

RIGAER

Handels-Archiv.

Dreiundzwanzigster Jahrgang.

1896.

Heft I.

Riga, 1896.
R. Ruetz Buchdruckerei, Domplatz Nr. 11/13.

Rigaer Handels-Archiv.

Dreiundzwanzigster Jahrgang.

1896.

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

M. v. Reibnitz.

Дозволено цензурою. Рига, 11 Марта 1896 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 2
2. Die prolongirte $^1/_6$% Hafenbau-Abgabe 6
3. Revision der Handels- und Gildensteuer 7

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

4. Hafenbauten 15
   a. Die Seemolen 15
   b. Die Düna-Regulirungsbauten 15
      aa. Remontearbeiten 15
      bb. Ergänzungsbauten 16
      cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung 16
      dd. Wechsel in der Leitung der Hafenbau-Verwaltung 17
   c. Die Arbeiten zur Verbesserung der Dünamündung 17
   d. Der Ausbau des Andreasholms 17
   e. Der Bolderaa-Hafendamm 19
   f. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna“ 19
5. Der Baggerbetrieb 20
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1895 20
   b. Der Baggerapparat und die Dampfer des Börsen-Comités 25
6. Anschaffung eines neuen See-Hopperbaggers 28
7. Versicherung der Dampfer und Bagger 32
   a. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosion 32
   b. Versicherung des Dampfers „Hercules“ gegen Seegefahr 32
8. Ballastloschwesen 32
   a. Bestimmungen der Ballastloschplätze 32
   b. Ballastloschung 33

Pag.

9. Winterhafen 33
a. Frequenz 33
b. Feuerlöschwesen 34
c. Stellung der Festungsverwaltung Ustj-Dwinsk zum Winterhafen.. 34
10. Der Bolderaa-Hafen 35
Schiffsbewegung im Jahre 1895 35
11. Der Mühlgrabener Hafen 36
12. Die Navigationsschule 36
a. Wirksamkeit 36
b. Unterricht und Lehrkräfte 37
c. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung 37
d. Verschiedene die Navigationsschule betreffende Angelegenheiten .. 37
13. Die Matrosen-Innung 39
14. Der Seevolks-Verheurer 39
15. Die Schifferkasse 40
16. Die Seemannskasse 40
17. Seemannshaus 41
a. Frequenz 41
b. Wladimir-Maria-Stiftung 41
18. Verpflegung kranker Seeleute 42
19. Bolderaasches Quarantaine-Lazareth 42
20. Schwimmdock 42
21. Bolderaa-Maschinenfabrik 47
22. Slip-Dock 47
23. Küstenbeleuchtung 48
24. Verbindung der Leuchtthürme mit dem Telegraphennetz des Reichs 48
25. Rettungswesen zur See 51
26. Compass-Regulirungs-Station 51
27. Meteorologische und Pegelbeobachtungen 52
a. Meteorologische Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk 52
b. Pegelstationen in Riga und Ustj-Dwinsk 53
c. Sturmwarnungen 53
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa 54
28. Eisgangsbeobachtungen 54
29. Lootsen-Amt 55
30. Das Beresina-System und die obere Düna 57
a. Alljährliche Remonte des Beresina-Systems 57
b. Schiffbarmachung der oberen Düna 57
31. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna 58

III. Telegraphenwesen.

32. Der Riga-Bolderaa-Telegraph 63
33. Telegraphen-Verbindung mit Domesnaes 64
34. Die Russische Telegraphen-Agentur 71

IV. Eisenbahnwesen.

35. Die Delegation des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten 72

Pag.

36. Verschiedene directe Anträge des Rigaer Börsen-Comités wegen Regulirung von Tarifen ... 73
a. Tarife für Farbe- und Gerbeholz-Extracte ... 73
b. Tarife für Coprah- und Ricinus-Samen ... 73
c. Getreide-Tarife nach Königsberg und Danzig ... 75
37. Personen-Tarife ... 77
Die ermässigten localen Passagier-Tarife ... 77
38. Neue Eilgut-Tarife ... 79
I. Güter, welche in Güterzügen mit beschleunigter Geschwindigkeit zur Abfertigung gelangen ... 80
II. Güter, welche in Personen- resp. gemischten Zügen befördert werden 81
39. Getreide-Tarife ... 83
40. Der Nordisch-überseeische internationale Verkehr ... 84
41. Tarif der I. und II. Gruppe ... 92
42. Local-Tarife ... 95
43. Einführung neuer Tarife ... 97
44. Aufhebung von Tarifen ... 99
45. Gebühren zum Besten der Städte ... 99
46. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten ... 100
a. Regeln über die Beobachtung der Reihenfolge in der Beförderung von Gütern ... 100
b. Bestimmungen für das Auf- und Abladen von Gütern auf den Russischen Eisenbahnen ... 103
c. Regeln für die Beförderung von Milch ... 107
d. Auszahlung von Mehrerhebungen ... 108
47. Umbenennung von Stationen ... 110
48. Abänderungen und Ergänzungen des allgemeinen Ustaws russischer Eisenbahnen ... 110
49. Eröffnung neuer Stationen ... 113
50. Eröffnung neuer Bahnen ... 113
51. Verstaatlichung von Privatbahnen ... 115
52. Verschmelzung von Bahnen ... 115
53. Die Riga-Oreler Eisenbahn ... 115
a. Umbau der Güter- und Passagier-Stationen in Riga ... 115
b. Umbau der Haltestelle Alexandershöhe ... 120
c. Beschwerden über den Nachnahme-Verkehr und über die Güter-Expedition auf der Station Riga ... 121

V. Zollwesen.

54. Modus des Unterschreibens der Besichtigungsattestate ... 128
55. Auslieferung von Banderolsendungen mit Waarenproben ... 128
56. Completiren von Schiffen auf der Rhede ... 130
57. Vereinfachtes Ausclariren von Schiffen im Winter ... 132
58. Erweiterung und Verbesserung des Zollrayons ... 133

VI. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

59. Börsen-Speicher ... 138
60. Central-Waaren-Dépôt-Speicher ... 138
61. Der Elevator auf dem Andreasholm ... 138

Pag.

VII. Das Export-Geschäft.

62. Das Hanf- und Flachs-Geschäft 141
63. Das Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft 142
a. Haftpflicht der Eisenbahnen für das Gewichtsmanco bei Getreidesendungen 142
b. Errichtung eines Abfuhrspeichers in Witebsk 146
c. Das Saatgeschäft 147
64. a. Das Holzgeschäft 149
b. Holzflössung auf der Düna 150

VIII. Import.

65. Import im Allgemeinen 151
66. Das Heringsgeschäft 151
67. Die Ladekrähne 153

IX. 68. **Fabrikwesen** 154

X. Die Handelsämter.

69. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren 154
70. Das Messeramt 156
71. Die Börsenmakler 157

XI. 72. **Börsen-Usancen** 157

XII. Handelsgesetzgebung.

73. Gesetzliche Regelung der Stellung der Handlungsreisenden 157

XIII. 74. **Der Kaufmännische Verein** 159

XIV. Börsen-Angelegenheiten.

75. Börsenordnung 162
76. Verschiedene interne Ereignisse des Börsen-Comités 181

XV. Unterrichtswesen.

77. Das Rigasche Polytechnikum 182
78. Die Bolderaasche Volksschule 183
79. Die Germannsche Schule 183
80. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins 184

XVI. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.

81. Versorgung der Armen mit Holz 184
82. Curatorium für Arbeitshäuser 185

XVII. Betheiligung an Ausstellungen.

83. Allgemeine Kunst- und Industrie-Ausstellung in Nischny-Nowgorod 185

Pag.

XVIII. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.

84. Handelsstatistik 185
85. Börsen- und Handels-Zeitung 189
86. Industrie-Zeitung 193
87. Handels-Archiv 193
Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1896 195
Rechenschaftsbericht des Rigaer Börsen-Comités über Einnahmen und Ausgaben pro 1895 201
Budget des Rigaer Börsen-Comités pro 1896 213
Ergänzungsbudget pro 1895 217

Jahresbericht

des

Rigaer Börsen-Comités über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt im Jahre 1895 entwickelte Thätigkeit.

I. Die Handels- und Schiffsabgaben.

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

a. Regulirung der Abgaben-Tabellen.

Die Tabellen der in Riga zu entrichtenden Handelsabgaben von Ein- und Ausfuhrwaaren waren für das Jahr 1895 wesentlich abgeändert worden; diese finden sich im Heft II des Rigaer Handelsarchivs, Jahrgang 1895, auf Seite 342 bis 363 abgedruckt. Als im October 1895 das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben beantragte, diese Tabellen auch für das Jahr 1896 unverändert in Kraft zu belassen, forderte der Börsen-Comité durch eine Publication die Kaufmannschaft zur Aeusserung etwaiger Wünsche bezüglich dieses Gegenstandes auf. Bis zum festgesetzten Termin hatte sich nur die Firma Helmsing und Grimm gemeldet, die in ihrer Eingabe vom 17. November 1895 sich dahin äusserte, dass durch die am 1. October 1895 erfolgte Einführung eines neuen Specialtarifs für die Beförderung landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe, Locomobilen etc. im directen überseeischen Verkehr von London und Hull über Riga und Libau nach Rostow a. Don die Frachtdifferenzen sich zu Ungunsten Rigas, Libau gegenüber, verändert hätten und ersterem Hafen immer mehr die Concurrenz mit Libau erschwerten; hiezu komme noch, dass in Riga auf der Verbindungsbahn vom Zollrayon zur Station Riga I eine Gebühr von $^1/_4$ Kop. per Pud erhoben werde, die in Liban nicht vorkomme. Da für eine Regulirung der Tarifsätze keine Aussicht vorhanden sei, bat die genannte Firma um eine Ermässigung der Stadtabgaben für Locomobilen, landwirthschaftliche Geräthe, Heugabeln, Sensen etc., zumal die Stadtabgaben in Riga für mehr als die Hälfte sämmtlicher Tarifpositionen höher seien als die in Libau. Der Börsen-Comité übergab dieses Gesuch befürwortend dem Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben, welches, seiner Mittheilung vom 16. December 1895 Nr. 382 zufolge, beschloss:

1) den Abgabensatz für landwirthschaftliche Maschinen so zu modificiren, dass derselbe lauten solle:

„landwirthschaftliche Maschinen und landwirthschaftliche Geräthe, hier nicht besonders benannte, — per Pud 1/2 Kop."

2) den Abgabensatz für importirte Sensen und Sicheln von 1 Kop. auf 3/4 Kop. per Pud herabzusetzen,

3) einen Abgabensatz für importirte Schaufeln, Heugabeln, Hacken und Rechen mit 1/2 Kop. per Pud in die Tabelle neu aufzunehmen.

Mit diesen Abänderungen wurden die Tabellen auch für das Jahr 1896 bestätigt.

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

Eine ernste Gefahr drohte der weiteren bewährten Thätigkeit des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben durch das Vorgehen des Zollressorts. Bei den Schreiben vom 31. October und 1. November 1895 sub №№ 3024 und 3025 übersandte das Rigasche Handelsamt zwei an das Stadtamt gerichtete Schreiben dem Börsen-Comité und bat um dessen gutachtliche Aeusserung zu diesen. In dem einen ersuchte der Herr Livländische Gouverneur das Rigasche Stadtamt um dessen Gutachten zu der vom Chef des Rigaschen Zollbezirks beim Zolldepartement angeregten Frage, die Erhebung der Krons-Lastensteuer dem genannten Comptoir zu entziehen uud dem Rigaschen Zollamte zu übertragen unter der Motivirung, dass, auf Grund des Art. 827 des Zollustaws, das Erheben dieser Steuer durch eine nicht staatliche Institution ungeeignet erscheine und gegenwärtig bereits die Hauptarbeit bei der Berechnung dieser Steuer durch das Zollamt geleistet werde. In dem anderen Schreiben theilte der Dirigirende des Rigaschen Zollamts dem Stadtamte mit, dass, auf Grund einer Vorschrift des Zoll-Departements, der Chef des Rigaschen Zollbezirks ihm am 25. October 1895 Nr. 4994 den Antrag gestellt habe, die Räumung des Locals, das das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben im Zollhause einnehme, spätestens bis zum 1. Januar 1896 und die Einstellung der Zahlungen an die Beamten des Zollamts für Mittheilung verschiedener Auskünfte vom Stadtamte zu verlangen.

In Anbetracht der ausserordentlichen Wichtigkeit dieser Fragen und um eine einheitliche Stellungnahme zu denselben zu erreichen, bat der Börsen-Comité um möglichst schleunige Anberaumung einer gemeinschaftlichen Sitzung des Handelsamts und von Vertretern des Börsen-Comités. Als letztere wurden designirt der Vicepräses desselben Herr v. Sengbusch, Herr M. Pannewitz und die Deputirten des Börsen-Comités in genanntem Comptoir, die Herren Consul M. Lübeck, A. Mentzendorff, C. Lange und H. Treyer.

Auf dieser, Anfang November stattgehabten gemeinschaftlichen Sitzung einigte man sich dahin, das Stadtamt zu bitten, gegen das Vor-

gehen des Zollressorts, auf Grund des die Rigaschen Handels- und Schifffahrtssteuern regelnden Allerhöchst am 28. Juni 1867 bestätigten Reichsrathsgutachtens, beim Chef des Zollbezirks Verwahrung einzulegen und gleichzeitig den zu der Zeit in Petersburg weilenden Präses des Börsen-Comités, Herrn R. Kerkovius, um dessen persönliche Intervention an geeigneter Stelle zu ersuchen.

Auf den in dieser Veranlassung an den Chef des Zollbezirks gerichteten Protest des Stadtamts antwortete der Dirigirende des Zollamts, im Auftrage des Chefs des Zollbezirks, dass das Zollressort, als unzweifelhafter Eigenthümer des Zollgebäudes, die Frage wegen Räumens eines Kronshauses nicht dem Ermessen des Stadtamts unterbreitet, sondern die Entfernung des Comptoirs aus seinem Gebäude bis zum 1. Januar 1896 verlangt habe; ferner habe er das Stadtamt darauf vorzubereiten, dass, falls diese Forderung nicht erfüllt werde, von genanntem Termin bis zum Auszuge des Comptoirs, das Zollamt die Lieferung von Holz einstellen und überhaupt alle die Beziehungen abbrechen werde, welche sich seit der Eröffnung der Thätigkeit des Comptoirs in jenem Gebäude eingebürgert hätten. Was die anderen Fragen — die Erhebung der Krons-Lastensteuer durch das Comptoir und die Lieferung von Auskünften für die Erhebung der Steuern — anbeträfe, so seien hierüber Verhandlungen mit den betreffenden Autoritäten bereits im Gange.

