwähnten Aufseher unverzüglich anzuzeigen, damit dieser den Wagen besichtigen und, wenn erforderlich, ein technisches Protocoll aufnehmen kann.

§ 16.

Das Wiegen einer jeden Sendung muss gleichzeitig mit dem Ausladen auf Waagen geschehen, welche beim Wagen selbst aufgestellt sind; wo solches nach den Ortsverhältnissen nicht möglich ist oder bei Regen kann das Wiegen in der unteren Etage des Speichers bewerkstelligt werden, unter der Bedingung, dass der Wagen vom Speicher nicht weiter als 10 Faden entfernt stehe. Steht der Wagen jedoch weiter als 10 Faden vom Speicher, so darf das Wiegen nur beim Wagen selbst stattfinden. Muss der Wagen, damit die Waage ihm gegenüber aufgestellt werden kann, hin und hergeschoben werden, so darf solches nur unter der Aufsicht eines Eisenbahnbeamten mit den Mitteln des Waareneigenthümers (durch Handmanöver) geschehen. Wenn Getreide direct aus dem Eisenbahnwagen in einen Dampfer verladen

werden soll, darf das Wiegen ausschliesslich nur auf einer Waage bewerkstelligt werden, die beim Wagen selbst aufgestellt ist.

§ 17.

Das Wiegen einer in geschüttetem Zustande angekommenen Getreidepartie geschieht in Säcken des Waarenempfängers, wobei vor dem Wiegen das Gewicht der Säcke genau festgestellt werden muss.

§ 18.

Die Wiegeresultate einer jeden Sendung müssen vom vereidigten Wäger dem Güteraufseher, unverzüglich nach Beendigung des Wiegens, auf einem vorschriftsmässigen Blankette (Form. Nr. 2) mitgetheilt werden; ferner haben die vereidigten Wäger täglich die Wiegeresultate sämmtlicher Sendungen, die ein Ueber- oder Untergewicht gehabt, in ein vorschriftsmässiges Blankett (Form. Nr. 3) einzutragen. Diese Auskünfte sind mit der Unterschrift des vereidigten Wägers und dem Siegel des Börsen-Comités spätestens am folgenden Tage dem Chef der Güterstation Libau zuzustellen."

Das officielle Protokoll dieser Conferenz war bis zum Abschluss dieses Jahresberichts noch nicht an den Börsen-Comité gelangt, doch ist aus den Berichten des Vertreters des Börsen-Comités über den Gang der Verhandlungen im Wesentlichen Folgendes zu entnehmen:

In seiner Eröffnungsrede wies der Vorsitzende auf die ausserordentliche Wichtigkeit dieser Angelegenheit sowohl für Landwirthe und Getreidehändler, als auch für die Eisenbahnen selbst hin und meinte, dass seitens der letzteren die Einführung des Projects keinen besonderen Schwierigkeiten begegnen dürfte, da dieses Verfahren im Verkehr mit Königsberg und Danzig bereits auf den Süd-Westbahnen, der Fastower, Libau-Romnyer und anderen Bahnen eingeführt sei und völlig befriedigend functionire. — Nach einer sehr langen Discussion wurde, gegen den Widerspruch der Vertreter der Libau-Romnyer Bahn, festgestellt, dass das Wiegen für alle auf der Hafenstation ankommenden Getreidewaaren, sowohl für die in die Bahnspeicher, als auch für die in die Privatspeicher gehenden, obligatorisch sein sollte, wobei die Mehrzahl sich kategorisch dafür aussprach, dass das Wiegen der in die Eisenbahnspeicher gehenden Getreidesendungen bei Auslieferung derselben an den Empfänger stattfinden solle. Der Antrag des Vertreters des Rigaer Börsen-Comités, dass das Wiegen aller ankommenden Getreidesendungen obligatorisch sein solle, unabhängig vom Willen des Empfängers, sowie dass dem Börsen-Comité, in Anbetracht der ausserordentlich grossen, auf ihn entfallenden Kosten, auf gesetzgeberischem Wege die Berechtigung erwirkt werde, für das Wiegen eines jeden einzelnen Wagens eine besondere Gebühr zn erheben, wurde, ohne besondere Discussion, angenommen, nur knüpfte der Vorsitzende daran die Bedingung, dass diese Gebühr nur eine sehr niedrigbemessene sein dürfte.

Zu den einzelnen Artikeln übergehend, beschloss die Conferenz: die Anmerkung 1 zum Artikel 1 als zwecklos zu streichen. Artikel 2 solle, unter Hinweis auf den Artikel 60 des allgemeinen Eisenbahnstatuts, so gefasst werden, dass eine Pön für Uebergewicht nur dann erhoben werde, wenn der Versender ausdrücklich das aufgegebene Gewicht garantirt habe. Die in § 3 vorgesehene Anzahl von Bahnaufsehern wird allgemein als übermässig und eine Anzahl von 2—3 Aufsehern als durchaus genügend angesehen, wofern nicht die Besoldung dieser Aufseher durch den Börsen-Comité überhaupt zu verwerfen sei. Der Vertreter der Verwaltung der Kronsbahnen glaubt sichere Aussicht darauf machen zu können, dass das Budget der Stationen soweit erhöht werden würde, dass die Gagirung der Aufseher durch die Bahn erfolgen werde. Anstatt der im § 12 vorgesehenen 14-tägigen, wird eine dreimonatliche Kündigungsfrist zugestanden. Die Anmerkung zum § 13 wird dahin abgeändert, dass das Getreide eines Wagens nur nach einer Seite hin ausgeladen, aber auf einer beliebigen Anzahl Waagen gewogen werden darf. § 16 soll in dem Sinne gefasst werden, dass das Wiegen nur beim Wagen selbst resp. bis auf eine Entfernung von 10 Faden von demselben ausgeführt werden darf, dass aber der Bahnverwaltung anheimgestellt wird, bei Unwetter oder irgend welchen Schwierigkeiten das Wiegen des Getreides im Speicher selbst zu gestatten. Schliesslich wurde, gegen den Widerspruch des Vertreters des Rigaer Börsen-Comités, beschlossen, dass die Einzelheiten der Haftpflicht der Bahnen nicht in dieses Reglement aufgenommen werden, sondern den Gegenstand eines besonderen Reglements bilden sollten, dass aber in das vorliegende Project eine Bestimmung darüber aufzunehmen sei, dass die vom Wäger notirten Wiegeresultate unanfechtbar sein und Protokolle und andere Acte ersetzen sollten; die Bahnverwaltung sei verpflichtet, sofort nach Inkrafttreten der Vereinbarung, eine Publication darüber zu erlassen, dass die Vergütung des constatirten Mancos sofort erfolge.

72. Das Holzgeschäft.

Tarifirung von Pipenstäben in Portugal.

In einer Eingabe vom 13. August 1896 beschwerten sich zwei den Export von Eichen-Pipenstäben über Riga betreibende Handelshäuser über die unrichtige Tarifirung dieser Waaren in Lissabon und baten den Börsen-Comité um sein Eintreten für diese Schädigung der Interessen dieses Zweigs des Rigaschen Exporthandels.

Nach eingehender Beprüfung fand der Börsen-Comité die Beschwerde vollkommen begründet und richtete an das Departement für Handel und Manufacturen am 14. September 1896 sub Nr. 709 eine Vorstellung folgenden Inhalts:

„Dem Rigaer Börsen-Comité ist das beifolgende Certificat des Lissaboner Zollamts übergeben worden, aus welchem ersichtlich ist, dass die, laut beiliegenden Abschriften der Conossamente vom 22. Juli (3. August) von Riga mit dem Dampfer „Tejo“ nach Lissabon verladenen Eichenstäbe, vom Zollamte in Lissabon als Eichenplanken von mehr als 7,5 Centimeter Dicke und weniger als 25 Centimeter Breite tarifirt worden sind.

Als Stäbe würden dieselben, gemäss Position 42 Tarif B. des am 9. Juli 1895 zwischen Russland und Portugal abgeschlossenen und am 17. April 1896 ratificirten Handelsvertrags, nur mit $^1/_2$ % von ihrem Werthe zu verzollen sein, was, bei einem Preise von 350 Rbl. für 60 Stück 1 Rbl. 75 Kop. ausmachen würde. Bei der vom Lissaboner Zollamte angenommenen Classificirung als Planken kommt jedoch die Position 63 des Tarifs B zur Geltung, nach welcher der Zoll 1200 Reis per Cubikmeter beträgt. Da 60 Stück $4^1/_3$ Cubikmeter halten, beträgt der Zoll für 60 Stück 5400 Reis, d. h. beim Curse von 40 Pence für 1000 Reis = 18 Schilling = 8 Rbl. 42 Kop.

Da durch diese, nicht allein dem Russisch-Portugiesischen Handelsvertrage, sondern auch der Waarengattung widersprechende Classificirung der Einfuhrzoll für Eichenstäbe derartig erhöht wird, dass es einer Unterbindung des Exports Rigaer Stäbe nach Portugal gleichkommt und das ohnehin schon stark reducirte Rigaer Stäbegeschäft seines hauptsächlichen Absatzgebiets beschränkt wird, wendet sich der Rigaer Börsen-Comité an das Departement mit der ergebensten Bitte, veranlassen zu wollen, dass der vom Lissaboner Zollamte für die Verzollung Rigaer Stäbe angenommene Modus der Classificirung im Interesse des russischen Exporthandels möglichst bald, dem Handelsvertrage entsprechend, abgeändert werde“.

In Folge einer Anfrage des Departements wurde demselben ein Exemplar eines Eichen-Piepenstabs von 3×6×84″ vorgestellt.

Bis zum Abschlusse des Jahresberichts hatte der Börsen-Comité keinerlei Nachricht über den Fortgang dieser Angelegenheit erhalten.

X. Import.

73. Das Häringsgeschäft.

Bei seinem Schreiben vom 29. October sub Nr. 2986 übersandte das Rigasche Handelsamt dem Börsen-Comité, mit der Bitte um Begutachtung, das Protokoll seiner Sitzung vom 24. October, aus welchem im Wesentlichen zu ersehen war, dass der Schwedisch-Norwegische Consul in Riga sich über verschiedenartiges Verfahren bei der Wrake von norwegischen und schottischen Häringen beschwert hatte. Das Handelsamt konnte die Einwände des Consuls gegen die im § 20 der Regeln

für die Wrake von Häringen enthaltenen Bestimmungen nicht als begründet anerkennen und der Aufhebung der bei der Wrake von französischen und schottischen Häringen geübten Praxis, die eine Abnahme der Lake von diesen Häringen nicht verlangt, nicht zustimmen.

Da aber in den geltenden Regeln für die Wrake von Häringen, die in der Praxis bestehende Vergünstigung für französische und schottische Häringe nicht ausdrücklich ausgesprochen, erachteten die Glieder des Handelsamts für nothwendig, den § 17 der Regeln in diesem Sinne zu vervollständigen und ausserdem die im § 20 für schwedische Fett- und schottische Häringe vorgesehene Vergünstigung auch auf französische Häringe auszudehnen. Gleichzeitig regte der Präses des Handelsamts die Abänderung des § 1 der Regeln an. Diesem § gemäss wird eine Wrake der Häringe verlangt, bevor sie in den Handel kommen; daher ist es nicht verboten, in der Stadt ungewrakte Häringe in jedem Quantum und ohne Zeitbestimmung aufzustapeln, ebensowenig ist es verboten, abseits der Wrake, aus anderen Städten Häringe, die zum Transitversande in das Innere des Reichs bestimmt sind, nach Riga zu bringen. Zur Beseitigung der hieraus entstehenden Missstände wurde beschlossen, den § 1 der Regeln folgendermassen zu fassen: „Alle nach Riga gebrachten Häringe müssen, sofort nach ihrer Ankunft, auf den von der Stadtverwaltung unterhaltenen Wrakeplatz zur Wrake befördert werden".

Der Börsen-Comité stimmte, nach Relation mit seiner Delegation für das Häringsgeschäft, durch sein Schreiben vom 21. November sub Nr. 923 den vom Handelsamte vorgeschlagenen Abänderungen der Wrakeregeln vollkommen zu.

74. Die Ladekrähne.

Nach den Ermittelungen der Delegation für die Ladekrähne hatte sich ergeben, dass schon seit einer Reihe von Jahren die Einnahmen des dem Rigaschen Zollartell, laut Contract vom 11. März 1893, verpachteten Andreaskrahns sich ausserordentlich günstig gestellt hätten, da der Artell für das Aufladen von Waaren mit dem Krahn von der Eisenbahn eine Zahlung von 1 Kop. per Pud erhalte und es sich wohl annehmen lasse, dass jährlich mindestens 200000 Pud mit dem Krahn auf die Eisenbahn-Trucks gehoben würden. In Folge dessen sah sich der Börsen-Comité veranlasst, dem Rigaschen Zollartell mitzutheilen, dass er beschlossen habe, die auf das äusserste Minimum herabgesetzte Pachtzahlung für den Andreaskrahn, nach Ablauf des gegenwärtigen Pachtjahrs, um 500 Rbl. jährlich zu erhöhen, so dass der Rigasche Zollartell bei Erneuerung des Contracts, vom 27. März 1897 ab, eine Pachtzahlung im Gesammtbetrage von 1000 Rbl. jährlich zu zahlen hätte.

XI. 75. Das Fabrikwesen.

Auch im Jahre 1896 ist der Börsen-Comité bemüht gewesen, die Interessen der örtlichen Fabrikindustrie, nach Möglichkeit, wahrzunehmen und zu vertreten, wobei namentlich die Delegation des Börsen-Comités für die Fabrikindustrie eine rege Thätigkeit entwickelte. In hervorragendem Masse kam die Vertretung der Interessen der Industrie bei den Verhandlungen über die Reorganisation der Handels- und Gewerbesteuern, über Eisenbahn-Tarife, über den Umbau der Haltestelle Alexandershöhe, über das Markenschutzgesetz, die Beschickung der Nishni-Nowgoroder Ausstellung und Betheiligung an der Prämiirung auf derselben u. s. w. zum Ausdruck. Die zum Schlusse des Jahres beschlossene Errichtung einer besonderen Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten kann wohl so recht eigentlich als in erster Reihe im Interesse der Industrie erfolgt betrachtet werden. Ueber alle diese Gegenstände ist ausführlicher in den entsprechenden Abschnitten des Jahresberichts die Rede.

Der Präses der Allerhöchst niedergesetzten Commission zur Revision der Gesetzesbestimmungen über Börsen- und Actiengesellschaften übersandte dem Börsen-Comité den Entwurf eines neuen Reglements für die Actiengesellschaften, der auf einer am 6. März 1897 zusammentretenden Conferenz von Vertretern verschiedener staatlicher Ressorts, Börsen-Comités u. A. erörtert werden soll. Die Durcharbeitung dieses Projects hatte die Delegation der örtlichen Fabrikindustrie übernommen. Zu seinem Vertreter auf dieser Conferenz erwählte der Börsen-Comité den Herrn Max von Heimann.

XII. Die Handelsämter.

76. Neubesetzung des Amts eines Getreide-Controleurs.

Im Schreiben vom 13. Juni 1896 sub Nr. 1764 theilte das Rigasche Handelsamt dem Börsen-Comité mit, dass der seiner Zeit zum Gehilfen des Getreidecontroleurs und Saatschreibers, Aeltesten M. Drachenhauer, ernannte Herr John Zieser, der gleichzeitig auch Getreideinspector beim Rigaschen Elevator sei, immer mehr und mehr von letzterer Beschäftigung in Anspruch genommen und in kurzer Zeit wohl völlig ausser Stande sein werde, seine Obliegenheiten als Gehilfe des Herrn Drachenhauer noch zu erfüllen. Da andererseits Herr Aeltester M. Drachenhauer, seines hohen Alters und zunehmender Kränklichkeit wegen, nicht mehr im Stande sei, allein seine Amtsobliegenheiten auszuführen, bat das Handelsamt den Börsen-Comité um eine gutachtliche Aeusserung über etwa zu treffende Anordnungen, um einer ungenügenden Ausführung oder völligem Ausbleiben der Analyse des Exportgetreides vorzubeugen.

Der Börsen-Comité sprach sich, auf Grund eines Gutachtens seiner Delegation für das Getreidegeschäft, am 13. Juli 1896 sub Nr. 561 dahin aus, dass er, im Hinblick auf die geminderte Arbeitskraft des Herrn M. Drachenhauer, für durchaus erforderlich erachte, demselben einen anderen Gehilfen zur Seite zu stellen, dessen Gehalt aus den dem Herren Drachenhauer seitens des Börsen-Comités garantirten Einnahmen zu bestreiten wäre. Mit einem derartigen Arrangement sei auch Herr Drachenhauer einverstanden. Zum Posten eines Gehilfen schlug der Börsen-Comité den Inspector des Getreide-Elevators in Jelez, Herrn Carl Wilde, vor, der durch seine frühere Thätigkeit hier noch bekannt sein dürfte und sich unter der Bedingung zur Annahme des Gehilfenpostens bereit erklärt hatte, dass ihm die einstige Nachfolge in das Amt des Herrn Drachenhauer in Aussicht gestellt werde.

Dieser Vorschlag wurde angenommen und Herr C. Wilde am 5. September 1896 als Gehilfe des Saatschreibers vom Stadtamte bestätigt und vereidigt.

Doch schon am 4. November 1896 kam Herr Aeltester M. Drachenhauer, unter Hinweis auf sein hohes Alter und seine zunehmende Schwäche, mit einem Gesuche um seine vollständige Entlassung vom Amte ein. Die angeführten Gründe vollkommen anerkennend, übergab der Börsen-Comité dieses Gesuch dem Rigaschen Handelsamte, dem die Entlassung competirte, zur weiteren Wahrnehmung und beantragte sodann auf der am 15. November stattfindenden Generalversammlung des Börsenvereins die Pensionirung des Herrn Aeltesten Drachenhauer. Diese bewilligte, in Anerkennung der ausserordentlichen Verdienste und der fast fünfzigjährigen hingebenden und gewissenhaften Arbeit des Herrn Drachenhauer, demselben eine Pension von 3000 Rbl. jährlich.

77. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren.

Laut Ukas Eines Dirigirenden Senats vom 16. Februar 1860 Nr. 5679 hat die Kaufmannschaft, nach Aufhebung der obligatorischen Wrake, alljährlich die Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren festzusetzen.

Nachdem durch Generalversammlungsbeschluss vom 20. December 1894 die bisher, seit dem Jahre 1882, gezahlten Sätze für die Hanfbinder und Ligger auf die Hälfte ermässigt worden, sind im Jahre 1896 folgende Entschädigungen gezahlt worden:

1) Den Hanfbindern $1^1/_4$ Kop. per Berkowez Hanf
2) „ Liggern . . . $^3/_4$ „ „ „ Flachs
„ „ . . . $^3/_4$ „ „ „ Hanf und Torse
„ „ . . . $1^1/_2$ „ „ „ Tabak

3) Die Eichenholzwraker erhalten, nach wie vor, 1/3 des eigentlichen Wraklohns als Entschädigung für die mit Umgehung der Wrake verschifften Eichenhölzer.
4) Die Wittwe des letzten, im Jahre 1894 verstorbenen Mastenwrakers Wenzel erhielt laut Beschluss der Generalversammlung vom 11. Februar 1894, eine Pension von 20 Rbl. monatlich.
5) Von den drei, nicht mehr activen Flachs- und Hanfwrakern erhielten, nachdem durch Generalversammlungs-Beschluss vom 20. December 1894 die Pension des ehemaligen Stadtwrakers Lange von 1000 auf 1500 Rbl. jährlich erhöht worden war, zwei eine Pension von je 1500 Rbl., einer eine solche von 1000 Rbl. jährlich aus den Mitteln des Börsenvereins.

Die General-Versammlung des Börsenvereins bestätigte am 15. November 1896 obige Sätze auch für das Jahr 1897 und bewilligte gleichzeitig auch dem dritten, nicht mehr activen Stadtwraker, Herrn F. Geist, eine Erhöhung seiner Pension um 500 Rubel, also auf 1500 Rubel jährlich.

78. Unterstützung an 3 Eichenholzwraker.

Im Juni 1896 wandte sich das aus 3 Gliedern bestehende Amt der Eichenholzwraker an den Börsen-Comité mit der Bitte, ihnen und ihrem Schreiber, im Hinblick auf ihr Alter und die mit jedem Jahre abnehmenden Einnahmen, die ihnen nicht einmal mehr die Möglichkeit einer bescheidenen Existenz böten, eine Subvention zu bewilligen.

Der Börsen-Comité beantragte, auf Grund des Gutachtens seiner Holzdelegation, bei der auf den 15. November 1896 einberufenen General-Versammlung des Börsenvereins die Bewilligung einer Subvention von 500 Rbl. jährlich für alle 3 Glieder des Amts und den Schreiber zusammen, unabhängig vom Weiterbezug der bisher von ihnen bezogenen Gebühren. Die Generalversammlung erhöhte jedoch den Betrag der Unterstützung, indem sie jedem einzelnen Gliede des Amts, ausgenommen den Schreiber, eine Unterstützung von je 300 Rbl. jährlich bewilligte.

79. Rigaer Börsenartell.

Bereits im September 1895 hatten sich die Bevollmächtigten des, gleichzeitig mit der Verstaatlichung der Linie Riga-Dwinsk-Witebsk-Orel und der Centralisirung der Verwaltung dieser Linie in Riga hieher übergesiedelten Arbeiterartells der Oreler Bahn an den Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, ihren gleichzeitig eingereichten Statutenentwurf bestätigen und sie als „Rigaer Börsenartell“ anerkennen zu wollen. Hiebei hoben die genannten Bevollmächtigten hervor, dass die Zahl der Mitglieder des Artells zur Zeit 30 betrage und dass sie bereit seien, für die speciell für Rigasche Handels-Institutionen und Handelshäuser übernommenen

Arbeiten einen Theil ihres, insgesammt 40,000 Rbl. betragenden Sicherheitskapitals auszuscheiden.

Im Börsen-Comité fand diese Angelegenheit eine sehr getheilte Aufnahme; während ein Theil durchaus nicht den grossen Nutzen eines leistungsfähigen und haftkräftigen Artells für Riga verkannte, aber in keinem Falle ein Aufsichtsrecht, wie es im Statut dem Börsen-Comité zugeschoben wird, übernehmen wollte, — erblickte ein anderer Theil gerade in dem Bestätigungs- und Aufsichtsrecht des Börsen-Comités ein Mittel, um die Taxe des Artells, die Verwaltung desselben u. a. m. zu beeinflussen und zu kontroliren. Nachdem noch die Delegation des Börsen-Comités für Zollangelegenheiten und der Rechtsbeirath des Börsen-Comités ihr Gutachten abgegeben hatten, beschloss der Börsen-Comité die ausdrückliche Anerkennung des Artells als „Rigaer Börsen-Artell" abzulehnen, um nicht den Anschein zu erwecken, als ob er eine gewisse Verantwortung für die Thätigkeit des Artells übernehme.

Die Vertreter des obengenannten Artells wandten sich nun um ihre Bestätigung an das Departement für Handel und Manufacturen, welches am 2. December 1896 sub Nr. 28572 den Börsen-Comité zu einem Gutachten in dieser Angelegenheit aufforderte.

In seinem Berichte vom 21. Januar 1897 sub Nr. 73 erklärte der Börsen-Comité, dass er der Errichtung des geplanten Arbeiterartells in Riga vollkommen sympathisch gegenüberstehe, vorausgesetzt, dass derselbe aus erfahrenen, fähigen und zuverlässigen Gliedern bestehe. Eine möglichst baldige Errichtung des Artells wäre um so erwünschter, als in nächster Zeit, wahrscheinlich, eine Vereinbarung zwischen dem Eisenbahn-Departement und dem Börsen-Comité darüber zu Stande kommen werde, dass die Eisenbahnen die volle Haftpflicht für das Gewicht der in Riga mit der Bahn ankommenden Getreidesendungen übernähmen. Da der Börsen-Comité dann die Organisation des Wiegeverfahrens und die Verantwortung für das Wiegen der Bahn gegenüber übernehmen müsse, werde er eines Complects zuverlässiger und erfahrener Wäger bedürfen. Auch mit dem Statutenentwurfe könne sich der Börsen-Comité im Allgemeinen einverstanden erklären, doch halte derselbe noch folgende Ergänzungen für nützlich und wünschenswerth:

1) speziell zur Sicherstellung der in Riga stattfindenden Operationen des Artells müsste ein gewisser Theil seines Sicherheitscapitals abgetrennt werden; 2) der Artell müsste verpflichtet werden, stets die erforderliche Anzahl Leute, keinenfalls weniger als 30, zur Verfügung zu haben, um die ihm übertragenen Arbeiten ohne Aufenthalt auszuführen; 3) würde es sich empfehlen, aus den Statuten anderer Artells Bestimmungen darüber hinüberzunehmen, dass nur solche Mitglieder Candidaten zur Aufnahme vorschlagen dürften, die dem Artell mindestens 5 Jahre angehörten, sowie dass die Vorschlagenden für ihre Candidaten noch im Laufe von 2 Jahren eine gewisse moralische Verantwortung trügen, ferner

darüber, dass Vermögen von verstorbenen Artellgliedern, auf das sich im Laufe von 10 Jahren keine Erben gemeldet, der Artellcasse zufalle; 4) durchaus nothwendig erscheine die Ergänzung des Statuts durch eine Taxe für sämmtliche Arbeiten und Leistungen des Artells, welche vom Börsen-Comité mit dem Artell vereinbart und vom Departement für Handel und Manufacturen bestätigt werden könnte; 5) endlich wäre es sehr nützlich, wenn das Statut durch eine Bestimmung darüber ergänzt würde, dass Differenzen und Streitigkeiten zwischen Kaufmannschaft und Artell durch ein Schiedsgericht entschieden würden, welches, Beispielsweise, unter dem Vorsitze des Börsen-Comités, aus je 3 Gliedern des Börsen-Comités und des Artells bestehen könnte.

Am 30. Januar 1897 erfolgte die temporäre Bestätigung des Statuts des „Rigaschen Börsenartells" durch den Herrn Gehilfen des Finanzministers und die Zulassung des Artells zur Ausübung seiner Functionen, zeitweilig bis zum Erlasse allgemeiner Regeln für Artells. Hierüber eröffnete das Departement für Handel und Manufacturen dem Börsen-Comité am 31. Januar 1897 sub Nr. 2009 mit dem Ersuchen, die erforderlichen Anordnungen zur Zulassung des Artells zur Thätigkeit zu treffen. Hiebei übersandte das Departement ein Exemplar des bestätigten und, anderen geltenden Artellstatuten entsprechend ergänzten Statuts. Die vom Börsen-Comité beantragten Ergänzungen waren dabei nicht berücksichtigt worden. Es bestehen die vorgenommenen Ergänzungen, just wie der Börsen-Comité sie seiner Zeit vermieden wissen wollte, in Folgendem.

In § 1 wird bestimmt, dass der „seit dem Jahre 1868 bestehende Rigasche Börsenartell" zu den Börsen-Institutionen gehört und der Competenz des Rigaschen Börsen-Comités untersteht.

Nach § 2 sollen alle Streitigkeiten des Artells mit dessen Auftraggebern über die Gegenstände von Vereinbarungen, sowie Streitigkeiten der Artellglieder mit dem Artell der Entscheidung der Commerzgerichte Bd. XI., Theil 2, Art. 45 des Ustaws des Handels-Gerichtsverfahrens, Swod der Ges., Ausg. v. 1893) unterliegen; übrigens können derartige Streitigkeiten auch vom Rigaer Börsen-Comité entschieden werden, wenn sich die streitenden Parteien an denselben wenden und sich seiner Entscheidung zu unterwerfen bereit erklären. In solchem Falle ist der Artell verpflichtet, sämmtliche in der betreffenden Angelegenheit erforderlichen Auskünfte und Daten dem Börsen-Comité vorzustellen. Die Entscheidung des Börsen-Comités ist für beide Theile verbindlich und inappellabel.

XIII. 80. Börsen-Usancen.

Die hiesige Firma P. Bornholdt & Co. bat den Rigaer Börsen-Comité mittels Schreibens vom 25. August 1896 um eine Auskunft

darüber, in welcher Weise sich ein Capitän, welchem ohne sein Verschulden, durch force majeure, Holzladung vertrieben oder verschwunden sei, schützen könne, da, nach § 189 der Rigaer Börsen-Usancen, demselben nur dann gestattet sei, einen diesbezüglichen Vermerk auf die Connoissemente zu machen, wenn ihm durch Sturm Holzladung verloren gehe, worüber er Verklarung abzulegen habe. Gegen alle weiteren Zufälle, wie starke Strömung, Eisgefahr etc., könne er sich nach diesem Paragraphen nicht schützen, ebensowenig wie wenn ihm Waare langsseiten des Schiffs geliefert werde, die so schwer wäre, dass sie kaum schwimme und, wie es ja auch häufig geschehe, sinke, nachdem sie der Capitän empfangen, ohne dass es von Jemand, trotz grösster Achtsamkeit, z. B. bei Nacht, bemerkt werden könne. In Folge dessen bat die Firma P. Bornholdt & Co., den § 189 dahin auszudehnen, dass es dem Capitän gestattet sei, einen diesbezüglichen Vermerk auf dem Connoissement zu machen, wenn ihm durch force majeure, Sinken der Holzladung etc. Holzladung verloren gehe.

Nachdem der Börsen-Comité diesen Antrag reiflich in Erwägung gezogen, auch Erkundigungen über die Verhältnisse in anderen Häfen, wie Königsberg, Memel u. s. w., eingezogen hatte, glaubte er doch dem Antrage nicht Folge geben zu können und antwortete am 18. October c. sub Nr. 797 der Firma P. Bornholdt & Co., dass es sich in dieser Angelegenheit um eine Calamität handele, die wohl noch häufig Veranlassung zu Verhandlungen geben werde und deren Beseitigung wohl überaus wünschenswerth wäre. Der Börsen-Comité glaube jedoch nicht, dass der vorgeschlagene Modus geeignet wäre, hier gerechte Abhilfe zu schaffen, da, bei Annahme des Vorschlags, wiederum der Schiffer allzusehr begünstigt und der Ablader von dessen und der Mannschaft Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit völlig abhängig gemacht würde. Es lasse sich nicht leugnen, dass ein grosser Theil der Schuld am Verlorengehen von Hölzern gerade auf Seiten der Capitäne liege, die durch ungenügende Bewachung die Diebstähle von Holz, doch wohl die Hauptursache der Verluste, förderten. Auch könne der Börsen-Comité nicht umhin, darauf hinzuweisen, dass in den anderen Ostseehäfen die Bedingungen für den Schiffer resp. den Rheder noch viel strenger seien, als in Riga.

XIV. Handelsgesetzgebung.

81. Regeln über Waarenmarken.

In dem Allerhöchst am 26. Februar 1896 bestätigten Reichsraths-Gutachten sind die „Regeln über Waarenmarken“ enthalten, zu deren Entwurf der Börsen-Comité seiner Zeit (vergl. Handels-Archiv Jahrg. 1895 Heft 1, Seite 174 und ff.) sich gutachtlich hatte äussern können. Bei einem Vergleich des vorliegenden Gesetzes mit dem damaligen Entwurfe

erweist sich, dass die vom Börsen-Comité in seinem Gutachten erhobenen Einwände und gemachten Vorschläge fast ausnahmslos berücksichtigt worden sind. Eine Uebersetzung dieser Regeln findet sich in Heft 3 des Handels-Archivs Jahrgang 1896. Das in diesen Regeln vorgesehene Album sämmtlicher angemeldeter und bestätigter Waarenmarken ist zusammengestellt und liegt in der Kanzellei des Börsen-Comités Interessenten zur Ansicht aus.

XV. 82. Der Kaufmännische Verein.

Der der General-Versammlung für das Jahr 1896 vorgelegte Geschäftsbericht bestätigt, dass auch im abgelaufenen Jahre der nunmehr 16 Jahre hindurch bestehende Verein zielbewusst und stetig seine Zwecke und Aufgaben verfolgt und gefördert und emsig und gewissenhaft an seiner weiteren Entwickelung gearbeitet hat, wenn auch freilich noch viel zu thun übrig bleibt, um immer mehr und mehr in die Kaufmannschaft zu dringen und sie insgesammt, wie es wohl sein sollte, zu sich heranzuziehen. Als ein Haupthinderniss einer regeren Antheilnahme der Kaufmannschaft am Verein bildet, wie oft bereits hervorgehoben, die unbequeme Lage seiner Räume. Das seit Jahren bereits ersehnte Ziel, sich ein eigenes, mit allen Erfordernissen und Bequemlichkeiten der Neuzeit ausgestattetes Heim zu gründen, hat nun realen Boden gewonnen, da durch eine Spende von 5000 Rbl. seitens des Ehrenmitglieds des Vereins, des Herrn Rud. Kerkovius, der Grundstock zum Baukapital gegeben ist.

Die Zahl der Mitglieder des Vereins ist im abgelaufenen Jahre um 19 gewachsen und beträgt gegenwärtig 801, darunter 3 Ehrenmitglieder. Das Gewinn- und Verlustconto hat leider wieder einen Zukurzschuss von 470 Rbl. 93 Kop. aufzuweisen, der den Bestand des Kapitals auf 27,121 Rbl. 35 Kop. reducirt. Dieser Zukurzschuss ist jedoch nicht durch ein Mehr der Ausgaben gegenüber den Einnahmen, sondern einzig und allein durch Abschreibungen vom Inventar, der Bibliothek etc., im Gesammtbetrage von 549 Rbl. 12 Kop. herbeigeführt worden. Zieht man jedoch in Betracht, dass, nach dem Budget für das verflossene Jahr ein Zukurzschuss von 370 Rbl. zu befürchten war, wobei etwaige Abschreibungen nicht berücksichtigt waren, so kann der vorstehende Abschluss als recht befriedigend bezeichnet werden.

Die Theilnahme an den Fortbildungscursen ist leider geringer, als im Vorjahre gewesen. Es nahmen am Unterricht Theil 95 Schüler mit 154 Stunden, gegen 120 Schüler mit 180 Stunden im Vorjahre und zwar vertheilten sich die Stunden folgendermassen:

in der deutschen Sprache . . .	8	gegen	—	in 1894/95
„ „ russischen „ . . .	22	„	33	„ „
„ „ englischen „ . . .	23	„	26	„ „
„ „ französischen „ . . .	10	„	16	„ „
„ „ Buchführung	53	„	50	„ „
im kaufmännischen Rechnen . .	20	„	30	„ „
in der deutschen Correspondenz .	18	„	17	„ „
„ Handels-, Wechsel- und Seerecht	—	„	8	„ „
zusammen	154	gegen	180	Stunden in 1894/95

Bei der Stellenvermittelungs-Commission hatten sich 18 Bewerber gemeldet, zu denen 3 aus dem Vorjahr verbliebene kamen; von diesen wurden durch die Commission 9 untergebracht, 4 fanden selbst Stellen, so dass 8 Bewerber unplacirt blieben; ferner vermittelte die Commission für 5 Nichtmitglieder des Vereins Stellen.

Nach Lehrlingen waren in 36 Fällen Anfragen an die Commission gekommen; 29 Stellen konnten besetzt werden, für die übrigen 7 waren auch Bewerber vorhanden, doch genügten hier die Schulkenntnisse nicht den Anforderungen.

Vorträge wurden im Laufe des vergangenen Jahres 6 gehalten und zwar sprachen: im Januar Herr Dr. M. Treymann über die „künstlerische Erziehung der Jugend“, am 1. März Herr H. Hollmann über „Geschichte und heutige Bedeutung der Volkszählung“, am 29. März Herr Oberlehrer Dr. G. Bocké: „über die Redekunst einst und jetzt“, am 10. April Herr H. Hollmann über „Anlage und Ausführung einer Volkszählung, im Besonderen der I. allgemeinen in Russland“, am 30. October Herr Dr. R. von Engelhardt über „Geschmacksbildung als Aufgabe unseres Kunstvereins“, am 27. November Herr C. von Lövis of Menar über „die Burgberge Liv-, Kur- und Estlands aus heidnischer Zeit“. Alle diese Vorträge erfreuten sich der lebhaften Theilnahme der Mitglieder und deren Damen, denen der Besuch der Vortragsabende freigegeben ist.

Die Discutirabende haben sich unter der anregenden Leitung des Herrn Docenten Herm. v. Westermann eines lebhaften Aufschwungs erfreuen können. In regelmässiger Folge haben 21 Discutirabende stattgefunden, auf denen 131 Fragen erörtert wurden. Der Besuch der Abende schwankte zwischen 35 und 120 Theilnehmern, durchschnittlich waren 52 Personen anwesend. Einer besonderen Erwähnung verdient die, zum Abschlusse der Discutirabende unternommene Ausfahrt am 5. Mai zum Elevator, an der 93 Mitglieder Theil nahmen. Der Elevator wurde in vollem Betriebe gezeigt, mit gleichzeitiger fachmännischer Belehrung; vom flachen Dache des Gebäudes aus wurden die verschiedenen Projecte der zu schaffenden Central-Güterstation verfolgt und lebhaft erörtert. Daran schloss sich eine Rundfahrt durch die Hafenanlagen auf dem vom Börsen-Comité zur Verfügung gestellten Dampfer „Simson“.

Die Bibliothek des Vereins ist im verflossenen Jahre um 193 Bände gewachsen und besteht gegenwärtig aus 3521 Bänden gegen 3328 im Vorjahre und zwar:

2903	Bände	in	deutscher Sprache
390	„	„	englischer „
153	„	„	französischer „
75	„	„	russischer „
zusammen 3521	Bände.		

Geöffnet war die Bibliothek während des Jahres an 120 Tagen und zwar während der Zeit vom 1. Juni bis 1. September 1 Mal wöchentlich, während der übrigen Monate 3 Mal wöchentlich. Während dieser Tage wurden 2664 Wechselungen von zusammen 7992 Bänden vollzogen.

Der Lesetisch war ein sehr reichhaltiger und gediegener. Er enthielt 15 inländische Zeitungen und 14 ausländische Zeitungen, wovon 25 in deutscher, 1 in russischer, 2 in englischer, 1 in französischer Sprache. Für das Abonnement dieser Zeitungen wurden aus der Vereinskasse 300 Rbl. gezahlt.

Die Vergnügungs-Commission hat über 5 im Laufe des verflossenen Jahres veranstaltete gesellige Abende zu berichten, von denen ein Weihnachtsabend 60 Besucher zählte, während die 4 übrigen Abende, die auch den Damen geöffnet waren, zusammen 741 Theilnehmer herbeigeführt hatten.

Schliesslich wäre anzuführen, dass der Aufsichtsrath und der Vorstand, wie die Protocolle auswiesen, ihre Versammlungen regelmässig abhielten.

XVI. Börsen-Angelegenheiten.

83. Die Krönungs-Stiftung.

Um die Erinnerung an die im Mai stattfindende heilige Krönung Ihrer Kaiserlichen Majestäten, entsprechend der hervortretendsten Charaktereigenschaften des Herrscherpaares — der Güte und Milde — auch im Kreise der Rigaschen Kaufmannschaft durch einen Akt der Wohlthätigkeit für die fernste Zukunft festzuhalten, beantragte der Börsen-Comité bei der Generalversammlung des Börsenvereins vom 19. März 1896 die Bewilligung von Mitteln zu einer Stiftung für verarmte und in Noth gerathene Glieder der Börsenkaufmannschaft und deren Familien. Von dem ursprünglich in Erwägung gezogenen Plane, das bewilligte Capital zum Bau eines Asyls für verarmte Kaufleute zu verwenden, hatte man Abstand nehmen zu müssen geglaubt, in der Ueberzeugung, dass der Bau und die Verwaltung eines Asyls, wie die Erfahrung lehre, so viel von den vorhandenen Mitteln verschlingen würde, dass dem eigentlichen Zwecke der Stiftung bei weitem nicht in dem Maasse Rechnung getragen werden

könnte, als wenn die Stiftung in sicheren Papieren angelegt würde und die gesammten Renten desselben zur Verwendung kämen. Ein Bedürfniss, so heisst es in der Vorlage an die Generalversammlung, nach einer derartigen milden Stiftung sei zweifellos vorhanden, da an die bestehende Unterstützungskasse des Börsenvereins ausschliesslich nur die Mitglieder derselben Anspruch hätten und die von dieser zu vertheilenden Unterstützungen, statutengemäss, auf einen Betrag beschränkt wären, der im Falle wirklicher Noth oft nicht ausreiche. Die Vorlage eines Statuts behielt sich der Börsen-Comité für eine späterhin einzuberufende Generalversammlung vor.

Dieser Antrag begegnete auf der Generalversammlung allgemeiner Sympathie und wurde genehmigt, wobei der vom Börsen-Comité beantragte Betrag des Capitals von 150,000 Rbl., auf Antrag des Herrn Commerzienrath Zander, auf 200,000 Rbl. erhöht wurde.

Ueber diesen Beschluss der Generalversammlung berichtete der Börsen-Comité am 21. März 1896, sub Nr. 284, dem Herrn Livländischen Gouverneur und bat denselben gleichzeitig, von dieser Stiftung in der ihm geeignet erscheinenden Weise zur Kenntniss Ihrer Kaiserlichen Majestäten bringen zu wollen.

Durch Rescript vom 31. Mai 1896, sub Nr. 3382, eröffnete hierauf der Herr Gouverneur dem Börsen-Comité, dass Se. Majestät der Herr und Kaiser auf den allunterthänigsten Bericht des Ministers des Innern über diese Stiftung Allerhöchst eigenhändig zu schreiben geruht habe: „Mit Vergnügen gelesen. Danke Allen herzlich!“

Das gestiftete Capital wurde in einem, mit $4^3/_4$ % netto per annum zu verrentenden Einlageschein der Rigaer Börsenbank angelegt.

Eine Kassa- und Verwaltungsinstruction, ausgearbeitet von dem derzeitigen Präses des Börsen-Comités, Herrn Commerzienrath Rudolf Kerkovius, wurde der General-Versammlung des Börsenvereins am 15. November 1896 mit Motiven vorgelegt und von derselben mit einigen unwesentlichen Abänderungen genehmigt. Dieselbe ist in Heft 3 des Handelsarchivs, Jahrgang 1896, abgedruckt.

Die erwähnten Motive lauteten folgendermassen:

Zu § 1. Da eine Bezeichnung der Stiftung nach dem Kaiserlichen Namen ohne obrigkeitliche Genehmigung nicht statthaft ist, eine solche aber bestätigte Statuten zur Voraussetzung haben müsste, und, da es sehr wünschenswerth ist, erst einige Jahre Erfahrungen bei der Verwaltung der Stiftung zu erwerben, und dann erst an die Ausarbeitung eines festen Statuts zu gehen, so hat man es für richtig befunden, einen Namen zu wählen, der den Ursprung deutlich bezeichnet, ohne einer höheren Bestätigung zu bedürfen.

Zu § 4. Um peinliche Differenzen und Streitigkeiten über den Antheil der Mitglieder des Unterstützungsfonds, sowie der nicht zu diesem Fond gehörigen Börsenvereins-Glieder an die aus obiger Darbringung zu

vertheilenden Unterstützungen zu vermeiden, um ferner die Verwaltung vor der Unannehmlichkeit fortwährender Prätensionen von der einen oder anderen Seite zu schützen, ihr aber auch eine feststehende Directive zu geben, hat man es für richtig befunden, dass durch die Darbringer — also die Kaufmannschaft selbst — in dieser Beziehung Bestimmungen getroffen werden.

Bei Feststellung des Verhältnisses, in welchem die Renten zur Vertheilung kommen sollen, hat man die Anzahl der Glieder des Börsenvereins, welche dem Unterstützungsfond beigetreten sind, und welche dieses nicht gethan haben, als Basis genommen.

Zum Unterstützungsfond steuern gegenwärtig 105 Personen, während 59 Vereinsglieder nicht zu jenem zählen.

Man hat es auch für nothwendig erachtet, mit der Bewilligung für Nichtmitglieder des Unterstützungsvereins nicht zu large zu sein, da sich noch nicht absehen lässt, wie sich die Umstände, nach Einführung der in Aussicht genommenen neuen Börsenordnung, gestalten werden und welcher Einfluss dem Börsenverein noch erhalten bleiben wird, um sich unliebsame Elemente ferne zu halten. — Nach gemachten günstigen Erfahrungen in dieser Beziehung wird es dem Verein ja freistehen, weitere Erleichterungen für den Bezug der Unterstützungen aus dieser Kasse zu bewilligen.

Zu § 5. Man hat von der Niedersetzung einer besonderen Delegation für die Verwaltung dieser Casse abgesehen, da eine solche durch den Börsen-Comité bei dem Unterstützungsfond sich durch viele Jahre als durchaus praktisch bewährt hat und während der langen Jahre derselben nie Klagen laut geworden sind.

Zu § 10. Es ist die Bildung eines Reserve-Cassa-Contos in Aussicht genommen, weil es einerseits nicht in der Absicht gelegen, dieses Capital besonders anwachsen zu lassen, wie es der Fall wäre, wenn die Ueberschüsse am Schlusse des Jahres zu demselben geschlagen werden müssten und dann nicht weiter verwendet werden dürften, andererseits hat sich ein solches Reservecapital, aus dem in besonders schwierigen Zeiten geschöpft werden kann, sehr gut bewährt, freilich aber mit der Beschränkung, dass nicht in dem ersten schwierigen Jahre gleich die ganze Reserve verausgabt werde, sondern dass für einige böse Jahre Vorsorge getroffen sei.

Zu § 12. Die Termine sind in Uebereinstimmung mit denen des Unterstützungsfonds gewählt, weil die Bewilligung aus diesem zum Theil eine Richtschnur bilden dürfte für die Unterstützungen aus dieser Stiftung.

Zu § 15. Bei der Feststellung der Unterstützungsquote musste in Betracht gezogen werden, dass in der Grösse derselben nicht eine Verleitung liege, von dem Unterstützungsfond fern zu bleiben und auf diese Weise letztere Casse zu schädigen. Dabei wurde in Aussicht genommen,

späterhin, wenn beide Cassen eine Erhöhung der Bewilligungen zulassen, diese einzuführen.

Zu § 16. Bei der Discussion über die Dauer des Rechts zur Anmeldung eines Gesuchs um Unterstützung, kam man immer wieder auf den Zeitpunkt des Ausscheidens aus dem Börsenverein zurück, da jedes Hinausschieben desselben stets eine Willkürlichkeit in sich schloss und die Schwierigkeit der Controle über fortgezogene Familien unüberwindlich wäre.

Zur Anmerkung zu § 16. In Berücksichtigung des Umstandes, dass Diejenigen, die vor Gründung dieser Stiftung aus dem Börsenverein ausgetreten, sich also zum oben in Aussicht genommenen Termin nicht melden konnten, es aber doch wünschenswerth sei, die Wirkung dieser Casse schon jetzt eintreten zu lassen, kam man zu dem Beschluss, bei der Eröffnung der Thätigkeit der Casse eine Ausnahme zu machen, wobei man sich jedoch nicht verhehlen konnte, dass auch hier die Festsetzung eines Termins für die Rückwirkung eine Willkür enthalte, — insbesondere da ein Zurückgreifen auf die Entstehung des Börsenvereins sich als unmöglich erwies, wegen der grossen Zahl der inzwischen ausgeschiedenen Mitglieder, sowie der Hinterbliebenen von Verstorbenen, über deren Vermögensverhältnisse sichere Auskünfte einzuziehen, zum grossen Theil, ganz unmöglich sei. Bei einem Zurückgreifen auf 10 Jahre, wie es vorgeschlagen wird, würde, so weit sich die Zahl der voraussichtlichen Meldungen beurtheilen lässt, eine Unterstützung von circa 150—175 Rbl. auf jede Partei kommen, was immerhin eine recht willkommene Beisteuer sein dürfte.

Die erste Vertheilung der Renten der Krönungsstiftung fand am 12. December 1896 statt und zwar wurden 1325 Rbl. an 15 Mitglieder des Unterstützungsfonds oder Angehörige solcher, 500 Rbl. an Personen vertheilt, die an jenen Fond keine Ansprüche hatten.

84. Designirung von Sachverständigen bei den Gerichten.

Wenn schon überhaupt seit Einführung der Gerichtsreform in Riga der Börsen-Comité mehrfach um Designirung von Sachverständigen in Process- und Klagesachen angegangen wurde, so hat diese Inanspruchnahme von Gliedern der Kaufmannschaft namentlich im abgelaufenen Jahre grösseren Umfang angenommen. So baten das Rigasche Bezirksgericht und das hiesige Friedensrichter-Plenum in 11 Fällen um Designirung von mindestens je 3 Sachverständigen und zwar handelte es sich in 6 Fällen um Prüfung kaufmännischer Bücher, dann um Fragen über Usancen beim Löschen von Waaren, über Usancen für Schiffsadressen, über Zahlungen für Holzstapelplätze, über Massregeln zum Schutze von Hölzern gegen Verderben und über den Ursprung von Waaren. In allen Fällen war der Börsen-Comité im Stande, Sachverständige in der geforderten Anzahl aufzugeben.

85. Contremarken zum Besuch der Börse.

Nach der vom Börsen-Comité am 24. Februar 1894 erlassenen Instruction für den Börsenbesuch waren unentgeltliche Contremarken zum Besuche der Börse an das Geschäftspersonal von örtlichen Kaufleuten 1. Gilde nur dann zu ertheilen, wenn die Börsenverwaltung sich davon überzeugt hatte, dass die sich um eine Contremarke bewerbenden Commis einzig und allein in einem Dienstverhältnisse zu dem betreffenden Geschäfte ständen und ausschliesslich in dessen Interesse die Börse besuchten. Nun brachte im Februar 1896 die Delegation für die Börsenordnung beim Börsen-Comité vor, dass immer mehr und mehr der Missbrauch um sich gegriffen habe, dass eine Menge jüdischer Holz- und Getreidemakler an die Börse kämen, welche für Commis ausgegeben würden; untersuche man aber die Verhältnisse derselben genauer, so ergebe sich, dass es einfache Makler wären. Sich an den genauen Wortlaut jener Instruction haltend, habe die Delegation nun in diesem Jahre zahlreichen Personen Contremarken verweigert, von denen man sicher wusste, dass sie Makler seien. Die Getreidehändler hätten nun von einer Reihe derartig zurückgewiesener Personen behauptet, dass dieselben für das Getreidegeschäft unumgänglich nothwendig seien; die Delegation habe geglaubt, hier ein Auge zudrücken zu müssen und jedem Getreidehändler stillschweigend eine Contremarke für je einen Makler bewilligt, damit hätten sich aber mehrere Getreidehändler nicht begnügt, sondern Contremarken für mehrere Makler verlangt. Auch einige Holzhändler hätten behauptet, dass sie ohne private Makler an der Börse nicht auskommen könnten.

Diese Angelegenheit gab Veranlassung zu ausgedehnten Debatten, in denen seitens der Vertreter des Getreidehandels, unter Anderem, auch darauf hingewiesen wurde, dass die bestätigten Börsenmakler sich mit dem Getreidegeschäft gar nicht abgeben wollten und könnten, dass demnach, weise man die sogenannten Hausmakler zurück, das Getreidegeschäft so gut wie ganz ohne Makler bleibe und dadurch schwer geschädigt werden müsste. Die Vertreter des Holzhandels wollten der Frage der Zulassung der sogenannten Hausmakler keine so hervorragende Bedeutung beimessen, meinten aber doch, ein Vorrecht, das den Getreidehändlern zugestanden werde, auch für sich beanspruchen zu dürfen.

Der Börsen-Comité beschloss in dieser Angelegenheit, den ersten Absatz der Instruction vom 24. November 1894 durch folgenden Zusatz zu ergänzen: „in zweifelhaften Fällen oder bei Fragen bezüglich der Gewährung von Contremarken an die sogenannten Hausmakler im Holz-, Flachs- und Getreidegeschäft steht die Entscheidung der Delegation für die Börsenordnung unter Hinzuziehung der Delegation für die betreffende Geschäftsbranche zu“.

86. Verschiedene interne Ereignisse des Börsen-Comités.

Auf die im Auftrage des Finanzministers erfolgte Aufforderung des Herrn Directors des Departements für Handel und Manufacturen, Vertreter zur Anwesenheit bei der Heil. Krönung Ihrer Kaiserlichen Majestäten am 14. Mai 1896 in Moskau zu designiren, erwählte der Börsen-Comité seinen Vice-Präses O. v. Sengbusch, Herrn Aeltesten H. Stieda und Herrn Consul M. Lübeck. An Stelle des durch einen Trauerfall verhinderten Herrn v. Sengbusch trat als 3. Glied der Deputation Herr C. Hartmann ein. Von diesen nahmen Herr Aeltester Stieda am Krönungacte selbst, die beiden anderen Glieder nur an der Gratulationscour Theil, wobei sie Salz und Brod auf einer silbernen, vom hiesigen Goldschmiede Backstad entworfenen und ausgeführten silbernen Schüssel Ihren Kaiserlichen Majestäten zu überreichen das Glück hatten.

An den Krönungsfeierlichkeiten in Riga nahm der Börsen-Comité durch festliche Ausschmückung und Beleuchtung des Börsenhauses und des Seemannshauses, an der Corsofahrt auf der Düna durch seine drei Dampfer „Simson", „Hercules" und „Hernmarck" Theil, im Seemannshause fand zur Feier des Tages eine festliche Bewirthung der Pfleglinge statt.

Eine besondere Ehrung wurde dem Börsen-Comité dadurch zu Theil, dass, gelegentlich der Krönung, seinem Präses Herrn Rud. Kerkovius der Titel eines Commerzienraths, seinem Vice-Präses O. v. Sengbusch der Stanislaus-Orden III. Klasse Allerhöchst verliehen wurde.

Im October hatte der Börsen-Comité das Glück, den neuernannten Gouverneur von Livland, General-Major W. D. Surowzew, auch auf seinem Territorium begrüssen zu können, indem Se. Excellenz an einer Ausfahrt auf dem „Simson" zur Besichtigung der Hafenanlagen Theil nahm.

XVII. Unterrichtswesen.

87. Das Rigasche Polytechnikum.

Am 6. Mai 1896 erfolgte die Allerhöchste Bestätigung des neuen Statuts des Polytechnikums, das darnach von nun ab „Rigasches Polytechnisches Institut" zu heissen hat. Mit einer namhaften Erweiterung des Lehrwesens sind nun auch Docenten und Studirenden der Anstalt die lange erstrebten staatlichen Rechte zuerkannt worden.

Dem Rechenschaftsberichte des Polytechnikums für das Lehrjahr 1895/96 ist zu entnehmen, dass beim Beginne des Lehrjahres die Gesammtzahl der Studirenden 1130 (gegen 1049 im Vorjahre) betrug. Im Laufe des Jahres kamen noch 94 hinzu, so dass die Gesammtzahl 1224 betrug (gegen 1131 im Vorjahre). Im Laufe des Studienjahres traten 156, am Schlusse desselben 84 Studirende aus; es verblieben also 984

Studirende im Polytechnikum (gegen 865 im Vorjahre). Aufgenommen wurden zu Anfang des neuen Studienjahres 324 (gegen 265 im Vorjahre), so dass sich die Zahl der Polytechniker am 18. October 1896 auf 1308 belief (gegen 1130 im Vorjahre); unter diesen waren gebürtig: aus Riga 89 und aus den Ostseeprovinzen 230.

88. Die Bolderaasche Volksschule.

Die auf Grundlage des Generalversammlungsbeschlusses der Kaufmannschaft vom 6. November 1875 vom Börsen-Comité mit 500 Rbl. jährlich subventionirte Bolderaasche Volksschule wurde im Jahre 1896 von 64 Mädchen und 70 Knaben, zusammen von 134 Kindern (gegen 113 im Vorjahre) besucht.

89. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins.

In Folge der Mittheilung, dass die vom Rigaschen Gewerbeamte unter den Industriellen Rigas in Gang gebrachte Subscription für das Jahr 1897 einen Ertrag von ca. 1500 Rbl. ergeben habe, beschloss der Börsen-Comité auch für das Jahr 1897 die bisherige Subscription von 1500 Rbl. bei der zu Ende Februar einzuberufenden Generalversammlung zu beantragen.

90. Die Germannsche Schule.

Auf Grund des Beschlusses der General-Versammlung vom 3. October 1895 hat der Börsen-Comité der Privat-Realschule des Herrn Oberlehrer F. Germann im Jahre 1896 auf die Garantie für die Handelsklassen eine Zahlung von 1360 Rbl. geleistet.

XVIII. Darbringungen zu wohlthätigen Zwecken.

91. Versorgung der Armen mit Holz.

Von den im Laufe des Jahres 1894 eingegangenen Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse wurde, nach Abrundung der Summe durch eine Extrabewilligung des Börsen-Comités, der Betrag von 1500 Rbl. zur Versorgung hiesiger Armen mit Brennholz verwandt. Von dieser Summe sind 809 Rbl. dem städtischen Armenamte und 500 Rbl. dem Verein gegen den Bettel überwiesen worden, während 191 Rbl. an verschämte Arme vertheilt wurden.

XIX. Betheiligung an Ausstellungen.

92. Die allgemeine Kunst- und Industrie-Ausstellung in Nishny-Nowgorod.

Für die vom Börsen-Comité ausgestellte Collection von 21 Proben von Exporthölzern und eines Sortiments von Rothholz-Planken und Balken wurde demselben bei der Prämiirung ein Diplom II. Classe zuerkannt.

An der Expertise und Prämiirung der Ausstellungs-Gegenstände nahm der Börsen-Comité in sofern Theil, als er durch Rescript des Departements für Handel und Manufacturen vom 30. April 1896 sub Nr. 590 aufgefordert wurde, für die Abtheilungen VIII, IX und XII (Erzeugnisse aus Faserstoffen, Fabrikindustrie und Maschinen, Apparate, Maschinenbau) je zwei Experten zu erwählen. Zu Experten wurden erwählt die Herren C. A. Schmidt, F. Gercke, Docent N. v. Ozmidoff, Paul Schwartz, Carl Pätschke und Professor Ed. Pfuhl; an Stelle des letzteren, der Krankheits halber zurücktreten musste, wurde Herr V. E. Bukley erwählt.

XX. Handelsstatistik, Börsen-Zeitung, Industrie-Zeitung und Handels-Archiv.

93. Handelsstatistik.

Die Handelsstatistische Section des Börsen-Comités hat im Berichtsjahr 1896, wie immer, die Reihe ihrer Publicationen mit einem vorläufigen Bericht über den Import und Export zur See im abgeschlossenen Jahre 1895 eröffnet. Der Abdruck jenes Berichts wurde in der Nr. 65 des „Rigaer Börsenblatt“ vom 20. März 1896 begonnen. Der Bericht schloss sich formell den bisher erschienenen Berichten gleicher Art an und wurde durch Separatabzüge den Interessenten zugänglich gemacht, sowie im 23. Jahrgang des Rigaer Handels-Archivs 1896 pag. 235 ff. veröffentlicht.

Die „Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels“ wurden auch im Berichtsjahr, wie seit längerer Zeit, in zwei gesonderten Abtheilungen veröffentlicht und zwar zunächst im Juni 1896 die II. Abtheilung des Jahrgangs 1894, die den Handelsverkehr Rigas auf den Eisenbahnen jenes Jahres (1894) darstellte, sodann am Schluss des Berichtsjahres die I. Abtheilung des Jahrganges 1895, in der der Handel Rigas auf den Wasserwegen zur Anschauung gebracht wurde. Die erhebliche Verspätung dieser Edition ist durch folgenden Umstand zu erklären.