Die Wichtigkeit des Gegenstandes veranlasste den Börsen-Comité, auch noch selbstständig in dieser Angelegenheit bei seiner vorgesetzten Autorität zu wirken und zwar richtete er an das Departement für Handel und Manufacturen am 28. December 1895 Nr. 953 eine Vorstellung folgenden Inhalts:

„Mittels Schreiben vom 28. October und 4. December d. J. sub Nr. 84 und 13870 hatte der Herr Dirigirende des Rigaschen Zollamts dem Rigaschen Stadtamte mitgetheilt, dass der Chef des Rigaschen Zollbezirks verlange, dass das unter der Rigaschen Stadtverwaltung stehende Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben das von demselben im Zollamte eingenommene Local unbedingt bis zum 1. Januar 1896 räume und dass, falls solches nicht geschehe, das Zollamt weiterhin kein Holz zum Beheizen jenes Locals geben werde. Fast gleichzeitig, am 25. October c. Nr. 7535, hatte der Herr Livländische Gouverneur das Stadtamt um ein Gutachten zu der Absicht des Herrn Zollkreischefs aufgefordert, die Erhebung der Krons-Lastensteuer dem obengenannten Comptoir zu entziehen und dem Zollamte zu übertragen.

Das Rigasche Stadtamt hat, nach Relation mit dem Börsen-Comité, zu obigen beiden Fragen bereits Stellung genommen, der Rigaer Börsen-Comité sieht jedoch in den vom Herrn Zollkreischef getroffenen Anordnungen so schwere Schädigungen der Interessen der hiesigen Kaufmann-

schaft und derartige Erschwerungen des Handels, dass er sich gezwungen sieht, sich auch seinerseits an das Departement für Handel und Manufacturen mit der ergebensten Bitte um dessen Schutz zu wenden.

Durch Punkt IX des die Handels- und Schiffsabgaben im Rigaschen Hafen regelnden Allerhöchst am 28. Juni 1867 bestätigten Reichsrathsgutachtens war dem Finanzminister anheim gestellt worden, ein derartiges Arrangement zu treffen, dass, zur Erleichterung des Handels durch Vereinfachung der Zollproceduren, die in Riga erhobenen Schiffslastengelder verschiedener Bestimmung zu einer allgemeinen Lastensteuer verschmolzen und von der Behörde, die diese Steuer erhebe, auf die einzelnen Institutionen repartirt werde, sowie dass dieselbe Ordnung auch für die sonstigen Abgaben vom Werthe der Waaren eingeführt werde.

In weiterer Entwickelung dieser Gesetzesbestimmung erfolgte dann die Vorschrift des Zolldepartements vom 11. Februar 1871 Nr. 397, eröffnet dem Börsen-Comité im Schreiben des Rigaschen Zollamts vom 13. Februar 1871 Nr. 511, dass die Erhebung sämmtlicher Abgaben, die in obengenanntem Reichsrathsgutachten, sowie in der Verordnung über die im Rigaschen Hafen zu erhebenden Waaren- und Lastensteuern aufgeführt sind, dem Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben zu übergeben sei.

Diese Ordnung, dass alle Schiffsabgaben an e i n e r Stelle erhoben werden und Schiffer, Expeditore, Correspondentreder u. s. w. nur an e i n e r Stelle zu thun haben, hat bis zum heutigen Tage bestanden und nicht zu den geringsten Beschwerden Anlass gegeben oder irgend welche Uebelstände erwiesen, im Gegentheil sehr viel für die rasche und bequeme Abfertigung von Schiff und Ladung zur allgemeinen Zufriedenheit beigetragen.

War somit die Erhebung der Abgaben an einer Stelle concentrirt, so lag es auf der Hand, dass diese Stelle sich in nächster Nähe des Zollamts befinden musste, von welchem alle der Berechnung der Abgaben zu Grunde zu legenden Auskünfte und Daten zu erhalten waren. So hatte sich denn auch das genannte Comptoir auf Grund der Art. 113 und 114 der Allerhöchst bestätigten Rigaschen Handelsordnung vom Jahre 1765, stets im Locale des Zollamts befunden und war erst im Jahre 1872, als sich das alte Zollamt dem immer wachsenden Handel gegenüber zu enge erwies, in das direct gegenüber dem Zollamte liegende Börsenhaus übergeführt worden. Als jedoch das neue Zollhaus am Dünaufer im Jahre 1877 eröffnet wurde, erkannte gerade der damalige Dirigirende des Rigaschen Zollamts in seinen an den Börsen-Comité gerichteten Schreiben vom 1. August und 22. November 1877 Nr. 5580 und 134 den engen Zusammenhang zwischen den Arbeiten des Zollamts und denen des Comptoirs und die dringende Nothwendigkeit der Unterbringung des Comptoirs im Locale des Zollamts an. Derselbe erwirkte dann auch vom damaligen Director des

Zoll-Departements, Geheimrath Katschalow, bei dessen Anwesenheit in Riga im December 1877 die Genehmigung zur Einräumung eines Raumes im Zollhause an das genannte Comptoir, welches diesen aus 1 Zimmer bestehenden Raum bis zum heutigen Tage noch benutzt. Auch hier sind, soviel dem Börsen-Comité bekannt, nie irgend welche Beschwerden oder Unzuträglichkeiten zu Tage getreten.

An der Aufrechterhaltung der bisherigen Ordnung ist die Rigaer Kaufmannschaft in doppelter Hinsicht im höchsten Grade interessirt.

Erstens würde es eine ausserordentliche Verzögerung und Erschwerung des Handels sein, wenn die Abgaben an verschiedenen Stellen eingezahlt werden müssten, zumal in der Nähe des gegenwärtigen Zollamts sich kein einziges Gebäude befindet, in welchem das Comptoir untergebracht werden könnte.

Sodann aber sind zu einer erspriesslichen Thätigkeit des Comptoirs beständige Wechselbeziehungen zum Zollamte durchaus nothwendig. Ausser der Krons-Lastensteuer und den städtischen Handels- und Schifffahrtssteuern erhebt das Comptoir auch die durch Allerhöchst am 28. Juni 1867 bestätigtes Reichsrathsgutachten genehmigten und dem Börsen-Comité zur Verfügung gestellten Abgaben von $^1/_6$% vom Werthe des Ex- und Imports und von 10 Kop. per Last der ein- und ausgehenden Schiffe, sowie die durch Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigtes Reichsrathsgutachten verlängerte $^1/_6$% Abgabe vom Werthe des Imports und Exports. Diese Allerhöchst bewilligten Steuern, die mit die Grundlage der Thätigkeit des Börsen-Comités bilden, können nur dann richtig und prompt berechnet und erhoben werden, wenn die diesbezüglichen Angaben der Schiffer, Expeditore, Speditore etc. nach den officiellen Daten des Zollamts controlirt werden können. Hat das Comptoir beim Empfange dieser Auskünfte Weitläufigkeiten und Schwierigkeiten, so muss sich das nicht nur auf die Richtigkeit der Eingänge dieser Abgaben äussern, sondern auch zu grossen Verzögerungen und Weitläufigkeiten den Personen gegenüber führen, die die Abgaben zu entrichten haben. Seit Jahren sind die unausgesetzten Bestrebungen und Bemühungen des Finanzministeriums darauf gerichtet, gerade den Handel von zeitraubenden Formalitäten und Weitläufigkeiten zu befreien, während hier, ohne dem Börsen-Comité ersichtliche Begründung, dem Handel wesentliche Schwierigkeiten bereitet werden.

Nicht unerwähnt kann es schliesslich bleiben, dass das Comptoir, um eine raschere und bequemere Expedition zu erreichen, auch die den Zollbeamten zukommenden Accidenzien d. h. Procentsteuer vom Werthe der ausgehenden Waaren berechnet und erhebt. Endlich erlaubt sich der Börsen-Comité darauf hinzuweisen, dass, falls erforderlich, ja auch für die Benutzung des einen Zimmers im Zollhause ein Miethzins festgestellt werden könnte.

Auf Grund alles Obigen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité das Departement für Handel und Manufacturen ganz ergebenst zu bitten, mit dem so oft bereits erwiesenen Wohlwollen sich auch in diesem Falle der Bedürfnisse und Bedrängnisse des Handels annehmen und für die Beibehaltung der bisherigen bewährten Ordnung der Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben gütigst eintreten zu wollen."

Ist auch bis hiezu eine definitive Regelung dieser Angelegenheit noch nicht erfolgt, so eröffnet doch der gegenwärtige Stand derselben begründete Aussicht auf eine befriedigende Lösung. Am 4. Januar 1896 erging vom Herrn Director des Zoll-Departements die telegraphische Ordre, das Comptoir bis auf Weiteres im Zollhause zu belassen und am 31. December 1895 sub Nr. 5940 theilte der Chef des Rigaschen Zollbezirks dem Stadtamte mit, dass er vollkommen die Ansicht des Stadtamts theile, dass das Zollamt die sicherste Quelle zum Erlangen der zur Erhebung der Steuern nothwendigen Auskünfte sei, dass er aber trotzdem nicht für möglich halte, den etatmässigen Beamten, welche durch ihre directen Amtsobliegenheiten überbürdet seien, auch noch die Anfertigung der verschiedenen Verschläge und Auszüge zu übertragen. Um dem Stadtamte aber entgegenzukommen, schlage er vor, dass dasselbe dem Zollamte ca. 1200 Rbl. jährlich zuweise, um für jene Arbeiten zwei besondere Kanzleibeamten anzustellen. Das Stadtamt, welches bisher schon eine annähernd gleiche Summe für den Bezug jener Auskünfte bezahlt hat, dürfte wohl bereit sein, auf diesen Vorschlag einzugehen, doch waren, beim Abschlusse dieses Jahresberichts, über einige Nebenumstände dieser Angelegenheit Verhandlungen noch im Gange.

2. Die prolongirte $^1/_6$ % Hafenbau-Abgabe.

Der Livländische Controlhof richtete am 17. März 1895 sub Nr. 2095 an den Börsen-Comité die Anfrage, auf welcher Grundlage der Comité fortfahre, dem Controlhofe die Abrechnungen über Eingang und Verausgabung der $^1/_6$ % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports, das Cassa-Schnurbuch und die Ausgabebelege zuzustellen, da doch durch Pkt. 7. Art. 1 des Allerhöchst am 5. Februar 1891 bestätigten Reichsrathsgutachtens über die Prolongation der $^1/_6$ % Steuer die Aufsicht über die Verwendung dieser Steuer dem Livländischen Gouverneur übertragen sei und die Abrechnungen über diese Steuer dem Finanzminister und dem Reichscontroleur vorzustellen seien.

Der Börsen-Comité erwiderte hierauf am 30. März 1895 Nr. 94, dass er sich auf Grund jenes Reichsrathsgutachtens für verpflichtet gehalten habe, die erwähnten Abrechnung, Bücher und Documente dem Livländischen Controlhofe, als dem örtlichen Vertreter der Reichscontrole,

vorzustellen, dass aber, wenn solches, dem Schreiben des Controlhofs zufolge, nicht nothwendig erscheine, er um Rücksendung des Cassabuchs etc. bäte.

Eine Antwort ist auf dieses Schreiben nicht erfolgt.

Nachdem die Schuld der Stromvertiefungskasse an die Rigaer Börsenbank bereits im Jahre 1894 vollständig getilgt worden, ist im Jahre 1895 auch der letzte Rest der auf diese Schuld aufgelaufenen Zinsen im Betrage von 16371 Rbl. 17 Cop. refundirt worden.

3. Revision der Handels- und Gildensteuer.

(cfr. Handelsarchiv Jahrgang 1895 Seite 1—31).

Nachdem der Börsen-Comité zu dem ihm vom Departement für Handel und Manufacturen übergebenen Projecte einer Reichsgewerbesteuer am 28. September 1894 sub Nr. 599 und am 4. Januar 1895 sub Nr. 891 ausführliche Gutachten vorgestellt hatte, schien die ganze Reformfrage im Finanzministerium ins Stocken gerathen zu sein. Erst im Sommer v. J. verlautete auf privatem Wege, dass die zahlreichen und eingehend begründeten Einwände, die von den verschiedensten interessirten Seiten gegen das Project erhoben worden, doch das Departement zu einer vollständigen Umarbeitung des Projects veranlasst hätten und hiebei die vom Rigaer Börsen-Comité gemachten Einwände und Bedenken von nicht geringem Einflusse gewesen, ja sogar in dem Masse der Beachtung des Departements gewürdigt worden wären, dass man dieselben hätte drucken und in das engere Material zur Umarbeitung des Steuerentwurfes aufnehmen lassen.

In der That bewies denn auch der neue Entwurf einer Reichs-Gewerbesteuer, der dem Börsen-Comité im November 1895 zuging, dass die wesentlichsten Grundlagen des ersten Entwurfs aufgegeben und, zum grossen Theile unter Berücksichtigung der vom Börsen-Comité vorgebrachten Einwände und Vorschläge, abgeändert worden waren. So hatte man namentlich die unklaren, zu vielen Ungerechtigkeiten und endlosen Weitläufigkeiten führenden Prinzipien der Besteuerung nach den Umsatzmitteln, nach dem Sollgewinne, nach festen und wechselnden Sätzen, die gemischte Besteuerung nach Betriebsgeräthen und Arbeitern u. v. a. fallen lassen.

In Kurzem sei hier auf die Grundzüge des neuen Projects hingewiesen. Der hauptsächlichste Unterschied des neuen Entwurfs von dem gegenwärtig geltenden Handelssteuergesetz ist der, dass die Steuer von der Person auf das Unternehmen übertragen und infolge dessen jedes einzelne Unternehmen besteuert wird; damit wird den bisherigen zahllosen Missbräuchen mit den Gildenbillets, welche in einer gewissen Anzahl gegen eine geringe Zuzahlung auf einen Gildenschein gelöst

werden können und dem Inhaber des letzteren die Berechtigung gewähren, mehrere Etablissements — der Schein 1. Gilde z. B. giebt ein Anrecht auf 10 Billets, also 10 verschiedene Etablissements — ein Ende gemacht. Ferner ermöglicht die im neuen Entwurfe vorgesehene, bedeutend vielgestaltigere Scheidung nach dem Character, den äusseren Kennzeichen u. m. a. eine wesentlich gerechtere und gleichmässigere Besteuerung der einzelnen Handels- und Industrie-Unternehmungen, die bisher nur in 2 Gruppen — 1. und 2. Gilde — zerfielen.

Nach dem neuen Projecte zerfällt fortab die Reichs-Gewerbesteuer in zwei Theile: A. eine Grundsteuer und B. eine Ergänzungssteuer.

A. die Grundsteuer ist, je nach dem Character des Gewerbes, eine vierfache:

1) Für Creditinstitutionen und Assecuranzunternehmungen, je nach der Art derselben, 4, 3 oder 2 Rbl. von je 1000 Rbl. Grundkapital resp. eingenommener Prämien.