Im November 1895 überraschte der Dirigirende des Zollamts den Börsen-Comité durch die Mittheilung, dass das Zolldepartement das Zollamt

angewiesen habe, dem Börsen-Comité fürderhin keinerlei statistische Ausweise über den Handelsverkehr Rigas darzubieten, weil der Börsen-Comité nicht zu den im Art. 162, Band 2 der Sammlung der Reichsgesetze bezeichneten Behörden gehöre (vergl. „Rigaer Handels-Archiv" 22. Jahrgang 1896 pag. 187 ff.). Damit war die fast 30 Jahre lang unterhaltene Beziehung zwischen dem Zollamt und der statistischen Section des Börsen-Comités jäh abgebrochen und namentlich die Erlangung unentbehrlicher Auskünfte über den Importhandel und den Waarenverkehr Rigas mit den Ostseehäfen, sowie mit den Häfen des schwarzen Meeres sistirt. Obwohl vorausgesetzt werden durfte, dass das Verbot des Bezuges statistischer Daten erst mit dem 1. Januar 1896 in Kraft treten werde und die für das letzte Quartal 1895 noch ausstehenden Materialien erhältlich sein würden, so erwies es sich doch bald, dass das Zollamt jegliche Auskünfte verweigern zu müssen glaubte. So war die Thätigkeit der statistischen Section gehemmt und zunächst der Abschluss der Handelsstatistik für das Jahr 1895 unmöglich gemacht. Den energischen Bemühungen des Börsen-Comités und seines beständigen St. Petersburger Vertreters, wie sie im Handelsarchiv Jahrgang 1896 Heft I Seite 187—188 ausführlich dargelegt sind, sowie der Unterstützung des Directors der Statistischen Abtheilung des Departements für Handel und Manufacturen gelang es, den weiteren Bezug der statistischen Daten zu erwirken und zwar theilte der Chef des Rigaschen Zollbezirks dem Börsen-Comité am 23. März 1896 sub Nr. 1718 mit, dass, in Berücksichtigung der Nützlichkeit der vom Börsen-Comité herausgegebenen statistischen Arbeiten, der Herr Finanzminister, auf Unterlegung des Zolldepartements, befohlen habe, das Gesuch des Börsen-Comités um weitere Mittheilung der statistischen Auskünfte nach dem Beispiele früherer Jahre zu erfüllen, dabei aber festzustellen, dass die vom Börsen-Comité bisher bewilligte Summe von 1150 Rbl. jährlich in bestimmten Raten beim Zollbezirk zur Vertheilung an die mit den Arbeiten für das Comité beschäftigten Beamten eingezahlt werde.

Eine Mittheilung gleichen Inhalts ging dem Börsen-Comité direct vom Zoll-Departement zu.

In den weiteren Verhandlungen mit dem Chef des Rigaschen Zollbezirks und, nachdem dieser aufgehoben und das Rigasche Zollamt dem St. Petersburger Zollbezirk zugetheilt worden, mit dem Chef des letzteren, gelang es dem Börsen-Comité eine gewisse Erweiterung der statistischen Daten über den Import insofern zu erwirken, als den dem Börsen-Comité zu liefernden Daten die weit specificirtere Nomenklatur der officiellen Ausgabe des Zoll-Departements „обзоръ внѣшней торговли Россіи" zu Grunde gelegt wird.

Trotz der strikten Ordre des Zoll-Departements dauerte es doch noch eine Weile, bis Alles wieder im alten Gange war; erst im Juli 1896 empfing die statistische Section die für 1895 noch ausstehenden Daten.

So konnte die I. Abtheilung des Jahrganges 1895 erst im December 1896 publicirt worden.

Neben diesen Hauptarbeiten sind von der Handelsstatistischen Section im Laufe des Berichtsjahres mehrfach Zollberichte für das „Rigaer Börsenblatt“ ausgearbeitet und dort zum Abdruck gebracht worden. Es sind dem „Rigaer Börsenblatt“ geliefert worden:

1) täglich: Auszüge aus der „Hamburger Börsenhalle“, den Seglerverkehr Rigas mit ausländischen Häfen betreffend;
2) wöchentlich: Uebersichten über die wesentlichsten zur See exportirten Waaren;
3) monatlich: a. Uebersichten über alle zur See exportirten Waaren im Vergleich mit dem Vorjahr;
   b. die wesentlichsten Artikel des Exports, in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
   c. die wesentlichsten Artikel des Seeimports in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
   d. die eingelaufenen Schiffe in vergleichenden, je fünf Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;
4) jährlich: a. der Seeexport der einzelnen Handelsfirmen;
   b. systematisches Inhaltsverzeichniss des „Rigaer Börsenblatts“.

Die Ausführung der bereits im Jahre 1895 in Aussicht genommenen und vorbereiteten Vereinigung der Leitung der handelsstatistischen Section mit der Redaction des „Rigaer Börsenblatts“ und der dadurch bedingten Ueberführung der ersteren in das Local des Börsen-Comités (vergleiche Handelsarchiv Jahrgang 1896 Heft I Seite 187) wurde für das Jahr 1897 beschlossen und zwar hat vom 1. Juli 1897 ab der Gehilfe des Secretärs des Börsen-Comités für die Redaction des „Rigaer Börsenblatts“, Herr Bruno von Gernet, die Leitung der handelsstatistischen Section zu übernehmen, während Herr A. v. Tobien noch die „Ergebnisse der Handelsstatistik Rigas“ in der Pentade 1891—96 zu Ende zu führen und für die Dauer von 3 Jahren eine Art Oberaufsicht über die Arbeiten der handelsstatistischen Section auszuüben hat. — In seinem Kündigungsschreiben an Herrn A. v. Tobien gab der Börsen-Comité seinem Danke und seiner ganz besonderen Anerkennung für die ihm gewidmete Arbeit Ausdruck.

94. Das „Rigaer Börsenblatt“.

Das seit dem 1. Januar 1896 vom Börsen-Comité herausgegebene „Rigaer Börsenblatt“, welches an die Stelle der bis dahin vom Rigaer Börsen-Comité subventionirten „Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung“ trat, konnte dank dem Umstande, dass es in einem grösseren Format

als die alte Handelszeitung erschien, im Berichtsjahre eine wesentliche Bereicherung des Inhalts erfahren und so den an das Blatt gestellten Anforderungen eher gerecht werden, als es die alte Handelszeitung vermochte. Diese Erweiterung kam namentlich dem Abdruck grösserer Artikel von allgemeinem Interesse zu Gute, wodurch das Blatt in den Augen seiner Leser, die ja vornehmlich aus Gliedern unserer Kaufmannschaft bestehen, gewonnen haben dürfte. Da das Börsenblatt aber als Fachzeitschrift in erster Linie den factischen Bedürfnissen des Handels zu dienen bestimmt ist, musste die Redaction auf die trockenen Waarenmarktberichte besonderes Gewicht legen, wodurch die Leser der Zeitung zweifelsohne vielen interessanten Darlegungen handelspolitischen Inhalts, die der Redaction im Laufe des Jahres, dank dem reichhaltigen Zeitungsmaterial, zur Verfügung standen, die sie aber wegen Raummangels zurückstellen musste, verlustig gegangen sind. Alle unsere hiesige Börsenkaufmannschaft tangirenden Gesetze, Anordnungen und Forderungen unserer Regierung auf den Gebieten des Handels, der Industrie und des Verkehrs haben — ein erfreuliches Resultat der gegenwärtigen engsten Beziehungen zwischen Redaction und Börsen-Comité — eine möglichst ausführliche Wiedergabe erfahren. Wie bereits oben bemerkt, ist den Waarenberichten, namentlich aber den von russischen Getreide-, Flachs- und Hanf-Märkten durch völlige Ausnutzung des Blattes des Finanzministeriums besondere Beachtung geschenkt worden. Ferner brachte das Börsenblatt aus amtlicher Quelle herrührende Nachrichten über Concurssachen, Lieferungen, öffentliche Versteigerungen etc., neu sind ferner die Berichte über den Londoner und Petersburger Frachtenmarkt, die während der Navigationsperiode im Börsenblatt erschienen sind. Endlich wäre noch zu erwähnen, dass — wieder eine Neuordnung — die in der Nacht eintreffenden politischen Depeschen der „Russischen Telegraphen-Agentur“, die bisher nur im „Rigaer Tageblatt“ am Morgen im Druck vorlagen, auch vom Rigaer Börsenblatt gebracht werden.

95. Industrie-Zeitung.

Die vom Börsen-Comité in statutenmässiger Vertretung der örtlichen Industrie subventionirte Industrie-Zeitung hat auch im Jahre 1896, in ihrem 22. Jahrgange, in erster Reihe den Interessen unserer Fabrikindustrie Rechnung zu tragen gesucht, sodann aber auch eine Reihe von Artikeln gebracht, die sowohl für unseren Handel im Allgemeinen, wie auch für den Hafen von Bedeutung waren. Hervorgehoben zu werden verdienen unter diesen: Ueber die Verkehrsmittel Rigas und deren eventuelle Verbesserung von Director E. Bing; Eisgang und Hochwasser der Düna im Jahre 1896 vom Hafenbau-Ingenieur A. Pabst u. s. w.

96. Handels-Archiv.

Der 23. Jahrgang des Rigaschen Handelsarchivs ist im Jahre 1896, wie im Vorjahre, in 3 Heften erschienen, welche den Rechenschafts- und Finanzbericht des Börsen-Comités für 1895, das Verzeichniss der Börsenvereinsglieder und die Aemterbesetzung des Börsen-Comités für 1896, den Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1895, das Verzeichniss der gesammten Rhederei Rigas für 1895, die Rechenschaftsberichte der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser, der Rigaer Börsenbank und der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts für 1895, das Cassa-Regulativ für die Krönungsstiftung vom 14. Mai 1896, das Gesetz über die Waarenmarken und die Ortstatute für die Besichtigung und den Unterhalt von Dampffahrzeugen und Uebersetzböten und für die Aufrechterhaltung der Ordnung, Wohleinrichtung und Sicherheit im Rigascheu Hafen enthielten.

Riga, im Februar 1897.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1897.

Herren: Th. Angelbeck & Co.:
Joh. Carl Friedr. Hartmann

Wold. Angelbeck & Co.:
Joh. Friedr. David Hartmann

A. Augsburg:
Alex. Konst. Augsburg

W. Basse:
Rich. Wilh. Basse
Eugen F. H. Burchard

C. Beythien:
Carl Math. Joach. Beythien

Alex. Bergengrün Succ.:
Ed. Krause
Karl Zelmin

R. Bierich:
Rob. Wilh. Bierich

P. Bornholdt & Co.:
Niels Peter Bornholdt

Eugen Burchard:
Matth. Ferd. Eug. Burchard

Herren: J. Burchard:
Jul. Emil Alfr. Burchard

P. Busch & Co.:
Georg Meyenn

Alf. Th. Busch:
Theodor Wm. Adolf Busch

Oscar Bockslaff:
Carl Aug. Beck

Bredesen & Co.:
Otto Berzelius Bredesen

Rob. Braun & Co.:
Peter Rob. Ferd. Braun

A. Ballod:
Andreas Ballod

H. Brüggemann:
Heinr. Georg Brüggemann

Carlile & Kroeger:
Gottlieb Heinrich Kroeger
Hugh Heinr. Maximilian Carlile

Herren: Daudert & Jansen:
Carl Hammond

August Dombrowsky:
Aug. Nic. Dombrowsky
Carl Eduard Sihlit

W. Eickert:
Julius Vogelsang

S. M. Eliasberg:
J. M. Eliasberg

J. G. Fahrbach:
Georg Fahrbach
Georg Friedr. Fahrbach

Gebr. Fränkel:
Rob. Carl Fränkel
Wold. Gottl. Fränkel

Frisk & Co., G. Dittmar Nachf.:
Carl Axel Th. Frisk

Herm. Froese Nachf., Aksjonow & Musso:
Alex. Aksjonow

Froese & Co.:
Hermann Froese

Goldschmidt & Co.:
Charles Drishaus

R. John Hafferberg:
Jacob Erhardt
Rob. Carl Hafferberg

v. Heimann & Co:
Alexander v. Heimann
Max W. A. v. Heimann

Helmsing & Grimm:
Carl Alex. Helmsing
Joh. Eugen Leo Grimm
Axel Caroe

Herren: J. A. Herskind:
J. A. L. Herskind

E. Höflinger:
Eugen Ferd. Höflinger

P. Höflinger:
Paul L. Höflinger

H. Höpker & Co.:
Heinr. Ed. Höpker

A. Höflinger:
Arthur Carl August Höflinger

H. E. Hoffmann:
Herm. Ed. Hoffmann

C. W. Hesse
Carl Woldemar Hesse

J. Hoffmann
Meinhard Alfred Dultz

Alfred Hackelberg
Alfred Otto Hackelberg

Jäger & Co.:
Rud. Herm. Tode

J. Jaksch & Co.:
Oskar Aug. Joh. Jaksch
Alfred Johannes Jaksch

Carl Jansen:
Carl Ferd. Jansen

Alexander Georg Jansen

Th. Irschick:
Julius Th. Irschick

J. Iwanow, vorm. A. Bulatkin
Iwan Nic. Iwanow

Herren: Gebrüder Kamarin:
Nicolai Pawlowitsch Kamarin

Kerkovius & Co:
Wilh. Ludw. Kerkovius

W. Kleinberg:
Wladimir Kleinberg

S. P. Klimow:
Stepan Petrow Klimow

J. C. Koch:
Edgar Koch

A. Kriegsmann & Co.:
Nikolai Fenger

H. Laerum:
Henrik Laerum

A. Larsson:
Anders Larsson

John Laurentz:
Friedr. Rich. Laurentz
Magnus Georg Pannewitz

Max Levy:
Max Levy

Ed. Wm. Loesevitz:
Gustav Martin Loesevitz

C. Lorch & Co.:
Friedrich Ed. Lorch

M. Lübeck & Co.:
Moritz Theod. Lübeck

Lomani & Co.:
Gordian Carl Lomani

Louis Lundmann & Co.:
Alex. Tjugin

Herren: Ed. R. Lange:
Carl Ludw. Wold. Lange

A. B. Lowson & Co.:
Andrew B. Lowson

Edgar Lyra & Co.:
Edgar Hugo Robert Lyra
Hugo Joh. Ernst Lyra

Richard Lyra:
Rich. Ferd. Max Lyra

Leuzinger & Vogel
Fried. Alfred Leuzinger
Johannes Robert Vogel

F. E. Meier & Co.:
Adolf Alex. Dobbert

Meltzer & Co.:
Nikolai Alex. Meltzer

August Mentzendorff:
Otto Aug. Mentzendorff
Victor Eman. Mentzendorff

J. A. Mentzendorff & Co.:
Alex. Burchard Mentzendorff
Heinr. Wilh. Mentzendorff

L. F. Meyer:
Ferdinand Ludw. Meyer

Miram & Smolian:
Emil Ferdinand Miram
Victor Smolian

Johannes Mitschke:
Johannes Mitschke

L. F. Mohr:
Ludwig Frantzen Mohr

Herren: Mündel & Co.:
Carl Wilh. Mündel
Aug. Joh. Carl Mündel

Henry Müller:
Henry James Müller

Ferdinand Meyer & Co.
Ferdinand Meyer.

Rob. Niemann:
Georg Robert Niemann

Alex. Ovander:
Leon Ovander

C. Ohss:
Carl Ohss

A. Oehlrich & Co.:
Alfred Ferd. Oehlrich

Pychlau, Th.:
Wilh. Oskar v. Sengbusch

Prätorius & Gleye
Theod. Wm. Prätorius

Wm. Ruetz & Co.:
Carl Patric Ruetz
Aug. Jacob Ruetz

John Rücker & Co.:
Alex. Heinr. Hoberg

A. G. Ruhtenberg:
Alex. Gustav Ruhtenberg

E. H. Rustad:
Erik Hansen Rustad

Schaaff, Wolzonn & Co.:
Maria Wolzonn, geb. Kaminsky

Schaar & Caviezel:
Carl Johann Caviezel

Herren: L. Schalit:
L. M. Schalit

J. A. Schmidt & Co.:
Carl Peter Alex. Reichenecker

G. E. Schoepff:
Gustav Schoepff

Georg W. Schroeder:
Georg Wilh. Schroeder

G. F. Schultz:
Alex. Hugo Goetz

A. Sellmer:
Arved Sellmer
Robert Armand Deplanck
Wilh. Eugen Beyermann

A. G. Sengbusch & Co.:
Oscar v. Sengbusch
Carl Gustav v. Sengbusch

Rud. W. Seuberlich:
Rud. W. Seuberlich

Paul Starr:
Paul Christian Starr

Starr & Co.:
Carl Aug. Weiss

Herm. Stieda:
Joh. Herm. Raphael Stieda

Stolberg & Burchard:
Aug. B. M. Nagel

C. Stritzky:
Christian Carl Christoph v. Stritzky

Herren: Alex. Schwartz Söhne:
Eug. Schwartz
Paul Alex. Schwartz

Robert Schleicher:
Friedr. Ad. Robert Schleicher

Alex. Schepeler:
Alexander Schepeler

A. Schiemann
Alex. Heinr. Schiemann

Chr. R. Schmidt:
Christian Reinh. Schmidt

Wold. G. Sperling:
Wold. Georg Sperling

Wm. Stender & Co.:
Wilh. Joach. Georg Stender

D. Schwarzbort:
David Mowschowitz Schwarzbort

James Siering & Co.:
James Fr. Wilh. Siering
Andreas Georg Olaf Brandt

Georg Thalheim:
Elisabeth Thalheim, geb. Rosenthal

Herren: Henry Thoms & Co.:
Henry Thoms

A. Trampedach:
Rud. Th. Kerkovius
Carl Fr. Heinr. Kehrhahn

August Trautmann:
Carl August Trautmann

Wm. Vajen & Co.:
Wilh. Heinr. Vajen

Carl Gust. Westberg.

Wittkowsky, Querfeldt & Co.:
G. F. G. Woldemar Lange
J. M. Heinrich Treyer

A. Wolfschmidt:
Albert Ernst Wolfschmidt.

A. Wirckau:
Ferd. Christian Wirckau

Leo Wissor:
Ludwig Elias Büjanhoff

Constantin Zander.

Rechenschafts-Bericht

des

Rigaer Börsen-Comités

über

Einnahmen und Ausgaben

pro 1896.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	88,369 89
Zinsen vom Reservecapital	„	7,951 12
	Rbl.	96,321 1

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen:			
a. Tilgung	Rbl.	14,000 —	
b. Verzinsung	„	7,400 —	
		Rbl.	21,400 —
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) Etatmässiger Unterhalt der Rigaer Hafenverwaltung pro 1896		„	25,000 —
8) Einmalige Zahlung zur Einrichtung der Hafenverwaltung		„	21,000 —
9) Subvention für das Bolderaasche Cholera-Lazareth		„	336 83
		Rbl.	75,896 83
10) Ueberschuss pro 1896 zum Reservecapital der 1/6 % Steuer		„	20,424 18
		Rbl.	96,321 1

C. Reserve-Capital.

Bestand am 31. December 1895	Rbl.	202,577 43
Ueberschuss pro 1896	„	20,424 18
Mithin beträgt das Reserve-Capital ult. December 1896	Rbl.	223,001 61
bestehend in Guthaben bei der Börsenbank von:	Rbl.	223,001 61

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.	4,842 —		
b. Hausmiethen	„	7,816 67		
c. Zinsen des Reserve-Capitals	„	8,108 54	Rbl.	20,767 21
2) Winterhafen:				
a. von Schiffen und Hölzern .	Rbl.	1,505 35		
b. Grundgelder	„	288 10		
c. Miethe für Kohlenplätze, Speicher, Bude, Wohnungen und Heuschlag	„	2,238 73		
d. Zinsen des Reserve-Capitals und Coursgewinn	„	5,530 69	„	9,562 87
3) Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités:				
a. vom Schleppdienst. . . .	Rbl.	41,315 —		
b. Gewinn an Steinkohlen . .	„	5,004 81		
c. Zinsenüberschuss	„	436 11	„	46,755 92
4) Börsenvereinsabgabe (à 10 Rbl. jährlich) . . .			„	1,400 —
5) Zinsen vom Fundationskapital der Börsenbank. .			„	5,000 —
6) Dividende der Slip-dock- und Maschinenfabrik-Actien			„	2,480 —
7) Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschafts-Actien			„	4,200 —
8) Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch			„	1,450 92
9) Revenüen des Börsenspeichers			„	2,000 —

10) Ladekrähne und Taucherapparat:					
a. Einnahme des Andreaskrahns	Rbl.	500	—		
b. Einnahme des Ladekrahns bei Mühlgraben	„	100	—		
c. Einnahme des Taucherapparats	„	—	—		
				Rbl.	600 —
11) Einnahme des Rigaer Börsenblattes*)				„	4,173 83
12) Einnahme von der Russischen Telegraphen-Agentur				„	10,185 73
13) Zuschuss aus den Zinsen des Reserve-Capitals der Börsenbank				„	67,107 89
				Rbl.	175,684 37

B. Ausgabe.

1) Börsenhaus:					
a. Hausreparaturen	Rbl.	1,061	35		
b. Hausunkosten	„	1,537	52		
c. Beheizung	„	1,169	82		
d. Gagenetat	„	1,896	—		
e. Strassenbeleuchtung . . .	„	94	92		
f. Verwaltungsunkosten . . .	„	810	19		
g. Mobiliar-Assecuranz . . .	„	67	80		
				Rbl.	6,637 60
2) Winterhafen:					
a. Gagenetat und Unterhaltung	Rbl.	3,046	97		
b. Subvention der Bolderaaschen Volksschule	„	500	—		
				„	3,546 97
3) Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités:					
a. Gagen	Rbl.	14,078	37		
b. Unkosten und Remonten .	„	34,622	13		
				„	48,700 50
4) Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten . . .				„	652 73
5) Ladekrähne und Taucherapparat:					
a. Ladekrahn in Mühlgraben .	Rbl.	150	—		
b. Ladekrahn auf dem Andreasdamm	„	—	—		
c. Taucherapparat	„	—	—		
				„	150 —
6) Kanzlei des Börsen-Comités:					
a. Gage des Secretairs, des Rendanten, des Buchhalters, des Archivars, des Assistenten u. zweier Ministeriale, Localmiethe und Beheizung . .	Rbl.	10,741	32		

*) An Ausständen für Abonnements-Gelder u. Inserate der Börsen- u. Handelszeitung verblieben ultimo 1895: Rbl. 639 99 Kop. — Davon sind i. J. 1896 eingegangen und obiger Einnahme des Börsenblattes hinzugefügt: Rbl. 499 32 Kop. Demnach verbleibt noch ein Ausstand-Rest von Rbl. 140 67 Kop.

	b. Druckkosten und Inserate, Schreibmaterialien und diverse kleine Ausgaben . .	Rbl.	2,681 47		
	c. Bücher und Zeitschriften .	„	585 64	Rbl.	14,008 43
7)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen			„	4,285 —
8)	Ausgaben der Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten			„	7,255 75
9)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités:				
	a. Gagenetat	Rbl.	3,540 —		
	b. Druck des Handelsberichts, nach Abzug der verkauften Exemplare	„	1,773 65		
	c. Kanzleibedürfnisse, Ex- und Importlisten, Preiscourante .	„	1,558 26		
				„	6,871 91
10)	Druck des Handels-Archivs			„	850 50
11)	Rigaer Börsenblatt			„	10,283 67
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung			„	1,200 —
13)	„ des Polytechnikums			„	10,000 —
14)	„ der Versuchsstation			„	500 —
15)	„ der Handelsklassen der Germannschen Privat-Realschule . .			„	1,360 —
16)	„ der Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins			„	1,500 —
17)	„ der Schifferkasse			„	500 —
18)	„ der Maklerkasse			„	500 —
19)	Unterhalt des Riga-Bolderaaschen Telegraphen .			„	199 68
20)	Russische Telegraphen-Agentur, Rigaer Vertretung			„	10,760 51
21)	Handels- und Cours-Telegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . .			„	2,689 76
22)	St. Petersburger Witterungsdepeschen			„	245 95
23)	Gage des Lootsencommandeurs			„	3,500 —
24)	Beitrag für die Kanzlei des Dispacheurs . . .			„	600 —
25)	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers			„	4,741 30
26)	Gehilfe des Saatschreibers			„	1,000 —
27)	Zuschuss zur Getreide-Controle			„	2,415 45
28)	Saat-Analyse			„	800 —
29)	Telephon-Compagnie			„	306 25
30)	Steinkohlen-Ascheabfuhr und Kohlenkasten an der Düna			„	350 88
31)	Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .			„	100 —

32)	Unterstützung an 2 Wittwen ehemal. Mastenwraker			Rbl.	480 —
33)	St. Petersburger Agentur			„	5,000 —
34)	Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .			„	4,000 —
35)	Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)			„	9,846 77
36)	Versorgung der Armen mit Holz			„	1,489 —
37)	Unterstützung arbeitsunfähiger Glieder des Messer-Amts			„	500 —
38)	Bolderaaer Polizei			„	360 —
39)	Getreidetelegramme an das Finanzministerium .			„	78 85
40)	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt			„	1,122 33
41)	Unvorhergesehenes:				
	Processkosten contra Ans Lasse	Rbl.	203 71		
	Unkosten zum Ball des rothen Kreuzes	„	117 85		
	Antheil an der Normaluhr-Regulirung	„	100 —		
	Gratification	„	100 —		
	Portrait S. M. des Kaisers, incl. Rahmen	„	490 —		
	Kurreise-Subvention	„	300 —		
	desgl.	„	100 —		
	Dienstreisen zweier Beamten .	„	309 —		
	Subvention	„	1000 —		
	Collecten-Beitrag für die Pomoren	„	100 —		
	Kur- und Beerdigungskosten .	„	210 5		
	Jubiläumsgeschenk	„	200 —		
	Navigationsschule, Rest der Subvention pro 1896	„	2,965 32		
	Diverse kleine Ausgaben . .	„	98 65		
				„	6,294 58
				Rbl.	175,684 37

Reserve-Capital:

A. des Börsen-Vereins.

Das Reserve-Capital betrug beim Buchschluss 1895 .			Rbl.	693,282 29
Diesjährige Vermehrung, bestehend aus dem Zinsenüberschusse . .	Rbl.	19,257 70		
und aus den getilgten Börsenbau-Obligationen	„	14,000 —	„	33,257 70
			Rbl.	726,539 99

Activa:

1) Guthaben bei der Börsenbank	Rbl.	105,304 56		
2) Werthpapiere und Zinsen per 31. December 1896	„	12,522 50		
3) Rigaer Börsenbank-Fundations-Capital	„	100,000 —		
4) Börsenspeicher	„	32,000 —		
5) Patent-Slip-dock-Actien(Nom.-Werth Rbl. 34,000)	„	17,000 —		
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 Börsenbank-haus-Kasse	„	311,812 93		
11) Bibliothek	„	2,000 —		
12) Winterhafen	„	26,000 —		
13) Andreaskrahn	„	5,000 —		
14) Mühlgrabenkrahn	„	5,000 —		
15) Riga-Bolderaascher Telegraph	„	3,000 —		
16) Guthaben bei der Dampferkasse	„	68,000 —		
17) Diverses Inventarium:				
Magnusholmsches Rettungsboot .	Rbl.	100		
Taucherapparat .	„	300		
Kleiner Ladekrahn	„	500		
	„	900 —		
			Rbl.	860,539 99

Passiva:

Noch zu tilgende Börsenbau-Obligationen	Rbl.	134,000 —
Capital des Börsenvereins ult. December 1896 . . .	„	726,539 99
	Rbl.	860,539 99

B. des Börsenhauses.

Das Reserve-Capital belief sich ult. December 1896 auf Rbl. 188,370 8

und besteht in:

Angenommener Werth des Inventariums	Rbl.	2,784 —
Guthaben bei der Börsenbank . .	„	185,586 8
	Rbl.	188,370 8

C. des Winterhafens.

Das Reserve-Capital belief sich ult. December 1896 auf Rbl. 124,400 84

Werthpapiere nebst anhaftenden Zinsen	Rbl.	46,425 —
Angenommener Werth des Inventariums	„	153 20
Guthaben bei der Börsenbank . .	„	77,822 64
	Rbl.	124,400 84

D. der Dampferkasse.

Das Betriebs-Capital beträgt ult. 1896 . . . . . Rbl. 39,863 98

Das Capital der Dampfer-Kasse besteht in:

Dampfer „Hercules“ angenommener Werth . . .	Rbl.	70,000 —
Dampfer „Simson“ angenommener Werth . . .	„	50,000 —
Dampfer „Comet“ angenommener Werth . . .	„	3,000 —

Dampfer „Hernmarck“, angenommener Werth . . .	Rbl.	35,000 —		
	Rbl.	158,000 —		
abzüglich des Guthabens der Börsenvereins-Kasse	„	68,000 —	„	90,000 —
Folglich beträgt das unveränderte Gesammtvermögen der Dampfer-Kasse			Rbl.	129,863 98

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbauabgabe.

Einnahme:

Von der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports			Rbl.	88,369 89

Ausgabe:

1) Für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten			Rbl.	10,201 30
2) Uebertragung auf die Stromvertiefungs-Kasse zum Baggerbetrieb			„	47,119 27
3) Ueberschuss zum Reservefond (deponirt beim Reichsbank-Comptoir)			„	31,049 32
			Rbl.	88,369 89
Das Reserve-Capital betrug ultimo December 1895 .			Rbl.	21,130 88
Ueberschuss pro 1896			„	31,049 32
Mithin beträgt das Reserve-Capital ult. Dec. 1896			Rbl.	52,180 20

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Kasse.

Einnahme:

a. Ertrag der Stromvertiefungs-Abgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast			Rbl.	100,197 32
b. Zinsen			„	776 72
c. Uebertragung des Zukurzschusses aus der prolongirten Hafenbauabgabe			„	47,119 27
			Rbl.	148,093 31

Ausgabe:

a. Baggerbetriebskosten			Rbl.	147,878 31
b. Gagen			„	215 —
			Rbl.	148,093 31

V. Theil.

Das Seemannshaus.

Einnahme:

a. Zinsen von 25,000 Rbl., unantastbares Capital	Rbl.	1,193	25
b. Miethe der Navigationsschule und der Herberge	„	3,150	—
c. Logirgeld	„	365	96
d. Zinsenüberschuss der Seehospitalkasse	„	2,193	17
	Rbl.	6,902	38
Zuschuss per 1896 aus dem Capital	„	2,490	66
	Rbl.	9,393	4

Ausgabe:

a. Gagenetat	Rbl.	1,010	32
b. Verpflegung der Pensionäre	„	2,259	30
c. Brennholz und Gas	„	1,789	77
d. Feuerversicherung	„	221	35
e. Stadtabgaben und Kronsimmobiliensteuer	„	307	43
f. Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	2,152	93
g. Abschreibung vom Bauwerth des Seemannshauses pro 1896, 1 %	„	1,651	94
	Rbl.	9,393	4

Das unantastbare Capital beträgt				Rbl.	25,000 —
Das Capital betrug am 1. Jan. 1896	Rbl.	174,380	12		
Es hat sich im Jahre 1896 vermindert um	„	2,490	66		
				„	171,889 46
Mithin beträgt das Vermögen des Seemannshauses ult. December 1896				Rbl.	196,889 46

und besteht in:

a. eisernes Capital	Rbl.	25,000	—
b. Betriebs-Capital	„	4,542	33
c. Inventarium	„	3,805	—
d. Haus (Buchwerth)	„	163,542	13
	Rbl.	196,889	46

VI. Theil.

Wladimir-Maria-Stiftung.

Einnahme:

Zinsen per 1896	Rbl.	457	61

Ausgabe:

An 5 invalide Schiffer verausgabte Unterstützungsquoten	„	325	—
Ueberschuss per 1896	Rbl.	132	61

Das Capital der Stiftung betrug ult. December 1895	Rbl.	11,009 58
Es hat sich im Jahre 1896 vermehrt um	„	132 61
Mithin beträgt das Capital der Stiftung ult. Dec. 1896	Rbl.	11,142 19

VII. Theil.

Die Seehospital-Kasse.

Einnahme:

a. Eingegangener halber Antheil an den Kur- und Verpflegungskosten	Rbl.	545 86
b. Zinsen vom Reservecapital	„	2,939 6
	Rbl.	3,484 92

Ausgabe:

a. Kur- und Verpflegungskosten kranker Seeleute im Allgemeinen Krankenhause und in der Reimersschen Anstalt	Rbl.	1,091 75
b. Gezahlte Unterstützung	„	200 —
c. An die Seemannshauskasse gezahlter Zinsenüberschuss des Capitals	„	2,193 17
	Rbl.	3,484 92
Das Capital betrug beim Buchschluss 1896	Rbl.	69,327 78

und besteht in:

Guthaben bei der Börsenbank . .	Rbl.	69,327 78

VIII. Theil.

Die Navigationsschule.

Einnahme:

a. Beitrag des Börsen-Comités pro 1896 aus der 1/6 % Steuer	Rbl.	5,000 —		
Beitrag der Börsen-Kaufmannschaft pro 1896 aus der Börsenvereinskasse .	„	2,965 32		
			Rbl.	7,965 32
b. Schulgelder			„	240 —
c. Schulgelder für die Heizer- und Maschinistenschule			„	948 —
			Rbl.	9,153 32

Ausgabe:

a. Gagen	Rbl.	4,550	—
b. Oeconomie-Ausgaben und Anschaffung neuer Lehrmittel	„	549	67
c. Miethe für das Local der Schule im Seemannshause nebst Beleuchtung und Beheizung	„	3,000	—
d. Für die Heizer- und Maschinistenschule (Gagen und Examinationskosten)	„	1,003	54
e. Zinsenzuschuss	„	50	11
	Rbl.	9,153	32

Unverändertes Reserve-Capital ult. December 1896, bestehend in Inventar	Rbl.	1,401	93

IX. Theil.

Die Börsenbankhaus-Kasse.

Einnahme:

Eingegangene Miethen	Rbl.	24,410	76

Ausgabe:

Beheizung	Rbl.	1,506	14
Beleuchtung	„	547	10
Zinsen	„	16,586	30
Gagen der Hausdiener, des Maschinisten und Heizers	„	1,415	—
Abgaben, Assecuranz, diverse Verwaltungs- und Hausunkosten	„	2,517	59
Reparaturen	„	1,838	63
	Rbl.	24,410	76

Activa:

Der Buchwerth des Börsenbankhauses	Rbl.	311,812	93

Passiva:

Anleihe bei der Börsenvereinskasse pr. ult. Dcbr. 1896	Rbl.	311,812	93

X. Theil.

Krönungsstiftung vom 14. Mai 1896.

Einnahme:

Für Zinsen		Rbl.	4,533 63
Ausgabe:			
Für Unterstützungen, Categorie A	Rbl. 1,325 —		
desgl. „ B	„ 500 —	Rbl.	1,825 —
Uebertrag auf Reservefond A . . .	Rbl. 2,075 22		
„ „ Reservefond B . . .	„ 633 41	„	2,708 63
		Rbl.	4,533 63
Das unantastbare Capital beträgt		Rbl.	200,000 —
Der Reservefond A beträgt . . .	Rbl. 2,075 22		
„ „ B „	„ 633 41	„	2,708 63
Mithin beträgt das Gesammtvermögen ult. Dcbr. 1896		Rbl.	202,708 63

Riga, im Februar 1897.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Budget

des

Rigaer Börsen-Comités

pro 1897.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1) Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	71,000 —
2) Zinsen vom Reserve-Capital	„	9,500 —
	Rbl.	80,500 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen .	Rbl.	20,700 —
2) Subvention an die Navigationsschule	„	5,000 —
3) Sturmwarnungen	„	60 —
4) Pegel- und Eisgangsbeobachtungen	„	800 —
5) Beitrag zum Unterhalt der Livländischen Rettungsstationen zur See	„	2,000 —
6) Honorare für technische Gutachten	„	500 —
7) Etatmässiger Unterhalt der Rigaer Hafenverwaltung	„	25,000 —
8) Bolderaasches Quarantaine-Lazareth	„	400 —
9) Ueberschuss zum Reservecapital der 1/6 % Steuer	„	26,040 —
	Rbl.	80,500 —

II. Theil.

Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen der Börsenvereins-Capitalien und Einnahmen von den Börsenvereins-Anstalten.

A. Einnahme.

1) Einnahme des Börsenhauses:		
a. Miethzinsen und andere Revenüen	Rbl.	12,000 —
b. Zinsen vom Reservecapital	„	8,000 —
2) Winterhafen:		
a. Revenüen	„	3,800 —
b. Zinsen vom Reservecapital	„	5,200 —
3) Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités . .	„	46,000 —
4) Börsenvereinsabgabe	„	1,400 —

5)	Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank .	Rbl.	5,000 —
6)	Dividende des Slip-dock und der Bolderaaschen Maschinenfabrik	„	2,400 —
7)	Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschafts-Actien	„	3,500 —
8)	Strafgelder für verspätetes Erscheinen an der Börse	„	1,400 —
9)	Revenüen des Börsenspeichers	„	2,000 —
10)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	500 —
11)	Einnahmen des Rigaer Börsenblattes	„	4,000 —
12)	Einnahmen der Abtheilung für Eisenbahn-Angelegenheiten	„	4,600 —
13)	Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank	„	82,590 —
		Rbl.	182,390 —

B. Ausgabe.

1)	Börsenhaus: Gagenetat und Unterhaltung . . .	Rbl.	8,000 —
2)	Winterhafen:		
	a. Gagenetat und Unterhaltung	„	4,000 —
	b. Subventionirung der Bolderaaschen Volksschule	„	500 —
3)	Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités .	„	55,000 —
4)	Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten . . .	„	700 —
5)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	200 —
6)	Kanzlei des Börsen-Comités	„	15,500 —
7)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen	„	7,500 —
8)	Ausgaben der Abtheilung des Börsen-Comités für Eisenbahnangelegenheiten	„	10,600 —
9)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités .	„	8,000 —
10)	Druck des Handelsarchivs	„	850 —
11)	Rigaer Börsenblatt	„	10,500 —
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung	„	1,200 —
13)	„ des Polytechnikums	„	10,000 —
14)	„ der Versuchsstation	„	500 —
15)	„ der Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins	„	1,500 —
16)	„ der Handelsclassen der Germannschen Privat-Realschule . .	„	1,500 —
17)	„ des Kaufmännischen Vereins . .	„	600 —
18)	„ der Schifferkasse	„	500 —
19)	„ der Maklerkasse	„	500 —
20)	Unterhalt des Riga-Bolderaaschen Telegraphen .	„	300 —
21)	Handels- und Courstelegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . .	„	3,600 —
22)	St. Petersburger Witterungsdepeschen	„	400 —

23) Telegraphische Berichterstattung an das Departement für Handel und Manufacturen des Finanzministeriums über Getreidepreise, See-Frachten etc.	Rbl.	300	—
24) Gage des Lootsencommandeurs	„	3,500	—
25) Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	„	3,000	—
26) Beitrag zum Unterhalt der Kanzlei des Dispacheurs	„	600	—
27) Gehalt des Getreidecontroleurs	„	2,500	—
28) Telephon-Compagnie	„	400	—
29) Steinkohlenasche-Abfuhr u. Kohlenkasten an d. Düna	„	500	—
30) Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .	„	100	—
31) Bolderaasche Polizei	„	400	—
32) Unterstützung an 2 Wittwen ehemal. Mastenwraker	„	340	—
33) Unterstützung an 3 Eichenholzwraker	„	900	—
34) St. Petersburger Agentur des Börsen-Comités . .	„	5,500	—
35) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .	„	4,500	—
36) Unterstützung von 5 arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts	„	500	—
37) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	7,000	—
38) Versorgung der Armen mit Holz	„	1,400	—
39) Unvorhergesehenes	„	9,000	—
	Rbl.	182,390	—

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbau-Abgabe.

A. Einnahme.

Ertrag der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe . . .	Rbl.	71,000	—

B. Ausgabe.

1) Zum Unterhalte der in der Verwaltung des Börsen-Comités stehenden Hafenbauten (Remonten u. Gagen)	Rbl.	12,000	—
2) Zur Deckung des Zukurzschusses der Stromvertiefungskasse	„	43,000	—
3) Ueberschuss zum Reserve-Capital	„	16,000	—
	Rbl.	71,000	—

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Kasse.

A. Einnahme.

1) Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	93,000	—
2) Zuschuss aus der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe	„	43,000	—
	Rbl.	136,000	—

B. Ausgabe.

1) Zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten . . .	Rbl.	135,750	—
2) Gagen	„	250	—
	Rbl.	136,000	—

V. Theil.

Das Seemannshaus.

A. Einnahme.

1) Zinsen vom Betriebscapital	Rbl.	1,200 —
2) Miethe der Navigationsschule etc.	„	3,150 —
3) Logirgeld	„	250 —
4) Zuschuss aus der Seehospitalkasse	„	2,200 —
5) Vom Capital zu deckender Zukurzschuss	„	2,020 —
	Rbl.	8,820 —

B. Ausgabe.

1) Gagenetat	Rbl.	1,020 —
2) Verpflegung der Pensionaire	„	2,300 —
3) Beheizung und Beleuchtung	„	1,750 —
4) Feuerversicherung	„	300 —
5) Stadtabgaben und Immobiliensteuer	„	350 —
6) Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,500 —
7) Abschreibung v. Buchwerth des Seemannshauses 1%	„	1,600 —
	Rbl.	8,820 —

VI. Theil.

Die Seehospitalkasse.

A. Einnahme.

Zinsen vom Capital	Rbl.	2,950 —

B. Ausgabe.

1) Verpflegung kranker Seeleute im Stadtkrankenhause	Rbl.	550 —
2) Unterstützung	„	200 —
3) Zuschuss zum Unterhalt des Seemannshauses	„	2,200 —
	Rbl.	2,950 —

VII. Theil.

Die Börsenbankhaus-Kasse.

A. Einnahme.

Miethen	Rbl.	24,000 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung des Baucapitals à 5%	Rbl.	16,000 —
2) Unterhaltungs- und Verwaltungskosten	„	8,000 —
	Rbl.	24,000 —

Riga, im Februar 1897.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Ergänzungs-Budget des Rigaer Börsen-Comités

pro 1896.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

Im Theil I hat eine Ueberschreitung des Budgets pro 1896 nicht stattgefunden, es ist vielmehr ein Einnahme-Ueberschuss von 20,424 Rbl. 18 Kop. (gegen 2740 Rbl. im Voranschlage) erzielt worden.

II. Theil.

Börsenvereinsabgabe, Zinsen etc.

Budget-Posten.	A. Einnahme.	Anschlag.	Effective Einnahme.		Mehr-Einnahme.		Minder-Einnahme.	
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.
1	Börsenhaus	20,000	20,767	21	767	21	—	—
2	Winterhafen	9,000	9,562	87	562	87	—	—
3	Dampfer d. Börsen-Comités	48,000	46,755	92	—	—	1,244	08
6	Slip-Dock und Maschinenfabrik	2,500	2,480	—	—	—	20	—
7	Central-Waaren-Dépôts	3,000	4,200	—	1,200	—	—	—
8	Börsenbesuchs-Strafgelder	1,700	1,450	92	—	—	249	08
10	Ladekrähne und Taucherapparat	500	600	—	100	—	—	—
11	Börsenblatt	4,000	4,173	83	173	83	—	—
12	Telegraphen-Agentur	10,300	10,185	73	—	—	114	27
					+2,803	91	−1,627	43
	ab Mindereinnahme				1,627	43		
					+1,176	48		

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.	
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.
1	Börsenhaus	9,000	6,637	60	—	—	2,362	40
2	Winterhafen	4,500	3,546	97	—	—	953	03
3	Dampfer d. Börsen-Comités	48,000	48,700	50	700	50	—	—
4	Börsenspeicher	800	652	73	—	—	147	27
5	Ladekrähne und Taucherapparat	200	150	—	—	—	50	—
6	Canzlei des Börsen-Comités	14,000	14,008	43	8	43	—	—
7	Pensionen	7,700	4,285	—	—	—	3,415	—
8	Eisenbahn-Delegation	6,000	7,255	75	1,255	75	—	—
9	Handelsstatistik	7,000	6,871	91	—	—	128	09
10	Handels-Archiv	800	850	50	50	50	—	—
11	Börsenblatt	10,300	10,283	67	—	—	16	33
15	Germannsche Privatschule	1,500	1,360	—	—	—	140	—
19	Riga-Bolderaaer Telegraph	300	199	68	—	—	100	32
20	Domesnaes'sche Telegram., Coursdepeschen etc.	3,000	2,689	76	—	—	310	24
21	St. Petersburger Witterungstelegramme	500	245	95	—	—	254	05
22	Telegraphen-Agentur	10,300	10,760	51	460	51	—	—
23	Telegramme an das Finanzministerium über Getreidepreise, Seefrachten etc.	300	78	85	—	—	221	15
25	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	2,000	1,122	33	—	—	877	67
27	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers	3,000	4,741	30	1,741	30	—	—
28	Gehilfe des Saatschreibers	1,500	1,000	—	—	—	500	—
29	Zuschuss für die Getreide-Controle	1,700	2,415	45	715	45	—	—
31	Telephon-Compagnie	400	306	25	—	—	93	75
32	Steinkohlenasche-Abfuhr u. Kohlenkasten	500	350	88	—	—	149	12
34	Bolderaasche Polizei	400	360	—	—	—	40	—
36	St. Petersburger Agentur	5,500	5,000	—	—	—	500	—
39	Repräsentationskosten	10,000	6,189	64	—	—	3,810	36
40	Versorgung der Armen mit Holz	1,700	1,489	—	—	—	211	—
41	Unvorhergesehenes	8,000	9,951	71	1,951	71	—	—
					+6,884	15	— 14,279	78
	Hierzu die Mehr-Einnahme						1,176	48
							15,456	26
	Ab die obige Mehr-Ausgabe						6,884	15
							— 8,572	11
	Der Zuschuss aus den Mitteln der Börsenbank war nach dem Budget pro 1896 veranschlagt mit						75,680	—
	Die Minderausgabe beträgt wie oben angegeben						8,572	11
	Somit beträgt der Zuschuss nur						67,107	89

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Casse.

Budget-Posten.	A. Einnahme.	Anschlag.	Effective Einnahme.		Mehr-Einnahme.		Minder-Einnahme.	
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.
1	Ertrag der Stromvertiefungs-Abgabe v. 10 Kop. pr. einkommende u. 10 Kop. pr. ausgehende Schiffslast	90,000	100,197	32	10,197	32	—	—
2	Zinsen	—	776	72	776	72	—	—
					+10,974	04		

	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.	
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.
1	Baggerbetriebskosten	132,000	147,878	31	15,878	31	—	—
2	Gagen	—	215	—	215	—	—	—
					+16,093	31		
	ab die Mehr-Einnahme				10,974	04		
					+5,119	27		
	Der Zuschuss aus der prolongirten 1/6% Hafenausgabe war veranschlagt mit				42,000	—		
	Hierzu noch die obige Mehrausgabe				5,119	27		
	Somit beträgt der Zuschuss				47,119	27		

V. Theil.

Seemannshaus.

Budget-Posten.	A. Einnahme.	Anschlag.	Effective Einnahme.		Mehr-Einnahme.		Minder-Einnahme.	
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.
1	Zinsen vom Betriebskapital	1,200	1,193	25	—	—	6	75
2	Logirgeld	200	365	96	165	96	—	—
4	Zuschuss aus der Seehospitalkasse	2,250	2,193	17	—	—	56	83
					+165	96	—63	58
	Ab die Minder-Einnahme				63	58		
					+102	38		

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.	
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.
1	Gagen-Etat	1,020	1,010	32	--	--	9	68
2	Verpflegung der Pensionäre	2,300	2,259	30	—	—	40	70
3	Beheizung u. Beleuchtung	1,600	1,789	77	189	77	—	—
4	Feuerversicherung	300	221	35	—	—	78	65
5	Stadtabgaben und Immobiliensteuer	350	307	43	—	—	42	57
6	Reparaturen etc.	1,200	2,152	93	952	93	—	—
7	1% Abschreibung vom Bauwerth des Hauses	1,650	1,651	94	1	94	—	—
					+1,144	64	—171	60
	Ab die Minder-Ausgabe .... Rbl. 171 60 und die Mehr-Einnahme .... „ 102 38				273	98		
					+870	66		
	Nach dem Budget pro 1896 war der aus dem Kapital zu deckende Zukurzschuss veranschlagt mit				1,620	—		
	Hierzu die obige Mehrausgabe				870	66		
	Somit beträgt der Zukurzschuss				2,490	66		

Riga, im Februar 1897.

Der Rigaer Börsen-Comité.

RIGAER

Handels-Archiv.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

1897.

Heft II.

Riga 1897.
R. Ruetz Buchdruckerei, Domplatz Nr. 11/13.

Rigaer Handels-Archiv.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

1897.

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

M. v. Reibnitz.

Дозволено цензурою. Рига, 29 Сентября 1897 г.

Inhalt.

Pag.

1) Aemterbesetzung im Rigaer Börsenverein für das Geschäftsjahr 1897 221

2) Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1896 231

3) Verzeichniss der gesammten Rigaschen Rhederei pro 1897 337

4) Rechenschaftsbericht der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1896 347

5) Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1896 357

6) Rechenschaftsbericht der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga pro 1896 368

Aemter-Besetzung

im

Rigaer Börsenverein für das Geschäftsjahr 1897.

I.

Die Glieder des Börsen-Comités

(nach ihrer Anciennität).

Herr Vice-Consul N. Fenger „ Eugen Höflinger „ Ch. Drishaus	bis 1898.
„ Aeltester H. Stieda „ Aeltester R. Bierich „ Consul M. Lübeck	bis 1899.
„ Aeltester C. Hartmann „ Wold. G. Sperling „ General-Consul C. Helmsing	bis 1900.
„ J. Vogelsang „ Vice-Consul A. Larsson „ C. Lange	bis 1901.
„ Aeltester M. Pannewitz „ O. v. Sengbusch „ Alex. Mentzendorff	bis 1902.

Suppleanten:

Herr Aeltester R. Braun.
„ Aeltester H. Treyer.
„ H. Kehrhahn.
„ M. v. Heimann.
„ Aug. Mündel.

II.

Die Delegationen des Börsenvereins.

A. Permanente Delegationen.

1. Der Verwaltungsausschuss des Börsen-Comités:

Präses:	Herr O. v. Sengbusch.
Vice-Präses:	„ Aeltester H. Stieda.
Erster Börsenältester:	„ Vice-Consul N. Fenger.
Zweiter „	„ Aeltester R. Bierich.
Dritter „	„ Consul M. Lübeck.

Suppleanten:

Herr General-Consul C. Helmsing.
„ Vice-Consul A. Larsson.

2. Die Verwaltung der General-Casse.

Herr O. v. Sengbusch.
„ Aeltester H. Stieda.
„ Aeltester R. Bierich.

3. Die Verwaltung der Börsen-Vereins-Casse.

Herr Präses O. v. Sengbusch, 1. Schlüssel.
„ Aeltester H. Stieda, 2. Schlüssel.
„ Aeltester R. Bierich, 3. Schlüssel.

4. Die Verwaltung des Börsenhauses und Delegation zur Aufrechterhaltung der Börsenordnung.

Herr Aeltester H. Stieda.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ Aeltester R. Bierich.

5. Die Verwaltung des Börsenspeichers.

Herr Wold. G. Sperling.
„ Aeltester W. Fraenkel.
„ H. Laerum.

6. 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.

7. Die Verwaltung des Riga-Bolderaaschen Telegraphen.
   Herr Wold. G. Sperling.
   „ Ch. Drishaus.

8. Die Verwaltung der Navigationsschule und Delegation zur Schifferprüfungscommission.
   Herr Wold. G. Sperling.
   „ Aeltester M. Pannewitz.
   „ Aeltester H. Treyer.

9. Delegation für das Seemannshaus und die Wladimir-Maria-Stiftung.
   Herr Wold. G. Sperling.
   „ Aeltester M. Pannewitz.
   „ Aeltester H. Treyer.

10. Die Verwaltung der Seehospital-Casse.
   Herr Wold. G. Sperling.
   „ Aeltester M. Pannewitz.
   „ Aeltester H. Treyer.

11. Die Verwaltung der Ladekrähne.
   Herr General-Consul C. Helmsing.
   „ Aeltester M. Pannewitz.
   „ Aeltester Carl Jansen.

12. Delegation für allgemeine Schifffahrts-Angelegenheiten.
   Herr Vice-Consul N. Fenger.
   „ G. v. Sengbusch.
   „ dim. Consul Eugen Grimm.

13. Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten.
   Herr C. Lange.
   „ Vice-Consul N. Fenger.
   „ Wold. G. Sperling.
   „ Aeltester C. Hartmann.
   „ J. Vogelsang.
   „ Ch. Drishaus.
   „ Eugen Höflinger.
   „ Vice-Consul A. Larsson.
   „ Aug. Mündel.
   „ L. Ovander.

14. Die Delegation für das Hanf-, Oel- und Tabaksgeschäft.
   Herr O. v. Sengbusch.
   „ Wold. G. Sperling.
   „ Aeltester R. Bierich.
   „ L. Ovander.

15. Die Delegation für das Flachsgeschäft.
Herr Wold. G. Sperling.
„ Consul H. Thoms.
„ A. Schiemann.
„ A. Sellmer jun.

16. Die Delegation für das Getreide- und Saatgeschäft.
Herr Vice-Consul A. Larsson.
„ H. Laerum.
„ Ch. Drishaus.
„ L. Ovander.
„ H. Thoms.
„ W. Stender.
„ A. Sellmer jun.

17. Delegation für das Oelkuchengeschäft.
Herr Ch. Drishaus.
„ dim. Consul E. Grimm.
„ L. F. Meyer.
„ S. P. Klimow.

18. Die Oelkuchen-Jury der Rigaer Börse.
Herr Wold. G. Sperling.
„ Ch. Drishaus.
„ L. Ovander.
„ L. F. Meyer.

19. Die Getreide- und Saat-Jury der Rigaer Börse.
Herr Vice-Consul A. Larsson, Präses.
„ H. Laerum, Vice-Präses.
„ Ch. Drishaus.
„ W. Stender.
„ L. Ovander.
„ H. Hoberg.
„ S. P. Klimow.
„ A. Sellmer jun.

20. Commission für die Berichterstattung über Getreidepreise, Seefrachten und Assecuranz.
Herr L. Ovander.
„ Vice-Consul A. Larsson.
„ Ch. Drishaus.
„ dim. Consul Eugen Grimm.
„ H. Laerum.
„ G. v. Sengbusch.
„ Consul H. Thoms.

21. Die Delegation für das Holzgeschäft.

Herr Präses O. v. Sengbusch.
„ Aeltester R. Braun.
„ H. Kehrhahn.
„ R. Lyra.
„ C. P. A. Reichenecker.

22. Die Delegation für das Heringsgeschäft.

Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ Aeltester H. Treyer.
„ F. Mohr.

23. Die Delegation für das Salzgeschäft.

Herr Aeltester H. Stieda.
„ L. Ovander.

24. Die Delegation für das Importgeschäft.

Herr Aeltester C. Hartmann.
„ Aeltester H. Stieda.
„ General-Consul C. Helmsing.
„ Aeltester M. Pannewitz.
„ C. Lange.
„ Alex. Mentzendorff.
„ Eugen Höflinger.

25. Die Delegation für die örtliche Fabrikindustrie und das Manufacturwaarengeschäft.

Herr Jul. Vogelsang.
„ Vice-Consul Paul Schwartz.
„ Aug. Mündel.
„ G. v. Sengbusch.
„ Aeltester C. A. Weiss.
„ W. Weir.
„ Fr. Lorch.
„ Fr. R. Laurentz.
„ M. v. Heimann.

26. Delegation für den Rigaer Börsen-Artell.

Herr Vice-Consul A. Larsson.
„ Ch. Drishaus.
„ C. Lange.
„ Aeltester C. Hartmann.
„ E. Höflinger.
„ L. Ovander.

27. Delegation für Zoll-Angelegenheiten.

Herr Aeltester M. Pannewitz.
„ C. Lange.
„ Aeltester Carl Jansen.

28. Die Delegation für den verantwortlichen Zoll-Artell.

Herr Aeltester M. Pannewitz.
„ Eug. Höflinger.
„ C. Lange.
„ Aeltester C. Jansen.
„ K. Zelmin.

29. Delegation zur Jury für die Schlichtung von Differenzen zwischen Kaufleuten und dem Zoll-Artell.

Herr Aeltester M. Pannewitz.
„ C. Lange.
„ Aeltester C. Jansen.
„ K. Zelmin.

30. Die Eisungscommission.

Herr Vice-Consul N. Fenger, Präses.
„ H. Laerum bis 1898.
„ Ch. Drishaus bis 1899.
„ R. Lyra bis 1900.

Suppleanten:

Herr Aeltester H. Treyer.
„ C. Lange.

31. Die Section für Handelsstatistik, für das Rigaer Börsenblatt und die Telegraphen-Agentur.

Herr Ch. Drishaus.
„ E. Höflinger.
„ Vice-Consul A. Larsson.
„ J. Vogelsang.
„ H. Kehrhahn.

32. Die Delegation für die Usancen der Börse.

Herr Präses O. v. Sengbusch.
„ Aeltester H. Stieda.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ Eug. Höflinger.
„ Commerzienrath R. Kerkovius.
„ dim. Consul E. Grimm.
„ R. Lyra.

33. Die Delegation für Bank-, Wechsel- und Geldgeschäfte.

Herr A. v. Heimann.
„ P. Starr.
„ Vice-Consul Paul A. Schwartz.

34. Vorstand der Pensionskasse der Beamten des Börsen-Comités und der Börsenbank.

Delegirter des Börsen-Comités:
Herr Vice-Präses Aeltester H. Stieda bis 1899.

Delegirter der Börsenbank:
Herr Aeltester A. Jansen bis 1899.

Vertreter der Beamten des Börsen-Comités:
Herr Ingenieur A. Pabst } bis 1899.
„ W. Böttcher }

Vertreter der Beamten der Börsenbank:
Herr W. Renner } bis 1899.
„ R. Gross }

35. Delegation für den Elevator auf dem Andreasholm.

Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ Vice-Consul And. Larsson.
„ Ch. Drishaus.

Suppleanten:
Herr A. Sellmer jun.
„ W. Stender.

Deputationen der Kaufmannschaft zu Verwaltungen, die verschiedenen Ressorts angehören.

36. Deputirte zum Comptoir für die Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.

Herr Consul M. Lübeck.
„ Alex. Mentzendorff.
„ Aeltester H. Treyer.
„ C. Lange.

37. Deputirte zum Verwaltungsrath der polytechnischen Schule.

Herr General-Consul C. A. Helmsing.
„ H. Kehrhahn.

Suppleanten:
Herr Aeltester R. Braun.
„ J. Vogelsang.

38. Deputirte zur Inspection des Ballastloschwesens.

Herr O. v. Sengbusch.
„ Consul M. Lübeck.

39. Deputirte zur Verwaltung des Lootsenwesens, der Matrosen-Innung, Seemanns-Stiftung und Schiffer-Casse.

Herr Consul P. Bornholdt.
„ H. Laerum, 1. Schlüssel.
„ G. v. Sengbusch, 2. Schlüssel.

40. Deputirte zur Livl. Bezirks-Verwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser.

Herr dim. Rathsherr C. G. Westberg.
„ W. G. Sperling.
„ Aug. Mündel.