2) Für Handelsunternehmungen: a. von Actien-, Antheilschein- und sonstigen Unternehmungen, die ihre Rechenschaftsberichte veröffentlichen müssen, — je 3 Rbl. von je 1000 Rbl. Grund- oder Antheilscheinkapital, b. von sonstigen Handelsunternehmungen — je nach einer der 5 Kategorien derselben und einer der 4 Classen der Ortschaften, Sätze von 4 bis 400 Rbl. von jedem Unternehmen. In Riga, das zur ersten Classe der Ortschaft nach gerechnet wird, würden z. B. die Sätze für Handelsunternehmungen 1. Kategorie — 400 Rbl., 2. Kategorie — 125 Rbl., 3. Kategorie — 30 Rbl. u. s. w. betragen; in Ortschaften 2. Classe, wie z. B. Libau und Reval betrüge die Steuer von Handelsunternehmungen 1. Kategorie — 400 Rbl., 2. — 100 Rbl., 3. — 25 Rbl. u. s. w. Die Eintheilung nach Kategorien erfolgt nach äusseren Merkmalen, die in einem überaus specificirten, allerdings noch einige Unklarheiten und Unbilligkeiten enthaltenden besonderen Verzeichnisse aufgeführt sind. Genügen diese äusseren Merkmale nicht zur Charakterisirung des Unternehmens, so wird dasselbe nach seinem, für die Repartitionssteuer geschätzten Gewinne in eine der 5 Kategorien gebracht; hierbei ist für Geschäfte 1. Kategorie ein Gewinn von mindestens 8000 Rbl., für Geschäfte 2. Kategorie, je nach der Ortschaft, ein Gewinn von 1000 bis 2500 Rbl. u. s. w. vorausgesetzt. Ausser der Steuer für das Unternehmen hat der Inhaber desselben noch eine besondere Steuer für jeden von ihm eingenommenen gedeckten oder offenen Lagerraum zu zahlen, die, je nach der Kategorie des Unternehmens und der Classe der Ortschaft, von 10 bis 30 Rbl. ansteigt. Die Berechtigung, Lagerräume zu benutzen, ist jedoch insofern beschränkt, als nur Unternehmungen 1. Kategorie allüberall im Reiche Lagerräume halten dürfen, Unternehmungen 2. Kategorie nur an demselben Orte, wo sie selbst belegen sind, und Unternehmungen 3. Kategorie überhaupt nur einen Lagerraum beim Etablissement selbst.

Andererseits werden Unternehmungen 1. Kategorie — 3, solcher 2. Kategorie — 2 unbesteuert gestattet. Der Handel auf Jahrmärkten, die weniger als 7 Tage währen, ist steuerfrei, für den Handel auf länger dauernden Jahrmärkten haben Unternehmungen, die bereits einen Gewerbeschein gelöst haben, nur eine geringe, zwischen 2 und 10 Rbl. schwankende Zuzahlung zu leisten. Grosslager von Wein, Spiritus, Bier und Meth, Weinkeller zum Verkauf ausländischer Weine werden zu Geschäften 2. Kategorie gerechnet, zahlen jedoch die Sätze derselben nur in halbem Betrage. Bankierhäuser und Bankierunternehmungen jeder Art, Bauunternehmer und Lieferanten werden ebenfalls nach den Principien dieser Gruppe besteuert, wobei erstere ausschliesslich zu Unternehmungen 1. Kategorie, letztere, je nach der Höhe der contrahirten Summe, zu einer der drei ersten Kategorien gerechnet werden. Hausirhandel zu Fuss oder von der Fuhre bildet die 5. Kategorie, darf jedoch nur ausserhalb städtischer Orte und nur innerhalb eines Gouvernements betrieben werden.

3) Für industrielle Unternehmungen, je nach der Anzahl der Arbeiter, von Gruppen derselben in steigender Scala. Anfangs sind die Abstufungen zwischen den Gruppen, mit einem durchschnittlichen Satze von 2 Rbl. pro Arbeiter, gering, von 100 Arbeitern ab aber bilden je 100 Arbeiter eine Gruppe, für welche die Steuer zuerst um 200 Rbl., von 200 Arbeitern ab um je 300 Rbl. steigt, so dass beispielsweise für 400 Arbeiter die Steuer 1000 Rbl., für 500 Arbeiter 1300 Rbl. u. s. w. beträgt. Zu besteuerten Arbeitern werden überhaupt alle gerechnet, die in Haupt- oder Nebenbetrieben eines Unternehmens beschäftigt sind, unabhängig von der Art und Weise ihrer Anmiethung, von ihrem Geschlecht, unabhängig davon, ob sie im Etablissement selbst oder auswärts oder bei sich zu Hause arbeiten; nur Arbeiter unter 15 Jahren werden je 2 für einen gerechnet. Befreit von der Steuer sind allein Arbeiter, die mit dem Heranführen von Productions- und Heizmaterial und dem Abführen fertiger Producte beschäftigt sind, falls nicht diese Transporte innerhalb der Grenzen des Etablissements vor sich gehen. Die Lager- und Speicherräume bei industriellen Unternehmungen bleiben steuerfrei. Industrielle Unternehmungen, welche Accisesteuern zu zahlen haben, werden besteuert, wenn sie Actiengesellschaften oder Compagnien gehören — mit 1200 Rbl. jährlich, Zuckerfabriken (Rübenzucker und Raffinade) — wie Handelsgeschäfte 1. Kategorie, Branntweinbrennereien, Destillaturen, Bierbrauereien, Tabaks- und Zündholzfabriken — wie Handelsgeschäfte 2. Kategorie, Fabriken von Hefe, Meth, Frucht- und Traubenspiritus, Lack, Politur, Odeurs und Brennölen — wie Handelsunternehmungen 3. Kategorie. Der Detailverkauf eigener Fabrikate unmittelbar aus der Fabrik, ohne dass jedoch besondere Verkaufsräume oder -Vorrichtungen bestehen, ist steuerfrei gestattet, anderenfalls hat das Unternehmen einen besonderen Gewerbeschein wie ein Handelsunternehmen zu lösen. —

Dampferunternehmungen zahlen eine Grundsteuer von 12 resp. 6 Kop. für jeden Quadratfuss Heizfläche ihrer Dampfkessel, je nachdem dieselben mit oder ohne Condensation arbeiten.

4) Endlich werden gewerbliche Beschäftigungen von Einzelpersonen besteuert und zu diesem Zwecke in 5 Kategorien getheilt. Die Directore, Directionsglieder und Verwalter von Unternehmungen, welche der Ergänzungs-Procentsteuer unterliegen, bezahlen, je nach der Höhe ihres Gehalts, eine Steuer von 50 bis 200 Rbl. Ausländische und russische Handlungsreisende zahlen, wenn sie mit Proben inländischer Waaren handeln, 75 Rbl., wenn sie mit solchen ausländischer Waaren handeln, 400 Rbl. Für Zoll-Clarirer und -Expeditore, die keine besonderen Comptoirs halten, schwankt die Steuer, je nach der Classe des betreffenden Zollamts, von 25 bis 75 Rbl., für ebenfalls keine Comptoirs haltende Agenten von Assecuranz-, Dampfschifffahrts- und Transportunternehmungen, je nach der Classe der Ortschaft, von 10 bis 60 Rbl. Verwalter von sonstigen Unternehmungen, Obercommis, Schiffskapitäne zahlen endlich, je nach der Kategorie des Handelsunternehmens, eine Steuer von 6 bis 50 Rbl.

B. Die Ergänzungssteuer wird erhoben: als Procentsteuer von Actien- und sonstigen Unternehmungen, die verpflichtet sind, ihre Rechenschaftsberichte zu veröffentlichen oder höheren Orts vorzustellen — nach dem Reingewinn — als Repartitionssteuer; von allen übrigen Unternehmungen nach dem von den Repartitionsbehörden berechneten Gewinne. Im Allgemeinen sind für diese beiden bereits bestehenden Formen der Ergänzungssteuer die bisherigen Normen und Regeln beibehalten, jedoch ist der Modus der Berechnung und Erhebung der Steuern wesentlich genauer ausgearbeitet und präcisirt.

Völlig befreit von der Gewerbesteuer sind im Ganzen 38 Gruppen von verschiedenen Unternehmungen, aus denen als wesentlichste hervorzuheben sind: von landwirthschaftlichen, städtischen und ständischen Institutionen geleitete Unternehmungen für die allgemeine Wohlfahrt, Gesundheitspflege, Volksverpflegung und Verbesserung der Landwirthschaft, gegenseitige Assecuranz-, Spar- und Vorschusskassen-Unternehmungen, Heil- und Lehranstalten, Wohlthätigkeits-Vergnügungen, gewisse landwirthschaftliche Betriebe, Export inländischer Erzeugnisse ohne besondere Comptoirs, Lager und dergl., Handel mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen durch die Producenten selbst, Betrieb eines Handwerks mit den Gliedern der eigenen Familie oder einem gemietheten Arbeiter, Comptoirs zum Leiten von industriellen Anlagen und zum Engros-Verkauf der Erzeugnisse derselben u. s. w.

Mit Einführung dieser Verordnung hören, natürlich, die Gilden, als fiscalische Körper, auf zu bestehen, die gesetzlich aber bisher mit

der Zugehörigkeit zu einer der beiden Gilden verbundenen Rechte sollen auch weiterhin erworben werden können und zwar: die Rechte eines Kaufmanns 1. Gilde von Personen, die einen Gewerbeschein lösen für ein Handelsunternehmen 1. Kategorie oder für mindestens 150 Arbeiter, die Rechte eines Kaufmanns 2. Gilde — Personen, die einen Gewerbeschein lösen für ein Handelsunternehmen 2. Kategorie oder für mindestens 15 Arbeiter.

Zur Erörterung und Beprüfung dieses neuen Entwurfs wurde beim Departement für Handel und Manufacturen zum 15. November abermals die unter dem Vorsitze des Departements-Directors wirkl. Staatsrath W. J. Kowalewsky Allerhöchst niedergesetzte Commission zu einer Conferenz einberufen, an der, als Vertreter des Börsen-Comités, der Präses desselben, Herr R. Kerkovius, Theil nahm, der bereits die Sitzungen der ersten Conferenz zur Beprüfung des früheren Entwurfs im Juni 1894 mitgemacht hatte. Die Sitzungen währten bis zum 16. December, wurden dann, nachdem die Aufgabe der Conferenz zum grössten Theile erledigt worden, für die Weihnachtsfeiertage unterbrochen und begannen sodann wieder am 11. Januar 1896. An Stelle des Herrn Präses R. Kerkovius, der Krankheits halber auf längere Zeit in's Ausland gereist war, wurde die Vertretung auf den wenigen, noch bevorstehenden Sitzungen dem beständigen Petersburger Vertreter des Börsen-Comités Herrn C. von Hübbenet übertragen.

In wie weit die auf der Conferenz von den verschiedenen Interessenvertretern vorgebrachten Wünsche, Erwägungen und Bedenken bei der endgiltigen Ausarbeitung der Vorlage für den Reichsrath, die, wie verlautet, noch in der laufenden Session erfolgen soll, Berücksichtigung finden werden, lässt sich natürlich nicht beurtheilen. Von den Regierungsvertretern wurden, wie aus den ausführlichen Berichten des Vertreters des Börsen-Comités ersichtlich ist, im Wesentlichen folgende Zugeständnisse gemacht: zu den von der Steuer befreiten, gemeinnützigen Unternehmungen städtischer und ständischer Institutionen sollten auch die Stromvertiefungsarbeiten und Hafenbauten des Börsen-Comités gerechnet werden; die Grundsteuer der Creditinstitutionen solle auf die Hälfte, also auf 2, $1^1/_2$ und 1 Rbl. von je 1000 Rbl. Grundkapital ermässigt, den Assecuranzgesellschaften ebenfalls eine entsprechende Ermässigung zugestanden werden; die Besteuerung der industriellen Unternehmungen solle auf den einheitlichen Satz von 2 Rbl. per Arbeiter reducirt, endlich die Besteuerung der Handlungsreisenden in der Weise geregelt werden, dass Handlungsreisende von Unternehmungen, welche in Russland die Gewerbesteuer bezahlten, nur einen Commisschein 1. Kategorie zu lösen brauchten, während Handlungsreisende von Unternehmungen, die in Russland keine Gewerbesteuer entrichteten, die Steuer für ein Handelsunternehmen 1. Kategorie zahlen müssten.

Zur nachdrücklicheren Unterstützung der auf den Sitzungen gemachten Anträge seines Vertreters hielt der Börsen-Comité jedoch für geboten, dem Vorsitzenden der Commission, wirkl. Staatsrath W. J. Kowalewsky, noch ein besonderes Gesuch vom 8. December 1895 Nr. 896 nachfolgenden Inhalts überreichen zu lassen:

„Nachdem der Börsen-Comité das Referat seines, an den Sitzungen der Commission zur Beprüfung des Entwurfs einer Reichs-Gewerbesteuer Theil nehmenden Präses angehört hat, hält er es für seine angenehme Pflicht, Ew. Excellenz seinen ganz ergebensten Dank für die von Ihnen gemachten Zusicherungen auszusprechen, den Anträgen seines Vertreters gemäss, die Bagger- und Hafenarbeiten des Börsen-Comités zu denjenigen Unternehmungen zu rechnen, die, auf Grundlage des Art. 7 Pkt. 3 des Entwurfs, von der Gewerbesteuer befreit sind, sowie die Rigaer Börsenbank zur Kategorie der städtischen Communalbanken, in Beilage Nr. 2 des Entwurfs, zu zählen.

Ueberhaupt kann der Börsen-Comité nicht umhin, seiner ganz besonderen Befriedigung über den gegenwärtig vorliegenden Entwurf Ausdruck zu geben, der sich durch Genauigkeit, Klarheit und Gerechtigkeit sehr wesentlich vor dem vorigjährigen Entwurfe auszeichnet; mit aufrichtigstem Danke muss ferner der Börsen-Comité des Umstands eingedenk sein, dass bei der Umarbeitung seine zum ersten Entwurfe verlautbarten Bitten und Bemerkungen in so weitgehender Weise berücksichtigt worden sind.

Sich auf das wiederholt an den Tag gelegte liebenswürdige Wohlwollen Ew. Excellenz berufend, erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité, zur Unterstützung der von seinem Vertreter ausgesprochenen Bitten und Bemerkungen, folgende Erwägungen dem Ermessen und der wohlwollenden Berücksichtigung Ew. Excellenz zu unterbreiten.

Als überaus beschwerlich, namentlich für den Exporthandel mit landwirthschaftlichen Producten, erweist sich die in Beilage Nr. 4 des Entwurfs festgesetzte Steuer von 30 Rbl. für jeden Speicherraum über die durch Art. 7 Pkt. 30 frei gegebene Zahl hinaus; ein derartiger Betrag käme fast einer Besteuerung von $^3/_4$ Kop. per Pud Getreide gleich. Es wäre durchaus nothwendig, entweder diese Steuer sehr wesentlich zu ermässigen oder dieselbe nicht von jedem Speicherraum, sondern nur vom ganzen Gebäude zu erheben, das häufig 8—12, ja noch mehr einzelne Räume enthält. Ausserdem enthält aber auch die gegenwärtig geplante Steuer insofern eine gewisse Ungerechtigkeit, als für den Speicherraum eines Unternehmens 1. Kategorie 30 Rbl., für den eines Unternehmens 2. Kategorie nur 25 Rbl. zu zahlen sind.

Ferner wäre es dringend wünschenswerth, dass die See-Dampfschiffe von der in Beilage Nr. 6 festgesetzten Besteuerung nach Quadratfuss der Heizfläche der Kessel befreit würden, da, in Folge des hohen

Einfuhrzolls, unsere inländischen Dampfer schon ohnehin mit ausländischen nicht concurriren können und russische Unterthanen gezwungen sind, sich an ausländischen Dampferunternehmen zu betheiligen oder ihre Dampfer unter ausländischer Flagge fahren zu lassen.

Für überaus gefährlich und schädlich erachtet der Börsen-Comité die auf den Sitzungen von den Vertretern des Moskauer Börsen-Comités gestellten Anträge wegen einer verschiedenen Behandlung der, Actiengesellschaften gehörigen Fabriken gegenüber privaten Fabriken. Diese Anträge sind nur geeignet, die ganze Sache verwickelter zu machen. Der Börsen-Comité kann nicht umhin, dringendst um Zurückweisung dieser complicirten und gekünstelten Vorschläge zu bitten. Die hiesigen Industriellen halten das Project, wenn auch nicht für ideal und vollkommen, so doch jedenfalls, bei dem einmal angenommenen Besteuerungsprincip, für das bestmögliche, da es sich durch Genauigkeit, Klarheit und Kürze auszeichnet; unsere Industriellen beabsichtigen durchaus nicht, die auf sie entfallenden Steuern auf andere abzuwälzen. Nach eingehender Prüfung des Entwurfs mit Vertretern der hiesigen Industrie kann der Börsen-Comité demselben vollkommen zustimmen, falls in ihm nachfolgende Abänderungen Berücksichtigung fänden.

1) Der Steuersatz von jedem Arbeiter dürfte 2 Rbl. nicht übersteigen. Der Börsen-Comité hofft umso eher, dass Ew. Excellenz dieser Bitte zustimmen werden, als in den statistischen Materialien, die diesem Entwurfe zu Grunde gelegt worden, die Anzahl der Arbeiter sehr gering angenommen worden und namentlich seit dem Jahre 1893 überaus zugenommen hat, da seitdem einerseits zahlreiche Fabriken die Anzahl ihrer Arbeiter verdoppelt und verdreifacht haben, andererseits sehr viele neue Fabriken entstanden sind und noch täglich entstehen. Es kann darnach kein Zweifel darüber sein, dass, bei einer Ermässigung der Steuer bis auf 2 Rbl., dennoch der von der Regierung veranschlagte Steuerertrag vollauf erreicht wird.

2) Die gegenwärtig sehr grossen Abstufungen in den Besteuerungsgruppen der Arbeiter müssten sehr wesentlich vermindert werden und zwar dürften die Abstufungen keinenfalls grösser sein als je von 10 zu 10 Arbeitern. Auch die Bewilligung dieses Gesuchs dürfte, nach Ansicht des Börsen-Comités, keinen besonderen Schwierigkeiten begegnen, da in solchem Falle die Steuer annähernd der Anzahl der thatsächlich beschäftigten Arbeiter entspräche, die Regierung aber doch nicht eine Steuer von einer höheren Zahl Arbeiter zu erheben beabsichtigen kann, was der Fall wäre, wenn die einzelnen Gruppen, wie im vorliegenden Entwurfe, schon von 100 Arbeitern ab, aus je 100 Arbeitern beständen.

3) Die bei jedem Unternehmen zu besteuernden Arbeiter müssten nach der Durchschnittszahl der im letzten Jahre bei dem betreffenden Unternehmen beschäftigten Arbeiter festgestellt werden. Sonst wäre es

überaus schwierig, die Zahl der zu besteuernden Arbeiter festzustellen die im Laufe des Jahres, je nach den Betriebs- und Absatzverhältnissen, beständig wechselt. Gegenwärtig werden, auf Anordnung der Polizei, auf jeder Fabrik besondere Register über jeden einzelnen Arbeiter geführt; diese, sowie die gesetzlich eingeführten Lohnbücher und Lohnlisten sind dem Fabrik- oder Steuerinspector stets zugänglich, so dass am Schlusse des Jahres über die Anzahl Arbeiter, die im Laufe des Jahres auf der Fabrik beschäftigt worden, keinerlei Zweifel obwalten kann. Summirt man sodann die Zahl der Arbeiter, die in jeder Woche ihren Lohn erhalten hat, und theilt die Summe durch 52, d. h. die Anzahl Wochen, so erhält man die genaue Durchschnittszahl, die sodann die Grundlage der Berechnung der Steuer für das kommende Jahr bildet. Bei diesem Berechnungsmodus können weder die Regierung, noch der Fabrikant geschädigt werden, alle möglichen Missverständnisse, Streitigkeiten und Beschwerden aber werden vermieden.

4) Arbeiter weiblichen Geschlechts müssten zwei für einen gerechnet werden, da es keinem Zweifel unterliegt, dass die Arbeitskraft und die Productivität der Frau im Allgemeinen bedeutend hinter der des Mannes zurücksteht.

5) Endlich müssten, bei Normirung der Steuer, solche Arbeiter berücksichtigt werden, welche, auf Bestellung des Unternehmers, bei sich zu Hause arbeiten. Seit einiger Zeit wendet die Regierung der Entwickelung der Hausindustrie und häuslichen Arbeit ganz besondere Aufmerksamkeit und Unterstützung zu, um dem armen Manne, der sich aus verschiedenen Gründen auf längere Zeit von Hause nicht entfernen kann, die Möglichkeit eines gewissen Verdienstes zu bieten und auf diese Weise die Steuergemeinden bis zu einem gewissen Grade zu entlasten. Sollte aber jetzt verlangt werden, dass z. B. für eine arme Wittwe, die ihre Kinder zu pflegen und die Wirthschaft zu führen hat, somit im Laufe des Tages nur einige Stunden ihrem Gewerbe widmen kann, die Gewerbesteuer in vollem Betrage bezahlt werde, so lässt sich wohl mit Sicherheit annehmen, dass in Zukunft ein Unternehmer entweder derartige Arbeiter gar nicht mehr beschäftigen oder deren Arbeitslohn sehr wesentlich verkürzen wird; hiebei ist auch der Umstand nicht ausser Acht zu lassen, dass nach neuerlichen Anordnungen der Unternehmer seinen Arbeitern das Handwerksgeräth auf seine Kosten zu liefern hat, das, natürlicherweise, schneller abgenutzt wird, als eigenes, und somit auch die Höhe des Arbeitslohns beeinflusst. Schliesslich ist noch darauf hinzuweisen, dass die Bestimmung einer gleichen Besteuerung der zu Hause, mit den auf der Fabrik beschäftigten Arbeitern im directen Widerspruch zu Art. 7, Pkt. 18 des Entwurfs steht, nach welchem das Betreiben eines Handwerks mit alleiniger Hilfe von Familiengliedern von der Gewerbesteuer befreit ist.“

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

4. Hafenbauten.

a. Die Seemolen.

Die Schäden, welche das Pflaster und das Mauerwerk des Magnusholmschen Dammes durch den Angriff der Wellen erlitten hatten, wurden reparirt. Beim kleinen Leuchtthurm wurden die Schutzblöcke durch 3 neue ergänzt, von denen 2 als Reserve auf der Brustmauer stehen blieben.

Das Mauerwerk und das Pflaster der West-Mole wurden an den beschädigten Stellen ausgebessert. Die Steinschüttung auf der Flussseite des Dammes wurde ergänzt und die seit einigen Jahren begonnene Ueberdeckung der Steinschüttung mit gemauerten Blöcken auf einer 20 Faden langen Strecke fortgesetzt.

An den Wächterhäusern wurden einige kleine Reparaturen ausgeführt. Die Unterhaltungskosten für die Seedämme betrugen 4093 Rbl. 72 Kop.

b. Die Dünaregulirungsbauten.

Nachdem in den Jahren 1890 bis 1894 incl. die für die Beendigung der Dünaregulirung unterhalb der Stadt Riga veranschlagte Summe von 1,700,000 Rbl. fast ganz verbraucht worden, sind in diesem Jahre keine Neubauten für die Stromcorrection zur Ausführung gekommen.

aa. Remontearbeiten.

Die Remontearbeiten an denjenigen Dünaregulirungswerken, deren Unterhaltung die Stadt noch nicht übernommen hat, wurde von der Hafenbauverwaltung direct an Unternehmer vergeben.

1) Grössere Remonten kamen am Bolderaaschen Faschinendamm, an der Bolderaaschen Coupirung und am Parallelwerk oberhalb der Mündung des Happaxgrabens zur Ausführung, wo die eingesunkene Dammkrone auf langen Strecken zu heben und umzupflastern war. Hinter dem Bolderaaschen Faschinendamm und oberhalb der Coupirung wurde eine Anschüttung von Boden gemacht, welcher von den Baggern des Börsen-Comités geliefert wurde.

2) Die Remonte des Kronsbaggers „Riga“ und der zu demselben gehörigen Prähme sollte im Sommer 1895 ausgeführt werden, um dann den Bagger für eine kleine Vertiefungsarbeit in der Aa bei der Festung Ustj-Dwinsk verwenden zu können. Nachdem aber die Ausführung dieser Arbeit auf das nächste Jahr verschoben worden, wurde dem Börsen-Comité von der Bauverwaltung im Schreiben vom 13. September

1895 Nr. 410 mitgetheilt, dass die Commission für den Bau von Handelshäfen beschlossen habe, den Kronsbaggerapparat dem Börsen-Comité abzunehmen. Diese Abnahme erfolgte am 13. October 1895.

3) Ueber die Reparatur der alten Uferbefestigung von Ober-Poderaa, sowie der von Rinusch, welche seit mehreren Jahren bei der Bauverwaltung beantragt wurde, ist auch in diesem Jahre noch keine Entscheidung erfolgt.

bb. Ergänzungsbauten.

Am 7. Juni 1895 wandte sich der Börsen-Comité mit folgendem Schreiben an die Bauverwaltung:

„Während des Hochwassers nimmt durch die obere Oeffnung beim Bolderaaschen Pfahldamm eine starke Strömung ihren Lauf, welche sich bis an das untere Ende des Bolderaa-Hafendammes hinzieht und zu Vertiefungen neben demselben Veranlassung gegeben hat. In Folge dessen hat sich die Eisenbahn-Verwaltung, wie dem Börsen-Comité mitgetheilt worden ist, an den Chef der Hafenbauten mit dem Gesuch gewandt, durch Schliessung der Oeffnung die starke, für den Bolderaa-Hafendamm äusserst gefährliche Strömung von demselben abzuhalten.

Bei der ungewöhnlich starken Hochwasserabströmung im letzten Frühjahr trug die durch die Oeffnung gehende Strömung sehr bedeutende Sandmassen in den Eingang zum Bolderaa-Hafen, so dass derselbe von 22 Fuss bis auf 19 Fuss verflachte. Da auch in der Nähe des Eingangs hinter dem Bolderaa-Pfahldamm sich grosse Sandablagerungen gebildet haben, so steht zu befürchten, dass die Versandungen des Eingangs zum Bolderaa-Hafen sich auch in Zukunft wiederholen werden, wenn nicht die durch die obere Oeffnung gehende Strömung abgeschwächt wird.

Da für den Verkehr auf dem Wasser nur eine 50 Fuss breite, 8 bis 10 Fuss tiefe Oeffnung erforderlich ist, so erlaubt sich der Börsen-Comité auch seinerseits an die Bauverwaltung die Bitte zu richten, veranlassen zu wollen, dass die jetzige ca. 60 Faden weite Oeffnung am oberen Ende des Bolderaa-Pfahldammes bis auf die Breite von 50 Fuss eingeengt werde, wodurch wesentlich den oben angeführten Calamitäten abgeholfen werden könnte."

Wie verlautet, hat die Bauverwaltung der Regierungs-Commission, welche Ende September 1895 die in den letzten Jahren ausgeführten Düna-Regulirungsarbeiten abnahm, die theilweise Schliessung der Oeffnung durch eine Verlängerung des Bolderaaschen Pfahldammes als dringend nöthig hingestellt.

cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung.

Auch im Jahre 1895 hat die Bauverwaltung des Rigaschen Hafens der Stadtverwaltung keine Bauten zum ferneren Unterhalt übergeben.

dd. Wechsel in der Leitung der Hafenbauverwaltung.

Mittels Allerhöchsten Befehls vom 8. December 1895 ist der bisherige Chef der Hafenbauverwaltung, Herr Staatsrath Ingenieur A. von Naghel, zum Chef des St. Petersburger Wasser- und Wegecommunikations-Bezirks ernannt worden. Seit dem Jahre 1878, zuerst als bauführender Ingenieur, dann als Gehilfe des ehemaligen Chefs der Hafenbauten, Geheimraths von Bötticher, zulezt als Chef der Hafenbauverwaltung in Riga thätig gewesen, hat Herr von Naghel in erster Reihe sich um die grossen Errungenschaften unseres Hafens verdient gemacht. Den Scheidenden feierte der Börsen-Comité durch ein Festmahl, auf welchem der Präses, Herr R. Kerkovius, dem Dank und der Anerkennung der Kaufmannschaft wärmsten Ausdruck gab.

An die Stelle des Herrn von Naghel ist vom 8. December 1895 ab der Ingenieur, Staatsrath Konstantinow, ernannt worden.

c. Die Arbeiten zur Verbesserung der Dünamündung.

Beim Schreiben vom 18. Juli 1895 Nr. 340 übersandte der Chef der Hafenbauten, Herr Ingenieur v. Naghel, dem Börsen-Comité zur Kenntnissnahme mehrere Exemplare seines Erläuterungsberichts zum Project der Verbesserung der Einfahrt in den Rigaschen Hafen, für welche Arbeiten eine Summe von 7,800,000 Rbl. veranschlagt war. Dieses Project für einen durch zwei Wellenbrecher geschützten, 24 Fuss tiefen Canal durch die vor der Dünamündung liegende Barre wurde am 15. November 1895 im Ingenieur-Conseil geprüft. Die Nothwendigkeit einer Verbesserung der Dünamündung ward allseitig anerkannt, doch fand das Project der Wellenbrecher keinen Anklang. Es ward vielmehr beschlossen zunächst die Westmole in einer sanften Krümmung um 800 Faden zu verlängern, für den Bau keine Betonblöcke, sondern eine Pfahlwerksconstruction anzuwenden und für die Vertiefung des Seegatts einen grossen Seebagger anzuschaffen. In das Budget des Ministeriums der Wegecommunication pro 1896 sollen für letzteren 175,000 Rbl. als erste Anzahlung aufgenommen worden sein.

d. Der Ausbau des Andreasholmes.

Am 9. Januar 1895 sub Nr. 82 wandte sich das Stadtamt an den Börsen-Comité mit der Bitte in diesem Jahre 8000—10,000 Cubikfaden Baggerboden für die Erhöhung des Andreasholmes zu liefern. Da gleichzeitig der Unternehmer für die Erdarbeiten beim Bau des städtischen Schlachthauses, Herr H. J. Martens, sich an den Börsen-Comité mit der Bitte um Ueberlassung von 10,000 Cubikfaden Baggerboden gewandt

hatte und es möglich schien, ein so grosses Quantum nur unter der Voraussetzung zum Andreasholm liefern zu können, wenn zum schleunigen und ununterbrochenen Auskarren der Prähme besondere Vorkehrungen getroffen werden, so erwiderte der Börsen-Comité dem Stadtamte am 20. März 1895 Nr. 59, dass es seiner Ansicht nach wohl am geeignetsten wäre, wenn das Stadtamt von sich aus mit dem Herrn Martens in Relation treten und mit demselben ein das prompte Auskarren der Baggerprähme sicherstellendes Abkommen treffen wollte.