41. Deputirte der Börsenvereins-Kaufmannschaft zur Gouvernements-Steuersession.

Herr Alex. Mentzendorff
„ Vice-Consul Paul A. Schwartz } für das Triennium
Suppleanten „ Consul Eugen Schwartz } 1897—1899.
„ Wold. G. Sperling

42. Deputirte der Börsenvereins-Kaufmannschaft zur Rigaschen Handels-steuer-Repartitionssession.

Herr Vice-Consul N. Fenger
„ Aeltester R. Braun } für das Triennium
Suppleanten „ Aeltester H. Treyer } 1897—1899.
„ August Mündel

43. 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 Ch. Drishaus.
„ W. Stender.

für das Flachs- und Hanfgeschäft:

Herr Wold. G. Sperling.
„ A. Sellmer jun.

b. aus der Zahl der Importeure:

Herr Aeltester Wm. Vajen.
„ Eugen Höflinger.

c. aus der Zahl der Banquiers:

Herr V. Smolian.
„ Consul Eug. Schwartz.

d. aus der Zahl der Spediteure:

Herr Ed. Krause.
„ Fr. R. Laurentz.

e. aus der Zahl der Agenten

Herr Stadtrath J. Erhardt.
„ Aeltester H. Stieda.

f. aus der Zahl der Weinhändler:

Herr R. Tode.
„ A. Tjugin.

g. aus der Zahl der Fabrikanten:

Herr J. Vogelsang.
„ Aeltester C. Stritzky.
„ Aeltester C. W. Mündel.
„ Ingenieur Weir.

44. D. Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts.

Herr Commerzienrath C. Zander, für den Börsen-Comité.
„ Vice-Consul Paul A. Schwartz, für die Börsenbank.
„ O. v. Sengbusch.
„ Stadthaupt L. Kerkovius.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.

Substitute.

Herr G. v. Sengbusch.
„ Aeltester W. Hartmann.
„ General-Consul C. Helmsing.

Revidenten.

Herr Percy v. Jacobs.
„ dim. Consul E. Grimm.

45. E. Direction der Gesellschaft des Slip-dock und der Bolderaaschen Maschinenfabrik.

Delegirter des Börsen-Comités:

Herr Aeltester R. Bierich.

46. F. Directorium der Börsenbank.

Herr	Commerzienrath C. Zander	bis 1898.
„	O. v. Sengbusch	
„	Vice-Consul N. Fenger	
„	Vice-Consul Paul A. Schwartz	bis 1899.
„	Aeltester A. Jansen	
„	L. Ovander	bis 1900.
„	Eug. Höflinger	

Substitute.

Herr Wold. G. Sperling.
„ Alex. Mentzendorff.
„ Jul. Vogelsang.
„ Aeltester C. Hartmann.
„ E. F. Miram.
„ Aeltester H. Treyer.
„ Aeltester R. Braun.

Revidenten.

Herr Aeltester Wm. Vajen.
„ F. G. Fahrbach jun.
„ V. Smolian.

Substitut.

Herr Victor Mentzendorff.

47. G. Die Administration der Unterstützungskasse des Börsenvereins.

Präses:	Herr	O. v. Sengbusch, 1. Schlüssel.	
Glieder:	„	Aeltester R. Bierich, 2. „	bis 1899.
	„	Consul M. Lübeck, 3. „	
	„	General-Consul C. Helmsing	
	„	Vice-Consul N. Fenger	
	„	Aeltester C. Hartmann	
	„	H. Kehrhahn	
Stellvertreter:	„	Wold. G. Sperling	
	„	Eugen Höflinger	
Revidenten:	„	F. E. Lorch.	
	„	Paul Starr.	
	„	dim. Rathsherr C. G. Westberg.	
Suppleanten:	„	J. A. L. Herskind.	
	„	Rich. Lyra.	

Jahresbericht über den Handel Rigas

im Jahre 1896.

(Von der handelsstatistischen Section des Börsen-Comités.)

Die Besserung in den allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnissen, die sich, wie in unserem letzten Jahresbericht constatirt werden konnte, bereits im Jahre 1895 geltend gemacht hatte, kam in dem soeben abgelaufenen Jahre in weitaus verstärktem Maasse allenthalben zum Ausdruck. Das Jahr 1895 konnte als das des wiederbeginnenden Aufschwungs nach einer langen Zeit der Unruhe und des wirthschaftlichen Niederganges bezeichnet werden, im Jahre 1896 hat sich dieser Aufschwung in verschiedenen Zweigen des Handels und der Industrie weiter entwickelt. Das Wohl und Wehe eines Ackerbaustaates wie Russland hängt ja vorzugsweise von der Gestaltung des internationalen Handels mit landwirthschaftlichen Producten ab. Da nun das verflossene Jahr dem Handel mit dem wichtigsten Erzeugnisse des Ackerbaus, dem Getreide, einige Entlastung von dem auf ihm bereits seit Jahren ruhenden Druck brachte und ihm eine etwas normalere Lage, freilich erst in der zweiten Jahreshälfte, verschaffte, so war damit allein schon ein gewichtiger Factor für die gedeihliche Entwickelung unseres gesammten Wirthschaftslebens gegeben. So hat denn auch im Zusammenhang damit nicht nur der russische Ausfuhrhandel, sondern auch der Import des Reichs in Folge der regeren Thätigkeit unserer Industrie und der Steigerung der industriellen Leistungsfähigkeit im Berichtsjahre wiederum einen günstigeren Verlauf nehmen und eine weitere Ausdehnung erfahren können.

Grosse, den Welthandel merklich schädigende politische Ereignisse hat das abgelaufene Jahr nicht aufzuweisen, wenn sich auch manchmal der politische Horizont durch drohende Wolken verdunkelte.

Von den vielen Fragen und Vorgängen, die im Laufe des Jahres das Interesse der Finanz- und Geschäftswelt in Anspruch nahmen, ist

ganz besonders die Entscheidung über die amerikanische Präsidentenwahl hervorzuheben, wodurch die Goldwährung in den Vereinigten Staaten gesichert wurde. Wenn auch dadurch keine neue Situation geschaffen wurde, so ist doch damit eine Gefahr abgewandt, deren Tragweite nicht so leicht abzusehen war. Man vergegenwärtige sich nur, welche Umwälzungen nicht nur in Amerika, sondern auch in der ganzen Culturwelt entstanden wären, wenn der Bimetallismus in jenem Lande gesiegt hätte und der verhängnissvolle Währungsumsturz thatsächlich erfolgt wäre.

Russlands auswärtige Handelspolitik wurde — abgesehen von den, im laufenden Jahre jedoch bereits wieder beigelegten, russisch-deutschen Differenzen über die Auslegung des Handelsvertrages, denen übrigens nicht allzugrosse Bedeutung beizulegen ist — im Berichtsjahre durch nichts getrübt; ja es ist sogar ein neuer Fortschritt in unseren auswärtigen Handelsbeziehungen zu verzeichnen, nämlich durch den erfolgten Abschluss der Handelsverträge mit Portugal und Japan.

Von den hauptsächlichsten letztjährigen Regierungsmassnahmen auf dem finanziellen Gebiet erwähnen wir vor allen Dingen die auf die Regulirung des Geldverkehrs gerichteten Bestrebungen zwecks Einführung der Goldwährung, so die Verstärkung des Umwechselungsfonds der Reichsbank durch 75 Millionen Rubel aus dem freien Baarbestande der Reichsrentei und durch die Emission von 100 Mill. Rbl. 3procentiger Goldanleihe, sowie die Prägung neuer Imperiale und Halbimperiale, auf welchen der Werth vermerkt ist, der für sie durch den Ukas vom 8. August 1896 festgesetzt ist, nämlich für die Imperiale 15 Rbl. und für die Halbimperiale 7 Rbl. 50 Kop.

Ferner sind als wichtige Massnahmen im Interesse unseres Handels anzusehen, die Abschaffung der $^1/_4$ % Schiffahrtssteuer vom Werthe derjenigen Güter, welche auf den inneren Wasserwegen befördert werden, sodann das Gesetz über die Waarenmarken und Privilegien, sowie endlich — was in Hinsicht auf den Mangel an Bankinstituten bei uns sehr wichtig ist — die Ertheilung des Rechts an die Renteien zur Ausführung einiger einfacher Bankoperationen.

Speciell für den Getreidehandel von Bedeutung war die im Herbst des Berichtsjahres berufene Getreideconferenz, zu der Vertreter der interessirten Kaufmannschaft und der Landwirthschaft herangezogen wurden und auf der unter Anderem auch über die Herabsetzung der Exporttarife um 5 Kop. per Pud verhandelt wurde. Doch haben sowohl diese Berathungen, als auch die sich daran schliessenden im Tarifcomité bisher zu gar keinen positiven Resultaten geführt, so dass Alles beim Alten geblieben ist.

In letzter Zeit, und namentlich im Berichtsjahre, ist, in Folge des stetigen Anwachsens unserer Handelsumsätze im In- und Auslande die weitere Ausgestaltung unserer Wasser- und Schienenwege im Interesse einer weiteren ununterbrochenen zielbewussten Pflege unserer Absatz-

gebiete zur Cardinalfrage erhoben. Mit geradezu fieberhafter Eile werden Bauprojecte ausgearbeitet, Bahnlinien gebaut und neue Linien dem Verkehr übergeben, so dass ein grosser Umschwung in der bisherigen Transportrichtung der Güter, sowie eine starke Vermehrung der zur Beförderung gelangenden einheimischen und ausländischen Producte zu erwarten steht. Es sind im verflossenen Jahre nicht weniger als 2300 Werst (davon 1328 Werst auf der Sibirischen Bahn) neue Bahnen dem Verkehr übergeben; ferner beträgt die Gesammtlänge der Linien, auf denen der temporäre Verkehr eröffnet ist, 1795 Werst. Mehrere der neu entstandenen Eisenbahnprojecte, sowie im Bau begriffenen Linien haben speciell Riga zu ihrem Mittel- oder Vermittelungspunkte ausersehen, so dass wir auf einen gewaltigen Waarenzuzug aus uns bisher noch nicht erschlossenen Bezugsquellen in nicht allzuferner Zukunft zu rechnen haben. Die dadurch zu erwartenden Vortheile und günstigen Chancen für unseren Handel können aber nur völlig ausgenutzt werden unter der unbedingten Voraussetzung einer befriedigenden Lösung der vielumstrittenen Frage des Baues einer Central-Güterstation in Riga, welche unsere Stadt für die an sie neu herantretenden Aufgaben erst gerüstet zu machen im Stande ist, sowie unter der Voraussetzung der energischen Durchführung von Maassnahmen zur Verstärkung der Transportfähigkeit unserer Eisenbahnen; denn was helfen dem Handel steigende Preise, gute Absatzgebiete, billige Bezugsquellen, wenn er, dank den namentlich in jedem Herbst wiederkehrenden Getreidestockungen auf unserem Schienennetz, nicht zu jeder Zeit über jedes beliebige und nothwendige Waarenquantum verfügen kann und so nicht nur nicht die ihm günstigen Conjuncturen auszubeuten vermag, sondern ihm auch noch unter Umständen grosse Verluste zugefügt werden. Die betrübenden Folgen der durch Wagenmangel und unzureichende Durchlassfähigkeit unserer Schienenwege hervorgerufenen Waarenknappheit hat das Getreidegeschäft im Herbst des letztverflossenen Jahres erfahren. Unsere Regierung hatte ja im Berichtsjahre umfassendere Anordnungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen zwecks Beseitigung der eingetretenen Stockungen getroffen, doch erwiesen sich dieselben als ungenügend, so dass es allen Bemühungen und Beschwerden seitens der interessirten commerziellen Kreise und der energischen Intervention unseres Börsen-Comités nicht gelang, Remedur zu schaffen. So machte sich denn diese Calamität nicht nur bis zum Schlusse der Navigationsperiode in drückender Weise geltend, sondern sie hielt auch noch im neuen Jahre im vollen Umfange an.

Die Börse kann auf das eben abgelaufene Jahr nicht annähernd mit gleicher Befriedigung zurückblicken, wie die Industrie und der Handel. Das Jahr begann für die Fondsbörse sehr ungünstig, da die Reactionskrisis, welche durch die im Jahre 1895 vorhergegangene speculative Haussebewegung und das wilde Börsenspiel hervorgerufen wurde, ihren Höhepunkt erreicht hatte; so konnten denn die Geldmärkte lange Zeit

hindurch keine normale Lage einnehmen. Die Umsätze bewegten sich bei flauer Tendenz in engen Grenzen, da die Speculation durch die früheren Verluste eingeschüchtert war, wobei die Werthe auf einem ziemlich niedrigen Preisniveau verharrten. Während eines Theiles des Berichtsjahres war eine starke Vertheuerung des Wechseldiscounts bemerkbar. Letzteres war weniger durch den Abfluss von Gold nach den Vereinigten Staaten, sondern durch die Anlage freier Capitalien in zahlreichen neuen industriellen und commerziellen Unternehmungen hervorgerufen. Die vielfach im Berichtsjahre vorgenommenen Renten-Conversionen zwangen nämlich die Capitalisten ihr Geld vortheilhafter unterzubringen. Im Allgemeinen gestaltete sich die erste Hälfte des Jahres ungünstiger als die zweite, in welcher der Sieg der Monometallisten in Amerika einen wohlthätigen Einfluss auf die europäischen Geldmärkte ausübte.

Die weiter oben erwähnten Maassnahmen unserer Finanzleitung zur Regulirung unseres Geldverkehrs zwecks Einführung der Goldwährung haben es zu Wege gebracht, dass unser Rubelcours nun schon zwei Jahre hindurch derartig geringen Schwankungen unterworfen ist, dass er als fast stabil anzusehen ist. Hat sich doch der Rubelcours der Rigaer Börse auf Berlin während des ganzen verflossenen Jahres im Monatsdurchschnitt nur zwischen 45,87$^1/_8$ und 45,47$^1/_2$ Rbl. pro 100 Mark bewegt, gegen 45,67$^1/_2$ und 45,02$^1/_2$ Rbl. pro 100 Mark in 1895; die Schwankungen des Courses sind also im Berichtsjahre noch unbedeutender gewesen, als sie schon im Jahre 1895 waren. In Folge dessen hat die Speculation, welche den Rubelcours früher als ein ganz besonders geeignetes Object des Börsenspiels (im Jahre 1890 stellte sich im Monatsdurchschnitt der höchste Cours auf 45,05, der niedrigste auf 37,47$^1/_2$, im Jahre 1891 auf 52,00 und 40,37$^1/_2$) betrachtete und demgemäss auch ausbeutete, neuerdings jegliches Interesse an demselben verloren, da es sich eben nicht mehr lohnt. Unser Handel ist aber durch die Festlegung des Rubelcourses auf eine feste Basis gestellt, die es ihm ermöglicht, mit grösserer Sicherheit und geringerem Risiko seine Operationen auszuführen. Im verflossenen Jahre gestaltete sich der Rubelcours auf Berlin durchschnittlich für die einzelnen Monate wie folgt:

	höchster	niedrigster	durchschnittlicher
		Cours	
Januar . . .	45,75	45,72$^1/_2$	45,72$^7/_9$
Februar . .	45,77$^1/_2$	45,67$^1/_2$	45,71$^7/_8$
März . . .	45,87$^1/_2$	45,77$^1/_2$	45,85$^5/_6$
April . . .	45,87$^1/_2$	45,77$^1/_2$	45,85$^5/_8$
Mai	45,77$^1/_2$	45,72$^1/_2$	45,74$^3/_8$
Juni	45,82$^1/_2$	45,77$^1/_2$	45,78$^{11}/_{18}$
Juli	45,82$^1/_2$	45,82$^1/_2$	45,82$^1/_2$
August . . .	45,82$^1/_2$	45,62$^1/_2$	45,77$^2/_9$

	höchster	niedrigster	durchschnittlicher
		Cours	
September . .	45,72½	45,57½	45,64⅜
October . . .	45,57½	45,47½	45,55⅝₆
November . .	45,62½	45,47½	45,55³⁵⁄₃₆
December . .	45,67½	45,52½	45,59⅘
Ueberhaupt:			
1896:	45,87½	45,47½	45,71⁴⁷⁄₅₂
1895:	45,67½	45,02½	45,28⁹⁄₅₂
1894:	45,82½	44,97½	45,42
1893:	48,12½	45,40	46,50½₂
1892:	50,05	45,87½	48,48½
1891:	52,00	40,37½	44,72⅙
1890:	45,05	37,47½	41,97
1889:	47,95	44,65	46,24¹⁵⁄₁₇
1888:	61,40	45,12½	52,70¹⁷⁄₂₁

Die im Jahre 1895 gezeitigten Keime einer lebhafteren Geschäftsentwickelung auf den verschiedensten Gebieten des Handels und der Industrie haben im Verlauf des Berichtsjahres in einzelnen Richtungen derartige Fortschritte gemacht, dass der Werth des Gesammtumsatzes des letztjährigen Rigaer Aussenhandels den in den letzten 6 Pentaden erreichten durchschnittlichen Handelswerth nicht unerheblich überragt. Einzelnen Jahrfünften gegenüber ist, wie wir später sehen werden, eine ganz enorme Steigerung zu verzeichnen. Nach der unten folgenden Tabelle hat allerdings der Werth der exportirten Waaren im Berichtsjahre um ca. 6,8 Millionen Rubel im Vergleich zum Vorjahre abgenommen. Diese ganz beträchtliche Differenz, die sich bei der vorläufigen Werthberechnung ergeben hat, dürfte sich jedoch bei der Feststellung der endgültigen Werthziffer nicht unwesentlich verringern, da im Grossen und Ganzen die exportirten Gütermengen in beiden Jahren nicht sehr erheblich divergiren und die Preise für einige Getreidearten sowie die Holzpreise im Jahre 1896 durchschnittlich höher standen als im Vorjahre. Wie berechtigt die vorstehende Vermuthung ist, geht daraus hervor, dass die definitive Feststellung des Werthes pro 1895 mehr ergab als die vorläufige. Einen Minderexport gegen das Vorjahr haben von wichtigen Artikeln Getreide (ca. 1,200,000 Pud), Flachs (ca. 100,000 Pud) und Oelkuchen (ca. 900,000 Pud), einen Mehrexport dagegen Schlagleinsaat (ca. 500,000 Pud) und Holz erfahren. Unser letztjähriger Importhandel hat dagegen, hauptsächlich wohl dank dem industriellen Aufschwunge bei uns, seinem Werthe nach sogar die dem Importhandel so überaus günstigen Jahre 1895 und 1894 und, was noch mehr sagen will, die bisher noch unerreicht dastehende Pentade 1876—1880 übertroffen. Namentlich weisen die Artikel Eisen, Maschinen, Kohlen, Soda, Heringe und künstliche Düngemittel einen stärkeren Bezug aus dem Auslande auf.

Der Werth des Rigaer Import- und Exporthandels stellte sich folgendermassen:

im Mittel der Jahre	der zur See importirten Waaren Rbl.	der zur See exportirten Waaren Rbl.
1866—1870:	14,419,305	31,024,129
1871—1875:	22,537,505	37,540,182
1876—1880:	32,609,535	55,072,441
1881—1885:	27,442,544	56,692,925
1886—1890:	21,139,757	53,213,961
1891:	18,830,838	54,453,245
1892:	20,698,639	41,543,484
1893:	26,384,643	46,990,857
1894:	33,066,954	47,786,089
1895:	30,747,310½	65,393,577½
1896:	33,233,707	58,537,600

Unser Aussenhandel hat sich also im verflossenen Jahre anders gestaltet als in seinem Vorgänger. In letzterem Jahre war eine starke Zunahme des Werths der Exportwaaren bemerkbar, während der Importwerth abgenommen hatte. Im Berichtsjahre ist dagegen eine Steigerung des Importwerths und eine Minderung des Exportwerths zu verzeichnen.

Der Werth unseres Imports ist nach obiger Tabelle viel grösser gewesen als in allen in dieser Tabelle angeführten Jahren resp. Pentaden (im Durchschnitt) und nur das Jahr 1894 und die Pentade 1876—1880 können sich annähernd mit dem Berichtsjahre messen. Besonders hervorgehoben zu werden verdient die Thatsache, dass der Werth der im letzten Jahre eingeführten Waaren fast anderthalbmal so viel beträgt als der durchschnittliche in der fünfjährigen Zeitperiode 1866—1870. Der Werth der im Jahre 1896 zur Ausfuhr gelangten Waaren, welcher allerdings, wie wir bereits bemerkten, nach der vorläufigen Werthberechnung demjenigen des Jahres 1895 erheblich nachsteht, hat gleichfalls eine Höhe erreicht, wie sie sonst kein anderes Vorjahr resp. Jahrfünft aufweist, so stellt er sich beispielsweise fast auf das Doppelte höher als im Quinquennium 1866—1870, wo die ausgeführten Waaren durchschnittlich einen ca. 27,500,000 Rbl. geringeren Werth repräsentirten. Der Vergleich des Werthes des Gesammtumsatzes des Rigaer Aussenhandels giebt folgendes Bild:

1866—1870:	45,443,434	Rbl.
1871—1875:	60,077,687	„
1876—1880:	87,681,976	„
1881—1885:	84,135,469	„
1886—1890:	74,353,718	„
1891:	73,284,083	„
1892:	62,242,123	„

1893:	73,375,500	Rbl.
1894:	80,853,043	„
1895:	96,140,888	„
1896:	91,771,307	„

Seit 1893 ist also eine stetige Steigerung des Werthes unseres gesammten Aussenhandels zu constatiren, die im Jahre 1895 ihren Höhepunkt erreicht. Das Berichtsjahr, das eine ca. 4,3 Mill. Rbl. niedrigere Werthziffer ergeben hat, rangirt also freilich hinter dem Jahre 1895, lässt aber sonst keinem seiner Vorgänger den Vorrang. Hervorragend überlegen ist es in dieser Hinsicht den Jahren 1893 und 1891 (um ca. 18 Mill. Rbl.), dem Jahre 1892 und der Pentade 1871—1875 (um ca. 30 Mill. Rbl.), vor allen Dingen aber dem Jahrfünft 1866—1870, in welchem der Werth unseres Gesammthandels eine um mehr als 46 Mill. Rbl. kleinere Ziffer ergeben hat.

Der totale Werth des Aussenhandels des gesammten Reichs hat in den ersten 11 Monaten des Berichtsjahres mehr als 1,1 Milliarde Rubel betragen und hat damit eine bisher noch nicht dagewesene Höhe erreicht. Besonders günstig stellt sich der Werth des Totalumsatzes im Vergleich mit dem Jahre des Ausfuhrverbots 1892 und dem Zollkriegsjahre 1893, die einen um 350 Millionen resp. 200 Mill. Rubel geringeren Werth des Aussenhandels aufweisen. — Was den Werth der Einfuhr im Speciellen anlangt, so hat er, ebenso wie bei uns, im Berichtsjahre das bisher günstigste Resultat gezeitigt. Aber auch der Werth des russischen Ausfuhrhandels hat wiederum eine, wenn auch nicht bedeutende, Zunahme erfahren, so dass er denjenigen aller seiner Vorgänger seit 1892, namentlich aber den der Jahre 1892 und 1893 überragt. Doch kommt er noch immer nicht dem Exportwerth in den Jahren 1890 und 1891 gleich. Während der Werth der Einfuhr früher (noch in den Jahren 1890 und 1891) etwa die Hälfte des Exportwerthes repräsentirte, hat sich dieses Verhältniss in Folge des starken Anwachsens des Bezuges von ausländischen Waaren für unsere Industrie in den letzten Jahren ganz anders gestaltet. Im Jahre 1895 stellt sich das Verhältniss von Einfuhr zur Ausfuhr schon auf 2 zu 3 und im Berichtsjahre nur noch auf etwa 5 zu 6, so dass die Handelsbilanz Russlands in den letzten Jahren als verhältnissmässig ungünstigere anzusehen ist. Der Werth der über die europäische Grenze Russlands (mit Einschluss der kaukasischen Grenze und im Handel mit Finnland) ex- resp. importirten Waaren, sowie der Werth des Gesammtumsatzes stellte sich in den ersten 11 Monaten 1890 bis 1896 nach officiellen Angaben:

Vom 1. Januar bis 1. December	Einfuhr Rbl.	Ausfuhr Rbl.	Gesammtumsatz Rbl.
1890:	351,366,000	642,335,000	993,701,000
1891:	321,446,000	669,221,000	990,667,000
1892:	341,178,000	431,063,000	772,241,000

Vom 1. Januar bis 1. December	Einfuhr Rbl.	Ausfuhr Rbl.	Gesammtumsatz Rbl.
1893:	387,655,000	535,816,000	923,471,000
1894:	472,549,000	594,955,000	1,067,504,000
1895:	453,191,000	617,403,000	1,070,594,000
1896:	498,104,000	629,389,000	1,127,493,000

Der Werth des russischen Ausfuhrhandels betrug nach den vier Hauptwaarengruppen in den ersten 11 Monaten der 3 letzten Jahre in Rubeln:

	1894	1895	1896
Lebensmittel	391,383,000	357,141,000	371,048,000
Rohe u. halbbearbeit. Materialien	183,426,000	235,973,000	232,342,000
Thiere	11,333,000	13,962,000	13,966,000
Fabrikate	8,813,000	10,327,000	12,033,000
	594,955,000	617,403,000	629,389,000

Trotz der, wie wir später sehen werden, geringeren Getreideausfuhr weist auch die Gruppe der Lebensmittel im Jahre 1896 eine höhere Werthziffer auf, als im Vorjahre, was wohl auf die durchschnittlich besseren Getreidepreise des Berichtsjahres zurückzuführen ist, denn diese Gruppe umfasst vornehmlich Getreide. Der Export von rohen und halbbearbearbeiteten Materialien, die zum grossen Theil von ausländischen Fabriken bezogen werden, hat seit 1894 eine nicht ganz unbeträchtliche Steigerung erfahren. Endlich hat auch die Ausfuhr russischer Fabrikate, die sich allerdings noch in sehr bescheidenen Grenzen bewegt, erfreulicher Weise stetige, wenn auch kleine Fortschritte zu verzeichnen.

I. Der Export.

Die Getreideausfuhr Rigas, die erst am Anfang der siebziger Jahre grössere Bedeutung gewonnen hatte — nachdem nämlich der weitere Ausbau der Bahnverbindung unseres Hafens mit dem Inneren des Reiches durch die Herstellung der grossen Schienenstrasse Riga-Zarizyn, welche uns mit den Centren der fruchtbaren Zone der schwarzen Erde in bequeme Verbindung setzte, erfolgt war, — entwickelte sich anfänglich derart, dass Rigas zukünftige Stellung als wichtiger Getreideexportplatz gesichert erscheinen musste. Doch nimmt, trotz der immer weiteren Verzweigung unseres Eisenbahnnetzes, in den letzten Jahren, namentlich aber seit 1892, dem Jahre des Ausfuhrverbots, nicht nur Rigas Antheil an dem Getreideversand ganz Russlands, sondern auch seine Bedeutung als Getreideexportplatz unter den anderen Ostseehäfen stetig ab, so dass im Berichtsjahre uns sogar Reval, welches ca. 2,400,000 Pud mehr als wir exportirt hat, den Rang abgelaufen hat, während dieser Hafen im Jahre 1895 uns gegenüber noch einen Minderexport von 4 Mill. Pud zu verzeichnen hatte. Ebenso haben Libau und St. Petersburg, die uns ja schon

längst hinsichtlich der Getreideausfuhr weit zurückgelassen haben, ihre Position wesentlich günstiger gestaltet. Namentlich ist es St. Petersburg, das, nachdem es eine Periode des Rückschrittes durchgemacht hatte, seit 3 Jahren wiederum die in früheren guten Jahren erreichten Umsätze aufzuweisen hat. Es exportirte im jüngst verflossenen Jahre 10 Mill. Pud mehr als im Vorjahre nämlich 38,8 Mill. Pud gegen 28,9 Mill. Pud in 1895. — Libau verschiffte im Berichtsjahre 30,3 Millionen Pud und im voraufgegangenen 27,9 Mill. Pud Getreide. Die Zunahme in der Getreideverschiffung unserer 3 Nachbarhäfen ist um so bemerkenswerther, als im jüngst verflossenen Jahre sowohl der Getreideexport des ganzen Reiches als auch derjenige unserer Hauptrivalen, der Südhäfen, eine Minderung erfahren haben. Im letzten Jahre ist also der Antheil der drei Häfen am Gesammtexport des Reichs stark gestiegen, während derjenige der Südhäfen, ebenso wie der unserige, erheblich abgenommen hat. So verschiffte Odessa ca. 20 Mill. Pud, Rostow a./D. ca. 10 Mill. Pud Getreide weniger als im Jahre 1895.

Nachstehende Tabelle über den letztjährigen Getreideexport der wichtigsten Häfen des Reiches lässt erkennen, welche untergeordnete Stellung Riga hinsichtlich der Getreideverschiffung einnimmt.

Es verschifften an Roggen, Weizen, Hafer und Gerste:

Odessa	86,060,685	Pud
Nikolajew*) . . .	53,514,000	„
Rostow a./D. . . .	47,337,000	„
St. Petersburg . . .	38,774,187	„
Libau	30,321,139	„
Noworossiisk*) . .	17,857,000	„
Taganrog*)	14,921,000	„
Reval	14,847,526	„
Riga	12,496,114	„

Berdjansk, Sewastopol, Mariupol, Feodosia, Genitschesk, Jeisk und Eupatoria stehen allerdings noch hinter Riga, doch mehrere von ihnen, wie Feodosia, Berdjansk, Sewastopol und Genitschesk nur mit 1—2 Mill. Pud Minderexport. Dabei muss noch berücksichtigt werden, dass wir für alle letztgenannten Häfen hier nur die Exportziffern für die ersten 10 Monate, die bislang nur vorliegen, in Betracht gezogen haben, während die Rigaer Exportziffer sich auf das ganze Jahr bezieht.

In unserem letzten Bericht konnten wir mit Befriedigung eine seit dem Jahre 1892 bemerkbare allmählige Steigerung unserer Getreideexportziffer registriren, was uns heute leider nicht vergönnt ist, denn, wie die untenstehende Tabelle erweist, ist das aus Riga im Berichtsjahre verschiffte Quantum Getreide ca. 1,200,000 Pud kleiner als im Jahre 1895. Doch geben wir die Hoffnung auf die Wiedererlangung

*) In den ersten 10 Monaten.

unserer früheren günstigeren Position nicht auf, zumal sich gegenwärtig — falls die Erwartungen, die durch den Bau der neuen Bahnen, der Central-Güterstation, der Quaianlagen unterstützt werden, nicht getäuscht werden, — ein gewaltiger Umschwung in den Verkehrsverhältnissen unseres Hafens vorbereitet.

Der Export der einzelnen Getreidearten aus Riga gestaltete sich folgendermassen:

	Roggen	Gerste	Hafer	Weizen	Zusammen
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—1890:	5,010,838	3,021,269	7,176,010	1,122,572	16,330,689
1891:	5,198,040	1,596,424	4,468,956	3,209,270	14,472,690
1892:	102,933	1,234,560	4,640,520	476,750	6,454,763
1893:	328,137	1,181,368	7,340,646	227,126	9,077,277
1894:	717,561	2,014,672	7,339,548	187,280	10,259,061
1895:	4,442,886	2,780,952	6,001,896	493,210	13,718,944
1891—1895:	2,157,912	1,761,595	5,958,313	918,727	10,796,547
1896:	3,860,856	1,497,200	4,349,568	2,788,490	12,496,114

Der letztjährige Gesammtexport aller Getreidearten ist also hinter allen Vorjahren zurückgeblieben, mit Ausnahme der exceptionellen Jahre 1892 und 1893, sowie der Jahre 1886 und 1894. Was die einzelnen Getreidearten betrifft, so hat die Ausfuhr von Roggen, Gerste und Hafer, namentlich aber von letzterem, dem Jahre 1895 gegenüber, eine starke Einbusse erlitten, während Weizen eine beträchtliche Steigerung der Exportziffer aufweist. Der letztjährige Weizenexport wird nur noch von einem Jahre, nämlich 1891, wo ca. 400,000 Pud mehr versandt wurden, übertroffen; in der Pentade 1891—1895 sind durchschnittlich ca. 1,900,000 Pud Weizen weniger verschifft worden. Der letztjährige Roggenexport hat im Vergleich mit dem Vorjahre ca. 580,000 Pud weniger betragen, doch stellt er sich der Pentade 1891—1895 gegenüber um 1,700,000 Pud höher. — Der Gersteexport hat im Vergleich mit 1895 einen Ausfall von ca. 1,300,000 Pud zu verzeichnen und derjenige von Hafer sogar von 1,650,000 Pud. Der Export der drei letzten Getreidearten ist somit im Berichtsjahre stark zurückgegangen, während andererseits die Weizenverschiffung des Berichtsjahres dank der schlechten aussereuropäischen Ernten als eine ganz aussergewöhnlich lebhafte bezeichnet werden muss.

Der Getreideexport Russlands, der im Jahre 1894 eine rapide Steigerung erfahren hatte, hat seitdem wieder abgenommen. So wurden im Jahre 1895 von den 4 Hauptgetreidearten ca. 17 Millionen Pud und im Berichtsjahre sogar etwa 62 Mill. Pud weniger als im Jahre 1894 in's Ausland versandt. Doch hat das Berichtsjahr das Jahr 1893 um 107 Mill. Pud und das Jahr 1892 um nicht weniger als 283 Mill. Pud

übertroffen. Diese beiden Jahre befanden sich eben in Folge des Ausfuhrverbots resp. des Zollkrieges in einer ganz ungesunden Lage. Ebenso wie das in's Ausland umgesetzte Totalquantum Getreide hat auch die zum Export gelangte Menge jeder einzelnen Getreideart im letztverflossenen Jahre seinem Vorgänger gegenüber einen Rückgang erfahren. Eine Ausnahme davon macht Hafer, von welchem Artikel etwa 1,500,000 Pud mehr verschifft sind, während das Jahr 1894 eine um 23,500,000 Pud höhere Haferexportziffer aufweist. Der Gersteexport, der schon im Jahr 1895 über 40 Mill. Pud weniger betrug, als im Vorjahre, weist einen weiteren Ausfall von 24 Mill. Pud auf. Das Berichtsjahr ist in Bezug auf die Ausfuhr dieses Artikels sogar dem Jahre 1893 unterlegen. Die Roggenausfuhr des Berichtsjahres hat dagegen ein günstigeres Resultat ergeben, als in allen Vorjahren mit Ausnahme des Jahres 1895, wo etwa 10 Mill. Pud mehr verführt wurden. Trotz der starken Nachfrage für Weizen im Berichtsjahre hat das Jahr 1895 doch noch einen Mehrexport von ca. 13 Mill. Pud gehabt, allen anderen Vorjahren hat das letztverflossene Jahr jedoch den Rang abgelaufen.

Die Getreideausfuhr des russischen Reiches (über die europäische Grenze, mit Einschluss der kaukasischen Grenze und im Handel mit Finnland) betrug nach dem „Westnik Finanzow“ № 10 vom 9. März 1897 in den ersten 11 Monaten:

	1891	1892	1893
	Pud	Pud	Pud
Weizen . .	176,059,000	73,794,000	142,564,000
Roggen . .	67,938,000	11,146,000	29,388,000
Gerste . . .	45,947,000	41,333,000	99,984,000
Hafer . . .	45,955,000	18,655,000	48,272,000
Zus. .	335,899,000	144,928,000	320,208,000
	1894	**1895**	**1896**
	Pud	Pud	Pud
Weizen . .	184,356,000	221,760,000	208,508,000
Roggen . .	75,359,000	86,399,000	76,988,000
Gerste . .	143,002,000	102,531,000	78,456,000
Hafer . . .	87,447,000	62,291,000	63,827,000
Zus. .	490,164,000	472,981,000	427,779,000

Da Deutschland eines der wichtigsten Absatzgebiete für russisches Getreide ist, lassen wir hier nach der deutschen amtlichen Statistik die Daten für die Getreideeinfuhr in den letzten Jahren folgen. Leider liegen uns die neueren Angaben für die anderen Bezugsländer unseres Getreides nicht vor.

Die Zunahme der Getreideeinfuhr nach Deutschland war im verflossenen Jahre sehr erheblich und zwar entfällt das Mehr des Getreideimports auf das zweite Halbjahr, denn in diesem umfasste die Einfuhr von Erzeugnissen des Landbaues 3,857,000 Tonnen gegen 2,588,000 Tonnen

im ersten Halbjahr. Es wurden nach Deutschland eingeführt von den 4 hauptsächlichsten Getreidearten:

	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
		Tonnen		
1896:	1,652,705	1,030,670	495,054	1,028,135
1895:	1,338,177	964,802	238,725	929,008
1894:	1,153,837	653,624	402,550	1,097,497
1893:	703,453	224,262	242,946	851,740
1892:	1,296,212	548,599	87,837	583,996
1891:	906,761	842,322	119,883	726,070

Davon lieferte Russland:

	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
		Tonnen		
1896:	856,123	789,044	426,106	500,340
1895:	679,260	844,561	225,847	623,606
1894:	280,987	535,569	292,780	532,912
1893:	21,636	100,366	8,361	250,496
1892:	257,339	123,387	7,964	177,075
1891:	516,238	620,184	175,379	294,998

Der deutsche Import russischen Weizens betrug also 51 Procent des Gesammtimports dieses Artikels, mithin ganz so wie im Jahre 1895, die Einfuhr von russischem Roggen 76 Proc. der ganzen Roggeneinfuhr gegen 87 Procent im Jahre 1895. Ganz enorm ist der deutsche Bezug von Hafer gestiegen und zwar um mehr als das Doppelte — von 238,725 Tonnen auf 495,054. Davon lieferte Russland allein 426,106 Tonnen, also fast das ganze Quantum, während es in 1895 nur 225,847 Tonnen nach Deutschland versandte; der ganze Bedarf Deutschlands an fremdem Hafer war im letztgenannten Jahre freilich nur 238,725 Tonnen. Die Hälfte des deutschen Gersteimports stammte aus Russland, nämlich ca. 500,000 Tonnen. Im Jahre 1895 wurden allerdings ca. 120,000 Tonnen Gerste mehr aus Russland nach Deutschland gebracht.

Aus Russland wurde nach Deutschland exportirt in den beiden letzten Jahren im Vergleich mit dem Zollkriegsjahre:

	1896	**1895**	**1893**
		Millionen Pud	
Weizen	51	$40^1/_2$	$1^1/_4$
Roggen	47	$50^1/_2$	6
Gerste	30	37	15
Hafer	$25^1/_2$	$13^1/_2$	$^1/_2$
Zusammen	$153^1/_2$	$141^1/_2$	$22^3/_4$

Im Jahre 1896 sind also 12 Millionen Pud mehr als in 1895 und ca. 130 Millionen Pud mehr als in 1893 von Deutschland aus Russland bezogen worden.

Es lieferten Deutschland ferner an Weizen in Tonnen:

Argentinien:

1896	1895	1894	1893	1892	1891
141,603	263,229	346,244	151,396	66,170	15,376

Die amerikanische Union:

1896	1895	1894	1893	1892	1891
266,875	193,593	323,497	314,928	630,213	143,539

Rumänien:

Weizen in Tonnen

1896	1895	1894	1893
319,956	127,153	142,952	143,578

Roggen in Tonnen

1896	1895	1894	1893
129,129	93,843	88,441	52,740

Oesterreich-Ungarn:

Weizen in Tonnen			Roggen in Tonnen		
1896	1895	1894	1896	1895	1894
22,976	26,800	19,409	—	72	43

Gerste in Tonnen

1896	1895	1894
345,614	23,711	344,849

Oesterreich-Ungarn tritt darnach ganz aus der Reihe der Deutschland Getreide zuführenden Staaten, dagegen gewinnt Rumänien immer mehr an Bedeutung und ebenso die Union.

Die Sommer- und Wintergetreideernte Russlands kann im verflossenen Jahre im Grossen und Ganzen als eine mittlere und befriedigende angesehen werden, nur Hafer ist, wie auch bereits im Jahre 1895, unter mittel geerntet worden; in beiden Jahren betrug der Ausfall gegen die Durchschnittsernte im Quinquennium 1891—1895 je 35 Mill. Pud, was als ein ganz gewaltiges Quantum bezeichnet werden muss, wenn man in Betracht zieht, dass der ganze Haferexport des Reichs sich in den letzten Jahren auf 60—65 Millionen Pud stellt. Im laufenden Jahre hat sich denn auch in den inneren Gouvernements eine starke Erschöpfung der Vorräthe bemerkbar gemacht. In den 60 Gouvernements des europäischen Russlands sind nach Angabe des centralstatistischen Comités im Jahre 1896 — 1,311,423,000 Pud Sommergetreide gegen 1,308,114,000 Pud im Durchschnitt des Jahrfünfts 1891—1895 geerntet worden, es ist also im Berichtsjahre eine kaum nennenswerthe Zunahme von ca. 3 Mill. Pud zu verzeichnen. Die Wintergetreideernte im Jahre 1896 stellte sich auf 1,337,450,000 Pud, was gegen die Durchschnittsernte in der Pentade 1891—1895 (1,239,718,000 Pud) eine Zunahme von 97,732,000 Pud ergiebt. Allerdings war in der zweiten Hälfte der letzten Pentade eine starke Einschränkung des Getreidebaues bemerkbar, während das Ausbauareal im Berichtsjahre bedeutend erweitert worden ist.

Seiner Qualität nach ist das Korn des Jahres 1896 weniger gut als das des Jahres 1895, was hauptsächlich auf die ungünstige Witterung zurückzuführen ist.

Die Wintergetreideernte stellte sich folgendermassen:

	Winterroggen	Winterweizen
	1000 Tschetwert	
1888:	124,539	20,732
1889:	97,256	8,651
1890:	118,298	15,158
1891:	88,789	11,956
1892:	107,308	15,156
1893:	130,482	17,162
1894:	152,207	20,756
1895:	131,897	19,688
durchschnittlich 1891—1895:	122,137	16,944
1896:	130,455	16,336

Die Ernte an Sommer-Roggen und -Weizen, Hafer und Gerste in den letzten 4 Jahren wird durch folgende Tabelle veranschaulicht:

	1893	1894	1895	1896
		in 1000 Pud		
Sommerroggen . . .	24,818,8	25,062,6	11,170,7	8,825,8
Sommerweizen . . .	524,408,5	475,260,4	317,605,6	368,140,8
Hafer	643,985,2	716,721,7	635,620,8	635,137,0
Gerste	453,086,2	370,999,9	300,570,7	299,320,2

Wie aus vorstehender Tabelle ersichtlich, ist die Sommerroggenernte, die aber nur von geringer Bedeutung der Winterroggenernte gegenüber ist, kleiner, die Sommerweizenernte aber beträchtlich reichlicher ausgefallen als im Jahre 1895. Ersteres steht mit der Einschränkung des Anbauareals für Sommerroggen, letzteres mit dem stärkeren Anbau von Sommerweizen im Berichtsjahre im Zusammenhang.

Die Weizenernte in den hauptsächlich mit Russland auf dem Weltmarkt concurrirenden transoceanischen Staaten betrug nach „Beerbohm's C. T. L“:

	1895/96	1896/97
	Quarters	
Vereinigte Staaten von Nordamerika	62,500,000	56,250,000
Indien	25,666,000	18,000,000
Argentinien	5,570,000	3,400,000
	1895/96	**1896/97**
	Pud	
Vereinigte Staaten von Nordamerika	879,000,000	787,500,000
Indien	359,320,000	252,000,000
Argentinien	77,980,000	47,600,000

Alle diese Staaten haben mithin einen Ausfall in den Ernteergebnissen zu verzeichnen. Den relativ stärksten Rückgang hat Argentinien

gehabt, sodann Indien und endlich die Union. Den absolut grössten Ausfall weist Indien auf, nämlich 7,666,000 Quarters oder 107,324,000 Pud.

Das in allen drei Ländern im Vergleich mit dem Vorjahre weniger geerntete Quantum betrug total 16,086,000 Quarters oder 225,204,000 Pud.

Die Maisernte in Amerika ist dagegen wieder beträchtlich gestiegen und war höher denn je; sie betrug 285,375,000 Quarters (gleich 3,995,250,000 Pud), gegen 268,875,000 Quarters (gleich 3,764,250,000 Pud) in 1895, mithin 231 Mill. Pud mehr. Dagegen hat Argentinien einen Ausfall in der Maisernte von 4 Mill. Quarters, gleich 56 Mill. Pud gehabt. Die 1896er Haferernte Amerikas war bedeutend geringer als diejenige des Vorjahres. Sie betrug 88,375,000 Quarters gleich 1,237,250,000 Pud, gegen 103 Mill. Quarters gleich 1,442,000,000 Pud im Jahre 1895, d. h. in 1896 204,750,000 Pud weniger.

Der russische Getreidehandel befand sich am Anfang des Berichtsjahres in fester Position, wozu hauptsächlich die günstige Haltung der ausländischen Börsen beitrug. Da aber die russischen Verkäufer grosse Zusückhaltung an den Tag legten, bewegte sich unser Export im engen Rahmen, während Amerika die Weltmarktlage ausnutzte und seine Exportthätigkeit verstärkte. Die Frühjahrsperiode in Russland wurde in Folge dessen durch grosse Geschäftsstille charakterisirt, wobei aber die Preise sich auf ihrem Niveau behaupteten; zu letzterem trugen auch die Befürchtungen wegen des Saatenstandes in Folge des sehr verspäteten Frühlings bei. Die Eröffnung der Schifffahrt auf den Flüssen und die dadurch bedingte starke Getreidezufuhr zu den Versandpunkten rief aber eine Abschwächung der Märkte im Innern hervor, dazu kam noch, dass die Ernteaussichten sich gebessert hatten. Um diese Zeit belebte sich die Exportthätigkeit in den Häfen, da die Verkäufer ihre Reserve aufgaben und sich zu Concessionen in ihren Forderungen verstanden. Dann brach eine Periode völliger Geschäftsstille und Flauheit herein, in welcher sowohl Käufer als Verkäufer garkeine Neigung zu Abschlüssen bekundeten. Im Juli erfuhren die Preise hier und im Auslande einen starken Rückgang und diese Zeit brachte die niedrigsten Notirungen des Jahres in Berlin, London und New-York. Dieser Moment ist als der kritische im internationalen Getreidehandel des Berichtsjahres anzusehen, denn nach ihm begann eine allmählige Aufbesserung des Marktes. Dieser Umschwung erklärt sich einerseits daraus, dass um diese Zeit von ungünstigen Ernteaussichten in Russland und Amerika verlautete und andererseits aus der Erschöpfung der Vorräthe in den Bedarfsländern; dazu kamen noch die beunruhigenden Nachrichten über die durch Heuschrecken in Argentinien angerichteten Schäden. Traurige Ernteberichte kamen damals eigentlich nur aus dem Süden Russlands und erst später erwies es sich, dass in den östlichen Gouvernements, die auf eine ausgezeichnete Ernte gerechnet hatten, der Strohertrag sehr reichlich, die Kornernte aber geringer ausgefallen war.

Auf den inneren Märkten begann sich eine festere Stimmung bemerkbar zu machen und die Preise stiegen etwas. Die im September und October auf den ausländischen Börsen erfolgte starke Preissteigerung theilte sich zuerst unseren Hafenplätzen mit und breitete sich sodann allmählig auf unsere Versorgungsrayons aus. Mit dieser Preisaufbesserung war in den Südhäfen wieder eine Zurückhaltung der Inhaber hervorgetreten, die Preise verlangten, welche mit den ausländischen nicht in Einklang standen. In Folge dessen kamen in London grosse Abschlüsse in amerikanischem Weizen zu erhöhten Preisen zu Stande, während der russische Weizen in diesem günstigen Moment unverkauft blieb und später vielfach zu niedrigen Preisen abgegeben werden musste. Eine kurze Zeit hindurch währende Reaction, die naturgemäss nach der ersten heftigen Preissteigerung vorausgesehen werden konnte, dehnte sich nämlich auch auf unsere Hafenmärkte, besonders im Süden aus und rief unter den Getreidehändlern starke Aufregung hervor, da sie im Besitz grosser Vorräthe waren. Da in diesem Zeitpunkt grosse Capitalien in Getreide angelegt waren und die Vorräthe, welche sich bisher in festen Händen befanden, nun schleunigst realisirt wurden, hat diese Reaction nicht wenig Verluste mit sich gebracht und nur ihre verhältnissmässig kurze Dauer bewahrte die Getreidehändler vor grösseren Schäden. In's Innere Russlands fand diese rückläufige Preisbewegung keinen Eingang, da sie von einer erneuten Aufwärtsbewegung vernichtet wurde, die weniger heftig auftrat, aber dafür bis zum Schluss des Jahres anhielt und die Preise mit kleinen Schwankungen auf ihr höchstes Niveau brachte. Diese Haussetendenz konnte das Feld behaupten in Folge der ganz abnormen Verhältnisse, dass Indien und Australien, von denen besonders das erstere Land früher zu den hervorragendsten Versorgern des europäischen Bedarfs gehörte, vor derartig schlechten Ernten standen, dass man in diesen Ländern noch auf den Import von Getreide angewiesen war. Dieser Umstand und die schwache Getreideernte Argentiniens waren von gewichtigem Einfluss auf die steigende Preisbewegung der ersten Hälfte der laufenden Campagne. Vergleicht man die Preise zum Schluss des Berichtsjahres mit den Preisen vom Ende des Jahres 1895, so resultiren Steigerungen von 19 bis ca. 35 Procent. Mehr als 35 Procent Aufschwung nahmen die Preise von Weizen in den Vereinigten Staaten, während die Avancen auf den europäischen Märkten von knapp 19 Procent bis 24 Procent betrugen. Dank dieser günstigen Werthlage des Getreides und der gesteigerten Nachfrage des Auslandes, namentlich für Weizen, war die Exportthätigkeit Russlands zum Schluss des verflossenen Jahres eine ganz aussergewöhnlich lebhafte. In Folge dessen waren die zu den Häfen führenden Magistrallinien unserer Bahnen mit zum Export bestimmtem Getreide überhäuft. Die Bahnen waren nicht im Stande, den an ihre Transportfähigkeit gestellten Anforderungen zu genügen und das Resultat davon waren die in jedem Herbst statt-

findenden Getreideansammlungen, die, wie wir weiter oben bereits gesehen haben, im Berichtsjahre ganz besonders bedeutende Dimensionen annahmen und schwere Verluste mit sich brachten.

Was nun speciell den Rigaer Getreidehandel betrifft, so ist das Berichtsjahr, — obgleich das exportirte Quantum in demselben hinter dem des Vorjahres um über eine Million Pud zurücksteht, sowie trotz vieler durch die Concurrenz der südrussischen Häfen und durch den zum Schluss der Navigationsperiode sich ganz besonders fühlbar machenden Waarenmangel entstandenen Schädigungen — als ganz günstig zu bezeichnen und zwar dank der nach der grossen mit der Campagne 1891/1892 einsetzenden Entwerthungsperiode endlich begonnenen allgemeinen Preisaufbesserung für die meisten Getreidearten. Der Gang des Rigaer Getreidehandels war im Wesentlichen folgender: Zu Beginn des Jahres, wo unsere Schifffahrt noch ganz unbehindert war, fanden auf den ausländischen Märkten fortgesetzte Preisaufbesserungen statt; die Stimmung war daher hier eine feste, wobei die hiesigen Waareninhaber, da die Vorräthe und Ankünfte in Folge Waggonmangels auf unseren Eisenbahnen wenig umfangreich waren, sich äusserst reservirt verhielten. Anfang Februar geht es mit unserer Navigation zu Ende und von da ab beginnt die hiesige Marktstimmung still zu werden, doch behaupten sich die Preise noch bis Anfang März, wo erst eine weichende Preistendenz eintritt. Auch der bereits in der ersten Hälfte des März erfolgte Wiederbeginn der Navigation hatte keine Belebung unseres Getreidemarktes zur Folge, da die Kauflust des Auslandes sehr gering war und unserem Markte keinerlei Anregungen geboten wurden. Diese flaue Stimmung, die sich der westeuropäischen Märkte bemächtigt hatte, hielt bis Anfang August an und lähmte so jede erspriessliche Entwickelung des hiesigen Geschäfts; nur ganz vorübergehend kam eine bessere Stimmung für den einen oder anderen Artikel, namentlich für Hafer, aber auch Roggen, zum Durchbruch. Zu dieser lang andauernden Geschäftsstille trugen die aus allen Ländern vom Mai ab eintreffenden günstigen Saatstandsberichte in erheblichem Maasse bei. — Als es sich jedoch im August herausstellte, dass keineswegs glänzende Ernteresultate erwartet werden konnten, ja in Argentinien und namentlich in Indien Missernten zu verzeichnen waren, änderte sich die Situation des Weltmarktes mit einem Schlage. Die Preise am hiesigen Platz erfuhren im Anschluss an den Weltmarkt Steigerungen, die Ende September ihren Höhepunkt erreichten, und es fanden lebhafte Umsätze statt. Nachdem vorübergehend auf dem hiesigen Markte eine mattere Stimmung Platz gegriffen hatte, brachte der Schluss des October-Monats wieder bessere Preise und lebhaftere Nachfrage. Aber schon Mitte November trat wiederum ein Umschwung ein, da einmal das Ausland wenig Begehr bekundete und zum Anderen der bis zum Aeussersten gesteigerte Waarenmangel einen lähmenden Einfluss auf das hiesige Geschäft ausübte. Die Stimmung

der Exporteure, die in Folge dieser Calamität nicht nur nicht die für Weizen so günstigen Conjuncturen auszunutzen im Stande waren, sondern auch noch mit den grössten Schwierigkeiten und oft nur mit Verlusten ihre früheren Contracte erfüllen konnten, war daher eine äusserst gedrückte. Zum Schluss des Jahres machte sich wieder mehr Begehr und eine festere Stimmung, in erster Reihe für Weizen, bemerkbar, die jedoch, da die Waarenknappheit in vollem Umfange anhielt, am hiesigen Platze nicht recht zur Geltung kommen konnte.

Der Weizenexport der Ostseeplätze hat betragen in Puden:

	Riga	Libau
1886—1890:	1,122,572	113,600
1891:	3,209,270	78,728
1892:	476,750	47,554
1893:	227,126	—
1894:	187,280	—
1895:	493,210	6,332
1896:	2,788,490	27,586
	Reval	St. Petersburg
1886—1890:	1,655,058	7,030,317
1891:	2,407,007	6,553,169
1892:	—	40,350
1893:	31,322	291,920
1894:	225,305	39,980
1895:	787,303	2,710,380
1896:	3,414,516	3,936,220

Der Export dieses Artikels über die Ostseeplätze war von jeher und besonders in den letzten Jahren sehr geringfügig. Im Berichtsjahre hat nun eine erfreuliche Steigerung in der Ausfuhr von Weizen stattgefunden, so dass das über die baltischen Häfen verschiffte Quantum von ca. 4 Millionen Pud in 1895 auf über 10 Millionen Pud gestiegen ist. Doch ist das Berichtsjahr noch um ca. 3 Mill. Pud hinter dem Jahre 1891 zurückgeblieben. Petersburg, das etwa 1,150,000 Pud mehr als Riga exportirt hat, steht an erster Stelle. Reval weist Riga gegenüber einen Mehrexport von über 600,000 Pud auf, nimmt also den zweiten Platz ein. Dann folgt erst Riga und endlich Libau, welches auch im Berichtsjahre, wie schon in allen Vorjahren ein kaum namhaftes Quantum Weizen verschifft hat. Im laufenden Jahre sollen allerdings grosse Partien Weizen für Rechnung Libauer Exporteure in Sibirien gekauft worden sein. Welche unbedeutende Rolle die Ostseehäfen im Weizenexport des Reiches spielen, ergiebt sich zur Evidenz beim Vergleich unserer Ausfuhrziffer mit derjenigen des gesammten Russland; Russland verführte im letzt verflossenen Jahre über 208 Millionen Pud, wogegen unsere 10 Millionen Pud ganz und gar verschwinden. Diese Getreideart nimmt eben ihren Weg vorzugsweise

über die Südhäfen; so versandten Odessa 57,205,464 Pud, Nikolajew 32,651,000 Pud*), Rostow a./Don 28,735,000 Pud, Noworossiisk 15,144,000 Pud*) und Taganrog 7,702,000 Pud*).

Riga setzt seinen Weizen hauptsächlich in Deutschland, Grossbritannien und Schweden, Reval in Deutschland, Grossbritannien und Holland, Petersburg in Grossbritannien, Deutschland und Holland ab. — Der Weizenexport nach Norwegen, der überhaupt schon dank der Concurrenz unserer Südhäfen und Amerikas in letzten Jahren fast aufgehört hat, hat im Berichtsjahre eine neue Erschwerung erfahren, da der norwegische Storthing beschlossen hat, dass vom 24. Juli 1896 bis zum 30. Juni 1897 folgende erhöhte Einfuhrzölle gelten sollen: für Weizen 60 Oere pro 100 kg und für Weizenmehl 2 Kronen pro 100 kg.

Die Weizenpreise, die zum Schluss des Jahres 1895 nur 67 bis 75 Kop. für 123/130 ℔ russische Waare betrugen, bekundeten bereits Mitte Januar des Berichtsjahres steigende Tendenz, so dass Ende des Monats 74 bis 82 Kop. und im Februar und Anfang März sogar 78 bis 84 Kop. für 123/128 ℔ russischer Waare erzielt wurden. Doch schon in den letzten Wochen des März machte sich ein Preisrückgang bemerkbar, der in den folgenden Monaten ununterbrochen anhielt. Mitte Juni sind die Preise auf 73—80 Kop. für 123/128 ℔ Waare heruntergegangen und behaupten sich dann auf diesem ihrem niedrigsten letztjährigen Niveau während der äusserst geschäftsstillen Monate Juli und August und zu Beginn des September. Von da ab ist eine beständige Preisaufbesserung zu vermerken, so dass im November zeitweilig 92 bis 94 Kop. für 126/128 ℔ russischen Weizen zu bedingen waren. Ende November und namentlich in den ersten Decemberwochen schwächten sich die Preise etwas ab, gingen dann aber plötzlich stark in die Höhe und erreichten zum Schluss des Jahres ihren höchsten Standpunkt, nämlich 96 Kop. für 126/128 ℔ russische Waare während die höchsten in 1895 erzielten Preise 75—85 Kop. per Pud waren. Kurischer Weizen bedang vom Beginn des Jahres ab bis in den August hinein ca. 67 bis 72 Kop. und nur vorübergehend im Februar stiegen die Preise auf 70—74 Kop. Im August beginnen die Preise zu steigen, so dass sie sich im November auf 86—90 Kop. per Pud für 123/128 ℔ Waare stellten. Anfang December zeigen sie dann eine kleine Abschwächung um am Ende des Monats ihre günstigste Position mit 90—93 Kop. per Pud einzunehmen.

Der Roggenexport der Ostseehäfen hat betragen (in Puden):

	Riga	Libau
1886—1890:	5,010,838	8,948,431
1891:	5,198,040	9,593,917
1892:	102,933	1,147,059
1893:	328,137	1,250,532

*) In 10 Monaten des Jahres.