Am 8. April theilte das Stadtamt darauf dem Börsen-Comité mit, dass es beschlossen habe, Herrn Martens das Ausladen von 6000 Cubikfaden Sand aus den Baggerprähmen unter folgenden Bedingungen zu übertragen. Herr H. J. Martens verpflichte sich, die zum Andreasholm hingestellten Prähme binnen 6 Stunden zu entleeren und habe zur Sicherstellung der richtigen Ausführung aller von ihm übernommenen Verpflichtungen einen Salog im Betrage von 10 % der Lieferungssumme vorzustellen. Für jede Stunde Verzögerung beim Entleeren der Prähme habe er eine Pön von 1 Rbl. zum Besten des Baggerbetriebes zu entrichten und, ausser dem Salog, noch 10 % von der ihm zukommenden Zahlung bis zur Beendigung der Arbeiten einstehen zu lassen. Als Entschädigung für das Entlöschen der Prähme und für den Transport des Baggerbodens bis zu 30 Faden Weite waren 1 Rbl. 50 Kop. pro Cubikfaden, für alle weiteren Transporte 3 Rbl. pro Cubikfaden vereinbart worden, wobei das Stadtamt die Voraussetzung gemacht hatte, dass der Börsen-Comité der Stadt — ebenso wie im Jahre 1894 — 75 Kop. pro Cubikfaden vergüten werde.

Das Entleeren der Baggerprähme für die Erhöhung des Terrains beim Schlachthofe kam nicht zur Ausführung, da der Unternehmer sich zurückzog.

Die vom Unternehmer zu zahlende Pön für Verspätungen beim Entlöschen der ihm zum Andreasholm hingestellten Prähme betrug bei der Abrechnung 398 Rbl., wurde aber vom Börsen-Comité auf 200 Rbl. reducirt, da im Allgemeinen das Entlöschen der Prähme recht gut vor sich gegangen war.

Die Anschüttung des Baggerbodens erfolgte oberhalb vom Elevator, wo längs dem Ufer das Terrain für die Anlage einer Strasse gehoben und hinter den Geleisen der Eisenbahn der hohe Theil des Andreasholmes breiter gemacht wurde.

Mittels Schreiben vom 8. December 1895 sub Nr. 3443 theilte das Rigasche Handelsamt dem Börsen-Comité mit, dass das Stadtamt ihm aufgetragen habe, seine Erwägungen über die rationelle Ausnutzung der noch unbenutzten Theile des Andreasholms und über die etwa vorhandenen Handelsbedürfnisse, die durch den Ausbau des Holms befriedigt werden könnten, dem Stadtamte mitzutheilen. Da nun an dieser Frage

in erster Reihe die Rigasche Kaufmannschaft interessirt sei, bat das Handelsamt um Designirung von Delegirten zur Theilnahme an den desbezüglichen Berathungen.

Der Börsen-Comité erwählte hiezu die Herren Viceconsul N. Fenger, E. Höflinger und Ch. Drishaus.

e. Der Bolderaa-Hafendamm.

Da die Quaimauer und die Ladebrücke des Bolderaa-Hafendammes sich in schadhaftem Zustande befanden, war der Börsen-Comité um eine Auskunft darüber ersucht worden, ob der Hafendamm für den Handel nothwendig sei. In Folge dessen sandte der Börsen-Comité am 23. Februar 1895 Nr. 1029 ein Schreiben an den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn, in welchem er mittheilte, dass er die vom Herrn Ingenieur Afrossimow neuerdings erwähnten Pläne, den baufällig gewordenen Hafendamm der Bolderaa-Bahn ganz eingehen zu lassen, nicht anders als schädlich für den Handel ansehen könne, da der Bolderaa-Hafen und damit auch der den einzigen Ladeplatz an demselben bildende Hafendamm für den Handel und die Schifffahrt Rigas von wesentlicher Bedeutung seien. Ausweislich der statistischen Daten für die letzten Jahre hätten den Bolderaa-Hafen benutzt:

im Jahre	1891	. . . .	80	Dampfer	und	30	Segler
„ „	1892	. . . .	98	„	„	20	„
„ „	1893	. . . .	34	„	„	39	„
„ „	1894	. . . .	36	„	„	25	„

Von besonderer Bedeutung aber sei der Bolderaa-Damm, wenn in einem Frühjahr die Dünamündung bereits für die Schifffahrt frei, der Strom bis zur Stadt aber noch mit Eis bedeckt sei, was in den letzten Jahren bisweilen vorgekommen. In solchem Falle würde der gesammte Handel seinen Weg über Bolderaa nehmen.

An diese Mittheilung schloss der Börsen-Comité die Bitte, dahin Anordnungen treffen zu wollen, dass der Hafendamm, wie erforderlich reparirt und auch in Zukunft in gehörigem Zustande gehalten werde.

f. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna".

Nachdem das Ministerium der Wegecommunication die Bauverwaltung des Rigaschen Hafens aufgefordert hatte, das vorgestellte zweite Project für eine Verbesserung der „Trockenen Düna" abzuändern, sind im Herbst 1895 neue Vermessungen gemacht worden. In das Budget des Ministeriums pro 1896 sollen 100,000 Rbl. für Arbeiten in der „Trockenen Düna" aufgenommen sein.

5. Der Baggerbetrieb.

a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1895.

Das im Frühjahr 1895 dem Eisgange folgende Hochwasser hielt den ganzen April an und setzte die Sandmassen im Strombett der Düna stark in Bewegung. Die am Ende des März eingetretene Eisstopfung, welche den Hauptarm der Düna beim Hasenholm mehrere Tage ganz sperrte und eine sehr heftige Strömung im Nebenarm verursachte, liess eine besonders starke Versandung des Fahrwassers neben den Dämmen AB und CDE befürchten.

Bei den Peilungen ergab es sich, dass die Tiefe von 22 Fuss im Seegatt seit dem 25. April bis auf 17 Fuss 6 Zoll abgenommen hatte. Im Strom waren Versandungen im Fahrwasser bei der Stadt, beim Andreasholm, bei Ober- und Unter-Poderaa, bei der Generalsinsel und neben dem Ende des Bolderaa-Pfahldammes eingetreten. Grosse Sandablagerungen hatten sich gebildet neben den Dämmen AB und CDE, von welchen nur ein Theil durch die Bagger in diesem Jahre wieder entfernt werden konnte. Die Tiefen im Mühlgraben waren unverändert geblieben.

Das ruhige Wetter im Mai machte es möglich, nicht nur den Bagger „Düna", sondern auch den Bagger „Bolderaa" für die Vertiefung der Ostseite des Seegatts zu benutzen, wobei auch die Nacht mit zur Arbeit genommen wurde. Vom 10. Mai an konnte für das Seegatt bereits die Tiefe von 20 Fuss 3 Zoll und vom 29. Mai an die Tiefe von 22 Fuss berichtet werden. In derselben Zeit war auch der versandete Eingang zum Bolderaa-Hafen wieder auf die frühere Tiefe gebracht werden. Die stärker verflachte Westseite des Seegatts wurde vom Bagger „Düna" allein vertieft. Die Arbeit dauerte bis zum 23. September.

Im Fahrwasser des Stromes war die flachste Stelle bei den ersten Wohlershofschen Buhnen, wo vom 13. Mai bis zum 2. Juni nur 17 Fuss 9 Zoll Wassertiefe angegeben wurde. Diese Tiefe wurde dann durch die Bagger auf 18 Fuss 9 Zoll gebracht und vom 30. Juli an konnte wieder eine Tiefe von 20 Fuss bis zur Stadt hinauf benutzt werden. Der untere Theil des Fahrwassers bis zum Alt-Mühlgraben war am 9. August wieder auf die Tiefe von 22 Fuss gebracht.

Während der stärkeren Abströmung des Frühjahrswassers wurde der Neu-Mühlgraben in seinem oberen Theile vor den letzten Speichern bis auf 20 Fuss vertieft. Eine Verbesserung des Hafens bestand ferner in der Vertiefung des Hauptfahrwassers zwischen der oberen Drogde und der Flossbrücke bis auf 22 Fuss, wobei auf längeren Strecken Schlickboden zu entfernen war. Die Wege zu den Häfen hinter den Dämmen AB und CDE wurden auf die frühere Tiefe gebracht; das Fahrwasser neben dem Damm CDE konnte aber nur auf einer 250 Faden langen Strecke wieder bis auf 20 Fuss vertieft werden.

Die Gesammtleistung der Bagger betrug 84,511 Cubikfaden Boden und war geringer als die des Jahres 1894, weil die Betriebszeit durch den später eingetretenen Eisgang kürzer war. Die Leistung der Bagger wurde durch das Wetter stark beeinflusst. Sobald die See zu unruhig war, um die Prähme zum Ausklappen hinauszuschleppen, mussten die Bagger still liegen. Für die kleinen Prähme wurden zwar noch einige Stellen im Stromgebiet aufgefunden, die zum Ausklappen des gebaggerten Bodens benutzt werden konnten, doch waren dieselben bis zum August ganz gefüllt. Darauf wurden die kleinen Prähme hinter den Damm von Klein-Ilkenesch geführt und dort ausgeschaufelt. Die Bagger „Cyclop“ und „Bolderaa“, welche zumeist von grossen Prähmen bedient werden, erlitten daher auch grössere Verluste an Arbeitszeit, während die Leistung des Baggers „Gustav“, der nur kleine Prähme hat, weniger ungünstig beeinflusst wurde. Der Bagger „Cyclop“ verlor 336, der Bagger „Bolderaa“ 370 Arbeitsstunden.

Die Baggerarbeiten begannen am 14. April und endigten am 25. October 1895. Die Arbeit der einzelnen Bagger vertheilte sich nach Zeit und Ort folgendermassen:

1) Der Bagger „Gustav“ vertiefte während des Mai den versandeten Eingang zum Hafen hinter dem Damm AB bis auf 18 Fuss und begann dann die Vertiefung der rechten Seite des Fahrwassers vor dem oberen Theil des Zollplatzes. Nachdem er hier fertig geworden, wurde er am 19. Juni an das untere Ende des Andreasdammes versetzt, wo er längs dem Damm und dem Zollplatz bis zum Krahn stromaufgehend die rechte Seite des Fahrwassers auf 22 Fuss brachte. Am 2. August begann er unterhalb vom Krahn die linke Seite des Fahrwassers zu vertiefen und führte diese Arbeit bis zur Pontonbrücke aus. In der Zeit vom 29. September bis zum 11. October entfernte er zwischen derselben und der Eisenbahnbrücke einige Sandablagerungen und stellte längs dem Quai die Tiefe von 20 Fuss wieder her. Bis zum 24. October vertiefte er eine 10 Faden lange Strecke oberhalb der Eisenbahnbrücke bis auf 16 Fuss.

2) Der Bagger „Düna“ begann am 21. April die Vertiefung der Ostseite des Seegatts bis auf 22 Fuss. Am 29. Mai war von ihm und dem Bagger „Bolderaa“ diese Tiefe auf der Ostseite wiederhergestellt. Vom Ende Mai bis zum 23. September vertiefte er die ganze Westseite auf einer circa 1 Werst langen Strecke. An den Tagen, welche während dieser Zeit wegen unruhigen Wetters nicht zur Arbeit in der See benutzt werden konnten, vertiefte der Bagger den Eingang zum Hafendamm, die versandete Westseite des Fahrwassers zwischen den Molen und vom 16. Juli an das Fahrwasser neben dem unteren Theile des Bolderaa-Pfahldammes. Vom 23. September an ward der Bagger benutzt, um hier die Arbeit zu beendigen und um an 2 Stellen die flache

Bank anzugreifen, welche sich östlich vom Fahrwege bis unterhalb vom grossen Leuchtthurm hinzieht. Am 20. October ward der Bagger in den Winterhafen gebracht.

3) Der Bagger „Cyclop“ ging am 14. April nach Neu-Mühlgraben, um dort im oberen Theil vor den 7 letzten Speichern die Tiefe bis auf 20 Fuss zu vergrössern. Am 3. Mai wurde er zur Stadt hinaufgebracht und begann vom 4. bis 11. Mai die Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm CDE auf die frühere Tiefe zu bringen. Ehe er diese Arbeit aber beendigt hatte, ward er in die Einfahrt zum Hafen hinter den Damm AB versetzt, um den dort arbeitenden Bagger „Gustav“ zu unterstützen. Nachdem hier am 30. Mai die nöthige Tiefe erreicht war, arbeitete der Bagger bis zum 17. Juni längs dem Ufer bei der Stadt zwischen dem Schloss und dem Stranddampfersteg. Am 19. Juni begann er die Vertiefung der rechten Seite des Fahrwassers bei den oberen Wohlershofschen Buhnen und setzte diese Arbeit bis zum Elevator fort, bei dem er am 2. August auf die linke Seite des Fahrwassers hinüberging, welche er bis zum Zollkrahn hinauf vertiefte. Am 29. September ward er neben den Damm CDE versetzt, wo er bis zum 22. October eine Strecke von 130 Faden Länge bis auf 20 Fuss vertiefte.

4) Der Bagger „Bolderaa“ unterstüzte vom 20. bis 29. April den Bagger „Cyclop“ bei der Vertiefung des oberen Theiles vom Neu-Mühlgraben. Vom 29. April bis zum 19. Mai arbeitete er im Seegatt, wobei er durch anhaltend ruhiges Wetter sehr begünstigt wurde, so dass er nur an wenigen Tagen in den Eingang zum Hafendamm versetzt werden musste. Als am 23. Mai auch hier die Arbeit beendigt war, wurde er auf die obere Drogde zu den ersten Wohlershofschen Buhnen gebracht, um bis zum 2. Juni eine starke Verflachung des Fahrwassers zu entfernen. Darauf arbeitete er auf der rechten Seite des Fahrwassers vom 2. bis 15. Juni bei der Generalsinsel, vom 15. bis 19. Juni bei Wohlershof, vom 19. bis 26. Juni auf der oberen Drogde und dann vom 27. Juni bis 3. Juli wieder bei der Generalsinsel, um weniger ausgedehnte Sandablagerungen zu beseitigen. Vom 3. bis zum 31. Juli vertiefte er die rechte Seite des Fahrwassers längs dem Andreasholm und brachte dann bis zum 23. August den versandeten Weg in den Hafen hinter dem Damm CDE wieder auf die Tiefe von 20 Fuss. Die Vertiefung der linken Seite des Fahrwassers begann der Bagger am 23. August auf der unteren Drogde bei der Generalsinsel, wo er bis zum 9. September arbeitete. Er ging dann nach Unter-Poderaa, wo er die Arbeit am 23. September beendigte. Vom 26. September bis zum 26. October vertiefte er das versandete Fahrwasser am unteren Ende des Dammes CDE und neben demselben bis zu der Stelle, wo der Bagger „Cyclop“ die Arbeit begonnen hatte, und musste dann in den Winterhafen gebracht werden.