	Riga.	Libau.
1894:	717,561	1,303,768
1895:	4,442,886	1,968,263
1896:	3,860,856	4,287,765
	Reval	St. Petersburg
1886—1890:	1,784,967	12,789,820
1891:	1,501,637	6,886,273
1892:	—	619,209
1893:	117,805	806,301
1894:	153,955	2,705,670
1895:	624,676	7,588,773
1896:	3,432,421	13,063,509

Während im Jahre 1895 Riga nächst Petersburg den grössten Roggenexport der Ostseehäfen aufwies, hat uns im Berichtsjahre Libau, welches ca. 400,000 Pud mehr als Riga verschifft hat, den Rang abgelaufen. Petersburgs Export weist einen gewaltigen Aufschwung auf, hat es doch $5^1/_2$ Millionen Pud mehr als im Jahre 1895 in's Ausland versandt, mithin 9,2 Millionen Pud mehr als Riga. Reval hat das geringste Quantum verschifft, nämlich 400,000 Pud weniger als Riga. Die Ausfuhr dieses Artikels über alle Ostseehäfen, die schon im Jahre 1895 stark gestiegen war, nämlich auf mehr als 14 Millionen Pud, hat wieder um 10,6 Millionen Pud zugenommen. Das im Berichtsjahre verschiffte Quantum von 24,6 Mill. Pud kommt jedoch noch immer nicht demjenigen des Quinquienniums 1886—1890 gleich, in welchem durchschnittlich 28 Mill. Pud Roggen über die Ostseehäfen gingen. Auch hinsichtlich des Aussenhandels mit diesem Artikel sind uns die Südhäfen überlegen; es versandten nämlich im Berichtsjahre Odessa 13,303,339 Pud, Rostow a./Don 11,745,000 Pud und Nikolajew 12,235,000 Pud. Diese 3 Häfen haben zusammen etwa 38 Mill. Pud Roggen verschifft, somit 10 Mill. Pud mehr als die Ostseehäfen. Aus dem ganzen Reiche wurden ca. 77 Millionen Pud Roggen verführt, wovon also auf die Südhäfen und die Landgrenze etwa 50 Mill. Pud entfallen.

Rigas Hauptabsatzgebiete sind Deutschland, Schweden, Dänemark und Norwegen, während Holland und Belgien in den letzten Jahren ganz zurückgedrängt sind. Libaus Roggen geht in der Hauptsache nach Norwegen, Deutschland, Dänemark, England und Schweden, die Revaler Ausfuhr von Roggen nimmt ihren Weg nach Deutschland, Holland, Dänemark und Schweden. Petersburg setzt seinen Roggen vorzugsweise in Deutschland und Holland, aber auch in Schweden, Dänemark und Norwegen ab.

Während die Roggenpreise im December des Jahres 1895 mit 54—55 Kop. für 120 ℔ russische Waare schlossen, nachdem sie im August, September und October des Jahres ihren niedrigsten Standpunkt mit 52 bis 54 Kop. eingenommen hatten, weisen sie im Januar des

Berichtsjahres einen Aufschwung auf und zwar stellen sie sich auf 58—59 Kop. Aber schon im Februar beginnen sie ganz allmählich zu weichen, doch hielten sie sich im Grossen und Ganzen in diesem Monate, sowie im März und April noch einigermassen. Im Mai, Juni und Juli aber sahen sich die Inhaber genöthigt, ihre Forderungen stark herabzusetzen. Nachdem der Juli die niedrigsten Notirungen des Berichtsjahres mit 50 Kop. per Pud gebracht hatte, besserte sich die Marktlage für diesen Artikel im August, wo bereits 54 Kop. für 120 ℔ russische Waare bewilligt wurden. Weitere Fortschritte machte die Werthlage dieses Artikels im September und October, in welchem letzteren Monate die Höchstpreise mit 60—65 Kop. geboten wurden. Nachdem sich im November und halben December wiederum ein kleiner Rückgang bemerkbar gemacht hatte, verblieben zum Schluss des Jahres Verkäufer mit ca. 60 Kop. für russische 120 ℔ Waare am Markte. Wiesen die Weizenpreise im Berichtsjahre dem voraufgegangenen gegenüber eine Steigerung auf, so kann dieses von den Roggenpreisen nicht gesagt werden.

Der Export von Gerste gestaltete sich folgendermassen (in Pud):

	Riga	Libau
1886—1890:	3,021,269	1,792,982
1891:	1,596,424	1,736,540
1892:	1,234,560	285,049
1893:	1,181,368	379,939
1894:	2,014,672	358,095
1895:	2,780,952	442,191
1896:	1,497,200	637,517

	Reval	St. Peterburg
1886—1890:	626,155	17,810
1891:	637,192	61,465
1892:	233,315	—
1893:	228,004	—
1894:	271,203	173,776
1895:	637,807	59,560
1896:	441,763	38,240

Rigas Gersteexport hat im Berichtsjahre eine starke Einbusse erlitten und zwar haben wir fast $1^1/_3$ Mill. Pud weniger verschifft, als im Jahre 1895 und gar $1^1/_2$ Mill. Pud weniger als durchschnittlich in der Pentade 1886—1890. Doch nimmt Riga noch immer unter den baltischen Häfen weitaus die erste Stelle ein. Reval und Petersburg, das so gut wie garnicht in Betracht kommt, haben gleichfalls einen Ausfall in der Verschiffung dieses Artikels zu verzeichnen. Libau weist

dagegen eine um 200,000 Pud höhere Exportziffer als im Jahre 1895 auf. Ueberhaupt ist aber der Export dieses Artikels über die Ostseehäfen seit jeher ein sehr geringer gewesen, was besonders im Berichtsjahre zu Tage getreten ist, in welchem total 2,6 Mill. Pud gegen 4 Mill. Pud in 1895 in's Ausland versandt wurden. Auch am Gerstehandel des Reiches sind die Südhäfen in hervorragendem Masse betheiligt, so verschifften Odessa 15,052,801 Pud, Nikolajew 7,897,000 Pud, Rostow a./Don 6,815,000 Pud, Taganrog 6,770,000 und Noworossiisk 2,393,000 Pud. Auf diese 5 Häfen entfällt somit allein die Hälfte des gesammten aus Russland verführten Gerstequantums, das im Berichtsjahre 78,4 Mill. Pud betrug. Nach Holland und Belgien gingen früher die bedeutendsten Quantitäten Rigaer Gerste; jetzt sind diese Staaten stark zurückgetreten. Deutschland nimmt neuerdings die erste Stelle ein, darnach Dänemark, dann folgen erst Belgien und Holland und endlich Grossbritannien. Die Hauptconsumenten der Libauer Gerste sind Deutschland, Dänemark und Grossbritannien. Reval liefert seine Gerste vornehmlich nach Holland, Deutschland und Belgien, Petersburg nach Deutschland.

Die Preise für 6zeilige gedörrte 100 ℔ Gerste und russische Waare waren am Anfang des Jahres 1896 fast dieselben wie diejenigen, mit welchen das Vorjahr geschlossen hatte, nämlich ca. 55—58, resp. 55 bis 60 Kop. Doch schon Ende Februar erzielte gedörrte Waare 59 —61 Kop., welcher Preis auch im März und April zu bedingen war; im Mai stiegen die Preise auf 60—63 Kop., gingen dann aber im Juni bis auf 55—58 Kop. zurück und verharrten in dieser Position bis Ende September, wo dem Markte neue Anregungen geboten wurden. Schon nach einem Monat erreichten sie mit 65—66 Kop. ihren Höhepunkt, um bis zum Schluss des Jahres auf demselben stehen zu bleiben. Russische Waare wird bis in den April hinein zu 55—60 Kop. angeboten, erst dann werden höhere Preise verlangt. Im Juni, Juli und August haben die Preise rückgängige Tendenz, vom September ab gestaltete sich aber die Werthlage dieses Artikels wieder günstiger. Nachdem der November die höchsten Notirungen mit 66—68 Kop. gebracht hatte, schwächte sich die Marktlage wieder ab, so dass das Jahr mit 62—63 Kop. für russische Waare schloss. Für kurische Gerste wird im Januar 55 Kop., im Februar, März und April 56 bis 57 Kop., im Mai und Juni 58½—60 Kop. geboten. Dann beginnen die Preise zu weichen, steigen aber wieder im September und October und erreichen in letzterem Monat ihr höchstes Niveau mit 60—62 Kop. Im Allgemeinen hat die Werthlage dieses Artikels im Vergleich mit dem Jahre 1895 eine kleine Aufbesserung erfahren.

Die Ausfuhr unseres Hauptexportgetreides, des Hafers, gestaltete sich folgendermassen (in Puden):

	Riga	Libau
1886—1890:	7,176,010	18,634,532
1891:	4,468,956	14,642,981
1892:	4,640,520	7,650,253
1893:	7,340,646	16,356,937
1894:	7,339,548	32,072,837
1895:	6,001,896	25,548,183
1896:	4,349,568	25,368,271

	Reval	St. Petersburg
1886—1890:	6,258,685	19,395,076
1891:	3,492,101	14,815,614
1892:	1,463,414	3,579,540
1893:	3,747,686	13,391,520
1894:	10,008,848	24,052,662
1895:	7,652,818	18,581,484
1896:	7,558,826	21,736,218

Der Haferexport Rigas weist im Berichtsjahre einen starken Rückgang im Vergleich mit dem Jahre 1895, in welchem ca. 1,6 Mill. Pud mehr verschifft wurden, auf. Das Berichtsjahr ist somit als das ungünstigste seit dem Jahre 1887 anzusehen, da kein einziges Jahr einen derartig kleinen Haferexport ergeben hat. Libau hat im Berichtsjahre 21 Mill. Pud, Petersburg 17,4 Mill. Pud und Reval, — das uns auch schon in den Jahren 1894 und 1895 um $2^3/_4$ resp. 1,6 Mill. Pud übertroffen hat — 3,2 Mill. Pud mehr verschifft als Riga. Libaus und Revals Export sind in den letzten beiden Jahren auf derselben Höhe verblieben, Petersburgs Export hat im jüngstverflossenen Jahre etwas über 3 Mill. Pud mehr betragen als im Jahre 1895. Alle Ostseeplätze zusammen versandten an Hafer in den letzten 3 Jahren im Vergleich mit dem ganzen russischen Reich in Puden:

	Ostseeplätze	ganz Russland
1894:	73,000,000	87,400,000
1895:	58,000,000	62,200,000
1896:	59,000,000	63,800,000

Der russische Haferexport nimmt also seinen Weg fast in seinem ganzen Umfange über die Ostseehäfen und zwar namentlich in den beiden letzten Jahren, in welchen über alle anderen Exportplätze nur etwas über 4 Mill. Pud jährlich in's Ausland verführt wurden, während das im Jahre 1894 über diese Plätze versandte Haferquantum noch 14,4 Millionen Pud betrug.

Der Hafer ist also die einzige Getreideart, welche im Handel der Südhäfen keine Rolle spielt. Es wurden beispielsweise in 1896 verschifft aus Odessa 499,081 Pud, Nikolajew 631,000 Pud, Rostow am Don 42,000 Pud und Noworossiisk 74,000 Pud.

Der Hauptconsument des Rigaer Hafers ist Grossbritannien, aber auch Belgien und Deutschland sind für uns wichtige Absatzgebiete. Unser Haferexport nach Frankreich, Holland und Dänemark, der früher bedeutend war, ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen. — Libau verschifft seinen Hafer vorzugsweise nach Grossbritannien (1895 — 12½ Mill. Pud gegen 10,3 Mill. Pud in 1896), Holland (6 Mill. Pud resp. 7,7 Mill. Pud), Deutschland (2,3 Mill. Pud resp. 5,2 Mill. Pud), Belgien (2,3 Mill. Pud gegen 1,5 Mill. Pud) und Frankreich (2,3 Mill. Pud gegen 283,000 Pud). Petersburg verschiffte fast die Hälfte seines Exportquantums nach Grossbritannien (ca. 10½ Mill. Pud), über 8 Mill. Pud nach Deutschland und Holland und den Rest von ca. 3 Mill. Pud nach Frankreich und Belgien. Revals Hauptabnehmer sind Grossbritannien und Holland, geringere Quantitäten gehen nach Belgien, Deutschland und Frankreich.

Von den gewaltigen nach Holland importirten Haferquantitäten geht ein grosser Theil nach Deutschland.

Die Preise für Hafer, hohe Waare, standen zu Beginn des Berichtsjahres im Grossen und Ganzen etwas höher als zum Beginn des Jahres 1895. Im Januar 1896 wurde hohe Waare noch zu 57—63 Kop. angeboten, im Februar aber bereits zu 61—64 Kop., im März zu 62 bis 65 Kop. und Ende April und Anfang Mai gar zu 63—68 Kop. Von diesem Monate ab gehen die Preise mit einigen Unterbrechungen langsam zurück, welche Situation sich bis in den August hineinzieht. In der Mitte dieses Monats aber beginnt sich ein Umschwung zu vollziehen, eine Aufbesserung der Notirungen tritt wieder ein. Nachdem sich die Preise in der zweiten Octoberhälfte und im November hartnäckig auf 63—70 Kop. behauptet hatten, schwächten sie sich zeitweilig Anfang December ab, weisen aber zum Anfang des Jahres eine bedeutende Festigung auf, so dass um die Jahreswende, allerdings nur etwa 14 Tage lang, die höchsten Preise des Berichtsjahres (für hohe Waare 64 bis 72 Kop.) notirt worden sind. Gedörrte Waare erzielte vom Anfang des Berichtsjahres ab bis zum Mai mit jedem Monat höhere Preise. Der Juni, Juli, August und auch ein Theil des September brachten eine mattere Marktlage, die Preisermässigungen nach sich zog. Ende September festigte sich jedoch die Stimmung und die Preise stiegen. Die Werthlage für gedörrte Waare hat sich dann in den letzten drei Monaten fast garnicht verändert und es wurden durchschnittlich etwa 58 bis 60 Kop. per Pud erzielt.

Flachs gelangte aus unserem Hafen und den uns benachbarten Ostseehäfen zum Export:

	aus Riga	aus Libau
1888:	2,467,712	1,198,191
1889:	2,665,192	1,587,100
1890:	3,919,253	677,521

	aus Riga:	aus Libau:
1891:	2,699,727	1,227,768
1892:	2,924,140	1,708,869
1893:	3,738,256	1,121,178
1894:	2,757,606	630,727
1895:	4,711,488	935,603
1896:	4,534,953	970,285

	aus Reval und Baltischport	aus Pernau
1888:	1,507,585	871,320
1889:	989,247	922,014
1890:	1,034,106	1,032,615
1891:	1,212,966	760,945
1892:	1,084,002	934,904
1893:	1,035,361	759,525
1894:	1,250,902	776,280
1895:	1,615,739	866,950
1896:	1,855,506	910,827

Unser Flachsexport im Berichtsjahre hat, — wenn er auch nicht ganz auf der Höhe des Jahres 1895, in welchem der Export dieses Artikels einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen hatte, geblieben ist, — einen ungewöhnlich grossen Umfang gehabt. Er betrug über 4½ Mill. Pud, also etwa 175,000 Pud weniger als im Jahre 1895. Sonst überragt die letztjährige Ausfuhrziffer diejenige aller anderen Vorjahre seit 1866 beträchtlich und sogar die in dieser Hinsicht bemerkenswerthen Jahre 1890 und 1893 um das stattliche Quantum von 600,000 resp. 800,000 Pud; dem Jahre 1888 gegenüber hat das Berichtsjahr einen Mehrexport von über 2 Millionen Pud zu verzeichnen. Das letztjährige Exportquantum hätte einen noch grösseren Umfang gehabt und so dem Jahre 1895 nicht den Vorrang gelassen, wenn nicht unsere Navigation, anders als in den Vorjahren, schon verhältnissmässig früh sehr erschwert gewesen wäre.

Riga war, wie früher, so auch in dem jüngst verflossenen Jahre der weitaus bedeutendste Flachsexportplatz des gesammten russischen Reichs. Unser letztjähriger Flachsexport hat garnicht viel weniger als die Hälfte des aus ganz Russland in den ersten 11 Monaten des Berichtsjahres (für welche zur Zeit erst die Daten vorliegen) verführten Quantums (10,590,000 Pud) betragen. Reval, über welchen Hafen viel St. Petersburger Flachs geht, kommt seit einer Reihe von Jahren als zweitgrösster Flachsexporthafen der baltischen Provinzen in Betracht; seit 1893 ist die Flachsausfuhrziffer dieses Hafens beträchtlich gestiegen und zwar um ca. 800,000 Pud. Auf Reval folgt Libau, Pernau und St. Petersburg, welches im Berichtsjahre der dortigen kurzen Navigationsperiode wegen nur 881,949 Pud direct verschifft hat. — Für Flachsheede ist

dagegen St. Petersburg der erste Exporthafen; es wurden nämlich von dort im Jahre 1896 — 436,044 Pud vornehmlich nach Grossbritannien und Irland (201,364 Pud) und Belgien (181,590 Pud) verschifft. Riga steht an zweiter Stelle mit 171,760 Pud gegen 99,937 Pud in 1895, dann folgt Reval mit 110,622 Pud gegen 73,021 und endlich Pernau mit 92,283 Pud gegen 77,995 im Jahre 1895. Aus Libau wurden in 1896 143,907 Pud und in 1895 105,660 Pud Flachs- und Hanfheede zusammen exportirt.*)

Die hauptsächlichsten Consumenten des Rigaer Flachses sind Grossbritannien und Irland (Dundee, Leith, Belfast, Arbroath, Burntisland), dann Belgien (Gent und Antwerpen) und Frankreich (Dünkirchen resp. Lille). Dundee, unser bedeutendstes Absatzgebiet, importirte im Laufe des Berichtsjahres 16,744 Tons gegen 24,673 Tons im Jahre 1895. Hiervon entfielen auf Riga 9118 Tons in 1896, gegen 10,843 Tons im Vorjahre. Fast das ganze aus Pernau exportirte Quantum geht nach Grossbritannien. Petersburgs und Revals Hauptabnehmer sind Frankreich und Grossbritannien. Aus St. Petersburg werden vorzugsweise Slanetz-Flächse exportirt, dagegen kommt für unseren Exporthandel fast ausschliesslich Motschenetz-Flachs in Betracht, während der Slanetz-Flachs nur als Speditionsgut unseren Hafen aufsucht. Deutschland, wo in den letzten Jahren sehr eingehende Versuche mit der Wiederaufnahme des Flachsbaues in den Gebirgsgegenden gemacht worden sind, die jedoch bisher nicht die erwünschten Erfolge aufgewiesen haben, muss nach wie vor den den grössten Theil seines Flachsbedarfs durch Import aus dem Auslande decken. Als Hauptbezugsquelle für diesen Artikel gilt Russland, das im Jahre 1896 allein 488,861 Doppelcentner Flachs oder 90,2 Procent der gesammten Flachseinfuhr lieferte. Doch nimmt dieser Artikel nicht seinen Weg über See, sondern fast einzig und allein über die Landgrenze per Eisenbahn, so dass die russischen Ostseeplätze nur ganz geringfügige Quantitäten dorthin verschiffen.

Der Rigaer Flachshandel, der ja im Berichtsjahre, wie wir eben gesehen haben, ganz ansehnliche Umsätze zu verzeichnen hat, befand sich das ganze Jahr über in normaler Lage, da starke Preisschwankungen sich nicht bemerkbar machten. Das Geschäft war im Ganzen ein befriedigendes. Freilich standen die Preise im Durchschnitt niedriger als im Jahre 1895, namentlich zu Beginn des Berichtsjahres, wo im Anschluss an die ausländischen Märkte am hiesigen Platze eine stille Stimmung herrschte. Es waren am Anfang des Jahres nur noch ca. 20 bis 25 pCt. der 1895er Ernte im Innern Russlands vorhanden, die Zufuhren waren hier daher verhältnissmässig klein. Im April war das Inland noch mehr geräumt und nur vereinzelte grosse Partien erhältlich, was zu Preiserhöhungen führte. Eine weitere Festigung erfuhr

*) Die Libauer Statistik nimmt keine Trennung in den Angaben von Flachs- und Hanfheede vor.

die Marktlage dieses Artikels in Folge des im Mai bekannt gewordenen Berichts über die Flachssaaten im Auslande, die von der Dürre stark mitgenommen waren. Die Umsätze in's Ausland nahmen im Mai und Anfang Juni ganz erhebliche Dimensionen an, dann wurde es ruhiger, namentlich wegen der Zurückhaltung der Inhaber und der ganz minimen Vorräthe. Flachs neuer Ernte, die nicht so reichlich ausgefallen war, wie man im Auslande angenommen hatte, jedoch eine befriedigende Qualität aufwies, kam hier erst im November in grösseren Quantitäten auf den Markt. Doch bewegten sich die hiesigen Eisenbahnzufuhren in Folge des Waggonmangels auf unseren Bahnen bis zur Jahreswende in verhältnissmässig engen Grenzen. Die neue Saison begann in stiller Stimmung, da die ausländischen Consumenten wenig Bedarf bekundeten. Die Preise blieben hier aber mit wenigen Ausnahmen bis zum Schlusse des Jahres ziemlich fest, doch nur für Waare aus guten Gegenden. Es wurde hier am Platze im verflossenen Jahre durchschnittlich gezahlt je nach Herkunftsort, Sortiment und für Risten 40—43 Rbl., Zins 34 bis 38 Rbl., Superior 30—33 Rbl. und Hofs× HD × 35—36 Rbl. pro Berkowetz.

Die russische Flachsernte im letzten Jahre war nach Angabe des statistischen Centralcomités in den 18 Gouvernements, welche die ausländischen und inländischen Märkte mit Flachs versorgen, etwas grösser als im Vorjahre. Die reichlichere Ernte lässt sich nur theilweise durch die Vergrösserung des Anbauareaals erklären, da letzteres im Berichtsjahre nicht so bedeutend zugenommen hat. Wenn man die Ziffern über die Grösse des Anbauareals in den letzten 4 Jahren vergleicht, so kann man bemerken, dass die Erweiterung der Anbaufläche im Motschenez-Rayon im letzten Jahre etwas von ihrer früheren Intensität eingebüsst hat, während im Slanetz-Rayon eher das Gegentheil der Fall gewesen sein dürfte. Der reichlichere Ernteertrag im Berichtsjahre ist wohl der grösseren Ernte von der Dessjatine zuzuschreiben. In den 18 Gouvernements betrug nach den officiellen Ausweisen das Aussaatareal und der Ernteertrag in den letzten 4 Jahren:

	Aussaatareal Dessjatinen	Ernte Pud
1893:	769,128	13,285,858
1894:	828,859	14,691,563
1895:	901,791	15,532,557
1896:	952,144	16,816,551

Mithin sind im letzten Jahre ca 1,300,000 Pud mehr geerntet worden als in 1895 und sogar 3,500,000 Pud mehr als im Jahre 1893. Seit 1893 ist eine stetige Zunahme des Ernteertrages zu verzeichnen. Von der Gesammternte des Berichtsjahres entfallen auf den Motschenetz-Rayon 8,152,701 Pud (gegen 7,594,491 in 1895 und 6,289,058 Pud in 1894) und 8,663,850 Pud (gegen 7,938,066 in 1895 und 8,402,475 Pud

in 1894) auf den Slanetz-Rayon. Der Mehrertrag im Motschenetz-Rayon stellte sich darnach im Berichtsjahre dem Vorjahre gegenüber auf 558,210 Pud und im Slanetz-Rayon auf 725,784 Pud. Die Qualität des letztjährigen Flachses dürfte kaum besser ausgefallen sein, als die des Jahres 1895; doch ist sie für einige Districte, besonders für livländischen Flachs, eine befriedigende.

Der Flachsexport Russlands gestaltete sich nach dem Organ unseres Finanzministerium wie folgt:

	in 11 Monaten
1894:	7,508,000
1895:	11,650,000
1896:	10,590,000

Die Flachsausfuhr ist also im letzten Jahre trotz der besseren Ernte dem Jahre 1895 gegenüber zurückgegangen, während sie im Vergleich mit derjenigen des Jahres 1894 ein beträchtliches Mehr aufweist.

Das Ende des Jahres 1895, schreibt das Blatt des Finanzministeriums, brachte gute Aussichten für die Zukunft des russischen Flachsgeschäfts: die Stimmung war eine feste. Anfänglich war eine anhaltende Belebung bemerkbar, was auch auf den Export Russlands von Einfluss war, dann aber begann der Markt allmählig still zu werden, da man im Auslande nicht mit den hier bestehenden Preisen einverstanden war. Die ausländischen Fabrikanten kauften, da die dortigen Inhaber ausländischen Flachses sich nachgiebig zeigten, einige Zeit hindurch statt russischen Flachs einheimischen, was zu einer weiteren Abschwächung der Nachfrage für russischem Flachs führte. In solcher Lage befand sich der Flachshandel, bis es bekannt wurde, dass die Anbaufläche im Auslande merklich kleiner war. Die dortigen Inhaber wurden daher zurückhaltender und die Käufer wandten sich wiederum dem russischen Flachs zu; als ferner das im Auslande herrschende Wetter den Saatenstand ungünstig beeinflusste, wurde die Stimmung im Auslande eine noch gespanntere. Dadurch erklärt es sich auch, weshalb im späten Frühling und im Sommer, als man im Auslande mit Sicherheit eine Ernte unter Mittel erwartete, in Russland die übriggebliebenen grossen Partien höherer Sorten verkauft wurden. Diese Partien wurden aber zu billigen Preisen verkauft, da die Inhaber, weil aus allen Gegenden Russlands berichtet wurde, dass eine quantitativ und qualitativ gute Flachsernte zu erwarten sei, für ihre Waare durchaus Absatz finden wollten, wenn auch mit geringerem Vortheil. Diese günstigen Ernteaussichten boten den ausländischen Käufern hinreichenden Grund, um die Flachspreise zu drücken, was ihnen auch gelang, obgleich die Ernte thatsächlich etwas geringer ausfiel, als man erwartet hatte. Die neue Campagne begann früher als gewöhnlich, da der Flachs ca. 2 Wochen früher geerntet worden war. — Am Anfange kamen fast gar keine Abschlüsse zu Stande und die Preise gingen allmählich auf ein Niveau herab, das niedriger

als das vorigjährige war. Als aber die Exporteure zu kaufen begannen, um ihre Contracte zu erfüllen, wichen die Preise nicht mehr. Ende October erstreckte sich die Belebung fast auf alle Rayons. Die lebhaften Käufe hatten eine Erhöhung der Notirungen und eine grössere Zurückhaltung der Verkäufer zur Folge. Die Belebung war im Slanetz-Rayon stärker als im Motschenez-Rayon, da Slanetz-Flächse im Auslande mehr begehrt waren, vielleicht auch weil die Preise für Motschenez-Flächse sich verhältnissmässig besser behaupteten; andererseits war die schlechte Bearbeitung und Wrake der Motschenez-Flächse ihrem Absatz hinderlich und namentlich die französischen Spinner waren sehr unzufrieden mit ihnen. — Die Belebung und feste Stimmung des Marktes dauerte aber nur bis Ende November, dann gingen die Preise wieder etwas zurück, am wenigsten jedoch im Slanetz-Rayon. Die Geschäftsstille dauerte bis zum Schlusse des Jahres, doch bestanden die Verkäufer ziemlich fest auf ihren Forderungen. So kam es denn auch, dass auf die Bazare vor den Feiertagen, die in früheren Jahren ziemlich lebhaft verliefen, nur kleine Waarenquantitäten gebracht wurden und nur geringe Umsätze zu Stande kamen.

Russlands Flachsexport über Wirballen hat betragen:

1889:	3,004,548	Pud
1890:	2,750,227	„
1891:	2,243,702	„
1892:	2,244,472	„
1893:	2,306,804	„
1894:	1,332,282	„
1895:	1,971,604	„
1896:	1,639,930*)	„

Der Export über diesen Grenzpunkt ist für Riga insofern von grösster Bedeutung, als ein bedeutender Theil der über denselben gehenden Flachsmengen eigentlich seinen Weg über Riga nehmen müsste, da er eben aus unserem directen Hinterlande (wie die Gouvernements Pleskau und Witebsk) stammt und nur durch Königsberg und Memel begünstigende Tarifsätze statt nach Riga, zu jene Grenzstation gelenkt wird. Freilich haben diese für uns sehr ungünstigen Verhältnisse in letzter Zeit soweit eine Besserung erfahren, als im Jahre 1893 ein Tarif eingeführt worden ist, durch welchen eine gerechtere Regulirung der Frachtsätze nach Riga, Libau und Königsberg geschaffen ist**) und so Riga die Ausnutzung seines natürlichen Rayons etwas erleichtert ist. Völlig beseitigt ist aber das Uebel damit noch lange nicht, denn noch immer absorbirt der Riga

*) Die Ziffer pro 1896 entstammt nicht der von uns für die Angaben in den Vorjahren benutzten Quelle, sondern ist nach in der „Königsberger Hartungschen Zeitung“ erschienenen Berichten über den wöchentlichen Export und Import Russlands via Eydtkuhnen zusammengestellt.

**) Conf. Rigaer Handelsarchiv 1893, pag. 108 und 144 ff.

auch in anderen Handelsbranchen starke Concurrenz bereitende Hafen Königsberg ein beträchtliches Quantum des eigentlich uns zukommenden Flachses. Immerhin hat der Flachsexport über Wirballen, wie aus vorstehender Tabelle hervorgeht, seit 1894 einen Rückgang erfahren, welcher zu der in den Jahren 1895 und 1896 stattgehabten starken Zunahme der Rigaer Flachsverschiffung entschieden beigetragen haben dürfte.

Hanf gelangte aus Riga zur Verschiffung:

1887:	1,076,461	Pud
1888:	699,407	„
1889:	698,969	„
1890:	590,969	„
1891:	577,273	„
1892:	388,650	„
1893:	450,865	„
1894:	410,929	„
1895:	478,554	„
1896:	431,569	„

Unser Hanfexport, der im letzten Jahre etwa 47,000 Pud weniger als in 1895 betragen hat, hat sich in den letzten fünf Jahren consequent in so engen Grenzen bewegt, dass die Hoffnung auf eine Wiederbelebung dieses einst so wichtigen Exporthandelszweiges Rigas immer mehr schwindet. Die Jahre (1866 bis 1887), wo wir alljährlich über eine Million Pud von diesem Artikel verschifften, sind längst dahin. Die Pentade 1885—1890 wies nur noch ein durchschnittliches Exportquantum von 784,817 Pud auf und das letzte Quinquennium 1891 bis 1895 hat die traurige durchschnittliche Ziffer von etwas über 400,000 Pud ergeben. Der unaufhaltsame Rückgang unseres Hanfgeschäfts kommt in diesen Zahlen mit grösster Deutlichkeit zum Ausdruck. Die Ursachen der Abnahme unseres Hanfexports sind in der geringeren Nachfrage auf dem Weltmarkt für diesen Artikel, in der Concurrenz Königsbergs, die, trotz der im Jahre 1893 erfolgten Regulirung der Frachtzahlungen nach Riga und Königsberg, noch immer eine gewichtige Rolle spielt, sowie in dem stärkeren Consum transoceanischer, den Hanf ersetzender Pflanzenfasern (Jute, Manila und Sisal-Hanf, sowie neuerdings auch Holzfasern) zu suchen.

Trotz der starken Abnahme unseres Hanfexports ist Riga noch immer unter den Ostseehäfen der wichtigste Exportplatz für diesen Artikel. Auf Riga folgt Libau, dessen Hanfausfuhr seit der Tarifregulirung vom Jahre 1893 nicht unerheblich zugenommen hat. Es wurden über diesen Hafen in 1895 224,328 Pud und in 1896 244,766 Pud verschifft, doch geht dieser Artikel fast nur als Speditionsgut und während der Unterbrechung der Navigation in Riga für Rechnung unserer Exporteure über den Libauschen Hafen.

Revals Hanfexport ist seit 1892 (4797 Pud) gewachsen, doch ist er immerhin noch sehr gering; er betrug 1895: 30,066 und 1896: 29,550 Pud.

St. Petersburgs Hanfabsatz in's Ausland ist gleichfalls unbedeutend.

Was nun die Bestimmungsländer für unseren Hanf anlangt, so steht an weitaus erster Stelle Grossbritannien (Gravesend, Hull, Leith, Belfast), dann folgen Frankreich, Schweden und Norwegen, Deutschland und Belgien, von denen jedes fast gleiche Quantitäten Hanf von uns bezieht. — Libau, Reval und St. Petersburg versorgen fast ausschliesslich Grossbritannien mit diesem Artikel.

Wenngleich der letztjährige Umsatz im Rigaer Hanfgeschäft ein geringerer war als im Jahre 1895, so kann die Marktlage im Berichtsjahre als befriedigende bezeichnet werden, da die im Ganzen geringen Schwankungen ausgesetzten Preise sich auf einem verhältnissmässig hohen Niveau hielten. Das Geschäft war kein grosses, doch entwickelte es sich auf gesunder Basis. Die Qualität der Waare war eine gute und die Abnehmer waren zufriedengestellt.

Am Anfange des Jahres machte sich auf unserem Markte eine feste, aber stille Stimmung geltend, wobei nur kleine Quantitäten zugeführt wurden. Die Märkte im Innern Russlands bekundeten eine sehr feste Haltung, da die Läger klein waren; so war 1894er Sommergut bereits im Februar stark geräumt. Die Preise stiegen fortgesetzt, da auch 1895er Wintergut im April nur noch wenig vorräthig war. Dann trat jedoch eine Periode ein, wo die Stimmung des Marktes in Folge der schwachen ausländischen Nachfrage verflaute und die Preise etwas wichen. Da die schon bei der Aussaat durch Trockenheit geschädigten Felder im Hochsommer noch durch starke Winde und ungünstige Witterung mitgenommen wurden und es sich später herausstellte, dass die neue Ernte überhaupt dem Quantum nach geringer war, als man erwartet hatte, der Qualität nach aber nicht schlechter, als in dem in dieser Hinsicht günstigen Jahre 1895, festigte sich die Marktlage zum Schlusse des Jahres, also zu Beginn der neuen Saison, wieder, wobei die Preise steigende Tendenz aufwiesen. — Die verhältnissmässig hohen Preise in den letzten Jahren erklären sich daraus, dass die Ernten überhaupt klein ausgefallen sind.

Aus Russland wurde an Hanf exportirt:

1881—1885:	3,629,646	Pud
1886—1890:	3,360,319	„
1891:	3,394,850	„
1892:	2,899,876	„
1893:	2,364,000	„
1894:	2,703,000*)	„
1895:	3,180,000*)	„
1896:	2,767,000*)	„

*) In 11 Monaten.

Davon gingen über Wirballen:

1889:	1,915,935	Pud
1890:	1,560,251	„
1891:	1,518,804	„
1892:	1,352,159	„
1893:	942,837	„
1894:	1,079,915	„
1895:	999,573	„
1896:	963,982*)	„

Russlands Hanfexport ist also in stetiger Abnahme begriffen, wofür fast alle die Gründe, welche, wie wir vorher sahen, speciell den Rückgang der Rigaer Hanfausfuhr gefördert haben, massgebend gewesen sein dürften. Doch hat der Hanfexport des ganzen Reiches noch lange keine derartige Einbusse erlitten, wie der unsrige. Er betrug speciell im Jahre 1896, wie aus obiger Tabelle hervorgeht, ca. 87 pCt. des Exports im Jahre 1895.

Hat auch der Hanfexport über Wirballen in den letzten Jahren, wohl in Folge der Tarifänderungen und der schwächeren Hanfausfuhr überhaupt, von seiner früheren Bedeutung viel verloren, so ist es doch immerhin eine auffällige Erscheinung, dass ein so beträchtliches Quantum Hanf trotz des auch für diesen Artikel wie für alle Bodenerzeugnisse in der letzten Zeit eingetretenen Preisrückganges — noch immer per Eisenbahn, statt auf dem billigeren Wasserwege über Riga in's Ausland transportirt wird.

Die Hauptconsumenten russischen Hanfes sind Grossbritannien und Deutschland, doch wird nur ein Theil des eingeführten Hanfes in Deutschland verarbeitet, während der andere Theil weiter versandt wird und zwar vornehmlich nach Grossbritannien. So bezog Deutschland im verflossenen Jahre 329,052 Doppelcentner = ca. 1,975,000 Pud Hanf oder 72 pCt. seiner Gesammteinfuhr dieses Artikels aus Russland. Der deutsche Totalimport betrug ca. 2,760,000 Pud und der Gesammtexport ca. 1,140,000 Pud.

Russlands Hanfernte hat im Berichtsjahre total 15,046,595 Pud gegen 14,485,366 Pud in 1895 und 15,175,158 Pud in 1894 betragen, sie hat also im soeben verflossenen Jahre zugenommen. — Berücksichtigt man aber nur die Gouvernements, die für denn Exporthandel in Betracht kommen (Kaluga, Kursk, Mohilew, Orel, Poltawa, Ssimbirsk, Smolensk, Tambow und Tschernigow), so ist trotz der Vergrösserung der Anbaufläche im Jahre 1896 die Ernte geringer als im Vorjahre ausgefallen. Den grössten Ernteausfall hat das für den Hanfbau so wichtige Gouver-

*) Diese Ziffer ist nicht ganz zuverlässig, da sie nicht der bisher von uns benutzten Quelle entstammt, sondern nach allwöchentlich in der „Königsberger Hartungschen Zeitung" veröffentlichten Berichten über den russischen Export und Import via Eydtkuhnen zusammengestellt ist.

nement Orel gehabt (1,224,690 Pud gegen 1,514,760 Pud), aber auch die Gouvernements Smolensk und Kaluga.

In den obengenannten 9 für den Hanfhandel wichtigen Gouvernements betrug die Ernte in den letzten 3 Jahren nach amtlichen Daten:

1894: 6,157,500 Pud
1895: 6,626,896 „
1896: 6,506,935 „

Die Lage des russischen Hanfhandels war — so heisst es in einem officiellen Bericht — in den letzten beiden Jahren so ziemlich dieselbe. Wie im Jahre 1895, so war auch im Berichtsjahre eine allmähliche Preissteigerung im Herbst bemerkbar, sowie auch eine langsame Abschwächung der Preise zur geschäftsstillen Zeit; überhaupt fanden keine heftigen Preisschwankungen während des ganzen Jahres statt, wie sie in früheren Jahren in Folge der Speculation in exotischen Pflanzenfasern, diesen Surrogaten für unseren Hanf, vorkamen. Drei charakteristische Züge kennzeichnen das Berichtsjahr: die Thatsache, dass die Preise im Allgemeinen auf einem niedrigeren Niveau als im Jahre 1895 standen, ferner die schwache Nachfrage Englands und die verstärkte des Continents und endlich die weitere Einschränkung der Verarbeitung von Hanf in den Culturländern. — Die letztjährige italienische Hanfernte hat durch ungünstige Witterung gelitten, was im Herbst mit Sicherheit constatirt wurde; in Folge dessen machte sich in England zum Schluss des Jahres eine, wenn auch schwache, Belebung in der Nachfrage für russischen Hanf höherer Qualität geltend. Der Swensker Jahrmarkt im October, der für die Preisgestaltung von massgebendem Einflusse ist, verlief ziemlich still, es kauften hauptsächlich russische Fabrikanten, während die Nachfrage für den Export in's Ausland sehr gering war.

Riga exportirte an Schlagleinsaat:

	Tschetwert à 8¼ Pud		
1888:	395,117	=	3,259,715¼ Pud
1889:	428,300	=	3,533,475 „
1890:	474,272	=	3,912,744 „
1891:	311,186	=	2,567,284½ „
1892:	189,948	=	1,567,071 „
1893:	139,508	=	1,150,941 „
1894:	214,728	=	1,771,506 „
1895:	313,061	=	2,582,753¼ „
1896:	369,263	=	3,046,419¾ „

Die Ausfuhr dieses Artikels, die seit dem Jahre 1892 eine stark ausgeprägte Einschränkung erfahren hatte, ist in den letzten beiden Jahren erfreulicher Weise beträchtlich gewachsen und hat im Berichtsjahre wieder fast dieselbe Höhe erreicht, wie sie die ganz besonders günstige Pentade 1886—1890 (durchschnittlich 3,123,862 Pud) aufwies. Die

früheren Pentaden halten einen Vergleich mit dem Berichtsjahre nicht annähernd aus. So betrug der durchschnittliche Export in den Pentaden:

1866—1870: 1,262,356 Pud
1871—1875: 1,439,113 „
1876—1880: 1,829,584 „
1881—1885: 2,020,537 „

Im Berichtsjahre, das einen Export von über 3 Mill. Pud zu verzeichnen hat, sind also 1 Mill. bis 1,8 Mill. Pud mehr verschifft worden, als durchschnittlich in vorstehenden Quinquennien. Dieses dürfte zweifelsohne auf die starke Zunahme des Anbaues von Leinsaat zurückzuführen sein, die, wie wir sehen werden, namentlich im letzten Jahre, wohl in Folge der niedrigen Getreidepreise, in Russland stattgefunden hat. Daraus erklärt es sich auch, dass der Export ganz Russlands trotz der immer grösseren Entwickelung der russischen Oelmühlenindustrie in den letzten Jahren einen grösseren Umfang gehabt hat, als in fast allen Vorjahren seit 1871. — Rigas Export an Leinsaat ist also gewachsen trotz der starken Concurrenz der durch ihre Lage für den Export dieses Artikels besonders geeigneten Südhäfen. Während Odessa im Getreidehandel des Südens eine dominirende Stellung einnimmt (1896er Export ca. 96 Mill. Pud), hat es für den Saatenexport kein so grosses Uebergewicht den Ostseehäfen gegenüber erlangt; unter den Südhäfen steht Noworossiisk obenan, welches im Jahre 1896 die enorme Ausfuhrziffer von 8,826,431 Pud Leinsaat, also fast dreimal so viel wie wir, gehabt hat. Rostow a./Don mit 3,285,000 Pud und Odessa mit etwas über 2 Mill. Pud, mithin 1 Mill. Pud weniger als Riga, verschwinden dagegen. Allerdings sind über Rostow noch 2,463,000 Pud andere Oelsaaten verschifft worden; auch über Noworossiisk gingen noch mehr als 1,8 Mill. Pud andere Oelsaaten. — Was unsere baltischen Nachbarhäfen betrifft, so steht St. Petersburgs Leinsaatexport im Berichtsjahre ungefähr auf der gleichen Höhe wie der unserige, er betrug nämlich — 3,078,075 Pud gegen 3,044,993 Pud im Vorjahre, dann folgt Libau mit 1,496,556 Pud gegen 1,577,864 Pud in 1895, dann Reval mit 599,772 Pud gegen 736,009 Pud in 1895 und endlich Pernau, das 312,295½ Pud gegen 69,440¼ Pud verschifft hat. — In allen diesen Häfen ist in den letzten Jahren eine stärkere Verschiffung von Leinsaat bemerkbar. Riga findet für seine Leinsaat am meisten Absatz in Grossbritannien (Hull), aber auch in Deutschland (Stettin) und in Frankreich (Dünkirchen). Belgien, das ein bedeutendes Quantum Leinsaat consumirt, kommt für Riga als Absatzgebiet kaum in Betracht, da es vorzugsweise aus dem Süden Russlands, sowie aus Amerika seinen Bedarf deckt. Die hauptsächlichsten Abnehmer der St. Petersburger Leinsaat sind Grossbritannien und Holland; Libau setzt seine Leinsaat ebenfalls in bedeutendem Maasse in Grossbritannien, aber auch in Deutschland, Norwegen und Schweden ab; Revals Leinsaatverschiffungen nehmen ihren Weg hauptsächlich nach

Grossbritannien, Belgien und Holland; letztere beiden Länder sind auch die wichtigsten Absatzgebiete für die Pernauer Leinsaat. Der Leinsaat-Export der baltischen Häfen nach Deutschland ist ein verhältnissmässig geringer, wenn man berücksichtigt, dass nach der deutschen Statistik im letzten Jahre 17,363,256 Pud Leinsaat gegen 13,223,898 Pud in 1895 importirt worden sind; auch in der Versorgung Deutschlands macht sich uns die Concurrenz unserer Südhäfen und Argentiniens fühlbar. Namentlich ist es letzteres Land, das Europa mit seiner Leinsaat immer mehr überschwemmt. Der dortige Anbau von Leinsaat ist in den Jahren 1895/1896 schon wieder ganz bedeutend gewachsen, so dass das für die Ausfuhr in 1896 übrig gebliebene Quantum auf 4—500,000 Tonnen, also 24 bis 30 Mill. Pud gegen 18 Mill. Pud in 1895 und 12 Mill. Pud in 1894 veranschlagt worden ist. Doch sollen nach uns vorliegenden, allerdings nicht ganz zuverlässigen Angaben im Jahre 1896 thatsächlich nur 224,356 Tonnen = 13,461,360 Pud exportirt worden sein, so dass entweder die Vorräthe dort ganz enorme sein müssen oder aber ein bedeutender Irrthum in der Ernteschätzung stattgefunden haben muss. Indiens Ernte im Berichtsjahre soll einen starken Rückgang aufweisen.

Was die russische Leinsaaternte anlangt, so ist sie nach offiziellen Angaben von 45,292,354 Pud in 1895 auf 56,393,893 Pud im Berichtsjahre gestiegen und zwar in Folge der auch in diesem Jahre erfolgten starken Erweiterung des Anbauareals, welches 2,029,973 Dessjätinen gegen 1,682,602 Dessjätinen in 1895 einnahm. So weist denn auch der reine Ueberschuss nach Abzug der Aussaat in den letzten Jahren eine gewaltige Steigerung auf. Es betrug der Ueberschuss in den letzten 4 Jahren:

1893:	22,040,891	Pud
1894:	24,193,880	„
1895:	34,005,579	„
1896:	42,334,218	„

Russlands Export hat trotz Argentiniens gewichtigem Mitbewerb auf dem Weltmarkt seit dem Jahre 1871, für welche Zeitperiode uns die Daten vorliegen, keine Einbusse erlitten. In den letzten drei Jahren stellte er sich folgendermassen in Puden:

1894:	12,597,000*)
1895:	22,596,000*)
1896:	27,905,000*)

Die in den letzten beiden Jahren stattgehabte Steigerung des Exports geht aus der vorstehenden Tabelle zur Evidenz hervor.

Am Rigaer Markte herrschte zu Beginn des Berichtsjahres eine lebhafte Nachfrage und eine feste Stimmung, welche letztere sich auch bis zum Mai behauptete, dann aber abschwächte. Die Haltung des Marktes wurde immer stiller und die Preise gingen langsam zurück.

*) In 11 Monaten.

Im September trat aber hin und wieder eine Besserung ein, die mit mehreren Unterbrechungen bis zum Schlusse des Jahres anhielt, doch standen die Preise auf einem verhältnissmässig niedrigen Niveau.

Die Preise für Schlagleinsaat sind, wohl in Folge des stärkeren Angebots auf dem internationalen Markt, in den letzten Jahren unaufhörlich zurückgegangen; zum Schluss des Berichtsjahres kam es sogar zeitweilig vor, dass Saat billiger notirte als Weizen. Ganz besonders vernichtend für den Preisstand der Bodenerzeugnisse überhaupt war ja, wie bekannt, das Jahr 1894, doch haben sich die Preise seitdem, besonders im Berichtsjahre, erfreulicher Weise einigermassen erholt. — Leinsaat hat jedoch an dieser Aufbesserung nicht nur in keiner Weise Antheil genommen, sondern weist sogar noch einen weiteren starken Rückgang auf. So bedang bei uns Steppenwaare im Jahre 1894 zeitweilig 143 bis 147 Kopeken und in 1895 noch 123—126 Kopeken, während die höchste Notirung für diesen Artikel im Berichtsjahre 117—118 Kopeken betrug und zwar hielten sich die Preise auf dieser Höhe nur einige Wochen hindurch. Diese Waare, welche zu Beginn des Jahres in Riga 109—110 Kop. erzielte, fand bis in den Mai hinein zu allmählig steigenden Preisen Nehmer. Mitte Mai werden die höchsten Preise mit 117 bis 118 Kopeken erzielt, von da ab bis zum Schluss des Jahres aber müssen Inhaber ihre Forderungen fast beständig herabsetzen, so dass im December nur noch 96—98 Kopeken bewilligt werden. Auch für gedörrte Schlagsaat waren fast in der ganzen ersten Jahreshälfte höhere Preise zu bedingen (im April zeitweilig 108—110 Kop.); von Mitte Juni ab ist aber für diese Waare ein beständiger Preisrückgang zu verzeichnen. Die niedrigste Position nahmen die Preise für gedörrte Waare im September mit 87—88 Kop. ein. Am Jahresschluss verbleiben Inhaber mit 94 bis 95 Kopeken für gedörrte Schlagsaat am Markte.

Der Rigaer Export von Säeleinsaat betrug:

1888:	in	Säcken	und	Tonnen	610,551½ Pud
1889:	„	„	„	„	619,694½ „
1890:	„	„	„	„	560,429 „
1891:	„	„	„	„	621,298⅝ „
1892:	„	„	„	„	526,639⅞ „
1893:	„	„	„	„	713,266¾ „
1894:	„	„	„	„	640,625 „
1895:	„	„	„	„	583,752⅞ „
1896:	„	„	„	„	565,589⅞ „

Unser Säesaatexport ist mithin auf fast derselben Höhe wie im Jahre 1895 verblieben und weist überhaupt in den letzten Jahren, seit etwa 1888, keine grossen Schwankungen auf; nur das Jahr 1893, wo der Consum von Säesaat in Folge der gestiegenen Flachspreise zunahm,

hat einen starken Export gehabt. Ganz andere Exportziffern haben wir in den Pentaden 1866—1870, 1871—1875 und 1876—1880, sowie auch im Jahre 1886 gehabt, wo dieser Artikel einen viel flotteren Absatz im Auslande fand; hier ragt besonders das Jahrfünft 1866—1870 hervor, in welchem im Durchschnitt 1,145,138 Pud exportirt wurden, also noch einmal so viel wie im Berichtsjahre. Die westeuropäischen Länder haben nämlich ihre Flachscultur in den letzten Jahren wegen der stark gesunkenen Flachspreise, die wiederum auf die durch den ganz enorm gesteigerten Verbrauch von Baumwollwaaren und anderen Erzeugnissen aus Pflanzenfasern bedingte geringere Nachfrage für Leinwand zurückzuführen ist, — erheblich eingeschränkt. Es muss hier namentlich Irland erwähnt werden, das früher für uns neben Belgien das wichtigste Absatzgebiet war; dort hat in den letzten 30 Jahren die Aussaatfläche derart abgenommen, dass sie jetzt kaum noch den dritten Theil des damaligen Areals umfasst. Die Einschränkung des Flachsbaues in Irland ist auch noch durch den Verfall der dort einst blühenden Hausweberei gefördert worden. Belgien ist jetzt seit einer Reihe von Jahren der wichtigste Abnehmer unserer Säesaat. Auch in Deutschland ist trotz aller Maassnahmen der Regierung und landwirthschaftlichen Institutionen zur Wiederaufnahme des Flachsbaues in seinem früheren Umfange der erwünschte Erfolg ausgeblieben und die Flachscultur geht sogar stetig zurück. Dieses kommt auch in unserem Versand von Säesaat nach Deutschland zum Ausdruck; so wurden in den Jahren 1866—1890 noch durchschnittlich ca. 740,000 Pud jährlich aus Riga dorthin verschifft, während beispielsweise der ganze Export des Jahres 1895 19,621 Säcke und 2587 Tonnen betrug. Riga liefert Säesaat ferner nach Frankreich und ein ganz kleines Quantum nach Holland. Pernau setzt seine Säesaat nur in Deutschland ab und zwar wurden im Jahre 1896 13,885 Tonnen = 71,160⅝ Pud gegen 21,040 Tonnen = 107,830 Pud in 1895 exportirt. Libaus Säesaatexport (1895: 1692 Tonnen = 8671½ Pud, 1896: 1500 Tonnen = 7687½ Pud), der ein ganz minimer ist, nimmt seinen Weg nach Frankreich. — Für St. Petersburg, Reval und das gesammte Reich liegen uns keine Daten vor, da in den betreffenden Statistiken keine Scheidung von Schlagleinsaat und Säesaat vorgenommen wird.

Zu Beginn des Berichtsjahres gingen die Preise herunter und stiegen dann, was durch die Befestigung für Schlagsaat hervorgerufen wurde. Am Ende des Jahres schwächten sie sich jedoch wieder ab. Im Vergleich mit dem Vorjahre haben die letztjährigen Preise eine nicht unerhebliche Einbusse erlitten. Es wurden gezahlt: für 98 % Saat in Säcken à 5 Pud in Irland 16 s bis 16 s 9 d (gegen 18 bis 19 s in 1895); in Frankreich je nach Qualität und Sortiment 19¾ bis 20⅛ Frcs. (gegen 22 bis 26 Frcs. in 1895); in Deutschland wurden Rmk. 15 bis 15½ (gegen Rmk. 16½ in 1895) per Sack cif Stettin gezahlt, in Holland 10—11 Gulden und endlich in Belgien 18—20 Frcs. Die letztjährige Qualität war nicht besonders ausgefallen.

Hanfsaat wurde aus Riga verschifft:

1888:	87,445	Tschetwert	= 612,115	Pud
1889:	73,457	„	= 514,199	„
1890:	41,913	„	= 293,391	„
1891:	40,546	„	= 283,822	„
1892:	15,598	„	= 109,186	„
1893:	24,098	„	= 168,686	„
1894:	6,707	„	= 46,949	„
1895:	32,835	„	= 229,845	„
1896:	22,655	„	= 158,585	„

Auch dieser Artikel hat innerhalb der letzten 30 Jahre stark an seiner früheren Bedeutung für unseren Ausfuhrhandel eingebüsst; so betrug der Export in der Pentade 1866—1870 durchschnittlich 679,798 Pud, während die Pentade 1891—1895 nur noch 167,698 Pud im Durchschnitt aufweisen konnte. Das Berichtsjahr hat aber nicht einmal dieses traurige Ergebniss erreicht, sondern ist noch hinter demselben mit ca. 9000 Pud zurückgeblieben. Es hat allerdings noch schlechtere Jahre wie 1894 (46,949 Pud) und 1892 (109,186 Pud) gegeben. — Wenn auch in dem Exportquantum dieses Artikels von jeher starke Schwankungen zu verzeichnen waren (1866–1870: 679,798 Pud, 1871—1875: 303,226 Pud, 1876 bis 1880: 636,518 Pud, 1881—1885: 334,967 Pud), was darauf zurückzuführen ist, dass Hanfsaat einen wesentlichen Consumartikel des Inlandes selbst bildet und somit der exportfähige Ueberschuss ganz erheblich von den differirenden Ernteresultaten abhängt, — so hat sich doch das aus Riga, sowie aus Russland überhaupt zum Export gelangte Quantum seit dem Jahre 1890 consequent in so engen Grenzen bewegt, dass der definitive Niedergang dieses Exportzweiges kaum noch in Zweifel zu ziehen ist, zumal der Bedarf der Oelmühlen des Auslandes an Hanfsaat in Folge der stärkeren Verwendung anderer Oele für industrielle Zwecke sich kaum steigern sondern eher abnehmen dürfte.

Ueber unseren Nachbarhafen Libau gehen in den letzten Jahren grössere Quantitäten Hanfsaat in's Ausland als über unseren Hafen. So betrug der Export Libaus 1894: 150,000 Pud, 1895: 235,768 Pud und 1896: 229,776 Pud, welche vorzugsweise für Frank reich und Grossbritannien, sodann auch für Holland und Belgien bestimmt sind. — Auch unser Hauptabsatzgebiet ist seit jeher Frankreich gewesen, während der Bezug der anderen Länder sehr unregelmässig ist. In den letzten Jahren traten Grossbritannien und Belgien als etwas ständigere Abnehmer unserer Hanfsaat auf.

Aus dem gesammten russischen Reich wurden nach Angabe unseres Finanzministeriums an Hanfsaat versandt:

1894: 763,000 Pud
1895: 1,353,000 „
1896: 837,000*) „

Der starke Export des Jahres 1895 erklärt sich aus der reichlichen Ernte dieses Jahres, sowie aus dem geringeren Consum im Inlande. Auch mögen dazu die schwächeren Ernteresultate in Ungarn und in den Donauländern beigetragen haben. Der Ausfall des Jahres 1896 gegenüber dem Vorjahre ist ein ziemlich beträchtlicher, wenn er auch durch den Zuschlag des Exportquantums in dem letzten Monat des Berichtsjahres etwas gemindert werden dürfte. Auch im Rigaer Export war ja ein verhältnissmässig starker Rückgang zu verzeichnen. Von allen russischen Exportplätzen für Hanfsaat ist der bedeutendste die Station Grajewo an der westlichen Landgrenze, über welche in 1894 437,000, in 1895 402,000 und in den ersten 10 Monaten 1896 — 196,000 Pud Hanfsaat transportirt worden sind. — Reval und St. Petersburg exportiren fast garkeine Hanfsaat.

Der reine Ueberschuss der russischen Hanfsaaternte betrug nach Abzug der Aussaat, dem „Westnik Finanzow“ zufolge:

1892: 8,919,093 Pud
1893: 15,864,687 „
1894: 15,602,254 „
1895: 16,912,278 „
1896: 15,766,304 „

Das Aussaatareal hat sich im Jahre 1896 auf 742,873 Dessjät. von 706,462 Dessjätinen im Jahre 1895 vergrössert; trotzdem hat die Ernte nicht nur nicht zugenommen, sondern ist sogar noch etwas geringer ausgefallen als im Jahre 1895. Die Ernten in den letzten vier Jahren waren ziemlich gleichmässig, dagegen war diejenige des Jahres 1892 um die Hälfte kleiner.

Der Artikel Hanfsaat weist im Berichtsjahr einen Preisrückgang beim Vergleich mit dem Jahre 1895 auf. Vom Beginn des Jahres bis zum April wurden am Rigaer Markte 104—105 Kop. verlangt, dann stiegen die Preise plötzlich auf 111 Kop., fielen aber sehr bald und betrugen im Juli nur noch 100 Kopeken. Vom August ab, wo sie eine kleine Aufbesserung erfuhren, halten sie sich bis zum Jahresschluss auf etwa 104 bis 105 Kopeken per Pud. Im Jahre 1895 betrug die höchste Notirung für diesen Artikel 140 Kop. gegen 111 Kop. im Berichtsjahre. Die Preise waren in beiden Jahren häufig nur nominell.

*) In 11 Monaten.

Rigas Export von Oelkuchen betrug:

1888:	1,658,028	Pud
1889:	1,071,396	„
1890:	1,316,443	„
1891:	1,841,238	„
1892:	1,295,370	„
1893:	1,856,642	„
1894:	2,799,661	„
1895:	2,897,884	„
1896:	1,962,538	„

Der Export dieses Artikels, welcher in der Pentade 1866—1870 nur 43,328 Pud im Durchschnitt betrug, hat dank der Rigaschen sowie überhaupt der russischen Oelmühlenindustrie in den letzten 25 Jahren einen ganz ungewöhnlich starken Aufschwung genommen. Seinen Höhepunkt erreichte er in den Jahren 1894 und 1895, wo fast 3 Mill. Pud zur Verschiffung gelangten, während das Berichtsjahr diesen beiden Jahren gegenüber einen Minderexport von 800,000 resp. 900,000 Pud zu verzeichnen hat. Hierbei ist der Wegfall des Sonnenblumenkuchenexports im Herbst des jüngstverflossenen Jahres von Einfluss gewesen. Alle anderen Vorjahre rangiren hinter dem letztverflossenen Jahre. Der entscheidende Fortschritt im Oelkuchen-Export Rigas ist in der Pentade 1881—1885 gemacht worden, in welcher im Durchschnitt über eine Million Pud verschifft wurden, während die beiden vorhergehenden Pentaden nur einen Export von 298,304 Pud und 110,362 Pud aufwiesen. Riga war bisher nächst St. Petersburg, das im Jahre 1896 3,200,000 Pud Oelkuchen versandte, der grösste Exportplatz für diesen Artikel. Im Berichtsjahre hat jedoch Libau, welches 2,165,991 Pud gegen 1,499,808 Pud in 1895 exportirte, die zweite Stelle eingenommen, während Riga erst an dritter Stelle in Betracht kommt. Auch über die Landgrenze geht ein bedeutendes Quantum dieses Artikels, namentlich über Alexandrowo, Ssosnowice, Grajewo und Wirballen (1896: 414,190 Pud). Von den Südhäfen ist der für die Ausfuhr von Oelkuchen wichtigste Odessa mit etwas über eine Million Pud. Revals Export hat bisher keine Bedeutung erlangt, doch ist der letztjährige Export im Vergleich mit dem Jahre 1895 ganz enorm gestiegen, nämlich auf 337,390 Pud gegen 66,474 Pud.

Das Hauptabsatzgebiet für unsere Oelkuchen ist Grossbritannien, aber auch Dänemark, Deutschland und Frankreich beziehen von uns nennenswerthe Quantitäten; St. Petersburg versendet seine Oelkuchen namentlich nach Grossbritannien und Dänemark, in zweiter Linie auch nach Deutschland und Schweden. Libau liefert das grösste Quantum nach Dänemark, ferner nach Grossbritannien, Frankreich, Schweden und Deutschland. Die Revaler Oelkuchen nehmen ihren Weg nach Dänemark und England. Etwa die Hälte des gesammten russischen Oelkuchenexports entfällt auf

die Ostseehäfen und zwar sind es vorzugsweise Lein- und Sonnenblumenkuchen. Auch über die westliche Landgrenze werden meistentheils Lein- und Sonnenblumenkuchen versandt, ferner auch eine nicht unbeträchtliche Menge Hanfkuchen, während der Raps- und Rübkuchen-Export fast ausschliesslich den Südhäfen zufällt. Aus Riga werden zum weitaus grössten Theile Leinkuchen, aus Libau Sonnenblumenkuchen verschifft, während diese beiden Artikel für den St. Petersburger Export von gleicher Bedeutung sind.

Ebenso wie Leinsaat hat auch der Artikel Leinkuchen in den letzten zwei Jahren an seinem Werth eingebüsst. In den vier ersten Monaten des Berichtsjahres erzielte hiesige Waare etwas höhere Preise, als zum Schluss des Vorjahres, nämlich 68—70 Kop., im Mai beginnen sich aber die Preise abzuschwächen. Diese rückgängige Preistendenz erreicht ihren Höhepunkt im Juli und Anfang August, wo nur 63—66 Kop. bewilligt werden. Dann bessert sich die Marktlage, so dass im October und November bis 75 Kop. gezahlt werden. Im December fand hiesige Waare aber nur noch zu 71—73 Kop. Nehmer. — Für russische Waare verlangten Inhaber in den ersten 2 Monaten 67—69 Kop., ermässigten dann ihre Forderungen vorübergehend auf 65—67 Kopeken, um im April abermals mit Preiserhöhungen hervorzutreten. Dieses währt aber nur kurze Zeit, da sie sich bereits Mitte Mai zu Concessionen in den Preisen veranlasst sehen. Diese Situation zieht sich bis in den Juli hinein, wo schliesslich nur noch 60—61 Kop. verlangt werden. Damit ist aber das niedrigste Preisniveau erreicht und die Preise beginnen langsam aber stetig zu steigen Nachdem die höchsten Preise mit ca. 72 bis 76 Kop, im October und November, bewilligt waren, schliesst das Jahr mit 70—72 Kop. Die höchsten Notirungen betrugen in 1895 90 bis 94 Kop., gegen 76 Kop. in 1896.

Russland hat nach Angabe unseres Finanzministeriums in den ersten 11 Monaten der 3 letzten Jahre an Oelkuchen in's Ausland versandt:

	1894	1895	1896
		P u d	
Leinkuchen	7,591,000	7,687,000	7,370,000
Hanfkuchen . . .	782,000	503,000	364,000
Sonnenblumenkuchen	2,416,000	3,300,000	3,793,000
Raps- und Rübkuchen	1,878,000	699,000	1,242,000
Total . .	12,667,000	12,189,000	12,769,000

Die Ausfuhr von Oelkuchen aus Russland hat sich also in den letzten 3 Jahren auf ziemlich gleicher Höhe gehalten. Seit dem Jahre 1886, in welchem die Ausfuhr dieses Artikels ca. 8 Mill. Pud weniger betrug, hat der Handel mit demselben von Jahr zu Jahr Fortschritte aufzuweisen.

Rigas Export von Mineralöl hat betragen:

1887:	332,274	Pud
1888:	422,061	„
1889:	401,575	„
1890:	305,667	„
1891:	248,803	„
1892:	229,707	„
1893:	313,103	„
1894:	277,568	„
1895:	323,169	„
1896:	371,967	„

Der Export dieses Artikels, der auf der Basis Rigascher Industrie gedeiht, hat im jüngst verflossenen Jahre erfreulicher Weise eine Zunahme erfahren, doch hat er noch nicht den Umfang des in den Jahren 1889 und 1888 erreichten Quantums aufzuweisen. Ganz besonders steht aber das Berichtsjahr hinter dem Jahre 1885 zurück, wo die Ausfuhr von Mineralöl mit 581,876 Pud ihren Höhepunkt erreichte. Alle anderen Jahre hat das soeben abgelaufene übertroffen, manche sogar um weit über 100,000 Pud. Die Mineralölausfuhr Revals weist im Berichtsjahre eine ganz enorme Steigerung auf nämlich von 6,062 Pud in 1895 auf 311,548 Pud; mit dem Ergebniss dieses Jahres kann sich nur noch dasjenige des Jahres 1892 (215,348 Pud) annähernd vergleichen. Viel bedeutender als der unserige und der Revaler Export von Mineralöl ist derjenige Petersburgs, der im letzten Jahre 1,012,060 Pud betrug; aus diesem Hafen wurden ferner noch 504,400 Pud Petroleum verschifft. Ueber Libau gingen im Jahre 1895 — 178,852 Pud Oleonaphtha und 128,245 Pud Petroleum gegen 62,661 Pud Oleonaphtha und 575,633 Pud Petroleum im Jahre 1896 und zwar Petroleum vornehmlich nach Deutschland und Belgien, Oleonahphtha nach Belgien und Frankreich. — St. Petersburg's Mineralölexport nimmt seinen Weg hauptsächlich nach Deutschland, aber auch nach Holland, Grossbritannien und Dänemark, ebenso ist das wichtigste Absatzgebiet Revals Deutschland und Holland. — Riga liefert sein Mineralöl grösstentheils nach Deutschland und Grossbritannien. Doch ist das ganze aus den Ostseehäfen verschiffte Quantum von Naphthaproducten ein so geringes im Vergleich mit dem Export ganz Russlands, dass es überhanpt kaum in Betracht kommt. Die Schwarzmeer-Häfen (Batum) spielen eben, dank ihrer geographischen Lage, die Hauptvermittlerrolle im russisehen Naphthahandel mit den ausländischen Bedarfscentren. So betrug der Export aus diesen Häfen im Jahre 1895 49,659,000 Pud gegen 46,927,000 Pud in 1896 bei einer Totalausfuhr des Reichs von 60,362,000 Pud resp. 56,578,000 Pud.

Der Export von Naphthaproducten aus dem ganzen russischen Reiche betrug nach dem „Westnik Finanzow“ in den ersten 11 Monaten:

	Naphthaproducte	Darunter Petroleum
1892:	49,033,000 Pud	39,906,000 Pud
1883:	54,164,000 „	44,373,000 „
1894:	47,240,000 „	37,728,000 „
1895:	60,362,000 „	48,741,000 „
1896:	56,578,000 „	46,763,000 „

Es wurden in den beiden letzten Jahren (11 Monate) speciell von Schmierölen und Rückständen aus Russland exportirt:

	1895	1896
	Pud	
Schmieröle: ungereinigte	3,198,000	2,038,000
„ gereinigte .	4,318,000	4,827,000
Rückstände	3,189,000	2,735,000

Die Ausfuhr von Naphthaproducten aus der nordamerikanischen Union in den 3 letzten Jahren hat nach derselben amtlichen Quelle betragen:

1894:	133,718,000 Pud
1895:	123,885,000 „
1896:	137,529,000 „

Russlands Naphthaexport, der im Jahre 1895 eine erhebliche Zunahme dem Jahre 1894 gegenüber aufwies, hat im Berichtsjahre im Vergleich mit seinem Vorgänger eine Einbusse von ca 4 Mill. Pud erlitten, während das Jahr 1894 auch dem letztverflossenen Jahre stark unterlegen ist.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, deren Naphthaversand im Jahre 1895 abgenommen hatte, haben dagegen im Berichtsjahre ein um 14 Millionen Pud grösseres Quantum als im Jahre 1895 verschifft. Ihr Export ist mithin im letzten Jahre um 10% gewachsen, während der unserige um 6% zurückgegangen ist und zwar obgleich unsere Naphthaindustrie sich stetig weiter entwickelt und immer neue Fundorte entdeckt werden. — Eine gefährliche Concurrenz für Russland ist in der fortwährend wachsenden Naphthaproduction nicht nur in aussereuropäischen Ländern, wie Japan, Peru, Java, Borneo, Sumatra und Canada, sondern auch in Galizien (Ausbeute in 1895: 12 Mill. Pud, 1896: 22 Mill. Pud), das fast den ganzen inländischen Consum Oesterreich-Ungarns deckt, und in Rumänien (5,300,000 Pud in 1896, gegen 4,300,000 Pud in 1895) erstanden. — Einen grossen Uebelstand bilden bei uns die theuren Frachten. Doch ist bereits ein Schritt gethan, um die Transportkosten zu vermindern, nämlich durch die Ertheilung der Erlaubniss zum Bau einer Petroleumleitung auf der transkaukasischen Bahn, obgleich dieselbe einstweilen nur auf der kurzen Distanz von der Station Michailowo nach Batum angelegt werden soll.

Wenn man die reichen Quellen, die billigere Exploitirung derselben und die verhältnissmässig geringeren Transportkosten in den überseeischen

Naphthaproductionsländern in Betracht zieht, so kann uns ein harter Kampf mit denselben bevorstehen, zumal wenn die Production dort grössere Dimensionen annehmen sollte.

Die Naphthaausbeute Russlands und der Union hat betragen, nach Angabe unseres Finanzministeriums:

	Russland	Vereinigte Staaten
	in Tausend Pud	
1885:	116,000	169,314
1886:	150,000	217,504
1887:	165,000	219,162
1888:	192,597	213,993
1889:	202,128	272,521
1890:	242,942	355,128
1891:	290,380	420,763
1892:	299,450	391,445
1893:	338,500	375,201
1894:	304,050	382,420
1895:	377,453	236,873
1896:	386,300	394,545*)

Während die Ausbeute Russlands im Jahre 1895 diejenige Amerikas und zwar zum ersten Male überstieg, hat im Berichtsjahre wieder die Union eine höhere Productionsziffer als Russland, nämlich um ca. 8 Mill. Pud, aufzuweisen. Russland hat im Berichtsjahre wieder mehr Naphtha (9 Mill. Pud) producirt als im Jahre 1895, wie denn überhaupt die Ausbeute von Jahr zu Jahr zunimmt, so dass sie in den letzten 12 Jahren um 270 Mill. Pud gewachsen ist.

Der Petroleumhandel auf den inneren russischen Märkten befand sich, wie das Organ unseres Finanzministeriums schreibt, den grössten Theil des Jahres über in unverändert fester Lage. Die Preise behaupteten sich ausserordentlich gut. Zu Beginn des Jahres gingen sie etwas herab, dann aber hielten sie sich fast unverändert bis zum Herbst, wo sie sich Anfangs noch etwas abschwächten, vom November ab jedoch wieder stiegen. Im Auslande war zu Anfang des Jahres ebenfalls eine Abschwächung in den Preisen bemerkbar, im Juni trat jedoch eine Reaction ein. Zum Jahresschluss gingen die Preise aber wieder herab. Das Jahr kann, trotz des um einige Millionen Pud geringeren Exports, für den Petroleumhandel als ein gänzlich befriedigendes angesehen werden.

Am 1. Juni gelangte ein Neudruck des Tarifs für die Beförderung von Petroleum und anderen Naphthadestillaten zur Einführung, in welchem alle bis zu diesem Datum erfolgten Abänderungen enthalten sind. Am 2. October erfuhr dieser Tarif eine Abänderung dahin, dass

*) In den ersten 11 Monaten.

die von Kurtenhof nach Riga I erstellten Tarifsätze auch für Transporte von Bolderaa nach Riga zur Anwendung zu gelangen haben*).

Rigas Erbsenexport zur See betrug:

1886:	142,105 Pud
1887:	301,853 „
1888:	406,657 „
1889:	388,008½ „
1890:	212,201½ „
1886—1890:	290,165 „
1891:	175,702½ „
1892:	70,699 „
1893;	107,743½ „
1894:	199,101 „
1895:	249,365½ „
1891—1895:	160,522 „
1896:	193,524½ „

Unser letztjähriger Export von Erbsen steht also hinter demjenigen des Jahres 1895 um etwa 55,000 Pud und hinter demjenigen des Jahres 1894 um ca. 5500 Pud zurück, ist aber bedeutend grösser gewesen, als in den Jahren 1893 und namentlich 1892, in welchem letzteren ein Minderexport von 123,000 Pud zu verzeichnen war. Ueberhaupt ist die letztverflossene Pentade als eine ungünstige hinsichtlich unserer Erbsenausfuhr zu bezeichnen, da sie im Durchschnitt eine um ca. 100,000 Pud geringere Exportziffer aufweist, als die Pentade 1886—1890.

Als hauptsächlichste Consumenten unserer Erbsen treten Deutschland und Grossbritannien auf. Petersburg hat den grössten Export von Erbsen unter den Baltischen Häfen; er betrug in 1896 2,203,493 Pud, die hauptsächlich nach Grossbritannien, Deutschland und Holland gehen. Der Libauer Erbsen- und Wickenexport ist gleichfalls bedeutend; es wurden nämlich in 1896 1,784,000 Pud, 1895 2,154,700 Pud und 1894 2,572,700 Pud in's Ausland versandt, mithin in 1895 418,000 Pud und in 1896 788,000 Pud weniger als in 1894. Die Libauer Erbsen nehmen ihren Weg in der Hauptsache nach Grossbritannien, dann aber auch nach Deutschland und Holland. Reval versendet seit 1894 namhafte Quantitäten dieses Artikels; während nämlich 1892 und 1893 nur 10,776 resp. 62,829 Pud in's Ausland verführt wurden, stellte sich die Exportziffer 1894 auf 474,635 Pud, 1895 auf 711,034 Pud und 1896 gar auf 821,825 Pud, es hat also eine gewaltige Steigerung der Umsätze stattgefunden; nach Grossbritannien und Deutschland geht fast das ganze Quantum der aus Reval zur Ausfuhr gelangenden Erbsen. Riga hat somit unter den Ostseeplätzen die geringste Bedeutung für die Ausfuhr dieses Artikels.

*) Cf. Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1896 pag. 106.

Das russische Reich exportirte nach amtlichen Daten in den ersten 11 Monaten:

1894:	7,459,000	Pud
1895:	9,190,000	„
1896:	8,873,000	„

Das jüngst verflossene Jahr hat also einen Ausfall von ca. 300,000 Pud zu verzeichnen.

Die Preise für Futtererbsen standen im Januar und Februar des Berichtsjahres auf etwa 59 bis 64 Kop., stiegen dann aber etwas und hielten sich während der Monate März, April und Mai auf 60—64 Kop.; Anfang Juni, wo die Marktlage sehr still zu werden begann, erfuhren die Preise einen erheblichen Rückgang und verharrten dann mit einigen wenigen Unterbrechungen bis Ende August auf einem verhältnissmässig niedrigen Niveau. Zum Schluss des Jahres betrugen die Preise durchschnittlich etwa 60—65 Kop. per Pud, also etwas mehr als zu Beginn des Jahres.

Rigas Eierexport zur See betrug:

1888:	311,431	Pud
1889:	321,631	„
1890:	373,285	„
1891:	568,803	„
1892:	437,772	„
1893:	523,902	„
1894:	554,406	„
1895:	1,134,287	„
1896:	1,484,875	„

Der Eierexport hat sich in den letzten 10 Jahren beispiellos entwickelt. Vor dem Jahre 1886 für unseren Aussenhandel noch kaum namhaft, ist er bereits im Jahre 1891 derart aufgeblüht, dass dieser Artikel schon seit einer Reihe von Jahren in unserem Handel eine bei Weitem wichtigere Stellung einnimmt, als viele unserer alten Exportwaaren. Ganz hervorragende Fortschritte sind aber in den letzten beiden Jahren in der Eierausfuhr zu verzeichnen. Das Berichtsjahr hat seinem Vorgänger gegenüber einen Mehrexport von ca. 350,000 Pud aufzuweisen. Da nun im Jahre 1895 ca. 590,000 Pud mehr als im Jahre 1894 verschifft wurden, stellt sich das im Berichtsjahre im Vergleich mit dem Jahre 1894 versandte Quantum um 940,000 Pud, also um fast 1 Mill. Pud, höher. Dieses ist einmal der endlich im Jahre 1894 erfolgten Lösung der Frage betreffend die Tarife für den Eiertransport und zum Anderen der Eröffnung des Nordostsee-Canals, sowie dem damit im Zusammenhang stehenden regelmässigen directen Schiffsverkehr mit Hamburg und anderen Häfen zu verdanken. Es ist durch diese Ermässigung der Frachtsätze gelungen, einen Theil der Eiertransporte, die früher über die Landgrenze nach Hamburg gingen, über Riga zu ziehen. So hat sich denn die Eierausfuhr

nicht nur speciell aus Riga, sondern überhaupt aus den russischen Ostseehäfen nach Hamburg in geradezu grossartiger Weise entwickelt, denn sie belief sich nach deutschen Ziffern im Jahre 1894 erst auf 67 Doppelcentner im Werthe von 4100 Mark, während sie im Jahre 1895 schon die ansehnliche Höhe von 20,932 Doppelcentnern (= circa 125,000 Pud) im Werth von 1,406,080 Mark erreicht hat. Im Berichtsjahre dürften jedoch noch ganz andere Fortschritte zu verzeichnen sein, doch liegen hierfür noch keine Daten vor. Da Hamburg einen bedeutenden Eier-Export betreibt (fast ausschliesslich nach Grossbritannien, wohin im Jahre 1895 231,070 Doppel-Centner oder ca. 1,400,000 Pud im Werthe von 17,811,620 Mark versandt wurden) und sich die russischen Eier im Preise wesentlich niedriger stellen als die der umfangreichen Zufuhren, die Hamburg mittelst der Eisenbahnen erhält, — so hat Riga hier einen recht geeigneten Boden für einen weiteren grösseren Absatz dieses Artikels gefunden. — In Deutschland ist noch immer Lübeck, das von uns im Jahre 1895 ca. 232,000 Pud Eier bezog, unser wichtigstes Absatzgebiet, denn Hamburg nahm uns in demselben Jahre nur etwas über 100,000 Pud ab. Doch sind auch die nach Lübeck gehenden Eier grösstentheils für Hamburg bestimmt. Stettin folgt dann an dritter Stelle. — Der Hauptabnehmer unserer Eier ist und bleibt aber Grossbritannnien, wohin etwa die Hälfte unseres ganzen Exportquantums geht. Hier sind es die Häfen Hull, Leith, West-Hartlepool, Gravesend und London, wohin sich unser Eierexport in der Hauptsache lenkt. Neben diesen beiden Ländern kommt für unseren Eierhandel noch Belgien (Antwerpen) in Betracht. Riga hat sich im Berichtsjahr zum ersten Eierausfuhrplatz Russlands emporgeschwungen. Auch St. Petersburg, das von den Ostseeplätzen im Handel mit diesem Artikel an zweiter Stelle rangirt, hatte im Berichtsjahre einen bei Weitem stärkeren Export, nämlich 591,672 Pud, gegen 433,668 Pud im Vorjahre. Im Jahre 1888 betrug er nur 64,000 Pud. St. Petersburgs wichtigstes Absatzgebiet ist gleichfalls Grossbritannien, dann Deutschland und Holland. Libau verschiffte im Berichtsjahre nur 238,365 Pud, gegen 382,785 Pud im Jahre 1895, und zwar vornehmlich nach Grossbritannien, Deutschland, Dänemark und auch nach Belgien. — Den geringsten Antheil an der Eierausfuhr der Ostseehäfen nimmt Reval, dessen Absatz im Berichtsjahre kleiner war als im Jahre 1895, nämlich 10,556 Pud gegen 13,641 Pud; das ganze Quantum geht nach Grossbritannien.

Die Eierausfuhr ganz Russlands betrug:

1894: 3,821,516 Pud
1895: 5,734,037 „
1896: 6,004,166 „

Also auch der Export des gesammten Reichs weist in den letzten Jahren einen ganz erheblichen Aufschwung auf. Ganz enorm ist die Steigerung in den letzten 16 Jahren, nämlich von 279,166 Pud im Jahre 1881 auf über 6 Millionen Pud im Berichtsjahre, mithin ist das

ausgeführte Quantum um mehr als das einundzwanzigfache gestiegen. Fast der vierte Theil des 1896er Eierexports Russlands entfällt auf Riga. Russland betheiligt sich am internationalen Eierhandel am stärksten. Der zweite Lieferant auf dem Weltmarkte ist Oesterreich-Ungarn, dann folgen Frankreich, Deutschland, Italien, Belgien, Dänemark und Canada. Doch sind viele dieser Länder nicht selbst Producenten dieses Artikels sondern spielen nur eine Vermittlerrolle im Welthandel mit demselben. Der Eierimport Deutschlands, Grossbritanniens und Belgiens aus Russland ist im steten Wachsen begriffen, namentlich derjenige Belgiens, das 1890 ca. 5,6 Mill. Stück gegen 88,9 Mill. Stück in 1896 aus Russland bezog. — Trotz des stärkeren Eierimports nach Grossbritannien hat, wie das Blatt unseres Finanzministeriums schreibt, der Werth dieses Products keinen Rückgang erfahren, so wurde das Hundert in 1896 durchschnittlich auf 6 s $3^1/_2$ d, in 1895 auf 6 s $3^1/_2$ d und in 1894 auf 6 s $4^1/_2$ d geschätzt. — Diese Werthangaben beziehen sich nicht speciell auf die russischen Provenienzen, sondern auf die Waare aller am Eierbezuge Grossbritanniens betheiligten Länder. Hierher gehörten in 1896 Frankreich mit $30^1/_4$%, Deutschland mit 19%, Belgien mit $16^1/_2$ %, Russland mit 15 %, Dänemark mit $12^1/_2$%, Canada mit $4^1/_4$% und andere Länder mit $2^1/_2$% des Totalimports. Die aus Deutschland und Belgien nach England verschifften Quanten stammen zum grossen Theil aus Russland.

Der grosse Aufschwung des russischen Eierexports hat wohl ohne Zweifel seinen Grund in der Thatsache, dass die Behandlung der Eier, wie Verpackung und Sortirung, besonders die erstere, gegen früher (wo sie recht mangelhaft war) bei weitem sorgfältiger geworden ist.

Wenn nur die Transitdauer der Eisenbahnsendungen zu den Verschiffungsplätzen eine regelmässigere und kürzere, und ebenso, wenn möglich, die Ablieferung nach Ankunft der Waare eine sofortige wäre, so würde entschieden zu erwarten sein, dass der russische Eierexport einen noch grösseren Aufschwung nimmt.

Das Quantum der ausgeführten Holzwaaren belief sich:

1892	auf	38,200,000	engl. Cubikfuss
1893	„	34,600,000	„ „
1894	„	41,200,000	„ „
1895	„	41,800,000	„ „
1896	„	43,800,000	„ „

Von oberwärts wurden auf der Düna angeführt:

1892:	ca.	11,500 Flösse
1893:	„	11,750 „
1894:	„	13,800 „
1895:	„	13,600 „
1896:	„	15,500 „

Der Winter 1895/96 war für die Arbeiten in den Wäldern recht günstig; fast in allen Theilen unseres Zufuhrgebiets hatten wir gute

Schlittenbahn, so dass die Ausfuhr der Hölzer aus den Wäldern ohne Schwierigkeit bewerkstelligt werden konnte. Auch die Flössung ging ziemlich normal von Statten; freilich kamen wiederholt sogenannte Saloms (Aufstauungen der geflössten Hölzer) vor, doch konnten dieselben, wenn auch in manchen Fällen Kosten und Verluste dadurch entstanden, ziemlich schnell wieder beseitigt werden, so dass grössere Störungen im Geschäft dadurch nicht hervorgerufen wurden.

Wie aus der unserem Bericht vorangestellten Zahlenzusammenstellung ersichtlich, zeigt das Berichtsjahr 1896 wieder eine erfreuliche Zunahme unseres Holzhandels; die Zahl der auf der Düna angebrachten Flösse sowohl, wie auch das Quantum der ausgeführten Hölzer, war wesentlich grösser, als in den Vorjahren. Aber nicht allein auf den Umfang des Rigaschen Holzgeschäfts können wir mit Befriedigung zurückblicken, wir glauben auch nicht fehl zu gehen, wenn wir annehmen, dass das Jahr 1896 in seinen finanziellen Ergebnissen für die Mehrzahl unserer am Holzexport betheiligten Firmen kein ungünstiges gewesen ist.

Die Nachfrage des Auslandes nach den Hauptartikeln des Exports war fast durchweg recht lebhaft und oft kaum zu befriedigen, was natürlich in vielen Fällen starke Preissteigerungen zur Folge hatte. Von ungünstiger Wirkung war in der zweiten Hälfte des Jahres die bedeutende Hausse der Schiffsfrachten.

Aus der Zahl unserer Exportartikel die wichtigsten herausgreifend, berichten wir darüber wie folgt:

Von kantigen und runden Balken wurden exportirt:

	kantige	
	fichtene	grähnene
1892:	26,787	34,421
1893:	23,990	30,976
1894:	13,960	26,998
1895:	22,321	25,706
1896:	22,159	23,144

	runde	
	fichtene	grähnene
1892:	116,829	172,399
1893:	50,817	156,532
1894:	59,802	156,410
1895:	32,333	119,472
1896:	48,691	158,735

in Summa:

1892:	350,436	Stück
1893:	262,315	„
1894:	257,170	„
1895:	199,832	„
1896:	252,729	„

Ellern-, Espen- und Birkenbalken:

1892: 127,240 Stück
1893: 113,908 „
1894: 153,962 „
1895: 162,605 „
1896: 151,731 „

Fichtene holländische Brussen. Dieser für unseren Platz einst so wichtige Exportartikel scheint leider mehr und mehr aus der Mode zu kommen und durch Amerikanisches Pitch Pine verdrängt zu werden. Die Nachfrage seitens der Verbrauchsländer Holland, Belgien und Nordfrankreich war wieder recht schleppend und Verkäufe nicht leicht zu erzielen; glücklicherweise war auch die Zufuhr keine grosse, so dass sich der im Anfang des Jahres angelegte Preis von 2 bis 3 Kop. über Fusszahl der Durchschnittslänge für 2. Sorte, also 27/28 Fuss = 29 bis 30 Kop., fast das ganze Jahr hindurch behaupten konnte; 3. Sorte war wie gewöhnlich 3 bis 4 Kop. per Fuss billiger als 2. Sorte.

Grähnene holländische Brussen waren während der ganzen Saison lebhaft gefragt und namentlich feine, einen grossen Procentsatz Kron enthaltende Partien von höherer Durchschnittslänge sehr gesucht. Der Preis stieg von ca. 24 Kop. für 27/28′ Kron bis ca. 27 Kop. per laufenden Amsterdamer Fuss; 2. Sorte 3 bis 4 Kop. per Fuss billiger.

Das Geschäft in fichtenen und grähnenen englischen Brussen war auch im verflossenen Jahre wieder ganz unbedeutend, so dass ein Marktwerth dafür kaum anzugeben sein dürfte.

Nordische Kappbalken. Das Geschäft war in diesem Artikel wieder bedeutend lebhafter als im Vorjahre. Gute Partieen, namentlich solche, welche eine grössere Proportion 11″ und darüber enthielten, waren stets leicht zu placiren. Von fertig behauener Waare kam nur wenig an den Markt, das Gros des ausgeführten Quantums wurde, wie schon in den Vorjahren, von hiesigen Exportfirmen in eigenen Wäldern oder aus hier am Platz gekauften runden Balken gearbeitet, so dass sich der Platzpreis schwer bestimmen lässt; derselbe dürfte für fichtene sowohl wie für grähnene 10 bis 11 Kop. per Fuss für 10zöllige und 13 bis 14 Kop. für 11zöllige betragen haben. Beim Verkauf nach Holland wurden etwa 15 à 17 Cents für 10zöllige und 18 à 21 Cents für 11zöllige, je nach der Marke bezahlt; alles per laufenden Amsterdamer Fuss frei an Bord.

Ellern- und Espenbalken. Der ausländische Bedarf in diesen beiden Artikeln konnte mit dem hier angeführten Material kaum gedeckt werden, weshalb Preise später in der Saison bedeutend anzogen, sowohl hier als im Auslande. Besonders für Espen wurden noch nie dagewesene Preise, bis 75 Pfenn. per Cubikfuss c. i. f. Ostende bewilligt, welcher

Preis aber durch die hohen Frachten trotzdem keinen entsprechenden Nutzen liess.

Die Preise waren Anfangs für unter Wrake gekaufte Waare

Ellern:	10″	9—10 Kop.	per laufenden Fuss,
	11″	11—11½ „	
	12″	12½—13½ „	
Espen:	10″	8—9 „	
	11″	9—10 „	
	12″	11—12 „	

später wurden hier Partien nur wie sie fallen, ohne Wrake, gekauft, und unverhältnissmässig hohe Preise bezahlt.

Im Auslande waren die Preise für Ellern 68—72 Pfenn. pro Cubikfuss c. i. f. Nordsee; Espen 55—65 Pfenn., in einzelnen Fällen sogar 75 Pfenn. pro Cubikfuss c. i. f. Ostsee. Letztere waren aber Verlegenheitskäufe.

Ellern betreffend, so wird das Geschäft darin in jedem Jahre schwieriger, da die Ankünfte spärlicher ausfallen und die Waare immer dünner wird, so dass man viel 9″ mit in den Kauf nehmen muss, die aber im Auslande, wenn überhaupt, schwer placirbar sind.

Wollen also die deutschen Kistenfabrikanten, die Hauptconsumenten der russischen Erle, ihren Bedarf weiter ab hier decken, so werden sie sich entschliessen müssen, auch theils 9″ starkes Holz mitzunehmen.

Die Ausfuhr von Mauerlatten betrug nach Stückzahl:

	fichtene	grähnene	in Summa
1892:	68,113	25,773	93,886
1893:	65,819	21,894	87,713
1894:	60,131	24,919	85,050
1895:	49,762	23,351	73,113
1896:	48,074	24,070	72,144

Fichtene 10×10″ Mauerlatten. Beeinflusst durch die niedrigen Preise, welche im Jahre 1895 gezahlt wurden, hatten unsere inländischen Händler von diesem Artikel im Winter 1895/96 nur wenig gearbeitet, und die Zufuhr blieb in Folge dessen wesentlich hinter dem Durchschnittsquantum zurück. Die aus dem Jahre 1895 herübergenommenen, ziemlich bedeutenden Vorräthe zusammen mit den neu zugeführten Parthien genügten kaum zur Befriedigung des ausländischen Bedarfs, was eine bedeutende Erhöhung des Preises zur Folge hatte; derselbe setzte im Frühjahr mit etwa 21 Kop. für 27/28′ 2. Sorte ein und stieg allmählich bis ca. 24 à 25 Kop.; 3. Sorte wurde 2 Kop. pr. Fuss billiger gehandelt, doch kam hiervon wenig vor, da diese Hölzer meist schon in den Wäldern zu Sleepers verarbeitet wurden. Der Verkaufspreis nach dem Auslande hob sich von ca. 36 s 6 d bis ca. 41 s pr. 72 lf. Fuss f. a. Bord.

Auch von fichtenen 11×11″ Mauerlatten wurde sehr wenig zugeführt; der hiesige Platzpreis war etwa 1 Kop. per Durchschnittsfuss,

also 26/27′ Durchschnittslänge = 26 Kop. pr. laufenden englischen Fuss unsortirt, d. h. 2. und 3. Sorte zusammen.

Grähnene 10×10″ Mauerlatten wurden ebenfalls nur in beschränktem Maasse angebracht. Der Preis für 27/28′ Kron hielt sich fast das ganze Jahr hindurch auf etwa 17 bis 18 Kop. per laufenden englischen Fuss; im Spätherbst trat eine Abschwächung ein und kleine noch an den Markt kommende Parthien wurden zu 16 à $16^1/_2$ Kop. verkauft.

Von Sleepers aller Dimensionen wurden exportirt:

	kantige	runde	in Summa
1892:	1,960,495	40,065	2,000,560
1893:	1,583,859	36,725	1,620,584
1894:	1,977,056	34,689	2,011,745
1895:	2,056,857	1,000	2,057,857
1896:	2,272,421	16,069	2,288,490

Fichtene 10 × 10″ □ Sleepers $8^{11}/_{12}$′ wurden schon im November 1895 auf Lieferung per Sommer 1896 zu 168 bis 170 Kop. für die Specification von 40% scharfkant, 30% 8″ Blatt, 30% 7″ Blatt gehandelt; im December 1895 und im Januar 1896 entwickelte sich ein sehr lebhaftes Contractgeschäft zu 170 bis 172 Kop. für 40/30/30% mit dem üblichen Vorschuss und auf diesem Standpunkt hielten sich die Preise bis etwa Ende März; im April und Mai beim Eintreffen der neuen Zufuhren bewilligte man schon 175 à 176 Kop., gegen Ende Mai 180 bis 183 Kop., von da ab stiegen die Preise nach und nach bis 190 Kop. im Juni und erreichten im Juli ihren höchsten Stand mit 192 Kop.; kleine Verlegenheitskäufe wurden selbst zu wesentlich höheren Preisen geschlossen. 10 × 10″ □ $8^{11}/_{12}$′ 6″ Blatt wurden im Winter auf Contract zu ca. 125 Kop. mit Vorschuss gehandelt, konnten sich auf dieser Höhe aber nicht behaupten und fielen nach und nach auf circa 115 Kop.; gegen Ende der Saison blieben sie selbst dazu sehwer verkäuflich.

Der ausländische Verkaufspreis war im Januar-Februar 32 s 6 d pr. 8 Stück f. a. B. für 50% scharfkant, 40% 8″ und 10% 7″ Blatt pr. Mai-Juni; später zeigten sich die englischen Käufer etwas zurückhaltender und boten nur 32 s 3 d à 32 s; doch gelang es ihnen nicht dazu zu kaufen, da man hier fest blieb; sie mussten sich denn auch im April entschliessen, wieder den früheren Preis von 32 s 6 d anzulegen. Im Mai wurde 33 s 3 d à 33 s 6 d für 50/40/10% und 1 s weniger für 40/30/30% gezahlt und bald darauf 34 s resp. 33 s, gegen Ende Mai bereits 34 s 6 d resp. 33 s 6 d und Ende Juni Anfang Juli bewilligte man die höchsten Preise, d. i. 36 s für 50/40/10% und 35 s für 40/30/30%. Im August trat ein Stillstand ein, da die plötzlich stark steigenden Frachten das Geschäft fast unmöglich machten.

7″ Blatt, für welche im Winter nur 28 s à 28 s 6 d geboten wurden, hoben sich im Laufe der Saison auf 31 s.

6″ Blatt im Winter zu 25 s und später zu 24 s geschlossen, fielen schon im Mai auf 23 s und waren später selbst zu 22 s 6 d à 22 s nicht leicht verkäuflich.

Fichtene 9 × 9″ □ $8^{11}/_{12}$′, 70% 7″ und 30% 6″ Blatt wurden anfangs zu 90 bis 95 Kop. contrahirt; da sich jedoch, hervorgerufen durch die Ausschreibung grosser Lieferungen für Afrika eine sehr starke Nachfrage für diese Dimension einstellte, so verfolgten Preise sehr bald eine lebhaft steigende Tendenz und hoben sich bis 125 à 128 Kop. Die englischen Käufer boten im Januar nur 22 s 6 d, im April schon 25 s, im Mai 27 s 6 d, im Juni 28 und im September 30 s bis 30 s 6 d.

Fichtene 6 × 10″ halbe Quadratsleepers, $8^{11}/_{12}$′ lang, waren während der ganzen Saison lebhaft gefragt zu steigenden Preisen; dieselben stiegen von 140—145 Kop. pr. Paar für englische, 150—155 Kop. pr. Paar für rheinländische nach und nach bis ca. 165 Kop. pr. Paar für englische, ca. 175 Kop. pr. Paar für rheinländische. Fast das ganze exportirte Quantum ging nach Holland und Deutschland, da die englischen Käufer die nach dem Continent erzielbaren Preise nicht anlegen wollten.

Von fichtenen gehauenen 5 × 10″ halben Quadratsleepers $8^{11}/_{12}$′ wurde nur wenig zugeführt, so dass die Nachfrage kaum zu befriedigen war. Preise hoben sich allmählich von 105 Kop. bis 125 à 130 Kop. pro Paar, die englischen Verkaufspreise von 21 s 6 d bis 25 s.

Fichtene gehauene 9 × $4^1/_2$″ halbe Quadratsleepers wurden im Anfang mit 85 à 90 Kop. per Paar bezahlt und stiegen allmählich bis 110 à 112 Kop. Der englische Verkaufspreis ging von 21 s 6 d nach und nach bis auf 25 s.

Grähnene 10 × 10″ □-Sleepers $8^{11}/_{12}$′ lang waren bei kleiner Zufuhr stark gesucht und stiegen von 115 Kop. bis 130 Kop.; die Verkaufspreise von 21 s 6 d bis 24 s.

Die Läger aller Sorten Sleepers sind nur unbedeutend.

Von gesägten Hölzern (Planken, Battens und Brettern) wurden in den letzten 5 Jahren folgende Quantitäten ausgeführt (nach Stückzahl):

	über 3 Zoll	3 Zoll	unter 3 Zoll
1892:	52,997	4,572,106	6,717,974
1893:	29,885	4,585,638	6,951,570
1894:	45,562	5,495,315	10,163,494
1895:	35,953	6,081,870	10,129,385
1896:	19,000	6,332,725	10,363,487

	in Summa:
1892:	11,343,077
1893:	11,567,093
1894:	15,704,371
1895:	16,247,208
1896:	16,715,212

Nach einer Reihe von ungünstigen, oder doch nur wenig gewinnbringenden Jahren kann das Jahr 1896 wieder als ein recht zufriedenstellendes für das Sägemühlengeschäft bezeichnet werden

Die Preise für Sägebalken waren zwar wieder recht hoch, doch hielten die beim Verkauf nach dem Auslande für fertig geschnittene Hölzer erzielbaren Preise damit gleichen Schritt, so dass die Mehrzahl unserer Sägereien mit gutem Nutzen gearbeitet haben dürfte.

Wie schon seit einer Reihe von Jahren waren breite Planken wieder sehr vernachlässigt, namentlich $3 \times 10^1/_2''$ konnten garnicht oder doch nur zu Schleuderpreisen placirt werden, wogegen Battens namentlich $3 \times 8''$ und $2^1/_2 \times 7''$ stets willig zu guten Preisen Nehmer fanden; auch Bretter erfreuten sich lebhafter Nachfrage besonders für Deutschland.

Die Verkaufspreise nach dem Auslande stellten sich ungefähr wie folgt:

Grähnene	3×11″	Planken	2. Sorte	ca. 7 £	
„	3× 9″	„	2. „	„ 6 £ 5 s	
„	3× 8″	Battens	2. „	„ 5 £ 5 s	bis 5 £ 10 s
„	3× 7″	„	2. „	„ 5 £ 2 s 6 d	bis 5 £ 7 s 6 d.

Alles pr. Standard frei an Bord.

Grähnene $3 \times 9''$ Planken metrisch gelängt:

20 à $20^3/_4$ Centimes für 2. Sorte
18 à $18^3/_4$ „ „ 3. „ } pr. lauf. metr. Fuss f. a. B.

Fichtene 3 ×9″ 2. Sorte ca. 175—185 Frs.
„ $2^1/_2$×7″ Battens unsortirt ca. 145 „ } pr. Standard f. a. Bord.

Grähnene Bretter:

$1^1/_2''$	u. 1×9″	unsort.	1. u. 2. Sorte	ca. 160 M.
1 × 8″		unsort.	1. u. 2. Sorte	ca. 130—135 „
1 × 7″	„	1. u. 2.	„ „	120—130 „
1 × 6″	„	1. u. 2.	„ „	115—125 „
1 × 5″	„	1. u. 2.	„ „	100—110 „

} pr. Standard f. a. Bord.

Die vorstehenden Preise verstehen sich für bevorzugte Marken; geringere Waare wurde auch wesentlich billiger verkauft.

Eichene Stäbe: Der Vorrath per 1. Januar 1896 bestand aus:

689 Schock Kron-Pipenstäben
20 „ „ Oxhoftstäben

Zugeführt wurden in der Saison 1896:

15 Schock 39 Stück Kron-Pipenstäbe
17 „ 18 „ diverse Wrackstäbe

Verkauft resp. verschifft wurden:

	1892	1893	1894	1895	1896	
Kron-Pipenstäbe	829	2048	391	1119	630	Schock
„ Oxhoftstäbe	2049	2041	1418	579	18	„
Wrackstäbe	—	—	—	—	17	„

so dass pr. 1. Januar 1897 im Lager verblieben:

73 Schock 54 Stück Kron-Pipenstäbe
2 „ 7 „ „ Oxhoftstäbe

Das Geschäft bewegte sich, bedingt durch die verschwindend kleine Zufuhr, in sehr engen Grenzen. Die Nachfrage konnte naturgemäss nur zum kleinen Theil befriedigt werden. Preise verfolgten eine steigende Tendenz.

Man bewilligte:

bis R. 67 pr. Schock für $2^1/_2 \times 5 \times 72'$ Kron
„ „ 101—102 „ „ „ 3 $\times 6 \times 72'$ „
„ „ 123 „ „ „ 3 $\times 6 \times 84'$ „

andere Sorten im Verhältniss;

bis R. 60 pr. Schock für 6′ Wrack
„ „ 75 „ „ „ 7′ „
„ „ 120 „ „ „ 8′ „

Auch für 1897 scheint keine Aussicht auf eine Hebung der Zufuhr vorhanden zu sein.

Das Hauptquantum der im Innern gearbeiteten Stäbe dürfte voraussichtlich wieder nach Libau und Memel gehen, aus bereits früher angegebenen Gründen.

Splittholz. Der Export betrug:

1892: 11,920 Faden
1893: 11,070 „
1894: 13,841 „
1895: 13,348 „
1896: 14,596 „

Dieser Artikel war während des ganzen Jahres lebhaft gefragt und der hiesige Platzpreis stieg von R. 5.30 pr. Fuss bis zum Schiff geliefert auf R. 6.—.

Von Pitprops wurden exportirt:

1892: 2,474,742 Stück
1893: 2,712,962 „
1894: 2,378,254 „
1895: 2,262,332 „
1896: 1,931,497 „

II. Der Import.

Die zu Anfang dieses Berichts geschilderte günstige Lage des Welthandels, die fast unmerklichen Schwankungen unseres Rubelcourses, sowie die gesteigerte Thätigkeit in einer Reihe unserer wichtigen Industriezweige, welche durch den wachsenden Consum der stetig zunehmenden Bevölkerung bedingt ist, sind der Ausdehnung des Rigaer Einfuhrhandels im Berichtsjahre derartig förderlich gewesen, dass derselbe, wie aus der unten folgenden Tabelle über den Werth der Importwaaren hervorgeht, im Vergleich mit den angeführten Jahren einen noch nicht dagewesenen Umfang erreicht hat. Dadurch wird Rigas Bedeutung als Importhafen, die in den letzten Jahren immer mehr zu Tage trat, in ein noch helleres Licht gestellt. Dabei verdient noch hervorgehoben zu werden, dass die Zukunft unseres Einfuhrhandels als eine gesicherte anzusehen ist, da derselbe in hervorragendem Maasse auf der gesunden und soliden Basis der sich immer kräftiger entfaltenden Rigaer Industrie gedeiht.

Im Interesse der Rigaer Industrie hat unser Börsen-Comité auch im verflossenen Jahre eine rege Thätigkeit entwickelt. Ganz besonders kam die Vetretung der industriellen Interessen bei den Verhandlungen über die Reorganisation der Handels- und Gewerbesteuern, über Eisenbahntarife, über den Umbau der Haltestelle „Alexandershöhe" und über den Markenschutz zum Ausdruck. Auch die Durcharbeitung des Projects eines neuen Reglements für Actiengesellschaften, welches im März des laufenden Jahres in einer besonderen Allerhöchst niedergesetzten Commission erörtert worden ist, hatte die Delegation für Fabrikwesen beim Börsen-Comité übernommen und einen Vertreter zu den Sitzungen in St. Petersburg entsandt. Die zu Ende des abgelaufenen Jahres beschlossene Einrichtung einer besonderen Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten beim Börsen-Comité kann wohl recht eigentlich als in erster Reihe im Interesse der Industrie erfolgt betrachtet werden*).

Der Werth des Rigaer Imports hat im soeben abgelaufenen Jahre im Vergleich mit fast allen Vorjahren resp. Jahrfünften seit 1866 ein Mehr ergeben. Nur die Jahre 1879, 1880 und 1881 weisen einen grösseren Import auf und zwar hatte die Sperrung der Südhäfen Russlands während des Türken-Krieges dieses zu Wege gebracht, da das Innere des Reiches einen Theil seiner ausländischen Waaren über die Ostseeplätze bezog, was auch noch einige Jahre nach dem Kriege fortgesetzt wurde. Ferner war einerseits in diesen Jahren eine starke Zunahme der Rigaer Bevölkerung bemerkbar, andererseits bildeten die Jahre 1866—1881 überhaupt eine Periode der erfreulichen Entwickelung Rigas**). Abgesehen von den drei obengenannten Jahren, haben alle

*) Cf. Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comité pro 1896, pag. 171.

**) Cf. Alex. Tobien Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866—1891 pag. 27. Riga, 1893.

anderen Jahre, sowie alle Quinquiennien ohne Ausnahme einen Minderimport gehabt. So weist das Jahr 1866 einen um 23,3 Mill. Rubel, das Jahr 1868 einen um 20,4 Mill. Rubel und das Jahr 1867 einen um 16 Mill. Rubel geringeren Werth der eingeführten Waaren auf. Selbst die Pentade 1876—1880, in welche die Kriegsjahre und die Sperrung der Südhäfen fallen, hat im Durchschnitt ein ungünstigeres Resultat (1,1 Mill. Rbl. weniger) als das eben abgelaufene Jahr ergeben. Das für den Importhandel schlechteste Jahrfünft war 1866—1870.

Wenn man die im Berichtsjahre stattgehabte Zunahme der eingeführten Waarenquantitäten, die sich vornehmlich auf Steinkohlen (1,100,000 Pud mehr als in 1895), Stangeneisen (760,000 Pud mehr) und Stahl (379,000 Pud mehr) erstreckt, in Betracht zieht, so ist die Richtung bezeichnet, in der die industrielle Thätigkeit namentlich gesteigert ist, wir meinen das Eisengewerbe. Von anderen Artikeln haben noch eine namhafte Mehrausfuhr Baumwolle, Harz, Soda, künstliche Düngemittel, Korkholz und Coprah gehabt. Die Preise der Importwaaren sind aber im Berichtsjahre sehr schwankend gewesen, so dass das Geschäft vielfach recht schwierig war.*) Ferner haben sich die Preise vieler Rohstoffe niedriger gestellt als im Jahre 1895.

Der Werth des Rigaer Importhandels stellte sich folgendermassen:

1886—1890:	21,139,758	Rbl.
1891:	18,830,838¼	„
1892:	20,698,639	„
1893:	26,384,643¼	„
1894:	33,066,954	„
1895:	30,747,310½	„
1891—1895:	25,945,677	„
1896:	33,233,707	„

Im Berichtsjahre sind somit für ca. 2½ Millionen Rubel mehr Waaren nach Riga importirt worden, als im Jahre 1895 und sogar für etwa 7 Mill. Rbl. mehr, als in der Pentade 1891—1895. Die letzte Pentade weist einen um ca. 4½ Mill. Rbl. höheren Importwerth auf als die vorhergegangene.

Was nun die Bezugsländer für unsere Importwaaren anlangt, so hat unseres Hauptlieferanten Grossbritannien relativer Antheil an unserer Gesammteinfuhr, der schon in den Jahren 1866—1892 allmählich, aber stetig geringer wurde, dann aber wieder in Folge des russisch-deutschen Zollkrieges eine Steigerung im Jahre 1893 aufwies, in den letzten Jahren wieder abgenommen, während umgekehrt Deutschlands Antheil in den Jahren 1894 und 1895 stark gestiegen ist und im letzteren Jahre so gross war, wie nie zuvor. Der Antheil Deutschlands an dem Import

*) Siehe Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1896, Hamburg 1896.

ist sicher noch höher, da die angeblich aus Holland importirten Waaren zumeist thatsächlich aus Deutschland stammen.*)

Es entfielen nämlich von dem Gesammtwerth der nach Riga eingeführten Waaren in den Pentaden resp. Jahren:

	auf Grossbritannien %	auf Deutschland %	auf Belgien %
1866—1870:	58,0	18,8	4,8
1871—1875:	47,8	24,3	4,3
1876—1880:	43,1	28,7	8,3
1881—1885:	46,0	28,8	5,8
1886—1890:	41,2	30,3	7,4
1893:	45,9	17,6	13,5
1894:	41,8	27,1	12,2
1895:	37,3	32,4	14,7

Wie diese Tabelle erweist, fiel Grossbritanniens Bedeutung für unseren Import seit 1866 stetig, während Deutschland von Pentade zu Pentade immer mehr in den Vordergrund trat. Dann aber vollzog sich mit dem Zollkriegsjahre 1893 eine völlige Wandlung. Grossbritannien nimmt wieder die frühere weitaus dominirende Stellung ein und Belgien erobert sich eine hervorragende Position unter unseren Lieferanten; beides geschieht auf Kosten Deutschlands, dessen Antheil am Gesammtimport 28,3% geringer, als derjenige Grossbritanniens und nur 4,1% grösser, als derjenige Belgiens war, während letzteres Land im Vergleich mit Deutschland früher von ganz untergeordneter Bedeutung für unseren Importhandel war. In den Jahren 1894 und 1895 hat der Bezug unserer Importwaaren aus Deutschland wieder stark zugenommen, während der relative Antheil Grossbritanniens eine starke Abnahme aufweist, so dass uns Grossbritannien, aus welchem wir früher zweimal, ja dreimal soviel, als aus Deutschland an Waaren bezogen, im Jahre 1895 nur 4,9 Procent mehr lieferte als Deutschland. An der Verdrängung Grossbritanniens participirt auch Belgien, das im Jahre 1895 wiederum in gesteigertem Maasse seine Waaren bei uns abgesetzt hat.

Der Werth der Rigaer Importwaaren betrug:

	aus Deutschland Rbl.	aus Grossbritannien Rbl.	aus Belgien Rbl.
1876—1880:	9,350,904	14,038,931	2,703,635
1881—1885:	7,908,456	12,624,361	1,588,905
1886—1890:	6,410,554	8,704,067	1,576,043
1891:	5,957,991½	7,498,452¼	1,370,183½
1892:	6,917,658½	7,703,654¼	1,647,396¾

*) cf. pag. 41 der Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866 bis 1891 von Alex. Tobien, Riga 1893.

	aus Deutschland Rbl.	aus Grossbritannien Rbl.	aus Belgien Rbl.
1893:	4,658,282½	12,122,147½	3,577,951¾
1894:	8,984,635½	13,836,282½	4,037,908½
1895:	9,982,841½	11,476,712¼	4,539,886½
1891—1895:	7,300,282	10,527,450	3,034,665

Grossbritannien, Deutschland und Belgien liefern uns also zusammen mehr als Dreiviertel unseres gesammten Bedarfs an ausländischen Waaren. Von anderen Staaten kommt noch als unser Bezugsland Amerika in Betracht, von wo wir jährlich Waaren im Werthe von über einer Million Rubel beziehen. Unter den übrigen Herkunftsländern für unsere Importwaaren sind noch Portugal, Afrika, Norwegen, Dänemark, Schweden und Frankreich zu nennen.

Ebenso wie Rigas Importhandel weist auch der Werth der Einfuhr Libaus im Berichtsjahre eine Steigerung auf, er betrug nämlich 17,211,339 Rbl. gegen 13,961,418 Rbl. im Jahre 1895. Libau bezieht die Hälfte seines Bedarfs an ausländischen Waaren aus Grossbritannien, ferner aus Deutschland für ca. 3 Mill. Rbl. jährlich und aus Belgien für etwa 1½ bis 2 Mill. Rbl. — Amerikas Antheil am Libauer Importhandel ist im Jahre 1896 stark gestiegen, nämlich von 450,000 Rbl. in 1895 auf ca. 2 Mill. Rbl.; ebenso lieferte Australien im Berichtsjahre Waaren im Werthe von 1,284,436 Rbl., während der Werth derselben im Jahre 1895 nur etwas über 200,000 Rbl. betrug.

Revals Import hat im Jahre 1896 einen ganz ausserordentlichen Aufschwung erfahren. Es wurden nämlich an Waaren eingeführt:

	Werth in Rubeln
1892:	29,537,539
1893:	24,012,067
1894:	38,727,174
1895:	32,429,470
1896:	52,761,430

Ueber 20 Millionen Rbl. mehr betrug also der letztjährige Werth der importirten Waaren, als derjenige des Jahres 1895. Es macht sich überhaupt, wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich ist, eine sprunghafte Bewegung in dem Bezuge Revals an ausländischen Waaren, die freilich grösstentheils nur Transitwaaren sind, bemerkbar. — Dieses mag auch darauf zurückzuführen sein, dass der Revaler Importhandel in der Hauptsache von dem stark schwankenden Bedarf des Reichsinnern, für welches es manchmal vortheilhafter ist, seine Waaren über andere Häfen oder über die Landgrenze zu beziehen, abhängig ist, während die festen Consumenten Revals und seines directen Hinterlandes nur einen verschwindend geringen Theil der importirten Waaren beanspruchen. — Rigas Importwaaren bleiben dagegen zum grössten Theil in Riga resp. in seiner nächsten Umgebung, wodurch auch die grössere Stetigkeit in

unserem Importhandel bedingt ist. Die Schwankungen im Revaler Handel erklären sich ferner aus dem früheren oder späteren Schluss der Navigation im St. Petersburger Hafen, für den Reval ja dann einen natürlichen Ersatz bildet. — Reval bezieht seine Importwaaren, die zum grössten Theile aus Transit- und auf Niederlage beförderten Waaren bestehen, vorzugsweise aus Grossbritannien und Deutschland. Im Jahre 1896 lieferten beide Staaten über 82 Procent des Gesammtimports, davon Grossbritannien 50,78 % und Deutschland 31,67 %; dann folgt Amerika, dessen Antheil 9,97 % betrug, ferner Dänemark mit 3,03 % und Holland mit 1,88 %. Alle übrigen Länder waren nur mit 2,67 Procent des Gesammtbezuges Revals an ausländischen Waaren betheiligt.

Der Werth des Einfuhrhandels des ganzen Reiches (mit Einschluss der kaukasischen Grenze und im Handel mit Finland) betrug nach der Angabe des „Westn. Finanzow" in den ersten 11 Monaten:

1890: 351,366,000
1891: 321,446,000
1892: 341,178,000
1893: 387,655,000
1894: 472,549,000
1895: 453,191,000
1896: 498,104,000

Der Werth des Einfuhrhandels des Reichs hat mithin im jüngst verflossenen Jahre dank der Entwickelung der Industrie und dem gesteigerten Consum der stark zunehmenden Bevölkerung eine bislang beispiellose Höhe erreicht. Das Jahr 1895 wies einen um 45 Mill. Rubel geringeren Importwerth auf.

Der grosse Aufschwung des Berichtsjahres tritt namentlich beim Vergleiche desselben mit den Jahren 1890, 1891 und 1892 zu Tage, in welchen für 147 Millionen, 177 Millionen und 157 Millionen Rubel weniger Waaren aus dem Auslande bezogen wurden.

Nach den einzelnen Hauptwaarengruppen vertheilt sich der Werth des Imports folgendermaassen in den ersten 11 Monaten der letzten 5 Jahre:

	1896	1895	1894
	Werth in Rubeln		
Lebensmittel	65,607,000	63,394,000	62,051,000
Rohe und halbbearbeitete Materialien	282,524,000	261,664,000	289,469,000
Thiere	2,167,000	2,639,000	2,385,000
Fabrikate	147,806,000	125,494,000	118,644,000
	498,104,000	453,191,000	472,549,000

	1893	1892
	Werth in Rubeln	
Lebensmittel	72,985,000	55,403,000
Rohe und halbbearbeitete Materialien.	259,030,000	235,702,000
Thiere	1,338,000	807,000
Fabrikate	88,603,000	75,356,000
	421,956,000	367,268,000

Jede einzelne Gruppe mit Ausnahme derjenigen der „Thiere" weist also einen namhaften Mehrbezug auf. Rohe und halbbearbeitete Materialien, die vorzugsweise unserer Industrie zu Gute kommen, sind, wie zu erwarten war, in steigendem Maasse eingeführt worden. Fabrikate haben jedoch wiederum trotz unserer industriellen Fortschritte einen bedeutend grösseren Import als im Vorjahre zu verzeichnen. Ueberhaupt sind seit dem Jahre 1892 ausländische Fabrikate von Jahr zu Jahr in grösseren Mengen in Russland verbraucht worden, so dass der Werth der importirten industriellen Erzeugnisse im Berichtsjahre fast noch einmal so viel beträgt als im Jahre 1892, nämlich 147,8 Mill. Rubel gegen 75,3 Mill. Rubel, mithin ca. 72,5 Mill. Rubel mehr. Unserer Industrie steht also noch ein weites Arbeitsfeld offen und unsere Gewerbethätigkeit muss noch sehr erstarken und namentlich qualitativ mehr leisten, um das zu erreichen, was unsere Regierung mit aller Macht durch ihr Schutzzollsystem anstrebt, nämlich die Verdrängung ausländischer Erzeugnisse. Auf vielen Gebieten, namentlich hinsichtlich der Maschinenindustrie, dürften diese Versuche bislang als gescheitert zu betrachten sein.

Wir gehen nun zur Betrachtung der einzelnen wichtigsten Artikel unseres Imports über.