Die Leistung der Bagger ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bagger	War im Betriebe Tage	Hat gebaggert	Hat gefördert Cub.-Faden	Tagesleistung im Durchschitt Cub.-Faden	Tagesleistung im maximum Cub.-Faden
Gustav	177	147 Tage oder 1843 Stunden.	12688	86,3	132 an 4 Tagen.
Düna	180	136 Tage oder 1248 Stunden, davon in der See 74 Tage oder 808 Stunden.	14266 9080	104,9 122,7	168 an 12 Tagen.
Cyclop	192	154 Tage oder 1779 Stunden.	27231	176,8	345 an 1 Tage.
Bolderaa	189	154 Tage oder 1692 Stunden, davon in der See 15 Tage oder 250 Stunden.	30326 4017	196,9 267,8	416 in 23 Stunden.
Alle 4 Bagger	734	591 Tage.	84511	564,9	

Es wurden gebaggert mit den 4 Baggern:

Im Seegatt	vom	Bagger	Düna	in	74	Tagen	9080 Cub.-Fad.
„ „	„	„	Bolderaa	„	15	„	4017 „
Zwischen den Molen an der Westseite	„	„	Düna	„	12	„	1554 „
In der Einfahrt zum Hafendamm . . .	„	„	„	„	5	„	294 „
do.	„	„	Bolderaa	„	5	„	631 „
Auf der Ostbank beim grossen Leuchtthurm . .	„	„	Düna	„	16	„	1028 „
Beim unteren Ende des Bolderaa-Pfahldammes . .	„	„	„	„	29	„	2310 „
In Alt-Mühlgraben	„	„	Bolderaa	„	8	„	663 „
do.	„	„	Cyclop	„	16	„	858 „
Bei und unterhalb von den Unter-Poderaaschen Buhnen	„	„	Bolderaa	„	31	„	7008 „
Bei Unter-Poderaa	„	„	„	„	16	„	3465 „

Bei den ersten Wohlershofschen Buhnen	vom	Bagger	Bolderaa	in	14	Tagen	2790 Cub.-Fad.
Bei Ober-Poderaa	„	„	Cyclop	„	22	„	4854 „
Vor dem Andreasholm	„	„	Bolderaa	„	22	„	4566 „
do.	„	„	Cyclop	„	29	„	6459 „
In der Einfahrt zum Hafen hinterCDE	„	„	Bolderaa	„	18	„	3481 „
do.	„	„	Cyclop	„	6	„	1127 „
Am unteren Ende von CDE und neben demDamm	„	„	Bolderaa	„	25	„	3705 „
Neben dem Damm CDE	„	„	Cyclop	„	18	„	2168 „
Vor dem Andreasdamm und Zollplatz	„	„	„	„	34	„	5636 „
do.	„	„	Gustav	„	65	„	5786 „
Bei der Stadt . . .	„	„	Cyclop	„	15	„	3400 „
do.	„	„	Gustav	„	36	„	3158 „
In der Einfahrt zum Hafen hinter AB	„	„	Cyclop	„	14	„	2729 „
do.	„	„	Gustav	„	25	„	2342 „
Zwischen den Brücken	„	„	„	„	9	„	540 „
Oberhalb derEisenbahnbrücke . . .	„	„	„	„	12	„	862 „
				in	591	Tagen	84511 Cub.-Fad.

Von dem gebaggerten Boden wurden 6000 Cubik-Faden zur Erhöhung des Andreasholmes geliefert. Für das Ausschaufeln der Prähme und den Transport des Bodens auf einer leichten Pferdebahn zahlte die Stadt dem Unternehmer J. Martens 3 Rbl. pro Cubik-Faden; die Stromvertiefungscasse trug hiervon 4300 Rbl. Hinter dem Damm von Klein-Ilkenesch wurden vom Unternehmer Poresch 8822 Cubik-Faden Baggerboden ausgeschaufelt, wofür derselbe 6371 Rbl. erhielt. Zur Hinterfüllung des Bolderaaschen Faschinendammes wurden 1056 Cubik-Faden Boden geliefert, welche für Rechnung der Krone ausgekarrt wurden.

Bis zum August konnten an stürmischen Tagen hinter dem letzten Theil des Magnusholmschen Parallelwerks, hinter dem Bolderaaschen Faschinendamm und dem Damm von Klein-Ilkenesch ca. 2000 Cubik-Faden Baggerboden durch Ausklappen der Prähme deponirt werden.

Der grösste Theil dieses Quantums — 1848 Cubik-Faden — wurde beim Magnusholm ausgeklappt.

Die Baggerarbeiten des Börsen-Comités haben im Jahre 1895 137,422 Rbl. 57 Kop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammensetzt:

Gagen, Löhne und Unkosten			Rbl. 33,050 51
Kohlenverbrauch			„ 10,789 33
Materialien			„ 2,338 93
Tauwerk			„ 3,448 93
Ketten und Drahtseile			„ 2,068 75
Reparaturen			„ 23,632 2
Feuerversicherung der Bagger			„ 2,252 60
Für den Schleppdienst:			
Dampfer Simson	Rbl. 12,266 50		
„ Hercules	„ 12,983 50		
„ Hernmarck	„ 13,709 —		
„ Comet	„ 3,004 —		
„ Planet	„ 6,219 —		
	Rbl. 48,182 —		
„ Wladimir	„ 1,000 —		
„ Newa	„ 271 —		
„ Jacob	„ 71 —		
„ Mercur	„ 322 —		
„ Rota	„ 450 —		
			„ 50,296 —
Poresch für's Auswerfen von 1381 Prähmen			„ 6,371 —
Rigasches Bauamt für's Auskarren von Baggerboden am Andreasdamm			„ 4,300 —
			Rbl. 138,548 7
abzüglich: für verkauftes altes Tauwerk	Rbl. 220 —		
„ „ „ Wrakholz	„ 177 —		
„ „ „ Materialien	„ 728 50		
			„ 1,125 50
			Rbl. 137,422 57

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

1) Der Baggerapparat des Börsen-Comités bestand aus den vier Dampfbaggern, „Gustav“, „Düna“, „Cyclop“ und „Bolderaa“, sowie aus 44 Prähmen.

2) Von diesen sind 7 als alt im Jahre 1867 aus Libau gekauft, 18 mit einem Laderaum für 6 Cubik-Faden in den Jahren 1868 bis 1881 gebaut, 5 haben einen Laderaum für 10 Cubik-Faden, davon sind 3 im Jahre 1884, 2 im Jahre 1889 angeschafft, 13 haben einen Lade-

raum für 13 Cubik-Faden, davon sind 2 im Jahre 1889, 6 im Jahre 1890, 5 im Jahre 1893 gebaut.

Von den 7 Libauer Prähmen wurde einer im Jahre 1894 zu einer Baggerschmiede umgebaut und im nächsten Jahre wird der letzte der Holzprähme, welcher zum Transport von Steinkohlen dient, ausser Betrieb gesetzt und durch einen Libauer Prahm ersetzt werden müssen. Die übrigen 5 Libauer Prähme sind so schwach, dass sie bereits seit Jahren nicht mehr zum Ausklappen auf die See hinausgebracht werden können.

3) Wenn die 3 Flussbagger oberhalb der Cementfabrik arbeiten, so reicht die vorhandene Zahl der Prähme nicht aus, zumal im Stromgebiet fast gar keine Ausklappstellen mehr vorhanden sind und fast alle Prähme in die See gebracht werden müssen. Der Börsen-Comité beschloss daher bei der Generalversammlung der Kaufmannschaft die Bewilligung von ca. 100,000 Rbl. aus den Mitteln der Börsenbank zur Anschaffung von 5 eisernen Baggerprähmen zu beantragen. Da sich die 13 Cubikfaden grossen Prähme bei der Arbeit durchaus bewährt hatten und man zur Ueberzeugung gelangt war, dass Prähme mit einem Laderaum für 16 Cubikfaden Boden ebenso sicher und verhältnissmässig billiger sein werden, so wurde die Anschaffung von fünf 16 Cubikfaden grossen Prähmen vorgeschlagen. Nachdem die Generalversammlung die beantragte Summe am 3. October 1895 bewilligt hatte, gingen in Folge einer Aufforderung des Börsen-Comités drei Offerten für den Bau der Prähme ein; die Lieferung wurde der Bolderaa-Maschinenfabrik übertragen und zwar sind 1 Prahm bis ult. Mai, 2 Prähme bis ult. Juni und 2 bis ult. Juli 1896 für den Preis von 17,800 Rbl. pro Stück fertig zu stellen.

4) In dem Schreiben vom 8. September c. sub Nr. 102 kam der Ingenieur Pabst auf die Frage zurück, wo der von den Baggern „Cyclop“ und „Bolderaa“ an stürmischen Tagen gehobene Boden bleiben solle, wenn die Prähme ihn nicht in die See hinausführen könnten. Nach den bisher gesammelten Erfahrungen biete die meiste Aussicht auf Erfolg und sei am billigsten ein Verfahren, bei dem man den Baggerboden durch Ausklappen an einer Stelle deponire, von welcher man ihn an ruhigen Tagen wieder beseitige, so dass die Stelle für die nächsten stürmischen Tage wieder zur Aufnahme von Boden geeignet werde. Zum Heben eines Bodens, wie er sich in der Düna vorfinde, hätten sich Eimerbagger am meisten bewährt. Von letzteren könne der Boden mit Hilfe starker Pumpen durch Rohrleitungen bis auf einen Ablagerungsplatz geschwemmt oder in Prähmen bis in die See fortgeführt werden. Die erste Methode habe den Vortheil, dass die Arbeit unabhängig vom Zustande der See im Stromgebiet an dazu geeigneten Stellen vorgenommen werden könne. Dagegen spreche aber der Umstand, dass nicht jede Art des aus der Düna gebaggerten Bodens sich mit Erfolg werde schwemmen lassen und dass nur eine verhältnissmässig geringe Anzahl von Stellen vorhanden

sei, wo sich der Boden auf diese Weise ablagern lasse. Zur Ausführung dieser Methode sei ein Eimerbagger mit Schwemmapparat erforderlich, welcher nach den im vergangenen Jahre in Pillau eingezogenen Nachrichten mit der Rohrleitung ca. 300,000 Mark koste. Die Betriebskosten betrügen bei den dortigen, sehr günstigen Verhältnissen, ohne Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals, 27 Pfg. pro cbm. oder ca. 1 Rbl. 25 Kop. pro Cubikfaden.

Zur Ausführung der zweiten Methode, bei welcher der deponirte Baggerboden von einem Eimerbagger gehoben und in Prähmen bis in die See geführt werde, sei für unsere Verhältnisse 1 Bagger von ca. 20 Cub.-Fad. Stundenleistung erforderlich. Hierbei sei vorausgesetzt, dass die Prähme während der ganzen Arbeitszeit von 150 Tagen an 50 Tagen nicht in die See hinausgehen könnten und dass die beiden grossen Flussbagger durchschnittlich im Jahr 60,000 Cub.-Fad. förderten. In diesem Falle habe der Secundär-Bagger an 100 Tagen 20,000 Cub.-Fad. oder durchschnittlich pro Stunde 20 Cub.-Fad. zu fördern. Werde die Ablagerungsstelle möglichst nahe an der See gewählt — etwa im Bolderaa-Hafen, oberhalb der Drehbrücke des Fortcomet-Dammes — so werde zur Bedienung des Baggers ein Bugsirdampfer von der Stärke des Planet mit 3 grossen Prähmen hinreichen. Für die Anschaffung des Baggers seien ca. 85,000 Rbl., für die des Dampfers ca. 15,000 Rbl. anzunehmen. Die jährlichen Betriebskosten liessen sich mit etwa 90 Kop. pro Cub.-Fad. Boden berechnen, wenn Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals ausser Acht gelassen würden.

Die in Aussicht genommene Besichtigung eines billig angebotenen Baggers, welcher im Jahre 1892 für den Bau des Nord-Ostsee-Kanals beschafft worden war und eine Leistungsfähigkeit von ca. 20,000 cbm. pro Stunde haben sollte, musste unterbleiben, da aus den näheren Angaben über seine Construction bereits zu ersehen war, dass er für die Rigaschen Verhältnisse nicht passe.

5) Zur Bedienung der Bagger wurden im Jahre 1895 die Bugsirdampfer „Simson“, „Hercules“, „Hernmarck“, „Planet“ und „Comet“ benutzt, und wo diese nicht ausreichten, Privatdampfer zu Hilfe angemiethet.

Wie an anderer Stelle (Abschnitt XIV) berichtet worden, hatte der Börsen-Comité Gelegenheit gehabt, den Herrn Minister der Wegecommunicationen, Fürsten Chilkow, auf seinem Dampfer „Hercules“ von Windau nach Riga zu befördern. Beim Auslaufen, namentlich aber bei der Rückkehr von dieser Fahrt hatte der Dampfer soviel Weitläufigkeiten mit dem Lösen und Visiren der Schiffspapiere gehabt, dass der Börsen-Comité sich am 27. September 1895 sub Nr. 621 an das Zoll-Departement mit einer Vorstellung wandte, in welcher er darauf hinwies, dass der Dampfer „Hercules“ in erster Reihe dazu bestimmt sei, die Einfahrt in den Rigaer Hafen und den Strom selbst von Eis frei zu erhalten, sowie Schiffen, die im Eise stecken geblieben oder Schiffbruch oder sonstigen

Unfall erlitten, Hilfe zu leisten. Zu diesem Zwecke habe derselbe häufig auf ziemlich grosse Entfernungen Fahrten auf die See hinaus, namentlich nach Domesnäs zu machen, die stets eilig und unaufschiebbar seien. Die Verpflichtung nun, vor jeder Abfahrt alle Zollformalitäten erfüllen zu müssen, erweise sich als überaus beschwerlich, ja unausführbar, zumal wenn der Dampfer Abends hinausgerufen werde, wenn das Zollamt bereits geschlossen, ein Aufschub zum anderen Tage aber den Zweck der Fahrt verfehlen liesse. In Folge dessen bat der Börsen-Comité, dem Dampfer „Hercules" zu gestatten, zu Bergungs- und Eisungsarbeiten ohne vorhergegangene Erledigung der Zollformalitäten in See zu gehen, wie es auch ähnlichen Dampfern von Bergungsgesellschaften und Privatpersonen gestattet sei.

Am 29. December 1895 sub Nr. 14,808 theilte das Rigasche Zollamt dem Börsen-Comité mit, dass der College des Herrn Finanzministers obige Bitte des Börsen-Comités genehmigt habe.

Ferner hat der Dampfer „Hercules" in den ersten Tagen des April eine Fahrt nach Domesnäs gemacht, um 9 dort durch angetriebenes Eis eingesperrte Dampfer frei zu machen, was ihm auch gelang.

6. Anschaffung eines neuen See-Hopperbaggers.

Nachdem bereits seit einigen Jahren die Nothwendigkeit einer wesentlichen Verstärkung der Baggermittel des Börsen-Comités erörtert worden, beschloss derselbe, im Hinblick auf die seitens der Regierung geplanten grossen Arbeiten zur Verbesserung der Einfahrt in den Rigaschen Hafen die Anschaffung eines grossen See-Hopperbaggers und richtete am 20. Mai 1895 sub Nr. 242 nachfolgende Vorstellung an den Herrn Wegebau-Minister:

„Die von der Staatsregierung bewilligten und von der hiesigen Hafenbauverwaltung, unter wesentlicher Mitwirkung des Börsen-Comités, ausgeführten Arbeiten zur Regulirung der Düna von der Mündung bis zur Stadt sind im vergangenen Jahre zum Abschlusse gelangt und haben sich bis hiezu glänzend bewährt, ja die daran geknüpften Erwartungen in mancherlei Beziehung übertroffen. Ist doch in erster Reihe diesen Regulirungsbauten das Verdienst zuzuschreiben, dass das bis zur Stadt ausgebaggerte Fahrwasser von 20 Fuss Tiefe, ungeachtet des Eisgangs und Hochwassers in den letzten Jahren, im Wesentlichen unverändert geblieben ist.