Der Import von Steinkohlen und Coaks nach Riga hat betragen:

1866—1870:	3,598,802	Pud
1871—1875:	5,807,833	„
1876—1880:	8,029,178	„
1881—1885:	8,638,019	„
1886—1890:	10,235,827	„
1891:	11,095,079	„
1892:	11,062,049	„
1893:	11,492,697½	„
1894:	13,033,558½	„
1895:	13,945,445½	„
1891—1895:	12,125,766	„
1896:	15,092,076½	„

Der Import dieses Artikels weist also eine stetige Steigerung auf und hat im Berichtsjahre im Vergleich mit dem Jahre 1895 um mehr

als 1,1 Mill. Pud und mit der letzten Pentade 1891—1895 um fast 3 Mill. Pud zugenommen. Besonders hervorragend ist die Zunahme der Pentade 1866—1870 gegenüber, in welcher der Import dieses Artikels nur etwa den vierten Theil des letztjährigen ausmachte. Von Jahrfünft zu Jahrfünft sind stets merkliche Fortschritte hinsichtlich der Einfuhr von Steinkohlen und Coaks zu verzeichnen. Also trotz des Zolles auf Kohle nimmt der Bezug dieses Artikels aus dem Auslande einen immer grösseren Umfang an, da für unsere aufblühende Industrie die russische Kohle, welche übrigens von schlechter Qualität ist, trotz der gewährten Tarifermässigungen für die Beförderung derselben wegen der grossen Entfernung der Productionsgebiete garnicht in Betracht kommt. Neben dem stärkeren Bedarf speciell unserer Fabriken mag zu der letztjährigen Steigerung unseres Kohlenbezuges auch der am 1. August 1895 zur Einführung gelangte neue Steinkohlentarif, der Ermässigungen für den Versand von ausländischen Steinkohlen und Coaks brachte und zwar bei Entfernungen von 210 bis 1500 Werst von 0,01 Kop. bis zu $2^1/_4$ Kop. pro Pud, beigetragen haben. Freilich gewährte dieser Tarif auch für den Bezug von inländischen Steinkohlen namhafte Frachtermässigungen, doch müssten dieselben noch viel bedeutender sein, um überhaupt die Concurrenzfähigkeit der russischen Kohle mit der ausländischen in dem baltischen Gebiet ernstlich in Erwägung ziehen zu können.

Die übrigen Ostseehäfen importirten an Steinkohlen:

St. Petersburg mit	1889	1890	1891	1892
Kronstadt	63,325,888	57,449,261	58,060,775	59,688,942
Reval mit Baltischport*)	3,901,457	3,037,210	3,451,514	1,914,315
Libau	4,728,601	3,589,930	3,881,480	4,648,827
St. Petersburg mit	**1893**	**1894**	**1895**	**1896**
Kronstadt	69,789,230	77,165,670	76,569,312	76,845,962
Reval mit Baltischport*)	3,032,020	3,658,830	1,521,717	1,943,958
Libau	4,235,611	5,221,927	5,552,052	5,829,814

Der Gesammtimport Russlands betrug (in 1000 Pud):

	1889	1890	1891	1892
Steinkohlen	113,873	93,944	93,640	87,372
Coaks	12,023	12,289	12,362	14,042
	1893	**1894**	**1895**	**1896**
Steinkohlen	104,087	119,330	116,714	118,932
Coaks	17,639	17,671	17,864	22,357

Aus vorstehenden Tabellen geht hervor, dass etwa $^5/_6$ des ganzen von Russland bezogenen Quantums Steinkohlen über die baltischen Häfen geht, während der Rest zum grossen Theil seinen Weg über die Landgrenze nimmt.

Der Hauptimporthafen für Steinkohlen, St. Petersburg, welcher in den letzten 3 Jahren fast ganz gleiche Quantitäten dieses Artikels

*) Incl. Coaks.

bezogen hat (ca. 76—77 Mill. Pud), hat in jedem dieser Jahre etwa das Fünffache des von uns im Berichtsjahre importirten Quantums eingeführt. Auch Libaus Steinkohlenbezug war in den 3 letzten Jahren fast garkeinen Schwankungen unterworfen; er betrug jährlich über 5 Mill. Pud, mithin ca. 9—10 Mill. Pud weniger als der unsrige. — Revals Import, der sich früher auf über 3 Mill. Pud jährlich stellte, hat in den beiden letzten Jahren eine starke Einbusse erlitten, wenn auch im Jahre 1896 dem Jahre 1895 gegenüber ein Mehrbezug von ca. 400,000 Pud zu verzeichnen ist; eine derartig geringe Importziffer wie im Berichtsjahre hat sonst nur noch das Jahr 1892 aufzuweisen.

Der Totalimport aller 4 Ostseehäfen ist von 97,5 Mill. Pud in 1895 auf 99,6 Mill. Pud in 1896 gestiegen, also um 2,1 Mill. Pud. Die im Vergleich mit dem Jahre 1895 um 2 Mill. Pud höhere Importziffer des ganzen Reichs ist also dem erhöhten Bezuge der baltischen Häfen zuzuschreiben, während die Einfuhr schlesischer Steinkohle über die Landgrenze, vorwiegend über die Station Sosnowice, auf gleicher Höhe geblieben ist. — Auch Odessas Steinkohleneinfuhr weist im Jahre 1896 seinem Vorgänger gegenüber keine Veränderung auf.

Der Coaksimport Russlands hat im Berichtsjahre starke Fortschritte gemacht, da er 4,5 Mill. Pud mehr umfasst hat, als im Jahre 1895. Davon entfällt ca. 1 Mill. Pud auf St. Petersburg, das im Berichtsjahre 6,122,190 Pud gegen 5,145,714 Pud in 1895 bezogen hat. Auch Riga hat im letztverflossenen Jahre mehr Coaks eingeführt, nämlich über eine Million Pud gegen 623,713 Pud im Vorjahre. — Libaus Coaksimport beziffert sich auf 192,485 Pud, während er in 1895 — 215,728 Pud betrug. Am meisten Coaks geht über unsere Landgrenze und zwar über Sosnowice und Graniza, dann folgt erst St. Petersburg. Was die Herkunftsländer für unsere Steinkohlen anlangt, so steht hier Grossbritannien weitaus an der Spitze, da alle Ostseehäfen ihren Bedarf fast ausschliesslich (97—99%) von dort beziehen. Coaks wird dagegen in der Hauptsache von Deutschland geliefert, nur Libau bezieht seinen, übrigens geringen Bedarf aus Grossbritannien.

Im Jahre 1855 war die russische Kohlenproduction beinahe ganz belanglos, während 1860 — 18 Millionen Pud an den Markt kamen. Seit der Zeit ist die Production stark gewachsen und betrug im Jahre 1885 ca. 262 Millionen Pud. Im letzten Decennium hat sich die Production verdoppelt und betrug für das Jahr 1896 — 550 Millionen Pud, also 30 Mal soviel als im Jahre 1860, während die Gesammtkohlenproduction der Welt sich von 1860 bis 1894 um vier Mal vergrössert hat, was aus folgender Tabelle*) ersichtlich ist.

*) Vom „St. Petersburger Herold" nach amtlichen Quellen zusammengestellt.

1860: 8,303,000,000 Pud
1866: 11,294,000,000 „
1872: 15,873,000,000 „
1880: 21,062,000,000 „
1885: 24,872,000,000 „
1890: 31,386,000,000 „
1894: 33,756,000,000 „

Grossbritanniens, unseres Hauptlieferanten, Kohlenproduction hat in den letzten 6 Jahren betragen in Tons:

1891: 185,479,126
1892: 181,786,871
1893: 164,325,795
1894: 188,277,525
1895: 189,661,000
1896: 191,000,000 *)

Das Jahr 1896 ist, wie die „Hamburger Börsenhalle“ schreibt, für die Kohlenindustrie Grossbritanniens, soweit der von den Zechenbesitzern erzielte Gewinn und die von den Arbeitern verdienten Löhne in Betracht kommen, von ungewöhnlicher Gedrücktheit gewesen. Die Kohlenförderung war im Jahre 1896 aller Wahrscheinlichkeit nach grösser, als in irgend einem der Vorjahre, indem sie sich auf etwa 191 Mill. Tons beläuft, zweifelhaft bleibt ausserdem, ob jemals früher ein so grosses Geschäft in Kohle mit so geringem Gewinn gemacht worden ist, wie im letztverflossenen Jahre. In den Jahren 1890—1891 stellte sich der Durchschnittspreis in ganz Grossbritannien auf 8 s per Ton, während er in 1895 nicht mehr als 6 s und in 1896 gar nur 5 s 6 d betrug.

Die Preise in Riga standen 1889 auf 14 bis 15 Kop., in 1890 auf 16—18 Kop. per Pud, während sie in 1894 auf 12 Kop. zurückgegangen waren. Im Jahre 1895 stellten sich die hiesigen Engrospreise für Steinkohlen verzollt ab Bord nur noch auf 11 Kopeken und in 1896 gar nur auf $10^3/_4$ Kopeken per Pud.

Die Steinkohlenproduction in den anderen wichtigen Staaten stellte sich folgendermassen:

	1895	1896
	Tonnen	
Vereinigte Staaten . .	163,000,000	?
Deutschland	79,169,000	85,639,000
Frankreich	27,500,000	28,870,000
Belgien	26,000,000	?

Darnach steht Deutschland in Europa per 1895 an zweiter Stelle, und zwar mit 79,169,000 t., England an erster mit 189,661,000 t. und dann Frankreich und Belgien mit $27^1/_2$ bez. 26 Millionen Tonnen. Nordamerika, das in 1895 die 1893er englische Ausbeute fast erreicht hatte,

*) Annähernde Ausbeute nach Schätzung.

steht zwar immer noch hinter England zurück, nimmt aber dennoch die zweite Stelle ein; wenn man den Betrag, den die englischen Colonien hervorbringen, zum grossbritannischen Total schlägt, so wird das Inselreich wohl noch lange unerreicht dastehen.

Im Jahre 1896 hat sowohl in Frankreich als auch in Deutschland die Kohlenproduction weitere Fortschritte gemacht.

Grossbritanniens Kohlenausfuhr hat sich folgendermassen gestaltet (in Tons):

1891:	31,084,000
1892:	30,454,000
1893:	29,045,000
1894:	33,068,000
1895:	33,112,000
1896:	?

Deutschlands Kohlen- und Coaksexport betrug nach der amtlichen deutschen Statistik:

	1896	1895	1894
		Tonnen	
Steinkohlen .	11,598,757	10,360,838	9,739,075
Coaks . . .	2,216,395	2,293,328	2,261,964
Kohlen . .	224,366	200,374	182,546

Die deutsche Kohlenausfuhr nimmt also stetig zu, doch ist sie noch immer viel unbedeutender als diejenige Grossbritanniens; sie kam im Jahre 1896 nur einem Drittel des britischen Exports gleich.

Der Rigaer Import an Stangeneisen (mit Ausnahme des Transits) hat betragen:

1889:	436,494	Pud
1890:	376,364	„
1891:	288,925	„
1892:	305,101	„
1893:	360,877	„
1894:	975,654½	„
1895:	996,759	„
1896:	1,758,882½	„

Der Bezug dieses Artikels, der schon im Jahre 1894 stark zugenommen hatte, ist im Berichtsjahre wieder und zwar ganz enorm gewachsen, nämlich um 760,000 Pud, und hat damit einen Umfang erreicht, wie ihn kein einziges Vorjahr, ja nicht einmal die Jahre 1877 bis 1882, die noch nicht unter dem im Jahre 1883 eingeführten erhöhten Zollsatz zu leiden hatten, aufwiesen. Eine weitere Erschwerung erfuhr der Import dieses Artikels durch die abermalige Zollerhöhung in 1887 und namentlich im Jahre 1891, wodurch im letzten Jahre die Eiseneinfuhr auf ein Quantum reducirt wurde, welches fast 1½ Mill. Pud weniger betrug als im letztverflossenen Jahre. Mit dem Abschluss des

russisch-deutschen Handelsvertrages, durch welchen der Importzoll für Stangeneisen auf 50 Kop. Gold pro Pud für 10 Jahre festgesetzt wurde, ist eine ganz beträchtliche Steigerung unseres Eisenimports eingetreten, so dass er im Berichtsjahre mehr als das Fünffache der in den Jahren 1890—1893 importirten Quantitäten betrug.

Libaus Stangeneisenimport, der kleiner als der unsrige ist, betrug im Jahre 1895 513,526 Pud gegen 666,890 Pud im jüngstverflossenen Jahre.

Reval bezog an Eisen überhaupt: 1894 — 344,250 Pud, 1895 — 210,214 Pud und 1896 — 341,003 Pud; von diesem Artikel sind also im letzten Jahre ebenso viel wie im Jahre 1894 und 130,000 Pud mehr als im Jahre 1895 nach Reval importirt worden. St. Petersburg importirte nach officiellen Daten im Jahre 1895 — 1,524,000 Pud gegen 1,914,000 im Jahre 1896, es hat also im Berichtsjahre einen um ca. 400,000 Pud stärkeren Bezug aufzuweisen.

Die Hauptbezugsquellen Rigas sind Deutschland und Belgien, diejenigen Libaus — Belgien, Deutschland und Grossbritannien; auch Reval bezieht ebenso wie Riga diesen Artikel zumeist aus Deutschland aber auch aus Grossbritannien.

Der russische Eisenimport betrug nach Angabe unseres Finanzministeriums in 11 Monaten der drei letzten Jahre:

1894: 10,594,000 Pud
1895: 12,342,000 „
1896: 15,536,000 „

Der russische Bezug der einzelnen Eisensorten und der Eisenerzeugnisse betrug nach der amtlichen „Torg. Prom. Gas." (Nr. 71 vom 29. März 1897):

	in Tausenden Pud	
	1895	1896
Eisen in Stäben, Sorten etc.	6573	7807
Eisen in Blättern bis Nr. 25 nach Birminghamer Caliber	4894	7001
Desgl. in Blättern über Nr. 25	1039	1042
Stahl in Stäben, Sorten, Stangen und Bruch .	1662	2730
Stahlschienen	1137	562
Stahl in Blättern bis Nr. 25	347	842
Desgl. über Nr. 25	14	36
Maschinen	3152	4236
Locomotiven, Locomotivwaggons, Dampffeuerspritzen	320	1107
Landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe	935	871
Locomobilen mit complicirten Dreschmaschinen	226	126
Maschinentheile aus Gusseisen, Eisen und Stahl	1238	1447

Wie aus diesen Tabellen hervorgeht, hat sich die Zunahme der Einfuhr von Eisen und Eisenerzeugnissen auch im letzten Jahre fortgesetzt; doch steht zu erwarten, dass die zahlreichen neuen Eisenwerke, deren Bau in Russland neuerdings zum Theil bereits in Angriff genommen und zum Theil geplant ist, allmählich eine Abnahme des Einfuhrbedarfs bewirken werden. Besonders grosse Fortschritte macht die Roheisenerzeugung im Süden Russlands. Im Jahre 1895 bestanden dort 7 Hochofenwerke, welche 33,675,000 Pud Roheisen herstellten, im laufenden Jahre sollen sich bereits 10 Hochöfen im Betriebe befinden und bis zum Jahre 1900 soll der dortige Hochofenbetrieb sich dergestalt ausdehnen, dass nach einer in einer zu Charkow unlängst abgehaltenen Conferenz mitgetheilten Aufstellung dann 12 Werke zur Gewinnung von 83 Mill. Pud Roheisen eingerichtet sein werden.

Russland consumirt hauptsächlich deutsches Eisen. Die Menge der deutschen Ausfuhr von Eisen- etc. Waaren betrug nach der deutschen amtlichen Statistik in den letzten 5 Jahren:

1892:	1,133,676	Tonnen
1893:	1,213,048	„
1894:	1,439,585	„
1895:	1,527,894	„
1896:	1,518,626	„

Der Absatz nach einzelnen Ländern ergab nach derselben Quelle:

im Jahre	Oesterreich	Russland	Italien	Vereinigte Staaten
1896:	87,627	232,363	60,922	27,594
1895:	123,467	215,688	89,428	31,650
1894:	87,005	159,660	83,850	15,430
1893:	65,236	77,780	76,540	44,420
1892:	52,018	49,685	62,047	55,713

Die deutsche Eisenausfuhr nach Russland erfuhr von 1889 bis 1893 einen starken Rückgang und dann erst wieder eine sehr bedeutende Zunahme. Die 1895er Ausfuhrziffer für Russland ist beinahe 3 Mal so hoch wie diejenige vom Jahre 1893. Auch im Jahre 1896 ist der Export nach Russland stark gewachsen. Russland kann heute als das bedeutendste ausländische Absatzgebiet der deutschen Eisenindustrie bezeichnet werden.

Die Eisenerzeugung der auf dem Weltmarkte hauptsächlich in Betracht kommenden Länder gestaltete sich nach dem Fachblatt „Ironmonger“ folgendermassen:

	Amerika	Grossbritannien	Deutschland
		Tonnen	
1892:	9,157,000	6,616,890	4,937,416
1893:	7,124,502	6,829,841	4,986,030
1894:	6,657,338	7,364,745	5,559,322
1895:	9,446,308	7,895,675	5,788,798
1896:	8,623,157	8,750,000	6,460,000

Die Productionsziffer Amerikas ist eine äusserst schwankende, während diejenige Grossbritanniens und Deutschlands regelmässig und beharrlich anwächst. Die Eisenproduction Frankreichs betrug nach französischer amtlicher Statistik in 1896 — 3,148,345 Tonnen gegen 9,760,661 Tonnen in 1895, die Production Belgiens stellte sich in 1896 auf 384,135 Tonnen.

In Folge des vorangegangenen westfälischen Kohlenstrikes hatten die Eisenpreise 1890, wie aus deutschen Berichten hervorgeht, in Deutschland einen ausserordentlich hohen Stand erreicht. Dem raschen Steigen folgte bald ein ebenso rasches Weichen der Preise und eine geringe, aber fast beständige Abwärtsbewegung hielt bis gegen Mitte des Jahres 1895 an. Seit einiger Zeit haben die Preise aber wieder eine langsame, aber ständige Steigerung erfahren. Nach dem Blatte unseres Finanzministeriums sind die Eisenpreise zur Zeit überall in steigender Tendenz, Russland ausgenommen, wo sie sinken und in Folge der umfassenden Anlage neuer Fabriken voraussichtlich weiter fallen werden.

Der Rigaer Import von Gusseisen und Stahl hat betragen:

	unverarbeitetes Gusseisen	unverarbeiteter Stahl
1889:	781,518½ Pud	352,094 Pud
1890:	1,935,536 „	351,443 „
1891:	345,523 „	163,686 „
1892:	229,366 „	152,314 „
1893:	503,537 „	362,485 „
1894:	353,911 „	692,484 „
1895:	446,970 „	574,076 „
1896:	496,666 „	944,408½ „

Der Gusseisenimport Rigas, der schon im Jahre 1895 stärker als in 1894 war, ist im Berichtsjahre wieder gewachsen, so dass er 140,000 Pud mehr als im Jahre 1894 beträgt. Doch ist das eingeführte Quantum ein verschwindend kleines gegenüber den in den Jahren 1878—1886 bezogenen Mengen, die sich auf über 2 ja 3 Mill. Pud stellten. Auch das Jahr 1890 wies noch einen fast zwei Mill. Pud grossen Gusseisenimport auf. Die Beschränkung des Imports dieses Artikels ist auf die Einführung der hohen Schutzzölle zurückzuführen, wodurch die einheimische Gusseisenindustrie derart gefördert worden ist, dass sie den grössten Theil unseres Bedarfs an Gusseisen von sich aus decken kann.

Wir beziehen unser ausländisches Gusseisen fast ausschliesslich aus Schottland und England; Belgien und Deutschland liefern uns sehr wenig. Libau, welches in 1896 128,605 Pud gegen nur 65,594 Pud in 1895 importirte, hat gleichfalls als fast einzige Bezugsquelle Schottland, auch Revals geringer Bedarf wird von Grossbritannien gedeckt. Im Laufe der letzten 2 Jahre hat der Süden Russlands dank der erfolgten Tarifermässigung derartige Quantitäten Gusseisen nach St. Petersburg geworfen, dass sich der Import St. Petersburgs stark verringert hat und dadurch ein Preisfall hervorgerufen ist; der Import betrug nach der amtlichen „Torg. Prom. Gas." 1896 nur 2,324,256 Pud gegen 5,629,352 Pud im Vorjahre, also im Berichtsjahre 3,3 Mill. Pud weniger.

Die Einfuhr von Gusseisen nach Russland, die in den letzten Jahren in stetiger Abnahme begriffen ist, hat im jüngst verflossenen Jahre einen ganz bedeutenden Rückgang erfahren. Es wurden nämlich in den ersten 11 Monaten der 3 letzten Jahre importirt:

1894: 8,640,000 Pud
1895: 7,385,000 „
1896: 4,397,000 „

Der Ausfall von fast 3 Millionen Pud erscheint namentlich bei der schon überhaupt geringen Einfuhrziffer des grossen russischen Reichs zwar als ein ausserordentlich beträchtlicher, andererseits jedoch als ein natürlicher, wenn man die gewaltigen Fortschritte der russischen Gusseisenproduction in Erwägung zieht. Es wurden nämlich nach der Angabe des Comptoirs der Eisenindustriellen in Russland an Gusseisen ausgeschmolzen in Millionen Pud:

1850:	13,8	1891:	62,3
1860:	18,1	1892:	66,8
1870:	21,9	1893:	71,5
1880:	27,3	1894:	80,1
1885:	31,6	1895:	90,1 *)
1890:	57,5	1896:	99,2 *)

In den letzten 45 Jahren hat sich die Production also fast versiebenfacht. Die Zunahme in der Production war besonders in den letzten 3 Jahren eine sehr starke (10 resp. 9 Millionen Pud). Bei einer jährlichen Mehrproduction von 9 bis 10 Mill. Pud erscheint die letztjährige Abnahme des Importquantums um 3 Mill. Pud noch verhältnissmässig klein, wenn man auch berücksichtigt, dass der Consum dieses Artikels in Folge der regeren industriellen Thätigkeit Russlands in starkem Wachsen begriffen ist.

Im verflossenen Jahre ist, wie die Glasgower Firma William Jacks & Co. in einem Bericht sagt, der Roheisenhandel ausserordentlich lebhaft gewesen, jedoch waren die Schwankungen in den Warrants-Preisen nur verhältnissmässig geringe. Den niedrigsten Stand erreichten

*) Nach der amtlichen „Torg. Prom. Gas."

die Preise im Januar, wo schottische Warrants in Folge drohender politischer Verwickelungen auf 44 s 9½ d sanken. Als gegen Ende des Jahres durch die plötzliche, jedoch vorübergehende Besserung des Frachtenmarkts sich eine rege Thätigkeit im Schiffsbau entwickelte, wurde im November der höchste Preis 49 s 3 d bezahlt.

Rigas Stahlimport war im Berichtsjahre so gross, wie in keinem Vorjahre; selbst das Jahr 1894, das seit 1866 das günstigste gewesen ist, hat dem Jahre 1896 gegenüber einen Minderimport von 250,000 Pud gehabt. Rigas Bezug von Stahl, der im Jahre 1866 nur etwas über 2000 Pud betrug, sodann sehr allmählich stieg, hat erst mit dem Jahre 1886 (237,000 Pud) eine nennenswerthe Bedeutung erlangt. Doch waren die seit diesem Jahre eingeführten Quantitäten bis zum Jahre 1892 grossen Schwankungen unterworfen. Erst seit dem Jahre 1893 macht sich in der Rigaer Einfuhr dieses Artikels eine bestimmtere Tendenz bemerkbar und zwar eine steigende. Unser Hauptlieferant dieses Artikels ist Grossbritannien, von wo wir die Hälfte unseres Bedarfs beziehen, mit der anderen Hälfte unseres Bedarfs an Stahl versorgen uns Deutschland und Belgien.

Libau führte im Jahre 1896 24,150 Pud gegen 39,314 Pud in 1895 ein und zwar aus Grossbritannien, Deutschland und Belgien.

Revals Stahleinfuhr ist bedeutender als die Libauer; sie betrug 127,991 Pud in 1896, 104,111 Pud in 1895 und 164,375 Pud in 1894, wovon ¾ aus Grossbritannien und ¼ aus Deutschland stammen. Der wichtigste Importhafen für diesen Artikel ist St. Petersburg, welches, nach der amtlichen „Torg. Prom. Gas.“, im Jahre 1896 1,353,000 Pud gegen 991,000 Pud in 1895 bezog.

Russlands Import von Stahl hat in den letzten beiden Jahren stark zugenommen und zwar sowohl in 1895 als auch 1896 um je 1 Mill. Pud. — Es wurden nämlich in den ersten 11 Monaten eingeführt:

1894: 2,023,000 Pud
1895: 3,066,000 „
1896: 4,033,000 „

Rigas Maschinenimport betrug in Puden:

	landwirthschaftl. Maschinen und deren Theile:	and. Maschinen und deren Theile	Zusammen
1886—1890 im Durchschnitt:	42,728	124,229	166,957
1891:	39,504	101,989	141,493
1892:	86,013	155,882	241,895
1893:	154,909	234,114½	389,023½
1894:	129,009	291,516	420,525
1895:	110,408	321,459	431,867

1896: 119,950*) Pud landwirthschaftl. Maschinen, 323,711*) Pud andere Maschinen und 45,417½ Pud Maschinentheile, zusammen 489,078½ Pud.

Riga hat also im verflossenen Jahre 57,000 Pud Maschinen mehr als im Jahre 1895 aus dem Auslande bezogen. Der Bezug landwirthschaftlicher Maschinen ist in den letzten Jahren, seit 1893, so gross gewesen, wie in wenigen Vorjahren und nur die Pentade 1881—1885 weist einen geringen Mehrbezug auf. Ueberhaupt ist aber unsere Einfuhr von landwirthschaftlichen Maschinen keine bedeutende. Einen grösseren Umfang hat seit jeher der Import von industriellen Maschinen aufgewiesen. In dieser Hinsicht ragen besonders die Jahrfünfte 1881—1885 und 1876—1880 hervor. Seit 1886 ist ein Rückgang in unserem Maschinenbezuge zu vermerken, der namentlich im Jahre 1891 zum Ausdruck kommt. Vom Jahre 1892 ab heben sich aber die Importziffern von Jahr zu Jahr, so dass im Berichtsjahre und im Jahre 1895 ca. 200,000 resp. 165,000 Pud mehr als im Jahre 1892 zur Einfuhr gelangten. Unser Hauptlieferant für landwirthschaftliche Maschinen ist Grossbritannien, auch von den industriellen Maschinen stammen zwei Drittel aus Grossbritannien, während etwa ein Drittel aus Deutschland kommt. Während des Zollkrieges kam fast nur Grossbritannien in Betracht, doch schon im Jahre 1894 trat wieder Deutschland in Folge der Zollermässigungen als Lieferant hervor und hat neuerdings seine frühere Position zurückerlangt.

St. Petersburg hat den bedeutendsten Maschinenimport unter allen Häfen des Reiches; es gingen nämlich nach officiellen Daten über das St. Petersburger Zollamt im Jahre 1895 — 900,000 Pud und 1896 — 938,000 Pud Maschinen aller Art.

Libau importirte von landwirthschaftlichen Maschinen 1895 — 27,092 Pud und 1896 — 18,014 Pud, welche zum grössten Theil aus Grossbritannien und auch aus Deutschland kamen. Der Import anderer Maschinen betrug 1895 — 152,952 Pud und 1896 — 346,637 Pud. Während im erstgenannten Jahre Grossbritannien Libau das grösste Quantum lieferte, tritt im Jahre 1896 Amerika als Hauptbezugsland auf; auch Deutschland und Belgien figuriren unter den Herkunftsländern der nach Libau importirten Maschinen.

Revals Maschinenimport wächst von Jahr zu Jahr, denn er betrug nach Angabe des handelsstatistischen Bureaus des Revaler Börsen-Comités:

*) In den früheren Angaben des Zollamts waren die Theile von landwirthschaftlichen und industriellen Maschinen gesondert registrirt, während pro 1896 alle Maschinentheile zusammen aufgeführt sind.

	Maschinen, Apparate und deren Theile
1892:	150,759 Pud
1893:	244,396 „
1894:	315,235 „
1895:	484,052 „
1896:	509,753 „

Im Vergleich mit dem Jahre 1892 sind im jüngst verflossenen Jahre ca. 360,000 Pud mehr über den Revaler Hafen gegangen. Es sind vorwiegend industrielle Maschinen, die über Reval bezogen werden. Grossbritannien ist auch hier das Hauptbezugsland, während Deutschland nur mit geringen Quantitäten an der Revaler Maschineneinfuhr betheiligt ist.

Russlands Gesammt-Import von Maschinen hat betragen nach Angabe des „Westnik Finanzow" in den ersten 11 Monaten:

	Pud	Werth in Rubeln
1894:	5,020,000	41,766,000
1895:	5,417,000	48,587,000
1896:	7,243,000	59,851,000

Darunter befanden sich in 1895: 925,000 Pud und 1896: 868,000 Pud landwirthschaftlicher Maschinen. Während also der Bezug landwirthschaftlicher Maschinen zurückgeht, wächst die Einfuhr von Maschinen für industrielle Zwecke, dem Aufschwunge der russischen Gewerbethätigkeit entsprechend, stetig. Im Vergleich mit dem Jahre 1894 sind im Berichtsjahre von Maschinen aller Art 2,2 Mill. Pud mehr im Werthe von 18,1 Mill. Rbl. nach Russland eingeführt worden.

Obwohl die Einfuhr landwirthschaftlicher Maschinen mit einem erheblich geringeren Zoll belastet ist, als die Einfuhr anderer Maschinen, ist ber Bezug der ersteren dennoch in der Abnahme begriffen. Dieses dürfte einmal auf die äusserst precäre Lage der russischen Landwirthschaft zurückzuführen sein, zum Anderen dürfte hier auch der Umstand in's Gewicht fallen, dass die russischen Werke, welche landwirthschaftliche Maschinen bauen, leistungsfähiger geworden sind und so den ausländischen Mitbewerb bereits in manchen Gegenden zurückgedrängt haben. Doch dürfte der Verbrauch landwirthschaftlicher Maschinen in Russland eine Zunahme erfahren, sobald die Regierung sich im Interesse der Landwirthe zu der längst geplanten weiteren Herabsetzung resp. Aufhebung der Eingangszölle für derartige Maschinen, die ja demnächst wieder in einer besonderen Commission beim Departement für Handel und Manufacturen berathen werden sollen, entschliesst.

Der deutsche Maschinenexport nach Russland im Jahre 1896 hat, nach der deutschen Handelsstatistik, einen Werth von annähernd 33 Millionen Mark erreicht, gegen etwa 23 Millionen im Jahre 1895 und ungefähr 16 Millionen in 1894. In 1893 und 1891 betrug der Werth der aus Deutschland nach Russland exportirten Maschinen nur je

8 Mill. Mark, also 25 Mill. Mark weniger, als im jüngst verflossenen Jahre. — Ganz besonders hat die Ausfuhr von Locomotiven und Locomobilen zugenommen, deren Werth sich für 1896 auf rund 10 Mill. Mark beziffert; die Menge betrug 1896: 9200 Tonnen, 1895: 2281 Tonnen, 1894: 974 Tonnen. Andere Maschinen wurden 1896 ungefähr 37,000 Tonnen, 1895: 31,000 Tonnen nach Russland geliefert. Im letztverflossenen Jahre hat namentlich die deutsche Ausfuhr von Nähmaschinen, sowie von landwirthschaftlichen Maschinen aller Art zugenommen.

Rigas Import von Schienen und Eisenbahnmaterialien betrug:

	Schienen	Eisenbahnmaterial
1886:	18,884 Pud	22,243 Pud
1887:	892 „	45,303 „
1888:	350 „	1,432 „
1889:	349 „	4,879 „
1890:	185 „	6,931 „
1891:	278 „	2½ „
1892:	1,407 „	31½ „
1893:	189,248 „	5,262½ „
1894:	24,895½ „	111,301 „
1895:	284,165½ „	14,444½ „
1896:	34,517½ „	?

Die Einfuhr dieser Artikel weist einen ganz beispiellosen Rückgang auf, was wohl zweifelsohne auf die Wirkung der enorm hohen Zölle zurückzuführen ist. Während nämlich in den Jahren 1866 bis 1880 durchschnittlich 1,8 Mill. Pud Schienen nach Riga eingeführt wurden, erreichte unser Import in der Pentade 1881—1885 nur noch 120,924 Pud und im Jahrfünft 1886 - 1890 gar nur etwas über 4000 Pud. Seit dem Jahre 1891 sind dann allerdings in zwei Jahren (1893 — 189,000 Pud und 1895 — 284,000 Pud) einigermassen namhafte Quantitäten Schienen bezogen worden, die jedoch einen Vergleich mit unserem früheren Schienenimport nicht im Entferntesten aushalten können. Auch das Berichtsjahr weist den geringen Bezug von 34,000 Pud auf, steht also hinter dem Vorjahre mit 250,000 Pud zurück. Ebenso hat der Import von Eisenbahnzubehör, der 1866—1870 626,000 Pud und 1871—1875 — 400,000 Pud im Durchschnitt gegen 16,000 Pud in 1886 bis 1890 betrug, ganz bedeutend abgenommen, ja in manchen Jahren nahezu aufgehört. Eine Ausnahme bildet das Jahr 1894, in welchem ca. 111,000 Pud eingeführt wurden. Die Angaben für das Berichtsjahr sind aus der Zollstatistik nicht ersichtlich. Unsere Hauptbezugsländer von Eisenbahnschienen sind Deutschland und Grossbritannien, neuerdings auch Belgien.

Libau importirte 1895 17,258 Pud und 1896 29,082 Pud Schienen, vorwiegend aus Belgien und Deutschland.

Reval bezieht nur geringe Quantitäten Schienen und zwar Eisenschienen aus Grossbritannien und Stahlschienen aus Deutschland.

Russlands Gesammtimport von Eisenbahnschienen betrug in den ersten 11 Monaten:

1894:	553,000	Pud
1895:	1,137,000	„
1896:	562,000	„

Der Bezug dieses Artikels nach Russland, der im Jahre 1895 eine starke Zunahme erfahren hatte, ist im Berichtsjahre wieder auf das Niveau des 1894er Imports hinabgesunken.

Rigas Import von roher Baumwolle betrug:

1886—1890:	134,834	Pud durchschnittlich
1891:	111,576	
1892:	117,350	
1893:	230,121½	
1894:	169,946½	
1895:	160,569	
1896:	213,607	

Rigas Bezug von Baumwolle, der im Vergleich mit Revals und St. Petersburgs Import ein sehr kleiner ist, hat im Berichtsjahre ca. 50,000 Pud mehr betragen, als im Jahre 1895 und hat somit fast das Ergebniss des Jahres 1893, welches zu den günstigsten hinsichtlich der Einfuhr dieses Artikels gehört, erreicht. Einen grösseren Import haben sonst nur noch die Pentade 1881—1885 (ca. 250,000 Pud) und das Jahr 1887 (236,000 Pud) gehabt. Also trotz der im Jahre 1894 erfolgten erheblichen Zollerhöhung für diesen Artikel ist unser Bezug von Baumwolle im Berichtsjahre gewachsen, was wohl dem in demselben Jahre eingeführten ermässigten Eisenbahntarif für den Transport von Baumwolle zu verdanken ist. Wir beziehen unseren Bedarf an Baumwolle nicht direct aus den Productionsländern, sondern durch Vermittelung Grossbritanniens, das uns zwei Drittel, und Deutschlands, das uns ein Drittel liefert.

Libau's Baumwollimport scheint sich nach der Zollerhöhung, welche eine starke Abnahme im Bezuge dieses Artikels zur Folge hatte, nicht mehr beleben zu wollen, was aus nachstehender Tabelle hervorgeht:

1889:	1,369,832	Pud
1890:	556,030	„
1891:	546,294	„
1892:	522,658	„
1893:	720,281	„
1894:	342,133	„
1895:	64,239	„
1896:	54,279	„

Es ist also im jüngst verflossenen Jahre eine Abnahme von ca. 10,000 Pud zu verzeichnen, die in Hinsicht auf das im Vergleich mit den Vorjahren enorm zusammengeschmolzene Importquantum des Jahres 1895 ganz besonders schwer in's Gewicht fällt. Innerhalb 8 Jahren ist die Baumwollimportziffer von 1,3 Mill. Pud auf 54,000 Pud zurückgegangen und zwar mit solcher Consequenz, dass auf eine Wiederbelebung dieses Importhandelszweiges wohl kaum mehr zu hoffen ist. Auch Libau bezieht seine Baumwolle zumeist aus Grossbritannien, direct aus Amerika nur einen kleinen Theil.

Revals Baumwollimport hat in den letzten Jahren einen derartigen Umfang gewonnen, dass es wohl jetzt als erster Baumwollimporthafen Russlands gelten kann, da sowohl über St. Petersburg als Odessa in den letzten 3 Jahren kleinere Quantitäten gegangen sind. Nach Reval wurden eingeführt*):

1890:	3,667,709	Pud
1891:	2,241,346	„
1892:	1,967,270	„
1893:	1,343,662	„
1894:	2,709,528	„
1895:	1,841,521	„
1896:	2,764,528	„

Revals Baumwollimport, der im Jahre 1895 dem Vorjahre gegenüber eine Einbusse von ca. 800,000 Pud erlitten hatte, hat im Berichtsjahre wieder um dasselbe Quantum zugenommen. Das Jahr 1890 hat aber eine noch grössere Importziffer (um 900,000 Pud) ergeben. Auch Reval bezieht nur einen geringen Theil seiner Baumwolle (etwa ein Viertel) unmittelbar aus Amerika, Grossbritannien spielt auch hier die Hauptvermittlerrolle, während Deutschland an zweiter Stelle steht.

St. Petersburg's Baumwolleimport hat sich in den letzten zwei Jahren nur wenig geändert, während er dem Jahre 1894 gegenüber ein Minus von 700,000 resp. 600,000 Pud ergeben hat; er betrug 1896: 1,624,000 Pud, 1895: 1,760,000 Pud und 1894: 2,332,000 Pud. Odessas Bezug von Baumwolle, der in den Jahren 1896 und 1895 den gleichen Umfang hatte, war im Jahre 1894 1 Mill. Pud grösser; es wurden über Odessa importirt 1896: 1,625,000 Pud, 1895: 1,635,000 gegen 2,605,000 im Jahre 1894.

Das gesammte Reich importirte an Rohbaumwolle:

1894:	11,272,000	Pud
1895:	7,472,000	„
1896:	8,442,000	„

Bei der Einführung des erhöhten Baumwollzolles im Jahre 1894 liess sich die Regierung von der Annahme leiten, dass die Baumwollecultur in Centralasien sich rasch ausdehnen werde und leistungsfähig

*) Angabe des statistischen Bureaus des Revaler Börsen-Comités.

genug sei, um einen grossen Theil des inländischen Bedarfs zu decken; doch scheint dabei die Entwickelung des einheimischen Baumwollebaues überschätzt worden zu sein. Es sind nämlich nach officiellen Daten auf der Transkaspischen Bahn von gereinigter Baumwolle nach Usun-Ada und Krassnowodsk verfrachtet worden: 1894: 3,168,977 Pud, 1895: 3,508,401 Pud und 1896: 3,402,989 Pud. Darnach hat das letzte Jahr im Vergleich zu 1894 allerdings eine Mehrverfrachtung von etwa 230,000 Pud ergeben, im Vergleich zu 1895 aber liegt dagegen ein Mindertransport von über 100,000 Pud vor. Jedenfalls ist aber die Leistungsfähigkeit der centralasiatischen Baumwolleproduction gegenüber unserem Bedarf noch völlig unzureichend, was bei einem Vergleich der obenangeführten Importziffern und der auf der Transkaspischen Bahn beförderten Quantitäten von Baumwolle klar hervorgeht. Im Jahre 1894 umfasste der Import über 11,2 Mill. Pud, wovon allerdings ein beträchtlicher Theil auf grosse Vorräthe fiel, die damals anlässlich der bevorstehenden Zollerhöhung angesammelt wurden. Dementsprechend ging dann im Jahre 1895 die Baumwolleeinfuhr auf 7,4 Millionen Pud, also um 3,8 Mill. Pud zurück. Im letzten Jahre ist aber bereits wieder eine Zunahme von 1 Mill. Pud eingetreten.

Der internationale Handel mit Baumwolle verlief im Berichtsjahre, wie das Organ unseres Finanzministeriums schreibt, in ziemlich ruhiger Stimmung und die Preise waren während des ganzen Jahres keinen starken Schwankungen unterworfen. In Mittelasien begann die letzte Campagne mit einer sehr festen Marktstimmung, wozu auch die Preiserhöhungen auf dem Moskauer Markte beitrugen. Gegen Ende der Campagne wurde die Stimmung etwas stiller und die Verkäufer wurden etwas nachgiebiger. Im Allgemeinen befand sich das Geschäft in günstiger Lage.

Das Anbauareal in Mittelasien (Ferghana, Syr Darja, Ssamarkand und Transkaspigebiet, Buchara und Chiwa) hat im Jahre 1896 wieder zugenommen und zwar um etwa 20—30 % im Vergleich mit dem Vorjahre, wobei die Vergrösserung vornehmlich jedoch auf das Ferghanagebiet entfällt. Die Ernte ist jedoch in Folge des ungünstigen Wetters, welches während eines Theils des Jahres herrschte, nicht grösser als in 1895 ausgefallen; sie betrug ca. 4 Millionen Pud.

Rigas Import von Farbeholz in Scheiten betrug:

1888:	1,055,820½	Pud
1889:	628,785	„
1890:	953,210	„
1891:	1,084,699	„
1892:	573,438	„
1893:	743,916½	„
1894:	1,114,654½	„
1895:	979,216½	„
1896:	920,394	„

Der Import dieses Artikels, der bis zum Jahre 1883 sehr gering war, ist seit Gründung der Fabrik von Farbeholzextracten (1884) bedeutend gestiegen und erreichte im Jahre 1894 das Maximum mit über 1,1 Mill. Pud. In den beiden letzten Jahren sind ca. 130,000 resp. 200,000 Pud weniger von diesem Artikel bezogen worden. Doch wird die Einfuhr dieses Artikels in den Jahren 1895 und 1896 sonst nur noch von derjenigen in den Jahren 1888 und 1891 und das nur um ein Geringes, übertroffen. Fast das ganze Quantum Farbeholz beziehen wir direct aus dem Productionslande desselben — Amerika, während über Frankreich und Deutschland nur ganz unbedeutende Mengen zu uns gelangen. — Auch Libau bezieht für seine Industrie ein ganz umfangreiches Quantum dieses Artikels, der dorthin aus Amerika und auch in geringem Umfang aus Australien gebracht wird. Der Libauer Bezug von Farbeholz, der in 1896 und 1895 fast gleich gross war, hat in diesen beiden Jahren im Vergleich zum Jahre 1894 abgenommen und gleicht dem Durchschnitt des vorhergegangenen Decenniums (1885—1894) — 384,639 Pud; es sind nämlich in 1896 — 377,119 Pud, 1895 — 386,163 Pud, 1894 aber 507,803 Pud, was auch das Maximum repräsentirt, eingeführt worden. Reval kommt hinsichtlich des Imports von Farbeholz garnicht in Betracht, St. Petersburg bezieht dagegen ansehnliche Quantitäten.

Rigas Import von ausländischem Salz hat betragen:

1866—1870:	3,074,474	Pud (im Durchschn.)
1871—1875:	2,367,554	„ „ „
1876—1880:	1,447,619	„ „ „
1881—1885:	826,142	„ „ „
1886—1890:	103,630	„ „ „
1891:	111,979	„
1892:	26,535	„
1893:	33,175½	„
1894:	52,262	„
1895:	19,682	„
1896:	31,635	„

Der Import dieses Artikels, der einst eine grosse Rolle in unserem Handel gespielt hat, bewegt sich heute in Folge der Aufhebung der Salzaccise und des hohen Einfuhrzolles in so engen Grenzen, dass er kaum noch erwähnenswerth ist. Doch wollen wir, wie in früheren Berichten, so auch im vorliegenden, die Importziffern seit 1866 anführen, um die gegenwärtige Bedeutungslosigkeit und den Verfall dieses Importzweiges zu illustriren. Die in den letzten Jahren eingeführten minimen Quantitäten kommen aus Deutschland und bestehen zum grossen Theil aus rothem Steinsalz, sowie aus einigen tausend Pud Tischsalz.

Andererseits hat die erwähnte Aufhebung der Accise die Zufuhr inländischen Salzes aus der Krim wesentlich gefördert, so dass sich

dieselbe in den 3 letzten Jahren auf über 2 Millionen Pud gestellt hat, also etwa 900,000 Pud mehr betragen hat, als durchschnittlich im Jahrfünft 1886—1890. Es betrug die Rigaer Zufuhr von Salz aus der Krim:

1886—1890:	1,142,129	Pud im Durchschnitt
1891:	867,758	„
1892:	1,750,380	„
1893:	1,114,779	„
1894:	2,093,440	„
1895:	2,041,137	„
1896:	2,060,084	„

Revals Salzimport aus dem Auslande (Deutschland) hat gleichfalls einen geringen Umfang: 1894: 11,493 Pud, 1895: 9,119 Pud, 1896: 21,652 Pud. Dagegen ist die Salzzufuhr aus der Krim nach Reval ganz beträchtlich gestiegen, sie betrug: 1896: 1,422,300 Pud gegen 1,157,835 Pud in 1895.

Libaus Salzimport aus dem Auslande ist überhaupt nicht nennenswerth, während es aus der Krim erhebliche Quantitäten bezieht, es wurden in 1895 550,664 Pud und in 1896 1,111,897 Pud Krimer Salz bezogen, mithin im letzten Jahre das doppelte Quantum.

Der Salzimport Russlands betrug 1894*) 603,000 Pud, 1895*) 587,000 Pud und 1896*) 719,000 Pud, er hat also im jüngst verflossenen Jahre um über 100,000 Pud zugenommen, obgleich die russische Salzproduction vom Jahre zu Jahre Fortschritte zu verzeichnen hat. Nach amtlichen Daten wurden in Russland im Jahre 1894 total 79,711,744 Pud gegen 93,381,187 Pud in 1895, mithin im letzteren Jahre 14 Mill. Pud mehr, gewonnen. Nach den Rayons vertheilt sich die 1895er Ausbeute von Salz folgendermassen:

	Aus Salzseen gewonnen. Salz	Steinsalz	Kochsalz
Südrussland . .	29,468,133	15,434,375	4,540,720
Gouv. Perm . .	—	—	17,195,431
„ Astrachan .	16,768,346	—	—
„ Orenburg .	902,126	1,596,805	—
Kaukasus . .	994,201	1,423,228	15,037
Transkaspien .	285,890	1,084,027	—
Turkestan . .	1,750,000	—	—
Uebr. Rayons .	586,076	—	1,306,792

Insgesammt 93,351,187 Pud

Ausserdem wurden noch im Donischen Heeresgebiete (38,000 Pud) und aus den Seen im Altai-Bezirk (1,000,000 Pud) Salz ausgebeutet.

*) In den ersten 11 Monaten.

Rigas Korkholzimport betrug:

1886—1890:	200,706	Pud im Durchschn.
1891:	225,349	„
1892:	217,907	„
1893:	227,549	„
1894:	275,190½	„
1895:	266,107½	„
1896:	286,900½	„

Rigas Korkholzimport, der in den letzten Jahren fast stetig zugenommen hat, erreichte im Berichtsjahre das Maximum, doch stehen die Jahre 1895 und 1894 nur mit 20,000 resp. 11,000 Pud hinter dem jüngst verflossenen Jahre zurück. Jedes Jahrfünft seit 1866 weist einen stärkeren Bezug auf, was von der beständigen Entwickelung unserer einheimischen Korkindustrie Zeugniss ablegt. Während das hauptsächlichste Herkunftsland dieses Artikels früher Portugal war (90 % der Totaleinfuhr), liefert uns in den letzten Jahren Afrika immer grössere Quantitäten und figurirte im Jahre 1895 gar als das wichtigste Bezugsland. Portugal nahm in diesem Jahre erst die zweite Stelle ein und Spanien rangirte dann an dritter Stelle. Auch über Deutschland gelangen kleinere Quantitäten Korkholz zu uns.

Die Libauer Einfuhr von Korkholz betrug:

1889:	60,562	Pud
1890:	30,311	„
1891:	69,916	„
1892:	95,241	„
1893:	80,914	„
1894:	66,573	„
1895:	118,499	„
1896:	123,804	„

Der Korkholzbezug Libaus ist in den beiden letzten Jahren grösser denn je gewesen und zwar in Folge des Auftretens eines neuen örtlichen Consumenten, der Linoleumfabrik; es ist im Berichtsjahre noch einmal so viel als im Jahre 1894 an Korkholz importirt worden, doch nur 5000 Pud mehr als im Jahre 1895. Portugal liefert Libau drei Viertel seines Bedarfs, das übrige Quantum wird von Spanien gedeckt. Reval und St. Petersburg haben für den Bezug dieses Artikels keine Bedeutung erlangt.

Der Korkholzimport ganz Russlands im Vergleich mit demjenigen Libaus und Rigas stellt sich folgendermaassen:

	Ganz Russland in 11 Monaten	Riga und Libau zusammen
1893:	334,000 Pud	308,463 Pud
1894:	380,000 „	341,763½ „
1895:	470,000 „	384,606½ „
1896:	503,000 „	410,704½ „

Da Rigas und Libaus Bedarf an diesem Artikel in den letzten Jahren stetig gewachsen ist, hat auch der Korkholzimport des ganzen Reiches fortgesetzt Fortschritte zu verzeichnen, denn Rigas und Libaus Import zusammen ist fast so gross, als das ganze nach Russland eingeführte Quantum. Die Korkholzindustrie im Innern des Reiches ist bislang ganz bedeutungslos. Nur in Moskau existirt eine grosse Korkenfabrik.

Rigas Harzimport hat betragen:

1888:	352,356	Pud
1889:	385,506	„
1890:	243,592	„
1891:	277,384	„
1892:	203,363	„
1893:	204,955	„
1894:	324,460	„
1895:	164,972	„
1896:	331,386	„

Die Einfuhr dieses Artikels hat seit dem Jahre 1890 einen Rückgang aufzuweisen, der beim Vergleich mit den Ergebnissen der vorhergegangenen 3 Jahrfünfte 1886 bis 1890 — 402,005 Pud, 1881—1885 — 414,473 Pud und 1876—1880 — 360,308 Pud ganz beträchtlich in's Gewicht fällt. Nur zwei von allen Jahren seit 1890, nämlich 1894 und das Berichtsjahr haben ganz günstige und zwar einander fast gleiche Resultate ergeben; so überragte das Jahr 1896 seinen Vorgänger um ca. 165,000 Pud und das Jahr 1894 hatte wieder im Vergleich mit dem Jahre 1893 einen Mehrimport von 120,000 Pud zu verzeichnen. Doch sind auch die Jahre 1896 und 1894 hinter den oben genannten Quinquennien zurückgeblieben. Damals machte sich eben der Mitbewerb unseres Nachbarhafens St. Petersburg und der Südhäfen auf unseren Absatzgebieten im Innern des Reichs nicht in so gewichtigem Maasse fühlbar wie in neuester Zeit. Auch sind die Tarife für den Harztransport auf den Eisenbahnen durch die im Jahre 1894 erfolgte Tarifregulirung für diesen Artikel für Riga nicht ganz so günstig wie ehedem, so dass uns viele wichtige Absatzgebiete fast ganz verloren gegangen sind. Dass der Bezug dieses Artikels nicht noch eine weitere Einschränkung erfahren hat, verdanken wir unserer Rigaer Industrie (Seifen-, Wagenschmier-Fabrikation, Papierfabriken und Brauerpechfabriken), die namhafte Quantitäten Harz verbraucht. Der grösste Theil des nach Riga importirten Harzes kommt direct aus den hauptsächlichsten Productionsländern Amerika und Frankreich; Libaus und Revals Harzimport bewegen sich in engen Grenzen. Libau hat im jüngst verflossenen Jahre dem Jahre 1895 gegenüber einen starken Mehrimport von Harz (Harpius und Harz für Bierbrauer) gehabt, nämlich 18,767 Pud gegen 1563 Pud. Das ganze Quantum kommt über Deutschland nach Libau. Die Harzpreise sind in den letzten Jahren

in den Productionsländern, sowohl Amerika als Frankreich, in Folge Missernte gestiegen; namentlich waren es dunkle Marken, die nicht ausreichend erhältlich waren.

Der Gesammtimport Russlands von Harpius und Harz für Bierbrauer steigt von Jahr zu Jahr; er betrug nämlich nach officiellen Daten in 11 Monaten:

1894: 1,435,000 Pud
1895: 1,386,000 „
1896: 1,533,000 „

Im Jahre 1895 wurden demnach 50,000 Pud, im Jahre 1896 schon 147,000 Pud mehr als im Jahre 1894 nach Russland eingeführt.

Der Weinimport Rigas gestaltete sich folgendermaassen:

	Wein	Champagner
1888:	30,260 Wedro	22,772 Flaschen
1889:	40,462½ „	25,715 „
1890:	46,154½ „	29,388 „
1891:	35,955 „	34,242 „
1892:	30,796 „	20,582 „
1893:	31,324⅝ „	31,912 „
1894:	40,509¾ „	26,561 „
1895:	43,395 „	31,064 „
1896:	43,621 „	39,078 „

Unser letztjähriger Weinimport hat sich demnach auf derselben Höhe gehalten wie im Jahre 1895, dagegen wurden im Berichtsjahre ca. 8000 Flaschen Champagner mehr importirt. Hinsichtlich des Bezuges von Champagner war das Berichtsjahr ein sehr günstiges, da seit dem Jahre 1886 kein so grosses Quantum über Riga gegangen ist. Hinter den Pentaden 1876—1880 und 1871—1875 steht es allerdings stark zurück, namentlich hinter letzterer, in welcher durchschnittlich 40,000 Flaschen mehr eingeführt wurden. Ebenso weist der Import von Wein in Fässern in den soeben genannten Jahrfünften einen weit bedeutenderen Umfang auf, als im Berichtsjahre und im Jahre 1895, wenn auch die beiden letzten Jahre ein grösseres Importquantum als viele andere Vorjahre, namentlich seit 1886, zu verzeichnen haben. Der frühere stärkere Bezug von ausländischen Weinen erklärt sich einerseits daraus, dass damals die russischen Weine viel weniger verbreitet waren und auch eine schlechtere Quantität aufwiesen, als heutzutage bei der entwickelten Technik in der heimischen Weinfabrikation und andererseits aus den niedrigen Importzöllen, die das ausländische Product damals zu tragen hatte. Direct aus den Productionsländern Frankreich, Spanien und Portugal, die uns früher bedeutende Quantitäten ohne Vermittelung lieferten, beziehen wir heute so gut wie garkeinen Wein, sondern hauptsächlich über Deutschland, welches ja auch gewisse Weine producirt, Dänemark, Belgien und Grossbritannien.

Revals Weinimport, der 1880—1884 durchschnittlich 147,872 Pud Wein (nicht mouss.) betrug, hat neuerdings einen Rückgang erfahren; so wurden 1895 — 10,326 Pud und 1896 — 13,466 Pud bezogen. Ausserdem gingen noch über Reval in 1895 — 22,815 Flaschen und 1896 — 30,183 Flaschen Champagner. Auch im Revaler Weinimport tritt die Vermittelung Deutschlands immer mehr in den Vordergrund, während die directen Verbindungen mit den Productionsländern mehr und mehr zurücktreten. Libaus Import von Wein in Fässern hat im Vergleich zum Vorjahre um ca. 1000 Pud zugenommen und ist dem im Jahre 1893 erreichten Maximum nahe gekommen; es sind nämlich 1896: 13,534 Pud, 1895 — 12,553 Pud, 1894 — 12,140 und 1893 — 13,953 Pud eingeführt worden, während der durchschnittliche Import für das Jahrzehnt 1885—1894 nur 9062 Pud betrug. Ausserdem werden nach Libau noch einige Tausend (6—8000) Flaschen Wein jährlich zugeführt. Der Import von Champagner betrug 1896 — 7286 Flaschen, 1895 — 8481 Flaschen, 1894 — 16,692 Flaschen. Libau bezieht den meisten Wein aus Frankreich, aber auch über Deutschland, Belgien und Grossbritannien.

Der Wein-Import Russlands hat betragen in den 11 ersten Monaten nach dem „Westnik Finanzow“:

	1894	1895	1896
		Pud	
Wein in Fässern	492,000	503,000	484,000
		Flaschen	
„ „ Flaschen	825,000	845,000	1,031,000

Die Weineinfuhr in das ganze Reich ist also keinen grossen Schwankungen unterworfen.

Rigas Heringsimport betrug:

1889:	68,857 1/2	Tonnen
1890:	50,648 3/4	„
1891:	70,276 1/2	„
1892:	99,206	„
1893:	125,356 1/4	„
1894:	81,737 17/32*)	„
1895:	82,602 3/4**)	„
1896:	86,373 1/9***)	„

Der Import von Heringen weist also in den beiden letzten Jahren eine kleine Steigerung dem Jahre 1894 gegenüber auf; in diesem Jahre war jedoch im Vergleich mit dem allerdings aussergewöhnlich günstigen Jahre 1893 ein starker Minderimport und zwar von ca. 43,000 Tonnen zu verzeichnen. Ueberhaupt hat aber der Heringsimport, welcher

*) Davon kamen über Libau ca. 5000 Tonnen
**) „ „ „ „ „ 7625 „
***) „ „ „ „ „ 10436 „

namentlich seit 1888 erheblich zurückgegangen war, wenn er auch seit 1892 wieder Anzeichen einer Besserung aufweist, im Vergleich mit früheren Jahren (1872: wurden 144,034 Tonnen, 1866—1870: 105,902 Tonnen importirt) einen viel geringeren Umfang. Dieses dürfte auf die Concurrenz Libaus und Königsbergs, sowie auf die beständigen namhaften Zollerhöhungen, wodurch auch der Import des ganzen Reiches eingeschränkt worden ist, zurückzuführen sein.

Was nun das letztjährige Heringsgeschäft betrifft, so war, wie auch in unserem Bericht pro 1895 hervorgehoben wurde, schon Ende 1895 der Absatz ein sehr unbefriedigender und die Preise hatten fallende Tendenz. So blieb es auch im Laufe des Winters und Frühjahrs des Berichtsjahres und obgleich die Preise stark ermässigt wurden, wollte sich keine bessere Nachfrage einstellen. Hiezu kam noch, dass die starke Hitze, die wir im Juni und Juli hatten, einen sehr schlechten Einfluss auf die Qualität der Waare ausübte. Was hier von gross fallender Waare war, wurde zu den Sommerfasten in's Innere des Reiches zu 9 und 10 Rbl. per Tonne versandt, der Vorrath an klein fallender Waare blieb hier liegen und wurde erst im Januar und Februar des Jahres 1897 zu Preisen von 6—8 Rbl. per Tonne realisirt, welche somit kaum die Auslagen für Fracht etc. deckten.

Der Fang norwegischer Fettheringe, die im Rigaer Handel eine bedeutende Rolle spielen, war beinahe misslungen und die Kleinigkeiten, welche hierher kamen, wurden mit 16—20 Rbl. per Tonne bezahlt.

Das Geschäft in schottischen Heringen, von denen wir 1896 ca. 24,000 Tonnen, gegen 25,000 Tonnen resp. 27,000 Tonnen in 1895 und 1894 bezogen, war durchaus befriedigend, der Absatz war im Herbst allerdings etwas schleppend, besserte sich aber gegen die Fasten und während derselben ganz ausserordentlich. Die Preise stiegen um mehrere Rubel per Tonne; es wurden schliesslich gezahlt für Spents $12^1/_2$ Rbl., Matjes 14 Rbl. und Mattfull $15^1/_2$ Rbl. Zu diesen Preisen hätten noch mehrere Tausend Tonnen abgesetzt werden können.

Das Lager in Riga betrug am 1. Januar 1897 — 20,000 Tonnen, 1896 — 33,000 Tonnen, 1895 — 24,000 Tonnen und 1894 — 38,800 Tonnen.