Andererseits hat jedoch die Erfahrung die Befürchtungen voll und ganz bestätigt, die schon während der Ausführung der Arbeiten auftauchten, dass nämlich die Regulirungsarbeiten im Strome allein ihren Zweck einer namhaften Verbesserung des Rigaer Hafens nicht erreichen würden, sofern nicht auch im Anschlusse davon Arbeiten ausgeführt

würden, welche auch die Einfahrt in den Hafen vor Versandungen schützen. Durch das Hochwasser dieses Jahres, das allerdings besonders ungünstig verlaufen, ist das Fahrwasser im Seegatt mit einem Male von 22 Fuss auf 17½ bis 18 Fuss Tiefe versandet, so dass für eine geraume Zeit die Schifffahrt der Möglichkeit beraubt ist, die durch die Regulirungs- und Baggerarbeiten errungenen Vortheile auszunutzen.

Derartige Kalamitäten können und werden sich bei jedem stärkeren Hochwasser wiederholen, solange nicht die Strömung im Seegatt durch Dämme eingeengt und dadurch verstärkt wird, so dass die aus dem Strome kommenden Sandmassen über das Seegatt hinaus in die offene See getragen werden, während sich gegenwärtig die Strömung im uneingeengten Seegatt verliert und die mitgeführten Sandmassen hier sich lagern lässt.

Die gegenwärtigen Baggerapparate des Börsen-Comités reichen nicht aus weder um die im Strome befindlichen losen Sandmassen, die in's Seegatt hinausgetragen werden, fortzuschaffen, noch auch um die im Seegatt abgelagerten Sandmassen so schnell und wirksam zu entfernen, dass nicht höchst lästige Störungen für Handel und Schifffahrt entstehen. Der Börsen-Comitée besitzt gegenwärtig überhaupt nur einen Seebagger, dessen Typus aber bereits einigermassen veraltet ist, dessen Leistungsfähigkeit den gesteigerten Ansprüchen nicht mehr entspricht und der bei stürmischem Wetter und bei stärkerer Strömung wie z. B. in diesem Frühjahre gar nicht arbeiten kann.

Aus diesen Gründen ist der Börsen-Comitée bereits seit einiger Zeit dem Gedanken näher getreten, einen grossen Seebagger neuesten Systems, der für lange Zeit hinaus allen Anforderungen entspräche, anzuschaffen, hat aber bis hiezu von einem weiteren Verfolgen dieses Gedankens, in Anbetracht der sehr bedeutenden Summe, die die Anschaffung und der Betrieb eines solchen Baggers beanspruchen würden, Abstand nehmen müssen. Der Börsen-Comité kann sich aber der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass der gegenwärtige Zustand, wo der Rigasche Hafen und damit Handel und Schifffahrt allen Zufälligkeiten des Eisgangs und Hochwassers ausgesetzt sind, länger nicht fortdauern darf und ist fest entschlossen, in der einen oder anderen Weise Abhilfe zu schaffen.

Gegenwärtig glaubt der Börsen-Comité nun, dass seine Pläne der Möglichkeit einer Verwirklichung näher gerückt sind, nachdem er erfahren, dass der Chef der Rigaer Hafenbauten, Ingenieur v. Naghel, Ew. Erlaucht ein umfangreiches Project zur Sicherung der Einfahrt in den Hafen unterbreitet habe, das, nach der Ansicht des Börsen-Comités, wohl geeignet wäre, derartige Calamitäten, wie die diesjährige Versandung des Seegatts, endgiltig zu beseitigen, sowie dass die Vorarbeiten zur Ausführung dieses Projects bereits in die für das künftige Jahr vom Ministerium der Wegebauten in Aussicht genommenen Hafenbauten aufgenommen worden seien.

Zu diesem Projecte gehören nun auch ausserordentlich umfangreiche Baggerarbeiten, von denen ein grosser Theil allen anderen Arbeiten vorausgehen und, falls überhaupt im Jahre 1896 mit den Arbeiten begonnen werden sollte, bereits zu Beginn des nächsten Frühjahrs ausgeführt werden müsste. Angenommen nun, dass Ew. Erlaucht das Project des Ingenieurs v. Naghel gutheissen und der Reichsrath dasselbe noch in der diesjährigen Herbstsession bestätigen sollte, so könnte, wenn erst dann ein Bagger bestellt werden sollte, derselbe unmöglich bereits zum Frühjahre fertiggestellt sein und mit den Baggerarbeiten begonnen werden; demnach würde also die gesammte Ausführung des Projects verschoben werden müssen.

Der Börsen-Comité wäre nun bereit, bei der Kaufmannschaft die Bewilligung der Mittel zur Anschaffung eines grossen Seebaggers neuesten Systems, der auch im Stande wäre, mit Erfolg theilzunehmen an den vom Ingenieur v. Naghel projectirten Arbeiten, zu beantragen und einen solchen in kürzester Zeit zu bestellen, falls in Anbetracht der ausserordentlich grossen erforderlichen Geldmittel, der Kaufmannschaft die Zusicherung gegeben werden könnte, dass dem Börsen-Comité die im Seegatt auszuführenden Baggerarbeiten seitens der Staatsregierung zu den üblichen Preisen wie z. B. in Libau zugewiesen werden sollten, so wie dass Ew. Erlaucht, im Einvernehmen mit den Herren Ministern der Finanzen und des Innern gestatten würden, dass die Anschaffung und der Betrieb des in Aussicht genommenen Baggers allmählich aus den Mitteln der Stromvertiefungskasse zurückerstattet würden, welche aus der dem Börsen-Comité zu Baggerarbeiten überwiesenen Steuer von 20 Kop. pro Last von ein- und ausgehenden Schiffen und aus der verlängerten $^1/_6$ % Steuer von ein- und ausgeführten Waaren besteht.

Der Börsen-Comité erlaubt sich Ew. Erlaucht ganz ergebenst zu bitten, ihn einer geneigten Aeusserung auf diese Unterlegung baldmöglichst zu würdigen."

Zu gleicher Zeit wandte sich der Börsen-Comité mit einem Gesuch desselben Inhalts an den Herrn Finanzminister und bat den Herrn Livländischen Gouverneur um dessen Fürsprache in dieser Angelegenheit.

Unterdessen war der Börsen-Comité zu verschiedenen Schiffsbaufirmen wegen Baus eines grossen See-Hopperbaggers bereits in Beziehung getreten und hatte ausführliche Projecte von Wm. Simons & Co. und von Lobnitz & Co. in Renfrew (Schottland), von der Werft Conrad in Haarlem, den Oderwerken in Grabow a. O. und von F. Schichau in Elbing erhalten. Die Projecte wurden eingehendst geprüft und bearbeitet. Während nun nach den Informationen des St. Petersburger Vertreters des Börsen-Comités, die Ministerien der Finanzen und der Wegebauten sich zum Projecte des Börsen-Comités durchaus zustimmend äusserten, trug der Herr Livländische Gouverneur Bedenken, die Anschaffung dieses Seebaggers aus den bereits stark in Anspruch genommenen Eingängen der Stromvertiefungskasse zu gestatten.

Auf eine Zwischenfrage des Herrn Livländischen Gouverneurs berichtete sodann der Börsen-Comité am 21. September 1895 sub Nr. 595, dass der neu projectirte Seebagger in erster Reihe dazu bestimmt sein solle, die Sandmassen, welche im Frühjahre durch die starke Abströmung des Hochwassers aus dem Strome in das Seegatt geführt werden und dieses, wie in diesem Frühjahre, um mehrere Fuss verflachen, so schnell wie möglich zu entfernen. Durch die grössere Maschinenkraft und seine grössere Schwere würde der neue Bagger auch bei stärkerem Strome arbeiten und in kürzerer Zeit wieder das normale Fahrwasser auf dem Seegatt herstellen können. Nach Beendigung der Arbeiten im Seegatt, sowie bei stürmischem Wetter, solle der Bagger auch im Flusse arbeiten, wo gerade mehr dringende Arbeiten seien, welche die vorhandenen 4 Bagger des Börsen-Comités nicht schnell genug bewältigen könnten. Eine Verminderung der Ausgaben der Stromvertiefungskasse sei unter keinen Umständen vorauszusehen, da ja die bisherigen Baggerarbeiten in keiner Weise eingeschränkt werden sollen, nun aber, nach Anschaffung des neuen Baggers, die Betriebskosten des letzteren noch hinzukämen. Die Entscheidung über die Beschaffung dieses Baggers ist jedoch noch in einem Stadium, dass sie leider der Generalversammlung der Kaufmannschaft noch nicht vorgelegt werden kann; die Anschaffung des Seebaggers ist gewissermassen von dem Bau eines neuen Docks abhängig, da das alte Slip-Dock nicht stark genug ist, um einen Bagger von der Grösse des projectirten zur Reparatur aufzunehmen, ohne eine solche Möglichkeit aber die Anschaffung nicht rathsam erscheint.

Zum Schlusse sprach der Börsen-Comité die Hoffnung aus, dass der Herr Gouverneur noch für möglich befinden werde, das Gesuch des Börsen-Comités um die Erlaubniss, den neuen Seebagger aus den Mitteln der $^1/_6$ % Steuer anzuschaffen, zu befürworten und zu unterstützen. Hiebei wies der Börsen-Comité darauf hin, dass selbstverständlich alle Einnahmen, die der neue Bagger bei den ihm etwa zu übertragenden Arbeiten bei Ausführung der Projecte des Ingenieurs v. Naghel zur Sicherung der Einfahrt in den Rigaer Hafen erzielen sollte, von seinen Anschaffungskosten abgeschrieben werden sollen, so dass der $^1/_6$ % Steuer nur der verbleibende Rest zur Last fallen würde. Der Börsen-Comité habe überhaupt seit jeher bei allen von ihm ausgeführten Baggerarbeiten auf jeden eigenen Gewinn verzichtet, ja selbst noch namhafte Opfer gebracht, wie er denn z. B. noch vor 2 Jahren im Interesse einer intensiveren Ausführung der Baggerarbeiten aus seinen privaten Mitteln fünf eiserne Prähme mit einem Kostenaufwande von 100,000 Rbl. angeschafft und soeben noch beschlossen hat, von der nächsten Generalversammlung der Kaufmannschaft wiederum die Bewilligung von neuen 100,000 Rbl. zur Anschaffung weiterer fünf Prähme zu erbitten.

Die Schwierigkeiten, die sich der Anschaffung eines grossen Schwimmdocks entgegenstellten, sowie die von der Rigaschen Hafenbau-

verwaltung in Aussicht genommene Anschaffung eines grossen See-Baggers, für den bereits ein Theilbetrag von 175,000 Rbl. in das Budget des Jahres 1896 aufgenommen sein soll, haben das oben geschilderte Project des Börsen-Comités einstweilen in den Hintergrund treten lassen.

7. Versicherung der Dampfer und Bagger.

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

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

1)	der	Dampfer	Simson	für	den	Werth	von	.	.	50,000	Rbl.
2)	„	„	Hercules	„	„	„	„	.	.	60,000	„
3)	„	„	Hernmarck	„	„	„	„	.	.	30,000	„
4)	„	„	Planet	„	„	„	„	.	.	10,000	„
5)	„	„	Comet	„	„	„	„	.	.	4,000	„
6)	„	Bagger	Gustav	„	„	„	„	.	.	20,000	„
7)	„	„	Düna	„	„	„	„	.	.	80,000	„
8)	„	„	Cyclop	„	„	„	„	.	.	60,000	„
9)	„	„	Bolderaa	„	„	„	„	.	.	60,000	„
										374,000	Rbl.

Im Jahre 1895 hat die Versicherung der Bagger 2252 Rbl. 60 Kop., die der Dampfer 1777 Rbl. 82 Kop. gekostet.

b. Versicherung des Dampfers Hercules gegen Seegefahr.

Seit dem 14. April 1888 ist der Dampfer Hercules bei den „privaten Assecuradeuren“ in Copenhagen für den Werth von 180,000 Kronen gegen Unglücksfälfe auf der See versichert. Die Kosten betrugen pro 1895 704 Rbl. 33 Kop.

8. Ballastloschwesen.

a. Bestimmungen der Ballastloschplätze.

Laut Schreiben des Rigaschen Bauamts vom 5. April 1895 sub Nr. 213 wurden von der Commission zur Bestimmung der Ballastloschplätze im Rayon des Rigaschen Hafens für die Navigationsperiode 1895, fast 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.

b. Ballastloschung.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im Jahre 1895 die Ballastloschung durch die städtischen Ballastmeister ausgeführt worden. Dieselben erhielten eine Vergütung von 30 Kop. für die Ballastlast, während die Ballastloschgebühr auf dem alten Satze von 42½ Kop. pro Ballastlast belassen worden war.

9. Winterhafen.

a. Frequenz.

Im Laufe des Jahres 1895 haben 5 Dampfer, 28 Segler und 25 Prähme den Winterhafen benutzt. Zur Zeit liegen im Winterhafen 11 Dampfer, 8 Segler und 8 Prähme.

An Hölzern haben im Jahre 1895 im Winterhafen gelagert:

ganze Sleeper	42,572	Stück
halbe Sleeper	10,941	„
Brussen und Mauerlatten	5,021	„
Masten	185	„

b. Feuerlöschwesen.

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

Der Verwaltungsrath der Bolderaa-Dünamündeschen freiwilligen Feuerwehr bat den Börsen-Comité am 19. Januar 1895 um Ueberlassung der grossen Winterhafenspritze desselben, da diese wegen Mangels an Mannschaft und Bespannung bei ausbrechenden Bränden an jenen beiden Orten nicht zur Verwerthung kommen könne und die dortige Feuerwehr nur zwei kleine Spritzen besässe, für welche die des Börsen-Comités dann als Wasserzuführer dienen könne. Der Börsen-Comité war nicht abgeneigt, diesem Gesuche zu willfahren, glaubte aber für die Erhaltung seines Eigenthums gewisse Garantieen verlangen zu müssen und stellte die Bedingung, dass die Feuerwehr auf eigene Kosten die Spritze und das Inventar in gutem Zustande erhalte, die nothwendigen Reparaturen leiste und für rechtzeitige Erneuerung des Inventars sorge, sowie sich verpflichte, bei etwa auf dem Besitzthum des Börsen-Comités am Winterhafen ausbrechendem Feuer mit der wohlbespannten und wohlbemannten Spritze rechtzeitig zur Stelle zu sein. Der Verwaltungsrath erklärte sich jedoch, im Hinblick auf seine beschränkten Geldmittel, nicht im Stande, die Instandhaltung der Spritze zu übernehmen und verzichtete auf dieselbe.

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

Die im Jahresberichte für 1894 (Handelsarchiv Jahrgang 1895 Seite 45 und ffe.) geschilderten Verhandlungen zwischen der Festungs-Ingenieurverwaltung und dem Börsen-Comité um Einräumung eines Platzes am Winterhafen zum Stapeln von Baumaterialien zogen sich in das Jahr 1895 hinein.