Libaus und Revals Heringsimport betrug:

	Libau	
1890:	136,889$^1/_2$	Tonnen
1891:	122,541$^3/_4$	„
1892:	211,580	„
1893:	240,753	„
1894:	159,079	„
1895:	190,915	„
1896:	190,221$^1/_2$	„

Reval (ohne Baltischport)

1890:	172,900 Pud	= 19,211	Tonnen
1891:	282,163 „	= 31,351	„
1892:	243,103 „	= 27,011	„
1893:	392,516 „	= 43,613	„
1894:	232,879 „	= 25,875	„
1895:	255,803 „	= 28,242½	„
1896:	88,067 „	= 9,785²/₉	„

Der Libauer Heringsimport überragt also den unsrigen ganz bedeutend, so zum Beispiel im Jahre 1896 um mehr als 113,000 Pud. In früheren Jahren war der Unterschied kein so gewaltiger, erst in den achtziger Jahren nahm der Bezug von Heringen nach Libau einen starken Aufschwung, der dann auch stetige Fortschritte zu verzeichnen hatte. Die in den beiden letzten Jahren nach Libau importirten Quantitäten weisen fast denselben Umfang auf und stehen nur hinter den Importquanten in 1892 und 1893 um ca. 21,000 Pud resp. 50,000 Pud zurück. Libaus Import schottischer Heringe nimmt enorm zu (1896: 137,615½ Tonnen), während der Bezug schwedischer (1896: 37,146 Tonnen) und namentlich norwegischer (1896: 15,460 Tonnen) stark zurückgegangen ist. — Libaus und auch wohl unser gewichtiger Concurrent — Königsberg — hat nach deutschen Ziffern in 1896 — 185,000 Tonnen, gegen 190,000 Tonnen in 1895 und 200,000 Tonnen in 1894 nach Russland an Heringen exportirt; in den beiden letzten Jahren hat also eine Abnahme von 5 resp. 10,000 Tonnen stattgefunden. Revals Bezug von Heringen ist sehr klein, namentlich im Berichtsjahre, in welchem nicht einmal 10,000 Tonnen, mithin 18,000 Tonnen weniger als im Jahre 1895 eingeführt wurden. — Ueber St. Petersburg gingen an Heringen und anderen Fischen 1896 — 116,111¹/₉ Pud gegen 98,111¹/₉ Pud in 1895.

Russlands Gesammtimport an Heringen betrug in den ersten 11 Monaten nach amtlichen Daten:

	Pud	Tonnen	Werth in Rbl.
1893:	7,353,000 =	817,000 =	9,421,000
1894:	6,705,000 =	745,000 =	9,265,000
1895:	6,485,000 =	720,555 =	9,163,000
1896:	6,984,000 =	776,000 =	9,941,000

Russland hat somit etwa 55,000 Tonnen mehr als in 1895 und 30,000 Tonnen mehr als in 1894 an Heringen aus dem Auslande bezogen. Dem Jahre 1893 gegenüber weist dagegen das Berichtsjahr einen Rückgang um ca. 40,000 Tonnen auf.

Der Sodaimport Rigas hat betragen:

1889:	156,038	Pud
1890:	164,454	„
1891:	132,785	„
1892:	146,410	„

1893: 184,288 Pud
1894: 127,825 „
1895: 131,839 „
1896: 156,349*) „

Die Einfuhr dieses Artikels, die früher einen ganz bedeutenden Umfang hatte (1876 bis 1880 durchschnittlich 255,671 Pud, 1881—1885 294,946 Pud) ist seit 1886 von Jahr zu Jahr zurückgegangen; eine wesentliche Erhöhung in unserem Bezuge von Soda trat dann erst im Jahre 1893 ein, doch schon im nächstfolgenden Jahre sank der Sodaimport auf das Minimum herab. Auch die beiden letzten Jahre brachten keine irgend nennenswerthe Besserung, wenn auch das Berichtsjahr eine um ca. 24,000 Pud höhere Importziffer als das Vorjahr aufweist. Zu dem im letzten Jahre etwas erhöhten Bezuge dieses Artikels haben die am 1. Juli 1895 erstellten neuen bedeutend ermässigten Tarife, wonach sich die Transportkosten für calcinirte und crystallisirte Soda auf Entfernungen von 600 bis 2000 Werst um 0,71 Kop. bis zu 3,50 Kop. und für caustische Soda bei Entfernungen von 400 bis 2000 Werst um 1,67 Kop. bis zu 8,33 Kop. per Pud billiger stellten, in keiner Weise beigetragen. Ja man kann mit Sicherheit annehmen, dass diese Tarifermässigung einmal des seit 1891 zur Einführung gelangten besonders hohen Schutzzolles wegen, der bedeutend mehr als der Kaufpreis in den Productionsländern plus Fracht nach Riga beträgt, und zum Anderen der in den letzten Jahren stark entwickelten inländischen Sodaerzeugung wegen nicht im Stande sein wird, dem Artikel Soda seine frühere Bedeutung unter unseren Importwaaren zurückzugeben. Die letztjährige kleine Zunahme in der Sodaeinfuhr kann eben durchaus keine Gewähr auf längere Dauer bieten, weil durch die geplanten und zum Theil schon in's Werk gesetzten Neuanlagen (Donezbassin) der Actiengesellschaft Ljubimow, Solvay & Co., die, unter den besten Bedingungen arbeitend, in Russland festen Fuss gefasst hat, beabsichtigt wird, die einheimische Sodaerzeugung derart zu erweitern, dass Russland dann für Soda sogar exportfähig sein werde. Auch andere Fabriken, wie Uschkow in Jelabug, sind als bedeutende Lieferanten für den russischen Markt im Osten des Reichs in Betracht zu ziehen.

Libaus Bezug von Soda ist im Jahre 1896 grösser als im Vorjahre gewesen, denn er ist von 46,716 Pud auf 64,890 Pud gestiegen. Es wurden nämlich nach Libau importirt in Puden:

---

*) Soda (kohlens. Natrium) 76,228
Doppelkohlensaures Natrium, doppelkohlensaures Kalium 13,431½
Aetznatrium (caustische Soda), Aetzkali 66,193
Doppelschwefelsaures Natrium, schwefelsaures Natrium, kieselsaures Natrium und Kalium 496½
156,349

	1896	1895
Aetznatrium	43,095	29,056
Schwefels. Natrium . . .	487	1,117
Doppelkohlens. Natrium .	6,254	6,406
Soda und Pottasche . . .	15,054	10,137
Zusammen	64,890	46,716

Reval bezog an Soda und Pottasche 1893: 7484 Pud, 1894: 23,114 1895: 19,549 Pud und 1896: 56,529 Pud. Also auch Reval, das ebenfalls viel kleinere Quantitäten als wir bezieht, hat im letzten Jahre einen Mehrimport zu verzeichnen.

Rigas, Libaus und Revals Hauptlieferant für Soda ist Grossbritannien, in zweiter Linie kommt Belgien und endlich Deutschland in Betracht.

Ebenso wie diese einzelnen Häfen, weist auch die Sodaeinfuhr des ganzen russischen Reiches einen grösseren Umfang im letztverflossenen Jahre auf. Die Einfuhr betrug in Puden:

	11 Monate 1895	1896
Aetznatrium und Aetzkali	369,000	408,000
Doppelkohlensaures Natrium und Kalium	78,000	71,000
Soda und Pottasche	314,000	598,000
	761,000	1,077,000

Das mehr eingeführte Quantum umfasst also die stattliche Ziffer von über 300,000 Pud. Trotzdem sind wir geneigt, diesen Aufschwung für vorübergehend zu halten und zwar aus den weiter oben angeführten Gründen.

Der Rigaer Kaffeeimport hat betragen:

1888:	23,003½	Pud
1889:	22,277	„
1890:	24,995	„
1891:	24,100	„
1892:	21,701	„
1893:	24,674	„
1894:	24,923	„
1895:	27,737½	„
1896:	27,816½	„

Unser Bezug von Kaffee hat mithin in den beiden letzten Jahren einen fast ganz gleichen Umfang gehabt und ist in diesen Jahren grösser gewesen als in irgend einem der Vorjahre seit 1887. — Dagegen weist er einen oft ganz beträchtlichen Ausfall im Vergleich mit allen Jahren von 1866 bis 1886 auf. So betrug der Import im Durchschnitt

in den Pentaden 1866—1870: 33,531 Pud, 1871—1875: 41,856 Pud, 1876—1880: 39,654 Pud und 1881—1885: 34,044 Pud. Dieser Rückgang ist offenbar dem Einfluss des hohen Importzolls zuzuschreiben, der den Consum von Kaffeesurrogaten stark gefördert hat. Unsere Bezugsquellen für diesen Luxusartikel sind nicht die Productionsländer selbst, sondern in der Hauptsache Grossbritannien und Deutschland, durch deren Vermittelung wir von jeher fast das ganze Quantum unseres Bedarfs gedeckt haben.

Während Libaus Kaffeeeinfuhr eine sehr geringe ist, nämlich 1895: 9247 Pud gegen 8349 Pud in 1896 hat der Revaler Bezug von Kaffee, von dem ein grosser Theil in das Innere des Reiches weiter versandt wird, einen namhaften Umfang, der in den Jahren 1885 bis 1891 sogar grösser war als derjenige des Rigaer Kaffeeimports. In den Jahren 1892—1895 bezog aber Riga grössere Quantitäten Kaffee als Reval, im Jahre 1896 dagegen sind über Reval 5000 Pud mehr als über unseren Hafen gegangen.

Es wurden nämlich nach Reval importirt:

	im Durchschnitt	
1880—1884:	33,242	Pud
1885—1889:	26,710	„
1890—1894:	29,209	„
1890:	50,685	„
1891:	34,334	„
1892:	21,537	„
1893:	18,910	„
1894:	20,580	„
1895:	16,165	„
1896:	32,721	„

Während Libau seinen Kaffee zu gleichen Theilen über Deutschland und Grossbritannien bezieht, kommt der Revaler Kaffee zu Dreiviertel über Deutschland. St. Petersburg figurirt als bedeutendster Importhafen nicht nur der Ostseeplätze, sondern auch des ganzen russischen Reichs.

Russlands Kaffeeimport stellte sich folgendermassen in 11 Monaten der 3 letzten Jahre:

1894:	383,000	Pud
1895:	384,000	„
1896:	371,000	„

Der letztjährige Ausfall beträgt somit den beiden Vorjahren gegenüber 13,000 resp. 12,000 Pud.

In dem 1896er Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg wird hervorgehoben, dass Kaffee, der lange Zeit hindurch der allgemeinen rückgängigen Preistendenz Stand gehalten hatte, in Folge der grossen Ernten in Brasilien stark im Preise gefallen ist.

Nach einer Aufstellung der Firma Alexander Jahn & Co. in Hamburg hatte der Preis für Santos im Jahre 1887 den höchsten Preis, der seit 10 Jahren notirt wurde, mit 103 Pf. erreicht. Im Jahre 1888 wurde dann der niedrigste Preis mit 50½ Pf. erreicht. In den Jahren 1892 bis 1895 waren die Schwankungen weniger lebhaft und bewegten sich zwischen 62 und 83½ Pf. Seit Mitte des Jahres 1895 trat aber eine rückläufige Conjunctur in den Vordergrund, welche nach mässigen Schwankungen in den Jahren 1896 und 1897 zu einem besonders scharfen Ausdruck kam. Mitte des Jahres 1896 war der Preis am niedrigsten mit 46 Pf., im laufenden Jahre sind die Preise fast ohne Unterbrechung stark gewichen.

Rigas Reis-Import betrug:

1886:	38,459½	Pud
1887:	10,745½	„
1888:	12,753½	„
1889:	10,037	„
1890:	16,306½	„
1886—1890:	17,660	„
1891:	18,731	„
1892:	15,890	„
1893:	14,147½	„
1894:	34,147½	„
1895:	27,064	„
1896:	24,594	„

Das Berichtsjahr hat demnach eine um 9500 Pud kleinere Importziffer als das Jahr 1894 und einen 2500 Pud geringeren Import als 1895 aufzuweisen. Im Vergleich mit allen anderen Vorjahren hat das jüngst verflossene Jahr aber einen Mehrimport gehabt, nur das Jahr 1886, wo 38,459 Pud, (also 14,000 Pud mehr als im Berichtsjahre) aus dem Auslande bezogen wurden, bildet eine Ausnahme. Die geringeren Importziffern der letzten zwei Jahre im Vergleich zum Jahre 1894 sind auf stärkere Zufuhren von Reis aus Transkaukasien, wo der persische Reis bearbeitet wird, zurückzuführen. Im laufenden Jahre soll jedoch die persische Regierung ein Reisausfuhrverbot erlassen haben, wodurch die russischen Reisfabrikanten, die ihren Reisbedarf zollfrei aus Persien beziehen, schwer geschädigt werden dürften und der Consum resp. die Einfuhr von ausländischem Reis eine Erhöhung erfahren dürfte.

Libau bezog im Jahre 1895 12,563 Pud Reis, gegen 13,752 Pud in 1896, also im letzten Jahre 11,000 Pud weniger als Riga.

Revals Reisimport ist noch geringer, er betrug 1895 — 3629 Pud und 1896 — 5675 Pud. Während Riga und Reval fast das ganze Quantum über Deutschland beziehen, kommt der Libauer Reis zum grössten Theil aus Grossbritannien, der kleinere Theil aus Deutschland.

Das russische Reich bezog aus dem Auslande an bearbeitetem Reis nach dem „Westnik Finanzow“ in den letzten 3 Jahren (11 Monate):

1894: 235,000 Pud
1895: 217,000 „
1896: 216,000 „

Der Import von Reis ist also in der Abnahme begriffen.

Ueber die Preisbewegung dieses Artikels berichtet die Hamburger Firma W. E. F. Jowin, „dass vom Juli bis October die Preise um ca. 50 % stiegen, eine Steigerung, wie sie in diesem Artikel in solch kurzer Zeit noch nie zu verzeichnen war. Im November trat ein Stillstand in der Aufwärtsbewegung ein. — Bruchreise waren auch in diesem Jahre sehr gefragt und erzielten schliesslich sehr hohe Preise. Naturgemäss verlief auch der Rohreismarkt in London stellenweise sehr stürmisch. Preise gingen von 5 s 1½ d Basis Rangoon im Januar auf 7 s 9 d im November, welcher Preis für eine Bassin-Ladung bezahlt wurde.“

Nach Angabe des ostindischen statistischen Bureaus über die Reisernte in Bengalen, Madras und im mittleren Burmah hat die letztjährige Ernte 279,838,600 engl. Centner oder 13,992,000 Tonnen betragen, d. h. 33 % weniger als die Ernte in 1895/96 und 45 % weniger als eine Mittelernte.

Der Rigaer Import von künstlichen Düngemitteln betrug nach Angabe des Zollamts:

1887: 646,674 Pud
1888: 986,157 „
1889: 1,038,300 „
1890: 1,231,762 „
1891: 918,894 „
1892: 1,320,190 „
1893: 1,327,440*) „
1894: 1,194,128*) „
1895: 827,974*) „
1896: 1,100,453*) „

Riga hat also im Berichtsjahre ca. 270,000 Pud mehr als im Jahre 1895 von diesem Artikel bezogen. Vielen anderen Vorjahren gegenüber hat aber das jüngst verflossene Jahr einen Minderimport zu verzeichnen. Das Geschäft in künstlichen Düngemitteln war im Berichtsjahr für die Importeure kein befriedigendes, was auf die gedrückte Lage

*) Ohne die importirten Quantitäten Rohphosphate.

der Landwirthschaft zurückzuführen ist. Der Import der einzelnen Düngstoffsorten betrug in den letzten 4 Jahren:

	1893	1894	1895	1896
	Pud	Pud	Pud	Pud
Superphosphate . .	975,156	766,614	541,668	667,356
Thomasschlacke . .	275,322	347,321	140,034	363,620
Kainit	76,962	80,193	58,320	91,736
Versch. Düngemittel	—	—	87,952	—
	1,327,440	1,194,128	827,974	1,122,712*)

Nach Angabe des Zollamts wurden im Jahre 1896 eingeführt:

Natürliche Düngemittel, rohe Knochen, Thomasschlacke ungem.	196,795 Pud
Knochen, rohe, gemahlene, Phosphorite gem., Thomasschlacke gem.	423,672 „
Superphosphate, mit Schwefels. bearb. Knochen, Compost, Poudrette	649,547 „
Knochen, gebr., Knochenasche und -Kohle	56 „
Stassfurter Salze, in natürl. Zustande	98,573 „
	1,368,643 Pud

Wie seit jeher ist Grossbritannien auch im Jahre 1895 unser Hauptlieferant für diesen Artikel gewesen. Die Rohphosphate, von denen wir 1895 252,142 Pud und 1896 268,190 Pud (nach einer privaten Zusammenstellung) bezogen, kommen dagegen direct aus Amerika.

Libaus und Revals Import von künstlichen Düngemitteln betrug:

	Libau:	Reval:
1890:	864,149 Pud	198,908 Pud
1891:	592,737 „	108,496 „
1892:	776,846 „	100,205 „
1893:	740,735 „	195,871 „
1894:	853,191 „	131,591 „
1895:	678,773 „	158,108 „
1896:	631,264 „	9,471 „

Die Einfuhr dieses Artikels über unsere Nachbarhäfen tritt im Vergleich mit unserem Hafen stark zurück, namentlich der Revaler Import, welcher im Berichtsjahr einen ganz enormen Ausfall zu verzeichnen hat. Libaus Einfuhr hat dagegen im Jahre 1896 fast denselben Umfang wie im vorhergangenen Jahre gehabt, während fast alle anderen Vorjahre einen stärkeren Bezug dieses Artikels aufweisen. Auch Libau und Reval beziehen diese Artikel in der Hauptsache aus Grossbritannien.

*) Die Gliederung des 1896er Imports von künstlichen Düngemitteln nach den einzelnen Sorten beruht auf privaten Ermittelungen; daraus erklärt es sich auch, dass diese Totalsumme der eingeführten Quantitäten mit der weiter oben angeführten, vom Zollamt aufgegebenen nicht ganz übereinstimmt.

Von den einzelnen Düngstoffsorten wurden in den vier letzten Jahren nach Libau eingeführt:

	1893	1894	1895	1896
	Pud	Pud	Pud	Pud
Superphosphate . .	436,700	489,271	410,386	278,899
Thomasschlacke . .	296,676	351,447	221,772	331,871
Kainit	7,359	12,473	46,615	20,494
	740,735	853,191	678,773	631,264

An Düngstoffen aller Art wurden in's ganze russische Reich, dem „Westnik Finanzow" zufolge, eingeführt in 11 Monaten:

1895: 2,333,000 Pud
1896: 2,614,000 „

Ausserdem sind in der Statistik unseres Finanzministeriums noch besonders Stassfurter Salze registrirt, wovon 269,000 Pud in 1895 gegen 338,000 Pud in 1896 in das Reich importirt worden sind.

Rigas Import von anderen namhaften Artikeln betrug:

	Kreide	Gummi	Thonerde
	Pud	Pud	Pud
1887:	1,965,892	4,035½	610,607
1888:	1,923,357½	4,786½	666,631
1889:	1,590,231½	7,403½	465,948½
1890:	2,499,697	12,146	741,786½
1891:	1,943,307	14,866½	771,455½
1892:	1,415,416½	33,820	784,411
1893:	2,985,504	42,391½	945,861½
1894:	2,444,932	48,212	1,217,419
1895:	2,775,678	43,081½	975,889½
1896:	2,617,487	65,518½	965,356½

	Schwefel	Salpeter	Coprah
	Pud	Pud	Pud
1887:	102,979½	307½	264,821½
1888:	76,076½	—	402,669½
1889:	144,309½	4,029	90,569
1890:	135,403	3,449	100,979
1891:	135,227	164	133,548
1892:	138,433½	4,130	158,861
1893:	121,382	22,146	181,094
1894:	132,548½	15,930½	198,235½
1895:	128,025½	20,954	152,224
1896:	98,414	36,959½	184,372½

Von diesen Artikeln wird in stetig steigendem Maasse Gummi importirt, so dass in den letzten 10 Jahren das importirte Quantum von 4000 auf 65,000 Pud gestiegen ist.

Coprah hat im letztverflossenen Jahre im Vergleich mit dem Jahre 1895 einen Mehrimport von über 30,000 Pud aufzuweisen. In früheren Jahren war jedoch der Bezug dieses Artikels ein viel bedeutenderer. Seit dem Jahre 1889 ist jedoch ein Rückgang im Import von Coprah zu vermerken.

Der Rückgang unseres Schwefelimports ist darauf zurückzuführen, dass neuerdings in Russland die Herstellung von Schwefelzündhölzern verboten ist und jetzt nur noch das schwedische Verfahren angewandt wird, wozu Kali chloricum und Paraffin verwandt wird. Fast das ganze nach Riga eingeführte Quantum Schwefel bleibt hier am Orte, in's Innere des Reichs geht sehr wenig.

Alle sechs vorstehend angeführten Artikel werden hauptsächlich für unsere Industrie eingeführt.

Die Zahl der eingegangenen Schiffe betrug*)

1892:	1,674	Schiffe	mit	443,631	Lasten
1893:	1,626	„	„	433,929	„
1894:	1,783	„	„	493,733	„
1895:	1,897	„	„	543,964	„
1896:	1,874	„	„	519,697	„

und zwar mit Ballast:

1892:	694	Schiffe	mit	242,505	Lasten
1893:	588	„	„	221,918	„
1894:	672	„	„	247,860	„
1895:	799	„	„	287,545	„
1896:	714	„	„	249,844	„

oder in Procenten der in Summa eingegangenen Lastenzahl, mit Ballast:

1892:	54,7	pCt.
1893:	51,1	„
1894:	50,2	„
1895:	52,9	„
1896:	48,1	„

Die Zahl und Grösse der eingegangenen Dampfer betrug:

1892:	1,187	Dampfer	mit	384,397	Lasten
1893:	1,131	„	„	373,978	„
1894:	1,314	„	„	436,402	„
1895:	1,543	„	„	500,582	„
1896:	1,533	„	„	477,742	„

so dass von der Gesammtheit der überhaupt eingegangenen Lasten die Dampferlasten

*) Mit Ausnahme derjenigen Schiffe, die nicht dem Waarenverkehr dienten.

1892: 86,6 pCt.
1893: 86,2 „
1894: 88,4 „
1895: 92,0 „
1896: 91,9 „

umfassten.

Es segelten unter:

	1892	1893	1894	1895	1896
Russischer Flagge	491	481	509	462	441
Deutscher Flagge	362	263	314	363	378
Schwedischer Flagge	106	121	124	185	183
Norwegischer Flagge	88	103	95	91	128
Dänischer Flagge	206	192	254	321	276
Holländischer Flagge	40	42	28	25	20
Belgischer Flagge	—	6	8	6	—
Französischer Flagge	1	4	5	2	3
Englischer Flagge	377	412	441	436	442
Oesterreichischer Flagge	1	1	1	2	—
Italienischer Flagge	1	1	—	1	—
Spanischer Flagge	—	—	4	3	3
Amerikanischer Flagge	1	—	—	—	—
	1674	1626	1783	1897	1874

Der erste Dampfer traf am 4. Januar, der erste Segler am 1. Januar ein. Officielle Eröffnung der Navigation und „Erst offen Wasser“ am 22. April 1896.

Rigas Export zur See

vom 1. Januar bis zum 31. December.

	1895		1896
Ameiseneier	—	Pud	45
Anisöl	—	„	83
Anis	24289	„	23660
Asbest	8101	„	13375
Beeren	35	„	2528
Branntwein, versüsster	140900	Flasch.	135166
„ „	1	Anker	—
„ Spiritus	—	Wedro	5
Butter	14561	Pud	15098
Bleiasche	45	„	1504
Borax	50	„	—
Blutdünger	33	„	916
Blüthen	23	„	—
Canthariden	210	„	232
Cichorie	161	„	130
Confect	41	„	36
Conserven	118	„	55
„	7	Kisten	4
„	—	Collo	1
Coriander	2334	Pud	1727
Deggut	486	„	584
Droguen	156	„	2458
Eier	1134287	„	1484875
Eiweiss	2759	„	3148
Eigelb	20392	„	20587
Eisenblech	—	„	131
Eisenwaaren	—	„	58
Federn, Bett-	2488	„	2759
„ Daunen	96	„	—
„ Posen	179	„	—
Filzwaaren	3	„	—
Firniss	1946	„	—
Firnisssatz	1727	„	1940
Fische	848	„	665
„	650	Kisten	109
Flachs	4711488	Pud	4534953
„ -Heede	99937	„	171760
„ -Garn	552	„	—
Fleisch	95	„	80
Gasreinigungsmasse	5500	„	—
Gedärme	894	„	312
Getreide: Weizen	49321	Tschw.	278849
„ Weizenmehl	908	Pud	1523
„ Roggen	493654	Tschw.	428984
„ Gerste	347619	„	187150
„ Hafer	1000316	„	724928
„ Erbsen	26249	„	20371
„ Bohnen	5944	„	3521
„ Linsen	581	„	181
„ Wicken	8133	„	8137
„ Buchweizengrütze	—	„	82
„ Grütze	8	Pud	—
Geweihe	16	„	47
„	4	Kisten	1

	1895		1896
Gummiwaaren	23940	Pud	34619
„ alte	13066	„	22439
Gurken	—	„	4
Haare: Pferdemähnen	—	„	1830
„ Pferdeschweife	1142	„	1995
„ Pferdehaar	19327	„	11993
„ Kameel-	8071	„	10785
„ Kuh- u. Ziegen-	4087	„	5466
„ Schweinsborsten	1483	„	2452
Häute und Felle:			
Pferde-	22950	„	54
Rinder-	1914	„	—
Bärenfelle	—	„	1
„	—	Ballen	9
Dachsfelle	—	Pud	48
Kalb-, Schaf-, Ziegen-	138705	„	175497
Hasenfelle	785	„	1038
Hanf	478554	„	431569
„ -Tors	62625	„	49132
„ -Garn	63795	„	74437
Harz	14	„	14
Hopfen	1643	„	20
Horn und Hornabfall	2393	„	1712
Heu	1117	„	5
Hülsen	8	„	40
Kalk	—	„	26
Kalksteine	7	„	—
Kartoffeln	1477	„	6
Kartoffelmehl	—	„	500
Kälbermagen	189	„	374
Käse	2162	„	4316
Käsestoff	275	„	201
Kaviar	7	„	—
Kiesabbrände	95837	„	89500
Kleie	17690	„	60409
Knochen-Kohle u.-Asche	18730	„	22038
„ -Mehl	715	„	1331
Kienruss	5	„	—
Korkenspäne	142803	„	148504
Krebse	12270	Körbe	6924
Kümmel	10	Pud	10
Kupferabfall	361	„	616
Lachsbrut	3	Kisten	—
Leder	378	Pud	78
Lederabfall	—	„	35
Lederwaaren	2	„	5
„	—	Colli	2
Leim	141	Pud	528
Leimleder	2131	„	2629
Leinwand	—	„	638
Lichte	18	„	18
Lumpen	12092	„	14000
Lycopodium	351	„	175
Mandeln	—	„	14

	1895		1896
Maschinen	16	Pud	47
Maschinentheile	—	„	115
Matten	11258	„	8251
„	11700	Stück	390
Messingwaaren	—	Colli	2
Metallabfall	—	Pud	130
Metallasche	—	„	17
Milchquark	—	„	8
Mutterkorn	183	„	—
Mehl	34	„	598
Mannagrütze	5	„	—
Obst	444	„	298
Oel, Lein-	520	„	447
„ Bakuine	323169	„	371967
Oelkuchen	2897884	„	1962538
Papyros und Cigarren	2000	Stück	10000
„ „ „	5	Pud	—
Pilze	2	„	—
Porcellanwaaren	—	„	11
Pottasche	—	„	583
Presenninge	—	„	9
Quittenkerne	—	„	18
Saat, Säclein-	4826	Tonnen	1888
„ „	109077	Säcke	108471
„ Schlaglein-	313061	Tschwt.	369263
„ Hanf-	32835	„	22655
„ Raps- und Rüb-	1377	„	1622
„ Dedder-	15376	„	4644
„ Aussiebsel	55230	Pud	—
„ Gurken-	115	„	121
„ Klee-	313	„	613
„ Kürbis-	—	„	590
„ Senf-	4669	„	—
„ Timothy-	1916	„	2378
„ Zittwer-	8364	„	1743
„ Mohn-	594	„	—
„ Kanarien-	10	Säcke	—
„ Gras-	—	Pud	159
„ Sonnenblumen-	—	„	2330
Säcke	—	„	104
Santonin	1070	„	717
Schachtelspan	25	„	—
Segeltuch	6	Stück	—
Seide, rohe	2	Pud	—
Seife	31	„	13
Senf	60	„	128
Stahlabfall	—	„	1137
Silberasche	20	„	1
Silberstaub	—	„	10
Süssholz	—	„	131
Tabak	42744	„	40
Tabaksfabrikate	11	„	34
Tauwerk, altes	3305	„	5174
Thee	5	„	—
Theer	246	„	621
Thiere: Gänse	12	Stück	—
Enten	12	„	—

	1895		1896
Thiere: Pferde	1019	Stück	2112
Thonscherben	22585	Pud	17704
Tinte	10	„	—
Victualien	1	Kiste	—
„	4	Pud	—
Wachstuch	87	„	6
Wein	3	„	—
„	168	Flaschen	—
Wild und Geflügel	13874	Pud	16379
Woilok	106	„	13
Wolle	4121	„	23200
Zinnasche	—	„	1070
Zinn, altes	—	„	29
Zink, altes	—	„	122
Zinkwaaren	—	„	3
Holz: Spieren	300	Stück	704
„ Masten	—	„	6
„ Balken, fichtene	54654	„	70850
„ „ grähnene	145178	„	181879
„ „ birk.,ell.,etc.	162605	„	151731
„ Klötze, diverse	77119	„	87875
„ Bretter, 1—2 1/2"	10129385	„	10363187
„ „ 3"	6081870	„	6332725
„ „ über 3"	35953	„	19000
„ Wagenschoss	199	„	119
„ Pipenstäbe, franz. Mass: 3 — 3 1/2, 6 — 8, 84—108	11063	„	13235
2 1/2 — 3, 5 — 6, 72—78	26339	„	28087
„ Oxhoftstäbe, franz. Mass: 2 1/2 — 3, 5 — 6, 36—40	15261	„	4700
„ Tonnenstäbe	—	„	10789
„ Bootsmasten	34236	„	32944
„ Sparren und Ricker	197375	„	229979
„ Pitprops	2262332	„	1931497
„ Brennholz	5108	Faden	4226
„ Splittholz	13348	„	14596
„ Schwellen, kantige	2056857	Stück	2272421
„ „ runde	1000	„	16069
„ Mauerlatten, ficht.	49762	„	48074
„ „ grähn.	23351	„	24070
„ Kistenbretter	237	Kisten	253
„ Schaufeln	250	Stück	990
„ Holzdraht	104154	Pud	122026
„ Holzwolle	636	„	1344
„ Holzwaaren	5972	„	1459
„ Stäbe, diverse	6695	Stück	—
„ Ruder	100	„	372
„ Latten	534602	„	—
„ „	—	Bünde	14
„ Stämme, eichene	4	Stück	—

Rigas Import zur See

vom 1. Januar bis zum 31. December 1896.

Roggen	Pud	97½
Mais	„	3052½
And. Getreide	„	23½
Kartoffeln	„	31
Erbsen u. Bohnen	„	648
Reis	„	24594
Reisstroh	„	3794
Mehl, Malz, Grütze	„	6305
Stärke	„	5080
Maccaroni, Vermicellen, Sago etc.	„	536½
Gemüse, frisches	„	5989
„ getrocknetes	„	217
Früchte, frische	„	2363
Apfelsinen, Citronen, Pomeranzen, frische	„	30521½
Pomeranzen-, Apfelsinen- u. Citronenschalen	„	294
Weintrauben	„	396
Früchte u. Beeren, getrocknete	„	6053
Pflaumen	„	6016½
Corinthen	„	14446
Kapern u. Oliven	„	9
Anis, Kümmel, Coriander, Johannisbrod	„	4308
Nüsse, Kastanien, Cocosnüsse	„	1838½
Mandeln u. Pistazien	„	4747
Senf	„	6
Conserven	„	1716
Pilze, eingemachte	„	178½
Vanille u. Safran	„	95
Cardamom, Muskatblüthe, Muskatnuss	„	222
Gewürznelken, Zimmt, Pfeffer, Ingwer, Sternanis u. and. Gewürze	„	14362½
Lorbeerblätter u. -Beeren	„	1014
Galgant	„	16
Caffee	„	27816½
Cacao	„	2696
Thee	„	3941
Tabak	„	4850
Cigarren u. Papyros.	„	119
Zucker	„	158
Honig u. Syrup	„	1185½
Conditorwaaren, Fruchtsaft etc.	„	1310½
Backwerk	„	252
Hefe	Pud	3
Hopfen	„	5122
Arac, Rum, Cognac, Spiritus	„	2530
Arac, Rum, Cognac, Spiritus	Flaschen	12764 23/100
Wein	Pud	32265 *
„	Flaschen	8018 *
Champagner	„	39078
Bier, Porter, Meth, Cider	Pud	3022
„ „ „ „	Flaschen	2509
Frucht- u. Beerenwasser	Pud	72½
Essig	„	49
Mineralwasser	Flaschen	120232
Salz, Koch-	Pud	31633
„ Tisch-	„	2
Fleisch und Fleischwaaren	„	4
Käse	„	1395½
Fische, frische	„	772
„ eingemachte u. Caviar	„	3766
Fische, ges. u. geräuch.	„	200
Heringe	Tonnen	86373 1/9
Austern, Hummer etc.	Pud	233
Lebensmittel, diverse.	„	38
Viehfutter	„	48
Thiere: Rindvieh	Stück	192
Kleinvieh	„	89
Pferde	„	56
Geflügel	„	13
Versch. Thiere	„	53
Düngemittel, natürl., Knochen, rohe, Thomasschlacke, ungemahlene	Pud	196795
Knochen, rohe, gemahlene, Phosphorite, gemahlene, Thomasschlacke, gemahlene	„	423672
Superphosphate, mit Schwefelsäure bearbeitete Knochen, Kompost u. Poudrette	„	649547
Knochen, gebrannte, -Asche, -Kohle	„	56
Stassfurter Salze	„	98573
Russ	„	5864
Leim, Gelatine, Appretur	„	937
Hörner und Hufe	„	10609

*) = 43621 Wedro.

Abfälle, thierische ...	Pud	28
Haar, unverarbeitetes	„	3355
Haar, verarbeitetes ..	„	9
Bürstenbinderwaaren .	„	126
Federn und Daunen .	„	25½
Bettzeug	„	87
Fischbein	„	78
Badeschwämme	„	70
Fett und Thran	„	70025
Erdwachs.....	„	13389½
Bienenwachs	„	1651
Lichte	„	113½
Leder, Häute, Felle..	„	97454
Lederwaaren	„	5545½
Pelzwerk	„	135
Fussbekleidungsgegenstände, excl. aus Gummi.....	„	2
Handschuhe.....	„	1
Sattlerarbeit	„	122
Holz zu Tischler- und Drechslerarbeit....	„	431061½
Korkholz, unverarbeit.	„	286900½
Korkholz, verarbeitet.	„	578
Zimmermannsarbeit ..	„	731
Böttcherarbeit.....	„	2693½
Tischler- u. Drechslerarbeit	„	9347
Rahmen mit Spiegeln und Bildern.....	Arschin	528
Pflanzentheile u. Samen	Pud	18702
Coprah	„	184372½
Pflanzen, lebende	„	7821
Kardendisteln	„	265
Korbmacherarbeit und Flechtarbeit.....	„	116
Matten u. Mattensäcke	„	108
Thonerde	„	965356½
Kreide	„	2617487
Cement.....	„	25103
Cementwaaren.....	„	863
Steine, verschiedene..	„	752654
Edelsteine, Halbedelsteine, Korallen ...	„	2
Bernstein	„	1
Gagat, Perlmutter, Schildkrot, Elfenbein,Celluloid,Mosaik	„	22
Asbest.....	„	2099
Bildhauerarbeit	„	423
Bimstein, Schmirgel, Trippel, Graphit u. and. Polirstoffe	„	16512½
Ziegel, Dachpfannen, Chamottemasse	„	893952
Thonröhren	„	38077½
Thonwaaren.....	„	11013
Fayencewaaren	„	4057
Porcellanwaaren	„	600½
Majolikawaaren.....	„	5
Glas und Glaswaaren .	„	3098½
Spiegelgläser	„	85
„	□Wersch.	165098
Steinkohlen	Pud	14090237½
Coaks	„	1001839
Harz	„	331386
Mineraloel	Pud	20339
Asphalt und Asphaltmastix.....	„	13552
Terpentin u. Terpentinöl	„	4586
Gummi	„	65518½
Wohlriechende Harze.	„	1011½
Gummiwaaren	„	814
Fussbekleidungsgegenstände aus Gummi .	„	2
Salze, natürliche	„	682
Schwefel.....	„	98414
Antimon	„	1583
Borax	„	7164
Magnesit.....	„	6493
Weinstein.....	„	378
Schwerspath u. Witherit in Stücken.....	„	194501
Schwerspath u. Witherit gemahlen.....	„	36½
Baryt.....	„	3740½
Strontianit u. Celestin	„	1200
Salmiak u. Ammiak..	„	902½
Arsenik.....	„	202
Chrom u. Cyankali...	„	433½
Alaun	„	4104
Salpeter.....	„	36959½
Chlormagnium, Chlorkali, Chlorcalcium, schwefels. Magnesia	„	23434
Soda	„	156349
Pottasche	„	8822
Glaubersalz	„	4451
Chlorkalk	„	28802
Säuren, chemische ...	„	763½
Vitriol	„	5044
Höllenstein u. dergl..	„	19
Antrachinon u. Brechstein.....	„	27
Chemische u. pharmaceutische Präparate.	„	17923
Apothekerwaaren	„	30
Phosphor	„	1
Aether,Collodium,Jodoform,Chloral,Chloroform	„	93½
Opium u. Lactucarium	„	4
Oele, vegetabilische ..	„	11608½
Oele, ätherische	„	176
Parfümerien u. kosmetische Waaren.....	„	247
Seife.....	„	274
Spirituslack,Terpentinlack, Oellack.....	„	113
Zündwaaren	„	57
Gerbestoffe	„	96160
Farbeholz in Scheiten	„	920394
„ gemahlenes	„	1777
Farbeerde.....	„	33726
Orseille,Orleans,Schüttgelb.....	„	2032
Krapp.....	„	51½
Indigo.....	„	151
Cochenille u. Kermesbeeren.....	„	8½
Berliner Blau, Pariser Blau, Ultramarin...	„	377

Blei- u. Zinkweiss ...	Pud	9856½
Mennig (Minium)	„	6487½
Kupfer- und Arsenikfarben	„	305½
Farbeextracte.....	„	1013
Pigmente	„	1013½
Miniaturfarb. u. Tusche	„	94½
Chrom- u. Kobaltfarben	„	2944
Erze, nicht bes. ben., excl. Graphit	„	5417
Schwefelkies (darunter 2014½ Pud reines Kupfer).....	„	514077
Blech	„	4529
Gusseisen, unverarb. .	„	496666
Schienen.....	„	34517½
Eisen, unverarbeitetes	„	1758882½
Stahl, unverarbeiteter	„	944408½
Kupfer, Aluminium, Nickel	„	27026½
Zinn	„	14925
Quecksilber	„	12½
Blei.....	„	150448
Zink	„	4454
Gold, Silber, Platina, Rauschgold	„	89
Kupferwaaren	„	4272½
Gusseisenwaaren.....	„	39982
Eisen- u. Stahlwaaren	„	123560
Schlosserarbeit.....	„	1139½
Blechwaaren	„	6817
Draht	„	7585
Drahtwaaren	„	5592
Nadelwaaren	„	64
Messerwaaren	„	209
Waffen.....	„	302½
Sensen, Sicheln, Spaten, Schafscheeren	„	9522
Handwerksgeräthe ...	„	23948½
Buchdruckerschrift ...	„	642
Zinn- u. Zinkwaaren.	„	1837
Bleiwaaren	„	417½
Potal in Büchelchen .	„	21
Broncirpulver	„	166
Maschinen, industrielle	„	323711
„ landwirthsch.	„	119950
Maschinentheile	„	45417½
Feuerwehrapparate u. Dampfwagen.....	„	3928
Waagen u. -Zubehör..	„	1670½
Instrumente, math., phys. etc.....	„	1671
Apparate u. -Zubehör, electrische	„	120½
Telegraphen- u. Telephonapparate.....	„	61
Photograph. Apparate	„	29
Optische Waaren	„	201
Uhren u. Uhrwerke..	Stück	23801
Uhrenzubehör	Pud	26
Flügel u. Pianinos...	Stück	74
Orgeln, Harmoniums, Positive, Harfen...	Stück	27
Instrumente, musikal., nicht besonders benannte u. -Zubehör.	Pud	1146½
Equipagen	Stück	17
Equipagentheile	Pud	229
Velocipedes	Stück	457
Lumpen	Pud	18951
Papiermasse, excl. Cellulose	„	81188
Cellulose.....	„	101506
Papier u. Pappe, sowie Gegenstände daraus.	„	34396
Tapeten		572
Bilder, Bücher, Noten		19821
Baumwolle, rohe.....	„	213607
Jute, rohe	„	13165½
Flachs u. Hanf.....	„	1407
Seide u. Cocons	„	529
Wolle, unverarbeitete	„	9286
Watte, baumwollene .	„	223
Garn: Baumwollen- ..	„	5701
Jute-, Flachs-, Hanf-	„	20
Seiden-	„	213
Wollen-	„	6690½
Baumwollenwaaren...	„	800½
Taue, Schnüre, Netze aus Jute u. Hanf..	„	1155
Säcke u. Dielenläufer	„	6259
Lein-, Hanf-, Jutewaaren	„	273
Wachstuch, Ledertuch, Presenn., Schläuche u. baumwoll. Treibriemen	„	1337
Seidenwaaren.....	„	73
Filz- u. Frieswaaren .	„	111
Wollenwaaren.....	„	6303
Strickwaaren.....	„	472
Posamentirwaaren....	„	60½
Tüll, Spitzen, Stickereien.....	„	104
Kleider u. Wäsche...	„	60
Pelzbekleidungsgegenstände.....	„	30½
Hüte u. Mützen.....	Stück	1167
„ „ „	Pud	1
Schirme, Regen- und Sonnen-	Stück	5423
Knöpfe.....	„	236
Schmuckfedern und künstl. Blumen....	„	4½
Perlen u. Perlenarbeit	„	72½
Galanteriewaaren und Spielwaaren.....	„	1027½
Schreibmaterialien ...	„	492
Schiefertafeln	„	22
Gegenstände f. Museen	„	22
Proben u. Muster....	„	75

Uebersicht über die während der Navigations-Periode 1896 für Dampfer hier geschlossenen Frachten.

England.

Nach **London** und **Hull** variirten die Frachten für Getreide zwischen 9¾ Pence und 1/6 pro 320 Pfund Haferbasis.

	Flachs und Hanf	zwischen	15/0	und	22/6	pro Ton.
	Oelkuchen	„	6/6	„	10/0	„ „
	Oel	„	11/0	„	11/6	„ „
	Eier		22/6			„ „
	Planken u. Battens	„	19/0	„	30/0	„ Standard.
	Sleepers	„	6/7	„	10/0	„ Load.
	Splittholz	„	27/0	„	47/6	„ Fad. v. 288 Cubikf.
	Timber u. Mauerlatten	„	7/6	„	11/0	„ Load.
Grimsby.	Planken u. Battens	„	20 0	„	32/0	„ Standard.
	Sleepers	„	6/3	„	9/0	„ Load.
	Splittholz		37/6			„ Fad. v. 288 Cubikf.
West-Hartlepool.						
	Planken u. Battens	zwischen	18/0	und	30/0	pro Standard.
	Bretter	„	20/0	„	30/0	„ „
	Splittholz	„	30/0	„	31/6	„ Fad. v. 288 Cubikf.
	Sleepers		9/0			„ Load.

Nach dem **Englischen Canal.** Getreide 1/1½ pro 320 Pfund Haferbasis.

Plymouth.						
	Planken u. Battens		27/0			pro Standard.
	Splittholz	zwischen	39/0	und	40/0	„ Fad. v. 288 Cubikf.
	Timber u Mauerlatten	„	8/3	„	8/6	„ Load.
	Sleepers		8/3			„ „
Bristol.	Oelkuchen		9/0			„ Ton.
	Planken und Battens		25/0			„ Standard.
	Splittholz		39/0			„ Fad. v. 288 Cubikf.
Newport Mon.	Sleepers		7/0			„ Load.
Sharpness.	Sleepers		11/0			„ „
Cardiff.						
	Planken und Battens	zwischen	22/0	und	32/9	pro Standard.
	Sleepers	„	7/2	„	10/3	„ Load.
	Splittholz	„	35/0	„	47/9	„ Fad. v. 288 Cubikf.
	Timber u. Mauerlatten	„	10/0			„ Load.
Manchester.						
	Getreide	zwischen	1/9	und	2/0	pro 320 Pfund Haferbasis.
	Oelkuchen	„	9/6	„	12/0	„ Ton.
	Eier		Schlge. 17/6			pro Ton.
	Planken u. Battens	zwischen	Frcs. 23	und	Frcs. 40	„ Standard.
	Brussen	„	Ctms. 19	„	Ctms. 30	„ Fuss.
	Brussen. espene	„	„ 24	„	„ 30	„ „
	Sleepers	„	Frcs. 11½			„ Load.
Gent.						
	Getreide	zwischen	Schlge. 0/10½	u.	Schlge. 1/6	pr. 320 Pfd. Haferbasis.
	Flachs u. Hanf	„	Frcs. 17	„	Frcs. 27½	„ Ton.
	Oelkuchen	„	10			„ „
	Saat	„	⅞	„	1	„ Sack.
	Planken u. Battens	„	26	„	37	„ Standard.
	Brussen	Ctms.	13½	„ Ctms.	25	„ Fuss.
	Norweg. Kappbalken	Frcs.	19			„ Tult.
	Ellern	Ctms.	25			„ Fuss.
Ostende.	Planken und Battens	Frcs.	28½	und	Frcs. 33	pro Standard.
	Mauerlatten	Ctms.	25			„ Fuss.

Frankreich.

Dünkirchen.						
	Getreide	zwischen	0/9	und	1/6	pro 320 Pfund Haferbasis.
	Flachs und Hanf	„	Frcs. 17½	und	27½	pro Ton.
	Oelkuchen	„	„ 8	„	12½	„ „
	Oel		„ 14			„ 1000 Kilo.
	Planken u. Battens	„	„ 23	„	34	„ Standard.
	Brussen, espene	„	Ctms. 19	„	22	„ Fuss.
Calais.	Planken und Battens		Frcs. 29			pro Standard.
Rouen.	Getreide	zwischen	1/0	und	1/9	pro 320 Pfund Haferbasis.
	Flachs u. Hanf	„	Frcs. 25	und	Frcs. 30	pro Ton.
	Saat		„ 1¼			„ Sack.
	Eier		Schlge. 22/6			„ Ton.
	Planken u. Battens		Frcs. 28	und	Frcs. 40	„ Standard..
Honfleur.	Planken u. Battens	zwischen	Frcs. 37	u.	Frcs. 38	pro Standard.
Cherbourg.	Planken u. Battens	„	„ 31	„	„ 34	„ „
Bordeaux.	Getreide 1/7½ pro 320 Pfund Haferbasis.					
	Flachs u. Hanf	zwischen	Frcs. 33	und	35	pro Ton.
	Planken u. Battens	„	„ 33	„	48	„ Standard.
Fecamp.	Planken und Battens	„	„ 30	„	35	„ „

331

	Oel	zwischen	17/6	u.	23/0	pro Ton.
	Planken u. Battens	„	26/0	„	35/0	„ Standard.
	Sleepers	„	8/6	„	11/0	„ Load.
	Splittholz	„	40/0	„	45/5	„ Faden v. 288 Cubikfuss.
	Timber		10/0			„ Load.
Leith und Dundee.						
	Getreide	zwischen	0/8¼	und	1/9	pro 320 Pfund Haferbasis.
	Flachs und Hanf	„	12/6	„	20/3	„ Ton.
	Oelkuchen	„	6/6	„	9/0	„ „
	Oel		10/0			„ „
	Eier		22/6			„ „
	Planken u. Battens	„	17/6	„	27/6	„ Standard.
	Splittholz	„	25/0	„	41/0	„ Faden v. 288 Cubikfuss.
	Firewood		35/0			„ „ „ 216 „
	Timber u. Mauerlatten	„	7/0	„	8/0	„ Load.
Firth of Forth.						
	Planken u. Battens	zwischen	18/0	und	30/0	pro Standard.
	Sleepers	„	5/6	„	6/6	„ Load.
	Splittholz	„	25/0	„	44/0	„ Faden v. 288 Cubikf.
Montrose.						
	Flachs und Hanf	zwischen	15/0	und	20/0	pro Ton.
	Oelkuchen		7/0			„ „
	Planken u. Battens	„	26/0	„	27/0	„ Standard.
	Sleepers		8/0			„ Load.
	Splittholz	„	31/0	„	37/6	„ Fad. v. 288 Cubikf.
Aberdeen.	Flachs und Hanf	zwischen	16/0	und	20/0	pro Ton.
	Planken u. Battens		20/0			„ Standard.
	Mauerlatten		7/0			„ Load.
Ardrossan.	Sleepers		7/0			„ „
Belfast.	Getreide	zwischen	1/6	und	1/9	pro 320 Pfund Haferbasis.
	Flachs u. Hanf	„	22/6	„	27/6	„ Ton.
	Oelkuchen	„	10/0	„	12/0	„ „
	Oel		15/0			„ 6 Fass.
	Sleepers		8/0			„ Load.
Dublin.	Oelkuchen	zwischen	9/6	und	14/0	pro Ton.
	Oel		15/0			„ „
	Sleepers	„	8/0	„	12/0	„ Load.
	Splittholz		42/6			„ Faden v. 288 Cubikfuss.
	Mauerlatten		9/6			„ Load.

Holland.

Amsterdam, Zaandam und Westzaan.
Planken u. Battens zwischen Hfl. 12½ und Hfl. 16½ pro Standard.

	Norweg. Kappbalken	zwischen	Hfl. 14½	und	Hfl. 19½	pro Tult.
	Brussen	„	Cts. 7½	„	Cts. 11	„ Fuss.
	Mauerlatten	„	Hfl. 12½	„	Hfl. 14½	„ Standard.
	Sleepers	„	Schlge. 7/0	„	Schlge. 8/6	„ Load.
Rotterdam, Schiedam und Dordrecht.						
	Getreide	zwischen	Schlge. 0/9	u.	Schlge. 1/6	pr. 320 Pfund Haferbasis.
	Flachs und Hanf		Hfl. 13			„ Ton.
	Oel		„ 14			„ „
	Eier		Schlge. 22/6			„ „
	Planken u. Battens	„	Hfl. 10	u.	Hfl. 21	„ Standard.
	Bretter	„	„ 11½	u.	„ 13½	„ „
	Brussen	„	Cts. 7½	„	Cts. 11	„ Fuss.
	Mauerlatten	„	Hfl. 13	„	Hfl. 21	„ Standard.
	Sleepers	„	Schlge. 7/0	„	Schlge. 11/0	pro Load.
	Ellernholz	„	Pfge. 19	„	Pfge. 28	„ Fuss.
	Espenholz	„	„ 18	„	„ 24	„ „
	Norw. Kappbalken	„	Hfl. 15	„	Hfl. 21	„ Tult.
Harlingen.	Norweg. Kappbalken	zwischen	Hfl. 15	und	Hfl. 16	pro Tult.
	Brussen	„	Cts 8½	u.	Cts. 9½	„ Fuss.
Delfzyl.	Norw. Kappbalken	zwischen	Hfl. 15	u.	Hfl. 17	pr. Tult.
	Brussen	„	Cts. 8½	u.	Cts. 9½	pr. Fuss.
	Planken und Battens		Hfl. 14			pro Standard.
	Mauerlatten	zwischen	„ 15	und	Hfl. 15½	Standard.
Middelburg.	Norweg. Kappbalken	zwischen	Hfl. 15½	u.	21½	pr. Tult.
	Brussen	„	Cts. 8½	u.	Cts. 11½	„ Fuss.
	Mauerlatten	„	Hfl. 15½	„	Hfl. 21½	„ Std.
Terneuzen.	Norweg. Kappbalken		Hfl. 17			pro Tult.
	Brussen		Cts. 9¼			pro Fuss.
	Mauerlatten		Hfl. 7½			„ Last.

Belgien.

Antwerpen.						
	Getreide	zwischen	0/6	und	1/6	pro 320 Pfund Haferbasis.
	Flachs und Hanf	„	Frcs. 18	und	Frcs. 25	pro Ton.
	Oelkuchen		„ 10			„ „
	Oel		„ 14			„ 1000 Kilo.
	Saat		„ ⅞			„ Sack.

Deutschland.

Stettin und Lübeck.						
	Getreide	zwischen	Rmk. 8	und	14	pro 2000 Kilo Roggenbasis.
	„	„	„ 9½	u.	14½	pr. 2000 „ Haferbasis.
	Oelkuchen	„	„ 8	„	13	„ Ton.
	Oel	„	„ 10	„	12	„ Last.
	Sleepers	„	Pfge. 44	„	57½	„ Stück.
	Mauerlatten		„ 12			„ Cubikfuss.
	Espenholz	„	„ 17½	„	20	„ Rheinl. Cubikf.
	Bretter	„	Rmk. 20	„	26	„ Standard.
Stolpmünde.	Espenholz	zwischen	Pfge. 17½	u.	19	pr. Rheinl. Cubikf.
Kiel.	Getreide	zwischen	Rmk. 10	u.	10½	pro 2000 Kilo Roggenbasis.
Flensburg.	Getreide	„	16			„ 2000 „ „
	Sleepers	Pfge.	45			„ Stück.
Schleswig-Holstein.	Getreide	Rmk. 12 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				
Hamburg.	Getreide	zwischen	Rmk. 10	u.	16	pr. 2000 Ko. Roggenbasis.
	„	„	„		8	„ 18,37 pr 2000 Ko. Haferbasis.
	„	„	„ 1/7½	„	0 10½	pr. 320 Pfd. „
	Eier	„	„ 15	„	20	„ Ton.
	Bretter	„	„ 24	„	27	„ Standard.
Harburg.	Sleepers	zwischen	Pfge. 50	und	55	pro Stück.
Geestemünde.	Bretter	zwischen	Rmk. 26	und	27	pro Standard.
	Mauerlatten	„	„ 20	„	24	„ „
Brake.	Bretter	zwischen	Rmk. 24	und	25½	pro Standard.
	Ellernholz	„	Pfge. 20	„	22	„ Fuss.
	Espenholz	„	„ 24			„ „
	Sleepers	„	„ 48	„	50	„ Stück.
Bremen.						
	Getreide	zwischen	1/0	und	1/6	pro 320 Pfund Haferbasis.
	„	„	Rmk. 13	und	Rmk. 20	pro 2000 Roggenbasis.
	Bretter	„	„ 23 4	„	30	„ Standard.
	Ellernholz	„	Pfge. 21	„ Pfge.	22	„ Fuss.
	Espenholz	„	„ 24			„ „
Papenburg.	Bretter	Rmk. 25 pro Standard.				

Dänemark.

Kopenhagen.						
	Getreide	zwischen	Rmk. 12	und	15	pro 2000 Kilo Roggenbasis.
	„	„	„ 12	„	14	„ 2000 „ Haferbasis.
	Flachs und Hanf		Kron. 20			„ Ton.
	Oelkuchen	zwischen	Rmk. 13	und	14	pro Ton.
Dänemark nördl. Aarhus.						
	Getreide	zwischen	Rmk. 10½	und	17	pro 2000 Kilo Roggenbasis.
	Flachs und Hanf	zwischen	Rmk. 24	und	25	pro Ton.
	Oelkuchen	„	„ 14	„	16	„ „
Randers.	Getreide	Rmk. 15 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				
	Flachs und Hanf	Rmk. 24 pro Ton.				

332

Schweden.

Stockholm.						
	Getreide	zwischen	Rmk. 10	und	11	pro 2000 Kilo Roggenbasis.
	Oelkuchen	Rmk. 14 pro Ton.				
	Oel	„	1,75	„	Fass.	
Kåge.	Getreide	Rmk. 13 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				
Norrköping.	Getreide	Rmk. 11 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				
Jönköping.	Espenholz	Öre 23 pro Fuss.				
Karlskrona.						
	Getreide	zwischen	Rmk. 10	und	13	pro 2000 Kilo Roggenbasis.
Südschweden.						
	Getreide	zwischen	Rmk. 11	und	18	pro 2000 Kilo Roggenbasis.
Ystad.	Getreide	zwischen	Rmk. 10	und	15	pro 2000 Ko. Roggenbasis.
Malmö.	Espenholz	Öre 19 pro Fuss				
Göteborg.	Getreide	zwischen	Rmk. 11	u.	16	pr. 2000 Ko. Roggenbasis.
	Flachs und Hanf	„	25			
Landskrona.	Getreide	Rmk. 16 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				
Uddevalla.	Espenholz	Öre 19 pro Fuss.				

333

Norwegen.

Christiania.						
	Getreide	zwischen	Rmk. 10	und	17	pro 2000 Kilo Roggenbasis.
	Flachs und Hanf		Kron. 25			„ Ton.
	Espenholz		Öre 19			„ Fuss.
Moss.	Getreide		Rmk. 11			„ 2000 Kilo Roggenbasis.
Fredrikshald.	Espenholz	Öre 24 pro Fuss.				
Laurvig.	Getreide	Rmk. 17 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				
Tönsberg.	Flachs und Hanf	Rmk. 24 pro Ton.				
Ostnorwegen.	Getreide	Rmk. 17 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				
	Oelkuchen	„	17	„	Ton.	
Stavanger.	Getreide	Rmk. 13 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				
Bergen.	Getreide	Rmk. 10 pro 2000 Kilo Roggenbasis.				

Verzeichniss

der Schiffe, deren Rheder oder Correspondent-Rheder in Riga wohnhaft sind.

Januar 1897.

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.	Unterscheidungs-Signal.	Namen der Schiffer.	Zoll-Lasten	Flaggen-Nummer.
		Schifffahrtsgesellschaft **„Austra“.**				
1	Bark . . .	Jupiter* m	HKRS	E. Krautmann	305	99
2	Bark . . .	Columbus* m	HMRI	P. Jurgenberg	258½	48
3	3-m. Schon.	Latawa F & E	HNQP	B. Ohsolin . .	264	38
4	3-m. Schon.	Austra Z	HKRL	F. Lassis . . .	171	21
5	3-m. Schon.	Aurora F	HKNG	Matusal . . .	170	31
6	3-m. Schon.	Der Kurländer F & E	HPDN	G. Melbard . .	186	50
7	3-m. Schon.	LindaMorgenrödenF&E	HKVN	A. Kalnin . .	218	
8	Bark . . .	Golgatha E & F . . .	MBCH	J. Osolin . . .	184½	68
				Zoll-Lasten	1757	
		Herr **J. Grell.**				
9	Bark . . .	Japan* F m	HKQR	F. Fritzberg .	335	16
10	Schoner . .	Berthold E & F. . . .	HQBM	Laiwing . . .	126	27
				Zoll-Lasten	461	
		Herr **J. Grell** & Capitain.				
11	3-m. Schon.	Anna & Ottilie E & F	MBPF	H. Salming . .	148	2
		Herr **J. Dombrowsky.**				
12	3-m. Schon.	Jacob & Catharina F.	MBWR	J. Rosenberg	166	26
		Herr **A. Sehl.**				
13	3-m. Schon.	Anna E & F	MBHG	vacant . . .	138	106

№	Bauart.	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Unterscheidungs-Signal.	Namen der Schiffer	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herren **J. Janson & Leepin.**				
14	3-m. Schon.	Anna Mathilda E & F	HBCN	Kehse	190	6
		Herr **J. Janson** & Andere.				
15	3-m. Gff.-S.	Jupiter F	HPDQ	H. Pukne . .	163	7
16	Gff.-Schon.	Magdalena E & F . .	HKPS	Seeting	82½	
17	Gff.-Schon.	Mars E & F.	HMSB	J. Graude . .	83½	
18	Gff.-Schon.	Zelotais E & F	HRCL	P. Jacobson .	97½	
19	Gff.-Schon.	Katarina E & F . . .		P. Jeger . . .	67	
				Zoll-Lasten	493½	
		Herr **G. Müller.**				
20	Bark . . .	August E	MBNH	G. Müller . .	192	1
		Herr **N. Sehl.**				
21	3-m. Schon.	Max F	MBTK	N. Sehl . . .	169	11
		Herr **L. Kontermowitz.**				
22	3-m. Schon.	Bravo E m*.	MBHR	Lewerdowitz .	157	108
		Herr **R. Seeberg.**				
23	Schoner . .	Lucas E & F		C. Krohn . . .	101	
24	Schoner . .	Paulus E & F.		J. Tschulksten	101	
25	Gff.-Schon.	Andreas E & F		P. Benkis . .	74½	
26	Gff.-Schon.	Petrus E & F		Skujen	74½	
				Zoll-Lasten	351	
		Herr **C. Seeberg.**				
27	Gff.-Schon.	Dorothea E & F . . .	MBJG	Busch.	61½	
28	Gff.-Schon.	Lina E & F.	HNQC	Fritzmann . .	50½	
29	Slup	Jack		— — —	30	
				Zoll-Lasten	142	
		Herr **H. Tönnison.**				
30	Gff.-Schon.	Hans E & F	HPDV	H. Tönnison .	62½	10
		Herr **G. M. Beckmann.**				
31	Gff.-Schon.	Georg & Lucie E & F	HKNP	A. Lurring . .	51½	3
		Herr **A. Lodders.**				
32	Bark . . .	Heinrich & Catharina E glv	HNQR	C. Wack . . .	166	29

№	Bauart.	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Unterscheidungs-Signal.	Namen der Schiffer	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herren **Strautmann & Röhrich.**				
33	3-m. Schon.	Lucinde E* m	LIDQ	C. Russmann.	159½	102
		Herren **Röhrich & Co.**				
34	3-m. Gff.-S.	Alice E & F	HLDJ	F. Wack . . .	136½	
		Herr **K. Wihtol.**				
35	Schoner . .	Banga E & F	HKMC	K. Wihtol . .	113½	
		Herr **A. Thomel.**				
36	3-m. Gff.-S.	Silvanus E	LRDJ	A. Thomel . .	157	
		Herr **J. Schwalbe's Erben** (Weisse Kirche).				
37	3-m. Schon.	Rinuschen F	MBSN	S. Bagat . . .	149	5
		Herr **P. Schnohre**				
38	3-m. Schon.	Maria & Anna E & F	MBGF	P. Schnohre.	127½	20
		Herren **M. Bachmann** (Mühlgraben).				
39	3-m. Gff.-S.	Robert F	HKLC	M. Bachmann	127	
		Herren **K. Janson & Pawar** (Mühlgraben).				
40	Gff.-Schon.	Christian E & F . . .	MCRV	K. Janson . .	114	
		Herr **M. Grewe's** Wwe. (Bolderaa).				
41	3-m. Gff.-S.	Breedis E & F		A. Prinz . . .	168	
		Herr **C. Berg's** Wwe. (Bolderaa).				
42	Gff.-Schon.	Gustav Friedrich E & F	MBNJ	Kulm	56½	

№	Bauart.	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Unterscheidungs-Signal.	Namen der Schiffer	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herr J. Putnin (Majorenhof).				
43	3-m. Gff.-S.	Gubernator Sinowjew E & F		O. Wink . . .	191	
44	3-m. Gff.-S.	Baltija E & F		M. Urdsing .	111	
				Zoll-Lasten	302	
		Herr M. Grewe (Weisse Kirche).				
45	3-m. Gff.-S.	Orient E & F		M. Grewe . .	245	

Total 45 Segelschiffe mit 6500 Zoll-Lasten.

II Dampfschiffe.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Unterscheidungs-Signal.	Schiffersname.	Nominelle Pferdestärke.	Lasten.	
Rigaer Dampfschifffahrts-Gesellschaft	2	Düna S. . . .	MBHV	C. Burwirth . .	80	236½	eis.
	4	Riga S	MBGT	L. Schmidt . .	80	152	
	5	Alexander II . .	MBDL	R. Junker . . .	153	212	
	7	Hurricane S . .	HKLM	M. Zimmermann .	110	297½	
	8	Constantin S . .	HRCM	C. Wolter . . .	100	256	
	6	Möve S. . . .	MBTS	vacant	45	100½	
Herren Helmsing & Grimm	12	Mary S. . . .	MKRC	H. Groth . . .	120	335	
	11	Vera S		L. Kontermowitz .	130	455	
	—	Olga S		Bengson . . .	180	576½	
Herren **Röhrich & Lodders**	—	Phönix S . . .		J. Röhrich . . .	30	75	holz
Herr **A. Lodders**	—	Axel S		J. Latze . . .	45	118	
				Total	1073	2814	

76 Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferde-stärke.	Lasten.	
Rigaer Stadtdampfer	—	A.	H. Klock	16	6	eis.
	—	B.	vacant	16	6	
	—	C.	T. Plath	16	6	
	—	D.	J. Hildebrand.	16	6	
	—	E.	J. Scheffel	16	6	
	—	F S.	J. Spank	13	3	
	—	G S.	J. Klihwe	13	3	
	—	H S.	T. Autze	13	3	
	—	I.	vacant	17½	3	
Der Börsen-Comité	5	Hercules S.	O. Harmsen	100	28	
	21	Simson	J. Plawneck	120	54½	
	4	Comet S	Smilge	12	4	
	58	Planet S	Wigul	25	7	
	62	Herrnmark S.	H. Koch	60	15	
Herren A. Strauch & M. Kruming	12	Dahlen	O. Strauch	30	25	
Herr A. Strauch	2	Alexander S	Rosenfeld	12	5	
	3	Mobil S.	H. Behrsing	15	3	
		Iwan S.	F. Swirbul	10	—	
Herr Carl Seeberg	16	Union S.	H. Wimbe.	15	6	
Herr M. Kruming	30	Neptun S	J. Behrsing	40	21	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferde-stärke.	Lasten.	
Herr **W. Kleinberg**	28	Mary S.	vacant	36	17	
Herr **Anderson**	31	John Bull S	Anderson	35	13	
Herr **C. A. Linde**	20	Pilot S	C. A. Linde	30	14	
Herren **Helmsing & Grimm**	11	Mosquito S	Schmidt.	45	6	
Herr **J. Skuje** sen.	9	Adler	Aistraut.	21 1/3	41	
Herr **John Skuje** jun.	—	Condor S	J. Michelson	75	—	
Herr **John Laurentz**	57	Stintsee.	vacant	10	5	
Herr **G. W. Sperling**	33	Solid S.	Krasting	50	19	
	35	Düna S.	P. Behrsing	45	20	
Ankerneeken-Amt	8	Aa S	Preis.	12	5	
Herren **A. Strauch & M. Kruming**	—	Martin S	Adamsohn	3	2	eis.
	—	Wilhelm	Alksne	3	4	
	—	Bienenhof S	J. Jaunsem	12	5	
Herr **Robert Loder**	—	Una S	Grickmann.	25	5	
Herren Geb. **J. H. & M. L. Sehl**	25	Omnibus	H. Annus	25	15	
	52	Mitau	W. Sehl	25	20	
	53	Paul S	F. Kilp.	12	9	
Herren **Reinberg & Ohsoling**	36	Riga S	Augustowsky	35	9 1/2	
Herr **A. Dombrowsky**	7	Parat S	Mentz	18	5	
Herr **Nicolai Haarmann**	19	Activ S	vacant	12	3	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferde-stärke.	Lasten.	
Herr **Nicolai Haarmann**	23	Rival S	Putning	15	3 1/2	
Herr **G. W. Schumann**	39	Wiking S	Uder	20	5	
Herr **Ananow**	40	Moskwa S.	W. Breede	15	4	
Herr **L. Lugge**	41	Newa S	L. Lugge	30	12	
Herr **Silber**	43	Rota S.	Silber	12	3 1/2	
Herren **Gebrüder Fraenkel**	44	Flora S	Rudolph	14	3	
Herr **A. Oehlrich**	45	Baku S	Apse	12	3 1/2	eis.
Herr **Berg**	46	Wladimir S	Berg.	12	3	
Herr **A. Ballod**	—	Nora S.	vacant	?	5 1/2	
Herr **P. Bornholdt**	—	Vera S.	A. Kimende	6	2 1/2	
Herr **Ehmann**	47	Bravo S	Sakke	10	2	
	56	Luna S.	Spalwain	20	5	
	—	Dwina S	G. Baldohanetz	7	2 1/2	
Herr **R. Schmitz**	—	Lydia S	Meising.	2	2	
Herr **Hans Strautmann**	48	Prima S	Neuburg	9	2	holz
Herr **D. Nowikow**	49	Blitz S.	H. Osoling	10	2 1/2	
	51	Mercur S	Petersen	18	5	
Herr **J. Dombrowsky**	55	Catharina S	R. Roose	12	5	eis.
	61	Jacob S	Dombrowsky	30	6	
Herr **D. Nesterow**	54	Rjasan S	J. Grünfeld	22	5	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferde-stärke.	Lasten.	
Herr **D. Nesterow**	69	Rabotnik S . . .	Semel	18	4	
Herr Ingenieur **Wittig**	70	Cito S	vacant	$13^1/_4$	$3^1/_2$	
	—	Prima I S. . . .	Fr. Honrich . . .	10	5	
	—	Secunda II S. . .	H. Tschikst . . .	10	5	
	—	Tertia III S . . .	B. Jürgenson . . .	2	3	
	—	Quarta IV S . . .	J. Jaunsem . . .	3	3	
	—	Quinta V S . . .	A. Krasting . . .	3	3	
	—	Sexta VI S . . .	J. Kruming . . .	10	5	
Herr **A. Augsburg**	—	Septima VII S . .	E. Butte	10	5	eis.
	—	Octava VIII S . .	vacant	$3^3/_4$	4	
	—	Nona IX S . . .	vacant	$3^3/_4$	4	
	—	Decima X S . . .	vacant	$3^3/_4$	4	
	22	Undecima XI S . .	A. Jürgenson . . .	12	9	
	34	Duodecima XII S .	J. Wiegant . . .	14	8	
	29	Tertiadecima XIII S	A. Brass	15	14	
	18	Quartadecima XIV S	J. Kampe	15	14	
			76 Dampfer mit	$1526^{11}/_{15}$	605	

XXV. Rechenschafts-Bericht

der

Livländischen Bezirksverwaltung

der unter dem Allerhöchsten Protektorate

Ihrer Majestät der Kaiserin Maria Feodorowna

stehenden

Kaiserlich Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser

pro 1896.

Gemäss § 47 Pkt. g. des Allerhöchst am 31. März 1894 bestätigten Statuts der Kaiserlich Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser beehrt sich die Livländische Bezirksverwaltung dieser Gesellschaft für das abgelaufene Jahr 1896 folgenden Bericht zu erstatten:

I. Bestand und Verwaltung des Rettungswesens im Livländischen Bezirk.

Der Livländische Bezirk zählte im Jahre 1896 im Ganzen 119 active und 157 zweckfördernde Mitglieder (gegen 128 active und 175 zweckfördernde im Vorjahre), von denen auf den Oeselschen Localverein 13 aktive und 48 zweckfördernde Mitglieder (gegen 14 resp. 57 im Vorjahre), auf den Pernauschen 10 active und 33 zweckfördernde Mitglieder kommen. Zeigen auch diese Zahlen wiederum eine Fortdauer der bereits seit einigen Jahren sinkenden Tendenz der Mitgliederzahl und bilden somit eine betrübende Erscheinung, so darf diese andererseits doch auch nicht allzu ernst und Besorgnisse erregend aufgefasst werden. Bietet doch fast jeder, längere Jahre bestehende, gemeinnützige Verein bei uns das Bild einer auf- und absteigenden Linie. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass der Bezirksverein noch immer seinen Aufgaben in jeder Beziehung ganz und voll hat gerecht werden können.

Das Alles giebt uns die feste Zuversicht, dass das mit dem neuen Jahre beginnende zweite Viertel-Jahrhundert seines Bestehens den Bezirksverein in wieder frisch aufblühendem und neu erstarkendem Leben sehen wird.

Die Zahl der Rettungsstationen, von denen 5 Seestationen und 1 Flussstation (mit 2 besonderen Flussposten) unmittelbar von der Livländischen Bezirksverwaltung verwaltet werden, 8 dem Oeselschen Localcomité, 2 dem Pernauschen und 1 dem Schlockschen Localcomité unterstellt sind, ist unverändert geblieben. Ausserdem stehen in der Verwaltung des Livländischen Bezirks auch die von der Stadt Riga am Düna-Ufer bei der Stadt, auf der Eisenbahn- und der Pontonbrücke, sowie am Stadtkanale errichteten 28 Rettungsposten. Die Rettungsstationen sind folgende: Raggazeem, Bullen, Magnusholm, Salismünde und Pernau auf dem Festlande, Kollingen, Karral, Soëla, Orrisaar und Zerrel (J. K. H. der Prinzessin Alice von Hessen) auf der Insel Oesel, Wachtna und Kuiwast auf der Insel Moon, die Stationen Kühno, Runoe und Filsand auf den gleichnamigen Inseln und die Flussstation Dubbeln auf der Aa zwischen den Badeorten Dubbeln und Majorenhof, mit je einem Bootsposten an den Biegungen der Aa bei Dubbeln und Majorenhof.

Aus dem Bestande der Livländischen Bezirksverwaltung hatten im Jahre 1896, den Statuten gemäss, die Herren Präses, dim. Capitän-Lieutenant E. Baron Tiesenhausen, Rendant W. Böttcher und der Secretär M. v. Reibnitz auszuscheiden, wurden aber auf der General-Versammlung vom 29. Mai 1896 per Acclamation auf das nächste Triennium wiedergewählt.

In Folge Fortzugs aus Riga schied der Deputirte des Rigaer Börsen-Comités Herr Ed. Grade aus, der in der Livländischen Bezirksverwaltung von ihrer Gründung an gewirkt hatte. An seiner Stelle wurde vom Börsen-Comité Herr W. G. Sperling erwählt.

Unter den Vormännern der Rettungsstationen haben im abgelaufenen Jahre folgende Veränderungen stattgefunden: An Stelle des Herrn Ch. Grohmann, der die Insel Oesel verliess, wurde Baron Toll-Piddol zum Vormann der Rettungsstation Kollingen, an Stelle des verstorbenen Retin Toon der bisherige Steuermannsgehilfe Mart Nem zum Vormannsgehilfen und Steuermann der Station Karral, an Stelle des Herrn von Langen-Kusenöm — Herr Jürgens aus Kielkond zum Vormann der Station Karral erwählt und bestätigt.

Veranlasst durch eine, auf Vorstellung der Oberverwaltung ihm zu Theil gewordene Allerhöchste Auszeichnung brachte der d. Z. Präses der Livländischen Bezirksverwaltung dim. Kapitän-Lieutenant E. Baron Tiesenhausen der letzteren eine Spende von 1000 Rbl. dar.

Bekanntlich wird auf Anordnung der Oberverwaltung alljährlich am 9. Mai in den rechtgläubigen und evangelischen Kirchen der Hafen-

städte eine Collecte zum Besten der Rettungsgesellschaft veranstaltet. Als Resultat der Sammlung vom Jahre 1896 hat das Livländische evangelisch-lutherische Consistorium der Bezirksverwaltung den Betrag von 4 Rbl. 78 Kop. übersandt, 31 Rbl. 62 Kop. sind durch die Herren Pastore verschiedener Gemeinden direct zur Casse der Bezirksverwaltung eingezahlt, während das Resultat der Sammlung in den griechisch-orthodoxen Kirchen, deren Kirchenvorstände (причты), laut Mittheilung des Rigaschen geistlichen Consistoriums, die gesammelten Beträge direct der Oberverwaltung vorstellen, dieser Verwaltung unbekannt geblieben ist.

2. Umbau von Stationen.

Der Umbau der vom Marine-Ressort im Juni 1894 übernommenen Station Filsand ist im abgelaufenen Jahre unter der unmittelbaren Leitung des Inspectors der Bezirksverwaltung Herrn Capitain Bruhns ausgeführt worden. Der Bootsschuppen ist um 4 Fuss gehoben und, nachdem ein neues Fundament aus Fliesen hergestellt, mit Ziegeln untermauert worden. Sodann ist das Gebäude um 11 Fuss verlängert, neu mit Brettern verkleidet, die Holzdiele, sowie die Pforten erneuert worden, auch ist das Fundament, wie bei den anderen Stationen, mit Luftlöchern versehen worden; auch das Inventar ist fast vollständig erneuert worden. Die neuerbaute Abfahrtsbrücke ist 125 Fuss lang und zwar bestehen 83 Fuss aus Mauerwerk, 42 Fuss aus mit Steinen beschwerten Holzrammen; oben ist die Brücke 14 Fuss, an der Sohle 21 Fuss breit, am Schuppen $7^1/_2$ Fuss hoch. Das Rettungsboot ist reparirt worden, weist aber denselben Systemfehler, wie das Zerrelsche, auf, dass schon bei normaler Belastung das Wasser durch die Ventile hineindringt und bis zu $3^1/_2$ Zoll hoch auf dem Boden steht, was, namentlich im Winter, wenn das Wasser gefriert, zu einer sehr wesentlichen Verminderung seiner Tragfähigkeit führen muss. Ein Umbau dieses Boots, wie er bei dem mit dem gleichen Fehler behafteten Boote einer anderen Station vorzüglich gelungen, oder der Ersatz desselben durch ein anderes wird eine der nächsten Aufgaben der Bezirksverwaltung sein.

Die gesammten Kosten des Umbaues dieser Station haben 2444 Rbl. betragen, doch sind hiervon 103 Rbl. für verkauftes übriggebliebenes Baumaterial in Abzug zu bringen; ferner ist ein recht bedeutendes Quantum übrig gebliebener Materialien nach Kuiwast gebracht worden, um beim Umbau der dortigen Station verwandt zu werden.

Im Hinblick auf ihr am 7. Januar 1897 bevorstehendes Jubiläum des 25-jährigen Bestehens beschloss die Livländische Bezirksverwaltung, auf ihrer Generalversammlung vom 16. December 1896 den Präses der Oberverwaltung, General-Adjutanten Admiral Possjet um die Genehmigung zu ersuchen, die völlig umgebaute Station Filsand nach seinem Namen

benennen zu dürfen. Mit lebhaftestem Danke lehnte jedoch Se. hohe Excellenz diese Auszeichnung ab, indem er darauf hinwies, dass der Name Filsand unter den Schiffern allgemein bekannt sei und eine Umbenennung der Station leicht zn Missverständnissen und Irrthümern führen könne. Am 9. August 1896 ist die umgebaute Station vom Oeselschen Localcomité übernommen worden, der in seinem Berichte den Bau als in allen Theilen auf das solideste und gewissenhafteste ausgeführt erklärt.

Da der Inspector der Bezirksverwaltung durch diesen Bau den Sommer über in Anspruch genommen war, musste der bereits seit Jahren geplante Umbau der Station Kuiwast wiederum um ein Jahr hinausgeschoben werden. Sobald der Umbau dieser Station bewerkstelligt, sind fast sämmtliche Stationen des Bezirks in den letzten Jahren um- oder neugebaut worden, so dass, voraussichtlich, in den nächsten Jahren keine grösseren Remonten bevorstehen werden und die Kasse der Bezirksverwaltung sich allmählich wieder von den grossen Baukosten der letzten Jahre wird erholen können.

3. Revision, Ausrüstung und Remonte von Stationen.

Wie früher, sind auch im abgelaufenen Jahre die meisten Stationen des Livländischen Bezirks von dem Inspector Capitain Bruhns revidirt worden, wobei die Bootsmannschaften Uebungsfahrten ausgeführt haben. Es wurden revidirt: Kollingen am 30., Soëla am 31. Juli, Wachtna, Orrisaar und Kuiwast am 2., Filsand am 9., Karral am 10., Zerrel am 13., Runö am 17., Kühno und Salismünde am 24., Pernau am 25. August. Gemeinsam mit dem Vice-Präses der Bezirksverwaltung Herrn Rathsherrn Westberg wurden die Stationen Bullen und Magnusholm am 3. October, gemeinsam mit dem Gliede des Schlockschen Localcomitées, Herrn Kämmerling die Station Raggazeem am 26. September revidirt.

Ausserdem sind die Stationen des Oeselschen Localcomités sämmtlich vom stellvertretenden Inspector desselben Herrn Capitain Thomson inspicirt worden.

Ferner sind die meisten Stationen des Bezirks in der Zeit vom 28. Juni bis Ende Juli vom Inspector der Baltischen Abtheilung Capitain I. Ranges Herrn Baron Nolcken revidirt worden. Auf Grund des auch im Journal der Gesellschaft abgedruckten Berichts des letzteren sprach die Oberverwaltung der Bezirksverwaltung ihren aufrichtigen Dank für die ausgezeichnete Ordnung aus, in der sämmtliche Stationen des Bezirks erhalten würden, die die Ueberzeugung festige, dass jede einzelne, im Augenblicke des Erfordernisses, vollkommen ihrer Aufgabe werde gerecht werden.

Auf der Station Soëla ist das Schlittenboot sehr häufig in Thätigkeit gewesen, an einem Tage sogar 3 Mal. Für den Fall, dass das Boot beschädigt werden sollte, erweist sich hier die Beschaffung eines zweiten Schlittenboots als durchaus nothwendig.

Reparaturen der Bootsschuppen, Abfahrtsbrücken und Rettungsboote erwiesen sich im abgelaufenen Jahre nur in sehr geringem Maasse als erforderlich.

Auf der Station Bullen waren durch einen Einbruch 12 Oelröcke und 6 Südwester gestohlen worden; der Ortspolizei gelang es jedoch, die Uebelthäter zu ermitteln und die gestohlenen Gegenstände zum Theil zurückzuschaffen.

Um die beschränkten Mittel der Bezirksverwaltung von dem sehr kostspieligen Unterhalte der Rettungsstation in Dubbeln, nach Möglichkeit, zu entlasten und den Fortbestand dieser Station zu sichern, wandte sich die Bezirksverwaltung am 30. April 1896 sub № 95 an den Livländischen Gouverneur mit der Bitte, aus den recht reichlich einfliessenden Beträgen der Badesteuer einen Zuschuss zum Unterhalte der Station gewähren zu wollen, die doch dazu bestimmt sei, die directen Aufgaben der Polizei in gewisser Hinsicht zu fördern; hierbei wies die Bezirksverwaltung darauf hin, dass die Aufgaben der Station nicht nur in der directen Hilfeleistung bei Unglücksfällen, sondern noch vielmehr in der Vorbeugung solcher, in der Beaufsichtigung der Bootfahrer, Unterweisung derselben u. s. w. bestehe.

Auf ihr obiges Gesuch erhielt die Bezirksverwaltung einen ablehnenden Bescheid, indem ihr durch die Livländische Gouvernements-Regierung am 10. October 1896 № 7690 eröffnet wurde, dass, auf eine diesbezügliche Vorstellung, der Herr Minister des Innern erläutert habe, dass die oben erwähnte Badesteuer die specielle Bestimmung zum Unterhalte der Polizei an den Badeorten habe und somit zu keinem anderen Zwecke verwandt werden dürfte, andere Quellen aber für den erbetenen Zweck dem Ministerium nicht zur Verfügung ständen.

Sammelbüchsen wurden, mit Zustimmung des Herrn Dubbelnschen Polizeimeisters, im Dubbelnschen Actienhause, im Hotel Horn und in der Heilanstalt Marienbad ausgehängt.

5. Rettungsfahrten.

Von den Stationen des Livländischen Bezirks sind im Laufe des Jahres 1896 folgende Rettungsfahrten unternommen worden:

1) Von der Station Filsand am 29. Februar 1896. Auf eine Meldung vom Leuchtthurm hin fuhr das Rettungsboot mit 8 Mann unter Führung des stellvertr. Vormanns Jacob Hans um $^1/_2$8 Uhr Morgens bei hohem Seegang und starkem Schneegestöber ca. 4 Seemeilen weit

zu einem Boot hinaus, dessen aus 2 Personen bestehende Bemannung erstarrt auf dem Boden lag. In Folge des hohen Seegangs konnten die beiden Verunglückten nicht in's Rettungsboot herübergenommen werden, sondern wurde das verunglückte Boot im Schlepptau nach Filsand gebracht, wo die beiden Insassen, die 3 Tage lang auf der See herumgetrieben worden waren, nach sorgfältigen Bemühungen wieder zum Bewusstsein gebracht wurden.

2) Die Station Soëla ist in der Zeit vom 30. Januar bis zum 12. April in 8 Fällen thätig gewesen und zwar wurden in 3 Fällen 19 Personen, welche im Sunde durch das Eis gebrochen waren, durch das Schlittenboot, in 3 Fällen 8 Personen und 4 Pferde durch die Rettungsmannschaft mit Hilfe von Wurfleinen und Brettern gerettet; in 2 Fällen wurde durch Sturm in Noth gerathenen Böten Hilfe geleistet.

3) Von der Station Filsand wurde am 10. April 1896 dem auf Grund gerathenen, mit Häringen beladenen Schiffe „Nimrod" Hilfe geleistet und dasselbe in sicheres Fahrwasser gelootst.

4) Von der Station Zerrel wurde am 3. September 1896 dem in Noth gerathenen Segler „Louise" Hilfe geleistet.

5) Von der Station Filsand wurden am 29. September 1896 2 Personen von einem gekenterten Boote gerettet.

6) Von der Station Salismünde wurden Rettungsfahrten am 19. und 26. October gemacht. Im ersteren Falle handelte es sich nur um unwesentliche Assistenz, die dem Einmaster „Friederike" erwiesen wurde, der vom Anker losgerissen worden war und das Steuer verloren hatte. Im zweiten Falle wurden bei starkem Weststurme drei Mann vom gestrandeten Einmaster „Anne Marie" gerettet.

7) Von der Station Soëla wurden am 17. October 1896, $^1/_2$10 Uhr Abends, von einem in Folge eines Lecks untergehenden Fischerfahrzeuge 6 Mann gerettet, wobei der Vormann E. Kirchhoff und der Matrose Mickel Aid sich dadurch besonders hervorthaten, dass sie mehrmals tauchten, um 2 bereits untergegangene Personen zu retten, was ihnen auch gelang.

8) Von der Station Zerrel wurde am 16. October 1896 von einem leck gewordenen Boote, das von Arensburg nach Libau segelte, ein Mann gerettet.

9) Von der Station Kollingen wurde am 23. October 1896 dem von Petersburg nach Riga segelnden Schiffe „Eugen von Riga", das stark leck geworden war, Hilfe geleistet.

In allen diesen Fällen erhielt die Rettungsmannschaft die statutenmässigen Zahlungen für die Rettungsfahrt und für gerettete Menschenleben, nur in einem Falle wurden der Vormann E. Kirchhoff und der Matrose Mickel Aid der Oberverwaltung zu einer besonderen Belohnung vorgestellt.

Ferner sind von Personen, die nicht zum Bestande der Rettungsstationen gehören, folgende Rettungen Verunglückter ausgeführt worden. In diesen Fällen hat die Bezirksverwaltung die betreffenden Personen der Oberverwaltung zu Belohnungen, nach deren Ermessen, vorgestellt.

a. Am 28. April 1896 rettete der Troizkische Bürger Felix Wirschikowski die vom Dünaquai in's Wasser gestürzte Anna Pasterneek.

b. Am 19. Juli 1896 rettete der Rigasche Bürger Theodor Klehnert einen beim Hagensberger Dampfbootsteg in's Wasser gestürzten Knaben.

c. Am 29. August 1896 rettete der Oberst-Lieutenant S. Grizenko den Joh. Saleski, der beim Baden in der Düna bei der Cementfabrik von einem Krampf befallen worden war.

d. Am 25. August 1896, 9 Uhr Abends, retteten die 3 Rigaschen Seelootsen Joh. Treulieb, Heinr. Lilienthal und Rob. Innus, sowie die beiden Junglootsen Fr. Reimers und Fr. Freymann, während einer sehr stürmischen, lange andauernden Regenböe, in einem kleinen, kaum 5 Mann fassenden Boote, unter besonders schwierigen Umständen, die aus 5 Mann bestehende Besatzung des auf der Westbank vor der Dünamündung gestrandeten Gaffelschoners „Latwis".

6. Belohnungen.

Für die am 29. Februar 1896 ausgeführte Rettung zweier Personen aus einem Boot verlieh die Oberverwaltung der Rettungsstation Filsand ein Belobigungsattest 3. Klasse. Die gleiche Belohnung wurde dem Herrn S. A. Jelagin zu Theil für die am 25. September 1895 bewerkstelligte Rettung eines Ertrinkenden. Die silberne Medaille mit der Aufschrift „Für die Errettung Verunglückter" wurde dem Herrn F. Wirschikowski für die oben, Abschnitt 5, Pkt. a, erwähnte Rettung verliehen. Dem Sohne des Kuiwastschen Stationshalters Arthur Wernhoff wurde für die Rettung eines Ertrinkenden ein Belobigungsattest II. Klasse, dem dortigen Postknecht Timofei Pertel eine Belohnung von 10 Rbl. verliehen.

Auf die Vorstellung der Livländischen Bezirksverwaltung wurde dem langjährigen Inspector derselben, Herrn Capitain Bruhns, für seine hervorragenden Verdienste um das Rettungswesen in diesem Bezirk die goldene Medaille der Gesellschaft zum lebenslänglichen Tragen verliehen.

7. Anordnungen der Oberverwaltung.

Durch Circulair vom 22. August 1896 № 2225 machte die Oberverwaltung bekannt, dass fortab ihre Anordnungen und Circulaire, mit Ausnahme besonders dringender Fälle, durch das officielle Organ der Gesellschaft werden publicirt werden, welches jedem Mitgliede der Gesellschaft unentgeltlich zugeht.

8. Finanzbericht pro 1896.

Einnahme.

Saldo vom 1. Januar 1896:

In der Casse der Livländischen Bezirksverwaltung	Rbl.	8,191	18		
In der Casse des Pernauschen Local-Comités	„	98	78		
				Rbl.	8,289 96
Jahresbeiträge activer Mitglieder*)				„	3,917 —
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder				„	195 —
Einmalige Beiträge activer Mitglieder (von Baron Tiesenhausen)				„	1,000 —
Einmalige Beiträge zweckfördernder Mitglieder und Kirchencollecten				„	40 73

Vom Oeselschen Local-Comité:

Beitrag der Oeselschen Ritterschaft	Rbl.	50	—		
Jahresbeiträge activer Mitglieder	„	65	—		
Jahresbeiträge zweckförd. Mitglieder	„	53	—		
				„	168 —

Vom Pernauschen Local-Comité:

Beitrag der Stadt Pernau	Rbl.	50	—		
Jahresbeiträge activer Mitglieder	„	45	—		
Jahresbeiträge zweckförd. Mitglieder	„	36	—		
				„	131 —

Von der Oberverwaltung:

Subvention für Filsand und Zerrel Rest pro 1895	Rbl.	532	50		
Subvention für Filsand und Zerrel pro 1896	„	1,000	—		
Subvention für Zerrel, Renten vom Capital des Fürsten Schirinsky-Schichmatow pro 1895/96.	„	168	53		
Belohnungsgelder	„	35	—		
				„	1,736 3
Aus den Sammelbüchsen				„	10 59
Rentengewinn				„	569 38
				Rbl.	16,057 69

*) Darunter Beiträge:

der Rigaschen Kaufmannschaft	Rbl.	2,000
„ Livländischen Ritterschaft	„	600
„ Stadt Riga	„	500
„ St. Antonien-Gilde in Jurjew	„	20

Ausgabe.

Kanzlei- und Verwaltungskosten nebst Druckkosten . .			Rbl.	758 42
Gage des Inspectors des Livländischen Bezirks . . .			„	300 —
Gage des Inspectors des Oeselschen Bezirks			„	100 —
Reisegelder			„	545 38
Feuerversicherung			„	198 59
Lebensversicherung der Rettungsmannschaften			„	840 —
Gagen der Stationsvorsteher			„	912 1
Unvorhergesehene Ausgaben			„	31 —
Uebungsfahrten			„	546 —
Rettungsfahrten			„	372 —
Kutter „Zesarewna Maria“			„	201 38
Rettungsposten „Stadt Riga“			„	212 80
Flussstation „Dubbeln“	Rbl. 567 21			
Abzüglich Beitrag von Baron Tiesenhausen	„ 50 —			
			„	517 21
Baukosten der Station Filsand . . .	„ 2341 02			
Gewöhnliche Remonte der Boote und Schuppen der übrigen Stationen	„ 893 44			
			„	3,234 46
			Rbl.	8,829 25

Ultimo December 1896 verblieb in Cassa:

der Livländ. Bezirksverwaltung . . .	Rbl. 6,744 27			
des Oeselschen Local-Comités . . .	„ 367 81			
des Pernauschen Local-Comités . .	„ 116 36			
			„	7,228 44
			Rbl.	16,057 69

Die vollkommene Uebereinstimmung des vorstehenden Finanzberichts pro 1896 mit den Büchern und Belegen bescheinigen hiermit die Revidenten:

C. G. v. Sengbusch. Rob. Bierich.

9. Budget pro 1897.

Einnahme.

Saldo vom Jahre 1896	Rbl.	7,228 44
Jahresbeiträge der Mitglieder des Livländischen Bezirks	„	4,000 —
Jahresbeiträge der Mitglieder des Oeselschen Localvereins	„	160 —
Jahresbeiträge der Mitglieder des Pernauschen Localvereins	„	130 —
Von der Oberverwaltung zur Unterhaltung der Stationen in Zerrel und Filsand pro 1897	„	1,000 —
Renten v. d. Kapital d. Fürsten Schirinski-Schichmatow	„	170 —
Rentengewinn	„	300 56
	Rbl.	12,989 —

Ausgabe.

Kanzlei-, Verwaltungs- und Druckkosten	Rbl.	800 —
Gage des Inspectors des Livländ. Bezirks	„	500 —
Reisekosten	„	500 —
Feuerversicherung	„	350 —
Lebensversicherung der Rettungsmannschaften	„	850 —
Gagen der Vormänner der Stationen	„	1,200 —
Gewöhnliche Remonte der Boote und Bootscheunen . .	„	800 —
Remonte und Unterhaltung des Kreuzerbootes „Zesarewna Maria“	„	500 —
Unterhaltung der Flussstation und der Bootsposten in Dubbeln	„	500 —
Rettungsfahrten	„	500 —
Uebungsfahrten	„	500 —
	Rbl.	7,000 —
Verbleiben als Betriebskapital zum 1. Januar 1898 . .	„	5,989 —
	Rbl.	12,989 —

XXXIII.

Rechenschafts-Bericht der Rigaer Börsen-Bank

pro 1896.

Die Operationen der Rigaer Börsenbank haben im Jahre 1896 einen günstigen Verlauf genommen, denn die anhaltende lebhafte Geldfrage gab der Bank Gelegenheit, ihre Capitalien fortlaufend zu guten Zinsen unterzubringen, so wie auch die übrigen Geschäftszweige bei regelmässiger Abwickelung grössere Gewinne gebracht haben. Ausserdem sind von den in früheren Jahren als Verlust abgeschriebenen Summen grössere Beträge eingegangen, welche gleichfalls unter dem Gewinn dieses Jahres aufgeführt sind. Der Gesammtumsatz nach dem Hauptbuche beträgt Rbl. 483,192,549 30 Kop., wobei ein Reingewinn von Rbl. 450,104 42 Kop. erzielt worden ist.

Die einzelnen Hauptconti und Geschäftsbranchen schliessen für das Jahr 1896 wie folgt, ab:

I. Cassa.

Laut Bilanz vom 31. December 1895 betrug der Cassen-Saldo	Rbl.	597,778 69
Im Laufe des Jahres 1896 flossen im Ganzen zur Casse	„	108,400,202 48
	Rbl.	108,997,981 17
und gingen dagegen aus	„	108,654,124 10
Es verbleiben demnach in Cassa am 31. Dec. 1896	Rbl.	343,857 07

II. Einlagen gegen Bankscheine.

Laut Bilanz vom 31. December 1895 war der Betrag der Einlagen		Rbl.	8,929,871 46
Im Laufe des Jahres 1896 wurde eingezahlt:			
auf Kündigung . . .	Rbl. 850,777 12		
„ Termin	„ 1,628,419 36	„	2,479,196 48
		Rbl.	11,409,067 94
Von sämmtlichen Einlagen wurden zurückgezahlt		„	2,671,762 58
und verbleiben demnach am 31. December 1896		Rbl.	8,737,305 36
und zwar auf Kündigung .	Rbl. 2,411,266 62		
„ Termin	„ 6,326,038 74		
	Rbl 8,737,305 36		

III. Darlehn-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1895 war der ausstehende Betrag		Rbl.	5,682,033 98
Im Laufe des Jahres 1896 wurden Vorschüsse bewilligt:			
gegen Waaren	Rbl. 3,152,400 —		
„ Werthpapiere . .	„ 26,006,500 71		
„ Obligationen . .	„ 216,500 —	„	29,375,400 71
		Rbl.	35,057,434 69
und darauf zurückgezahlt		„	29,151,102 08
und verbleiben demnach am 31. December 1896		Rbl.	5,906,332 61
und zwar gegen Waaren . .	Rbl. 1,536,300 —		
„ Werthpapiere	„ 3,892,082 61		
„ Obligationen	„ 477,950 —		
	Rbl. 5,906,332 61		

IV. Wechsel-Disconto.

Laut Bilanz vom 31. December 1895 war der ausstehende Betrag	6,436 Stück für	Rbl.	3,643,894 91
Im Laufe des Jahres 1896 wurden discontirt	30,093 „ „	„	20,924,539 83
	36,529 Stück für	Rbl.	24,568,434 74

Transport	36,529 Stück für Rbl.	24,568,434	74
Davon eingegangen und zum Incasso begeben	28,936 Stück für Rbl.	19,868,963	23
Es verbleiben demnach im Portefeuille am 31. Dec. 1896	7,593 Stück für Rbl.	4,699,471	51

V. Incasso von Coupons und zahlbaren Effecten.

a. Coupons. Laut Bilanz vom 31. December 1895 verbleiben im Portefeuille . .	740 Stück für Rbl.	7,022	85
Im Laufe des Jahres 1896 wurden zum Incasso entgegengenommen	187,015 „ „ „	987,268	47
	187,755 Stück für Rbl.	994,291	32
davon bereits eincassirt .	186,672 „ „ „	977,635	78
Es verbleiben demnach zum Incasso im Portefeuille am 31. December 1896 . . .	1,083 Stück für Rbl.	16,655	54
b. Zahlbare Effecten. Laut Bilanz v. 31. December 1895 verblieben im Portefeuille	1 Stück für Rbl.	200	—
Im Laufe des Jahres 1896 wurden zum Incasso entgegengenommen	822 „ „ „	547,000	28
	823 Stück für Rbl.	547,200	28
davon eincassirt	785 „ „ „	522,070	28
und verbleiben am 31. Dec. 1896	38 Stück für Rbl.	25,130	—

VI. Das Werthpapier-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1895 betrug der Werthpapierbestand	Rbl.	763,521	60
Hierzu die Werthpapiere des Reserve-Capitals und die im Laufe des Jahres 1896 angekauften Werthpapiere	„	5,692,570	83
	Rbl.	6,456,092	43
Verkauft u. abgerechnet wurden für Rbl. 6,518,044 95			
abzüglich des hierbei erzielten, dem Gewinn- und Verlust-Conto zugeschriebenen Agios „ 215,197 27	„	6,302,847	68
Es verbleiben demnach am 31. December 1896 . .	Rbl.	153,244	75

Specification der Werthpapiere:

	Nominal-werth	Cours	Buchwerth	
	Rubel.		Rubel.	K.
5% Wilnaer Agrar-Pfandbriefe	78,500	100 1/4	78,696	25
„ Charkower Agrar-Pfandbriefe	3,000	101 1/2	3,045	—
„ St. Petersburg-Tulaer Agrar-Pfandbriefe	1,800	101 1/2	1,827	—
4 1/2% Wilnaer Agrar-Pfandbriefe	21,000	95 1/2	20,055	—
„ Charkower Agrar-Pfandbriefe	35,000	95 1/2	33,425	—
„ Adels-Agrar-Pfandbriefe	11,100	100 1/2	11,155	50
5% Kurländ. Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	1,300	97	1,261	—
„ „ „ „ „ Met.	200	140	280	—
Tresorscheine	3,500	100	3,500	—
Rbl.	155,400	—	153,244	75

VII. Das Giro-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1895 verblieb den Giro-Interessenten ein Guthaben von . . . Rbl. 1,167,147 11
Im Laufe des Jahres 1896 wurden eingezahlt . . . „ 25,634,349 13
Rbl. 26,801,496 24
pr. Check zurückgefordert . . . . . „ 25,678,982 89
so dass den Giro-Interessenten am 31. December 1896 ein Saldo verbleibt von . . . . . Rbl. 1,122,513 35

VIII. Conto der Correspondenten.

Laut Bilanz vom 31. December 1895 verblieben Debitores Rbl. 1,569,925 53
Im Laufe des Jahres 1896 wurden gezahlt . . . . „ 42,087,014 31
Rbl. 43,656,939 84
und gingen ein . . . . . „ 42,915,204 30
Es verbleiben demnach am 31. December 1896 Debitores Rbl. 741,735 54
welche bestehen:
aus diversen Debitores . . Rbl. 3,011,171 90
„ „ Creditores . . „ 2,269,436 36
Rbl. 741,735 54

IX. Entgegennahme von Werthgegenständen zur Aufbewahrung.

Zu den am Anfange des Jahres vorhandenen 1678 Gegenständen kamen im Jahre 1896 hinzu 722, darunter declarirte Werthpapiere für 9,117,867 Rbl. 62 Kop. und sind am Schlusse dieses Jahres noch 1857 Gegenstände im Depositorium.

An Gebühren hierfür empfing die Bank den Betrag von Rbl. 10,426 —

X. Einnahme und Ausgabe von Zinsen.

a. Einlage-Zinsen wurden im Jahre 1896 gezahlt Rbl. 392,028 98
Am 31. December 1896 verblieben noch zu zahlen . . . . . „ 212,295 06

Rbl. 604,324 04

Laut Bilanz vom 31. December 1895 waren rückständig . . . . . „ 219,190 73

Demnach bleiben am 31. December 1896 noch zu zahlen unbesteuerte Einlage-Zinsen. . . Rbl. 385,133 31

Die Zinsen-Ausgabe vertheilt sich:

auf laufende Rechnung à 2% . .	Rbl.	25,676 86
auf unterminirte Einlagen à 2—4%	„	94,424 59
auf terminirte Einlagen à 4, 4½ u. 5%	„	265,031 86
	Rbl.	385,133 31

Vorstehender Zinsbetrag wurde mit der 5% Capital-Rentensteuer pro 1896 versteuert (= Steuer 19,256 Rbl. 67 Kop.)

Ausserdem ist für im Verwaltungs-Depot-Conto vergütete Zinsen de Rbl. 4,994 52 Kop. die 5% Capital-Rentensteuer pro 1896 mit Rbl. 251 26 Kop. berechnet.

b. Darlehns-Zinsen. Der Zinsfuss für Darlehen bewegte sich im Laufe dieses Jahres nach folgender Tabelle:

Datum		Hypotheken	Waaren	Werthpapiere	Ruf	Wechsel
1896 Januar.....	1	6½	6	6	6	4½—6½
Juni.....	1	6	5½	5½	5½	4 —5½
September..	1	6½	6	6	6	4½—6½
October....	1	7	6½	6½	6½	5 —7
November..	1	7½	7	7	7	5½—7½

Im Ganzen sind für Darlehns-Zinsen, abzüglich der vergüteten Zinsen, eingegangen . . . Rbl. 739,991 05
Hiervon sind zu kürzen die pro 1897 zum Voraus erhobenen . . . . . „ 39,689 35
Es beträgt demnach die gesammte Zinsen-Einnahme für das Jahr 1896. . . . . Rbl. 700,301 70

Vorstehende Einnahme vertheilt sich wie folgt:

auf Darlehen gegen Waaren . . .	Rbl.	92,022 84
„ „ „ Werthpapiere .	„	239,867 35
„ „ „ Obligationen .	„	28,769 41
„ Discontirungen etc.	„	339,642 10
	Rbl.	700,301 70

Von dieser Summe unterliegen der $0{,}216^0/_0$ Conto-Courant-Steuer pro 1896 Rbl. 177,542 28 Kop. (= Steuer Rbl. 6,246 11 Kop.)

c. Werthpapier-Zinsen gingen abzüglich der beim Ankauf v. Werthpapieren gezahlten Zinsen ein	Rbl.	143,070	90
und kommen hier hinzu die den Werthpapieren pro 31. December 1896 anklebenden Renten mit	„	20,144	44
	Rbl.	163,215	34
Hiervon die Zinsen von den Werthpapieren des Reserve-Capitals	„	132,845	80
Es ergiebt sich somit ein Ueberschuss an Werthpapier-Zinsen von	Rbl.	30,369	54

XI. Berechnung von Provisionen.

Im Laufe des Jahres 1896 hat die Bank für Transferte, Incassos und andere Transactionen im Ganzen an Provisionen, abzüglich der gezahlten, eingenommen	Rbl.	83,377	07

XII. Inventarium.

Bestand laut Bilanz vom 31. December 1895 . . .	Rbl.	12,600	—
Im Laufe des Jahres 1896 kamen hinzu	„	20,000	—
	Rbl.	32,600	—
hiervon wurden abgeschrieben	„	3,260	—
Verbleibt Bestand	Rbl.	29,340	—

XIII. Berechnung und Vertheilung des Gewinnes.

Nach vorstehender Darstellung des Geschäftsbetriebes der Börsenbank pro 1896 ergiebt sich folgendes Resultat:

1) an Zinsen sind eingenommen:

von Darlehen	Rbl.	700,301	70	
„ Werthpapieren . . .	„	30,369	54	
			Rbl.	730,671 24

	Transport . . .		Rbl.	730,671 24
Dagegen für Zinsen ausgezahlt und verrechnet:				
für Einlagen	Rbl.	385,133 31		
„ das Grundcapital 5% de Rbl. 1,863,022 60	„	93,151 13	Rbl.	478,284 44
			Rbl.	252,386 80
2) Einnahme von Provisionen . .	„	83,377 07		
3) an Gebühren für die Aufbewahrung von Werthgegenständen	„	10,426 —		
4) für Agio beim Verkauf von Werthpapieren	„	215,197 27	„	309,000 34
5) für in früheren Jahren abgeschriebene Forderungen eingegangen			„	42,546 57
		zusammen	Rbl.	603,933 71
Dagegen verausgabt:				
1) Geschäftsunkosten und zwar:				
Gagen . . . . R. 94,282 96				
Miethe, Beheizung und Beleuchtung „ 19,849 82				
Druckkosten, Insertionsgebühren Bureaubedürfnisse, Porto, Telegramme, Courtage etc. . . . „ 8,160 81				
Gilden-, Stempel- u. Rentensteuer „ 18,315 37				
Waaren-Empfang, Gerichtskosten und diverse Ausgaben . . . . „ 9,960 33	Rbl.	150,569 29		
2) Tilgungsquote des Inventariums	„	3,260 —	„	153,829 29
		Gewinn	Rbl.	450,104 42
Hierzu die oben von der Zinsen-Einnahme gekürzten Zinsen d. Grundcapitals de Rbl. 1,863,022 60 K. R.		93,151 13		
und die Zinzen v. d. Werthpapieren des Reservecapitals	„	132,845 80	„	225,996 93
		ergiebt	Rbl.	676,101 35

	Transport . . .		Rbl.	676,101 35
Hiervon 5 % Handels-Ergänzungssteuer	Rbl.	33,805 07		
Zu Gunsten des Pensionsfonds laut Beschluss der Generalversammlungd.Kaufmannschaft v. 12. Dec. 1886 4%	„	18,004 18		
An den Börsen-Comité laut Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft gezahlt . .	„	369,604 53		
Tantième an die Directoren, den Geschäftsführer, und die Beamten	„	58,020 88		
			„	479,434 66
	Demnach bleiben		Rbl.	196,666 69

welche laut § 106 der Bankstatuten auf das Stamm-Capital gebracht sind.

XIV. Stamm-Capital.

Bestand am 1. Januar 1896	Rbl.	1,863,022 60
Uebertrag wie oben	„	196,666 69
Bestand am 31. December 1896	Rbl.	2,059,689 29

XV. Pensionsfond.

Bestand am 1. Januar 1896		Rbl.	199,058 79
Im Laufe des Jahres 1896 gingen ein für Beiträge und Zinsen		„	28,127 07
		Rbl.	227,185 86
und wurden ausgezahlt		„	6,870 —
Bestand am 31. December 1896		Rbl.	220,315 86
Davon in Werthpapieren . .	Rbl. 206,778 62		
und baar	„ 13,537 24		
	Rbl. 220,315 86		

XVI. Reserve-Capital.

Bestand am 1. Januar 1896	Rbl.	3,326,175 50
Für die in den Jahren 1888—1891 dem Börsen-Comité gezahlten Summen gingen ein	„	16,371 17
Demnach Bestand am 31. Dec. 1896	Rbl.	3,342,546 67

Davon in Werthpapieren laut Specification 3,342,536 Rbl. 34 Kop.

Specification der Werthpapiere des Reserve-Capitals.

		Nominal-werth.	Cours.	Buchwerth. Rubel.	Kop.
a. Staatspapiere und von der Staatsregierung garantirte Werthpapiere.					
Rybinsker Eisenbahn-Obligationen	Rm.	83,500	101à46	38,794	10
Orel-Grjäsi Obligationen	„	311,300	„	144,629	98
Rjäsan-Koslower Obligationen	„	398,000	„	184,910	80
Koslow-Woronesh „	„	310,200	„	144,118	92
Kursk-Charkower „ £ 3800	„	77,520	„	36,015	79
	Rm.	1,180,520			
Dwinsk-Witebsker Eisenbahn-Obligationen.	Met. Rbl.	11,000	149	16,390	—
Russ. Consol. Eisenbahn-Obligationen	„ „	1,625	152	2,470	—
Südwest-Bahn-Obligationen	„ „	248,750	151	375,612	50
Russ. Metalliques	„ „	161,700	150	242,550	—
3½% Gold-Anleihe	„ „	496,875	149	740,343	75
4½% Russ. Boden-Credit-Pfandbriefe	„ „	3,300	155	5,115	—
	Met. Rbl.	923,250			
I. Prämien-Obligationen	Rbl.	1,000	292	2,920	—
II. „ „	„	3,600	255,5	9,198	—
III. „ „	„	8,700	211	18,357	—
5% V. Inscriptionen	„	7,000	107	7,490	—
4½% Süd-Ostbahn-Obligationen	„	185,700	100½	186,628	50
„ Rjäsan-Uralsker Eisenbahn-Obligationen	„	73,000	„	73,365	—
„ Kursk-Kiewer Eisenbahn-Obligationen	„	13,500	„	13,567	50
„ Innere Consol. Eisenbahn-Anleihe	„	1,000	„	1,005	—
4% Staats-Rente	„	520,000	98½	512,200	—
„ Orel-Grjäsi-Eisenbahn-Obligationen	„	10,000	100	10,000	—
„ Innere Anleihe	„	1,500	98¼	1,473	75
b. Von der Staatsregierung nicht garantirte Werthpapiere:					
Central-Waaren-Dépôts-Actien	Rbl.	105,000	100	105,000	—
5½% Gas- und Wasserwerk-Obligationen	„	66,000	101	66,660	—
5% „ „ „ „	„	4,000	100,5	4,020	—
4% Estländische Pfandbriefe, Met.	„	1,000	140	1,400	—
5% „ „	„	12,100	101	12,221	—
5½% Rigasche Stadt-Cassa-Obligationen	„	3,000	„	3,030	—
„ Odessaer Hypotheken-Pfandbriefe	„	15,200	100½	15,276	—
5% Livländ. Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	„	16,800	101	16,968	—
„ Libauer Stadt-Anleihe	„	5,900	„	5,959	—
„ Rigasche Börsenhaus-Obligationen	„	7,000	100	7,000	—
„ Rigasche Stadt-Obligationen	„	16,500	100¾	16,623	75
„ Warschauer Stadt-Obligationen	„	1,000	100	1,000	—
„ Livländische Pfandbriefe	„	40,000	100½	40,200	—
„ Rigasche Hypotheken-Pfandbriefe	„	11,300	101	11,413	—
4½% Kurländische Pfandbriefe	„	12,300	„	12,423	—
4% „ „	„	60,000	98	58,800	—
4½% Rig. Stadt-Häuser-Pfandbriefe	„	76,100	100,5	76,480	50
„ Odessaer Stadt-Anleihe	„	90,900	95	86,355	—
„ Rigasche „ „	„	10,000	100¼	10,025	—
„ St. Petersburger Stadt-Anleihe	„	24,900	98,5	24,526	50
	Met. Rbl.	923,250			
	Cred. „	1,404,000		= 3,342,536	34
	Rm.	1,180,520			

Es lautet sonach die Bilanz der Rigaer Börsenbank am 31. December 1896 wie folgt:

Bilanz-Conto der Rigaer Börsen-Bank am 31. December 1896.

Debet.	Rubel.	K.	Credit.	Rubel.	K.
An Darlehn-Conto: für ausstehende.....	5,906,332	61	**Per Einlage-Conto:** f. coursir. Bankscheine: kündb. R. 2,411,266 62 termin. „ 6,326,038 74	8,737,305	36
„ **Wechsel-Conto:** im Portefeuille 7593 Stück	4,699,471	51	„ **Darlehns-Zinsen:** für zum Voraus empfangene	39,689	35
„ **Coupons:** desgleichen 1083 Stück	16,655	54	„ **Einlage-Zinsen:** für noch zu zahlende.	212,295	06
„ **Conto zahlbarer Effecten:** desgleichen 38 Stück..	25,130	—	„ **Giro-Conto:** desgleichen	1,122,513	35
„ **Werthpapieren:** im Portefeuille	153,244	75	„ **Handels-Ergänzungs-Steuer:** desgleichen	33,805	07
„ **Werthpapieren des Reserve-Capitals:** vorhanden	3,342,536	34	„ **Unkosten-Conto:** desgleichen	2,912	77
„ **Werthpapier-Zinsen:** für den Werthpapieren pro 1. Januar 1897 anklebende.....	20,144	44	„ **Diverse Creditores** (Conto d. Correspond.): desgleichen	2,269,436	36
„ **Diverse Debitores** (Conto der Correspond.): f. noch zu empfangende	3,011,171	90	„ **Reichs-Capital-Rentensteuer:** desgleichen	12,636	79
„ **Inventarium:** Mobiliar u. Einrichtung	29,340	—	„ **Conto-Courantsteuer:** desgleichen	3,311	51
„ **Cassa-Conto:** baar vorhanden.....	343,857	07	„ **Pensionsfond der Bankbeamten:** desgleichen	13,537	24
„ **Giro-Conto bei dem Reichsbank-Comptoir:** vorhanden R. 359,910 79 geg. Wechsel-Dépôt... R. 202,000 —	561,910	79	„ **Tantième-Conto:** desgleichen	58,020	88
			„ **Wechsel-Dépôt bei d. Reichsbank-Compt.:** vorhanden	202,000	—
			„ **Capital-Conto:** Bestand	2,059,689	29
			„ **Reserve-Capital:** Bestand	3,342,546	67
			„ **Hausverwaltungsconto**	95	25
Summa...	18,109,794	95	Summa...	18,109,794	95

Sechsundzwanzigster Jah

der Actien-Gesellschaft der

pro 31. De

Gewinn- und Verlust-Conto.

Debet. Credit.

Verluste.	Rubel.	K.	Gewinne.	Rubel.	K.
An **Gagen-Conto:** für gezahlte Gagen	1,550	—	Per **Miethen-Conto:** Miethen-Einnahme pro 1896	23,280	16
„ **Unkosten-Conto:** für das Schmieren der Winden, Bereinigen der Strassen, Inserate und kleine Ausgaben	664	91			
„ **Renten-Conto:** für Zinsen	1,031	83			
„ **Assecuranz-Conto:** für Assecuranz pro 1896	537	42			
„ **Stadt-Abgaben:** für sämmtliche Stadtabgaben pro 1896	1,734	99			
„ **Krons-Immobiliensteuer:** an die Steuer-Verwaltung pro 1896	714	7			
„ **Dividenden-Conto:** Reingewinn pro 1896	17,046	94			
	23,280	16		23,280	16

res-Rechenschaftsbericht

Central-Waaren-Dépôts in Riga

cember 1896.

Bilanz-Conto.

Debet. Credit.

Activa.	Rubel.	K.	Passiva.	Rubel.	K.
An **Speicher-Conto:** Kostenpreis erbauter 7 Speicher im neuen Ambarenviertel incl. Ankaufswerth d. Grundstücke . . . R. 198,039 25 desgl. 5 Speicher in Mühlgraben . „ 97,279 17	295,318	42	Per **Actien-Capital-Conto:** für eingezahlte	264,000	—
„ **Einlagescheine der II. Gesellschaft:** vorhanden im Betrage von	10,000	—	„ **Reserve-Capital-Conto:** für den Bestand	30,000	—
„ **Renten-Conto:** für an obigen Einlagescheinen pro 31. December c. haftende Zinsen	106	87	„ **Stadt-Cassa:** für erstandene 7 Bauplätze noch zu zahlen, laut Tilgungsplan	3,809	47
„ **Assecuranz-Conto:** vorausbezahlte Feuer-Versicherungs-Prämie . . . R. 837 48 u. für Mühlgraben „ 295 96	1,133	44	„ **Renten-Conto:** für zu zahlende Zinsen von 3,809 Rbl. 47 Kop. vom 1. April bis 31. December 1896 à 4 pCt.	114	28
„ **Cassa-Conto:** Baarbestand	1,086	15	„ **Miethen-Conto:** für praenumerirte Miethe	8,034	77
„ **Giro-Conto:** bei der Börsenbank	19,204	73	„ **Remonte-Conto:** für übertragene Zinsen vom Reservekapital pro 1896 . . . . . R. 1,500 — abzüglich d. pro 1896 verausgabt. Remontekosten . . . . . „ 389 23 vorhandener Remonte-Reservefond	1,110	77
			„ **Dividenden-Conto:** 7% Dividende pro 1896 de 264,000 Rubel Actien-Capital. R. 18,480 — Dividenden-Reserve . . . . . „ 1,300 32	19,780	32
	326,849	61		326,849	61