Mittels der Schreiben vom 6. Februar und 9. März 1895 NNr. 785 und 1488 wiederholte die Ingenieurverwaltung des Wilnaschen Militairbezirks die Forderungen der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung und bezeichnete ein Grundstück von 1500 Quadratfaden am Winterhafen, dessen es zum Stapeln von Baumaterialien für die in Fort-

Comet auszuführenden Bauten dringend bedürfe. Der Börsen-Comité hob in seiner Antwort vom 21. März 1895 sub 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 Baumaterialien durchaus geeignete Terrain am Strome selbst hin, gegen dessen zeitweilige Benutzung er nichts einzuwenden habe.

Beim Schreiben vom 5. April 1895 sub Nr. 1921 übersandte nun die Ingenieurverwaltung des Wilnaschen Militairbezirks dem Börsen-Comité die Berichte der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung, in denen letztere die Gründe anführte, aus denen sie das vom 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 ein Boot mit Grand am Winterhafen auf dem Terrain des Börsen-Comités ausladen liess. Am 19. April unternahm der Börsen-Comité eine Ausfahrt zur Besichtigung der Hafenbauten, an der auch der Herr Livländische Gouverneur Theil nahm. Hierbei hatte sich die Gelegenheit geboten, mit Vertretern der Festungs-Ingenieurverwaltung über deren Forderung Rücksprache zu nehmen, die Aussichten auf einen Weg zur Verständigung eröffneten. Schon am 28. April wandte sich der Chef der Ustj-Dwinskschen Festungs-Ingenieurverwaltung Obrist Skibitzki an den Ingenieur des Börsen-Comités Herrn Fleischer und bat diesen, vom Börsen-Comité die Erlaubniss zu erwirken, den betreffenden Platz zum allmählichen An- und Abführen von 80 Cubikfaden Grand, im Hinblick auf die schwierige Lage der Ingenieurverwaltung und die Unaufschiebbarkeit der Arbeiten, bis zum 10. Juli zu benutzen, wobei der Herr Obrist ausdrücklich betonte, dass er um eine der Ingenieurverwaltung zu machende Concession bäte, durch welche das Princip der Unantastbarkeit des Rechts des Börsen-Comités nicht weiter berührt werde. In Anbetracht der hier ausgesprochenen Anerkennung der Eigenthumsrechte des Börsen-Comités und der gegebenen Zusicherungen gestattete der Börsen-Comité stillschweigend das Stapeln der Materialien, die, allmählich, im Laufe des Herbstes vollständig vom Terrain am Winterhafen entfernt wurden. Dieser Conflict kann somit einstweilen als erledigt betrachtet werden.

10. Der Bolderaa-Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1895.

Vom Jahre 1894 war kein Schiff im Hafen verblieben.
Im Jahre 1895 liefen in den Hafen ein:

60 Dampfer	mit	60,714 Tons
20 Segler	„	5,743 „
Summa 80 Schiffe	mit	66,457 Tons.

Es gingen dagegen aus:

60 Dampfer mit 60,714 Tons
20 Segler „ 5,743 „

Summa 80 Schiffe mit 66,457 Tons.

Demnach verblieb zum 1. Januar 1896 kein Schiff im Hafen.

11. Der Mühlgrabener Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1895.

In Neu-Mühlgraben haben geloscht:								Total:	
	Kohlen	Schienen	Guss-eisen	Harz	Farbe-holz	Diverse Waaren	Ballast	Dampfer	Segler
Dampfer . .	78	2	3	—	3	31	—	117	—
Segler . . .	35	—	—	—	30	24	11	—	100

In Neu-Mühlgraben haben geladen:							
	Getreide	Flachs	Holz	Gyps	Diverse Waaren		
Dampfer . .	20	—	65	1	18	104	—
Segler . . .	2	—	17	29	4	—	52
						221	152

Es überwinterten in Neu-Mühlgraben 22 und in Alt-Mühlgraben 9 Segler.

In Alt-Mühlgraben haben 288 Schiffe (215 Dampfer und 73 Segler) Holz geladen.

12. Die Navigationsschule.

a. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comités ist im Schuljahre 1894/95 in der Schiffer- und Steuermannsklasse von 23 (gegen 24 im Vorjahre), die Vorbereitungsklasse von 21 (gegen 17 im Vorjahre) im Ganzen also von 44 Schülern besucht worden. Am 1. Januar 1896 betrug der Schülerbestand insgesammt 39. Dem Stande nach waren von der Gesammtzahl der Schüler: eximirten Standes — 8, Bürger — 24, Bauern — 6, Ausländer — 1, der Confession nach: Lutheraner — 33, Römisch-Katholische — 2, Griechiseh-Katholische — 4. Die Prüfung

am Schlusse des Lehrkursus, im März 1895, bestanden 13 Schüler und zwar auf den Grad eines Schiffers 6, auf den Grad eines Steuermanns 7 Schüler. Die Prüfungscommission stand unter dem Vorsitze des Herrn Rigaschen Hafenkapitäns Contre-Admiral Gerardi. Der Herr Livländische Gouverneur hatte zu Gliedern der Commission ernannt den älteren Lehrer an der Navigationsschule des Börsen-Comités Collegien-Assessor Kapitän 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. Hartwig, seitens des Unterrichtsressorts endlich der Oberlehrer der Mathematik Herr Staatsrath J. Blumberg.

b. Unterricht und Lehrkräfte.

An der Navigationsschule des Börsen-Comités wird der Unterricht ertheilt: in nautischen Fächern vom ersten Lehrer Kapitän W. A. Bruhns und vom zweiten Lehrer Kapitän 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 1894/95 von 112 Schülern (gegen 122 im Vorjahre) besucht und zwar in der Maschinistenklasse von 50, in der Heizerklasse von 62 Schülern. Am 1. Januar 1896 betrug der Schülerbestand insgesammt 153. Dem Stande nach vertheilen sich die Schüler folgendermassen: eximirten Standes — 2, Bürger — 112, Bauern — 33, Ausländer — 6, der Confession nach: Lutheraner — 151, Griechisch-Katholische —, Römisch-Katholische — 2. Die Maschinistenprüfung bestanden 46, die Heizerprüfung 57 Personen.

d. Verschiedene die Navigationsschule betreffende Angelegenheiten.

Die Kaiserlich Russische Gesellschaft zur Förderung der russischen Handelsschifffahrt theilte dem Börsen-Comité im März 1895 mit, dass sie beschlossen habe, sich an dem im December 1895 in Moskau stattfindenden

Congresse von Vertretern der technischen und professionalen Bildung in Russland zu betheiligen und hier die Organisation einer besonderen Section nebst Ausstellung für Navigationsschulen zu übernehmen. Gleichzeitig sollte eine besondere Conferenz von Navigationslehrern zusammentreten. Um auf diesem Congresse die Lage und die Bedürfnisse der nautischen Bildung erschöpfend zu erörtern, bat die Gesellschaft um Mittheilung von Auskünften über die Navigationsschule des Börsen-Comités nach einem bestimmten Programm, das aus 142, die Zwecke und Ziele, Organisation, Thätigkeit, Finanzlage, Statistik der Schule u. s. w. betreffenden Fragen bestand. Diese Fragen wurden, so weit möglich, beantwortet, von der erbetenen Beschickung der Conferenz durch einen Delegirten aber Abstand genommen.

Mittels Schreiben vom 28. Juli 1895 Nr. 4458 bat der Herr Curator des Rigaschen Lehrbezirks den Börsen-Comité um dessen Gutachten zu der Frage der Einführung einer Uniform für die Schüler von Navigationsschulen, die von einigen Schulen mit der Begründung angeregt worden, dass in vielen Fällen die Uniform die Schüler von tadelnswerthen Vergehen zurückhalte.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 11. August 1895 sub Nr. 481: „Der Unterricht in der Rigaer Navigationsschule währt vom Beginn October bis zum Anfang März — im Ganzen also nur ca. 5 Monate. Sämmtliche Schüler, die im October in die Schule eingetreten, verlassen dieselbe im März und treten wieder in das practische Leben zurück, da die Schule nicht aus aufeinander folgenden aufsteigenden Klassen besteht. Jeder Schüler, der den Cursus absolvirt hat, wird zum Examen vorgelassen und erreicht hier, je nach seinen Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten, den Grad eines Steuermanns oder Schiffers. Derjenige, der einen niederen Grad erworben hat, kann sich zum Besuche der Schule, um einen höheren Grad zu erwerben, erst wieder melden, nachdem er wieder ein oder mehrere Jahre hindurch practisch den Seedienst ausgeübt hat. Die grosse Mehrzahl der Schüler sind arme Leute, welche zur See fahren, um ihr Brod zu verdienen. In den ersten 2 Jahren beziehen diese, ausser der Kost, nur ein kärgliches Gehalt, von dem sie mit äusserster Sparsamkeit, nach Beschaffung der nöthigen Kleidung, kaum soviel erübrigen können, um den Winter am Lande verbringen und die Schule besuchen zu können, dabei aber wohl schwerlich in der Lage sind, sich für die 5 Monate des Schulbesuchs eine Uniform anzuschaffen. Das wird ja auch dadurch bestätigt, dass das Schülercontingent der Navigationsschule sich grössten Theils aus unbemittelten Ständen rekrutirt; so gehörten im Jahre 1894 von 41 Schülern — 26 dem Kleinbürger- und 12 dem Bauerstande an.

Die Staatsregierung und die communalen Institutionen Russlands bemühen sich in jeder Weise mit grossen Opfern die Heranbildung eines eigenen Complects von gebildeten Seeleuten zu fördern, eine derartige

Massregel, wie die Einführung von kostbaren Uniformen, würde aber gerade den Haupttheil der gegenwärtigen Besucher der Schulen ganz von diesen ausschliesen.

Ausserdem vermag der Börsen-Comité aber auch nicht einen Nutzen in der Einführung von Uniformen zu erblicken. Die Schüler der Navigationsschulen haben nicht den Character von Schülern im gewöhnlichen Sinne des Worts. Es sind ausnahmslos erwachsene Personen, die mindestens ein oder mehrere Jahre practischen Seedienst hinter sich haben, die aus eigenem Antriebe und Bildungsdrang die Schule besuchen und meist bereits ganz auf sich und ihre Mittel zum Lebensunterhalte angewiesen sind. Bei solchen Personen kann von einer derartigen Controle des Lebens ausserhalb der Schule nicht die Rede sein, wie sie bei den Zöglingen der gewöhnlichen Schulen für nöthig befunden worden ist.

Auf Grund alles Obigen bittet der Börsen-Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst, sich für die Nichteinführung der für die Entwickelung und das Gedeihen der Navigationsschulen so schweren und schädlichen Massregel, wie das obligatorische Tragen von Uniformen, geneigtest verwenden zu wollen."

13. Die Matrosen-Innung.

Die Matrosen-Innung hat im Jahre 1895 zu keinerlei besonderen Verhandlungen Anlass gegeben.

14. Der Seevolks-Verheurer.

Durch Rescript vom 3. August 1895 Nr. 16285 bat das Departement für Handel und Manufacturen den Börsen-Comité um genaue Auskünfte über die in Riga bestehenden Institutionen zur Erleichterung des Heurens von Schiffsmannschaft und um Uebersendung der Statuten derselben.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 15. September 1895 sub Nr. 569, dass in Riga, nach Analogie der Art. 209, 210 und 211 des Handelsustavs Bd. XI., Thl. 2. Swod der Gesetze Ausg. v. 1893, das Amt eines Seevolksverheurers existirt, der unter dem Handelsamte der Rigaschen Stadtverwaltung steht und von letzterem, im Einvernehmen mit dem Börsen-Comité, vorzugsweise aus ehemaligen Schiffskapitänen erwählt wird. Die Rechte und Pflichten des Seevolksverheurers werden durch eine besondere Instruction geregelt. Von wem ursprünglich diese Instruction erlassen und bestätigt worden, ist, trotz aller Nachforschungen, nicht mehr zu ermitteln. Fest steht nur das, dass dieselbe im Jahre 1760 bereits in Wirksamkeit war. In den Hauptzügen und Grundlagen gilt

dieselbe Instruction auch noch heute und genügt vollkommen allen Bedürfnissen und Anforderungen. Die hauptsächlichsten Abweichungen von dieser Instruction bei der practischen Anwendung derselben sind durch Reorganisation der örtlichen staatlichen und communalen Gerichte und Institutionen hervorgerufen worden. So sind, nach Aufhebung der ehemaligen städtischen und ständischen Gerichte und Polizei die Functionen derselben hinsichtlich des Seevolksverheurers und der Schiffmannschaften auf die gegenwärtigen staatlichen Institutionen und die Stadtverwaltung übergegangen, so namentlich die Obliegenheiten des ehemaligen Vogteigerichts auf das Handelsamt. Die Obliegenheiten des Seevolksverheurers haben insofern eine Einschränkung erfahren, als auf Cabotagefahrzeuge Mannschaft gar nicht mehr durch dessen Vermittelung angemunstert wird und die Contracte über Anmunsterung von Seeleuten auf ausländische Schiffe zum grösseren Theile bei den betreffenden Consuln geschlossen werden.

Die Thätigkeit des Seevolksverheurers in den letzten 3 Jahren wird durch folgende Daten charakterisirt:

Es wurden angemunstert:	im Jahre 1892	1893	1894
russ. Unterthanen für Rigasche Schiffe	609	677	502
„ „ „ Schiffe von anderen russ. Häfen	988	1092	963
Ausländer	17	11	5
zusammen . .	1614	1780	1470
Atteste über Seefahrt wurden ausgestellt	—	307	351

Ausserdem ist der jeweilige Seevolksverheurer gleichzeitig auch Aeltermann der Matrosen-Innung und Inspector des vom Börsen-Comité auf den Namen Kaiser Peter's des Grossen gestifteten Seemannshauses. In beiden letzteren Aemtern wird derselbe vom Börsen-Comité erwählt und steht unter dessen Leitung.

15. Die Schifferkasse.

Die Schifferkasse unterstützte im abgelaufenen Jahre 13 Wittwen mit zusammen 1246 Rbl.

Der Kapitalbestand belief sich ult. December 1895 auf 21,893 Rbl. 16 Kop.

16. Die Seemannskasse.

Die Seemannskasse hat im verflossenen Jahre 81 Personen unterstützt und zu dem Behuf 3181 Rbl. verausgabt. Der Kapitalbestand belief sich ult. December 1895 auf 49,221 Rbl. 12 Kop.

17. Seemannshaus.

a. Frequenz.

Vom Januar bis ult. December 1895 waren im zeitweiligen Logis im Hause und zwar der Nationalität nach:

Inländer	87	Mann
Deutsche	4	„
Engländer. . . .	6	„
Skandinavier . . .	24	„
Franzosen	3	„
Spanier	1	„
Amerikaner . . .	1	„
	126	Mann (gegen 189 im Vorjahre).

Im Logis waren:

im Januar . . .	13	Mann . . .	287	Logirtage
„ Februar . . .	15	„ . . .	322	„
„ März	14	„ . . .	288	„
„ April	11	„ . . .	106	„
„ Mai	24	„ . . .	170	„
„ Juni	3	„ . . .	26	„
„ Juli	4	„ . . .	10	„
„ August. . . .	9	„ . . .	55	„
„ September . .	12	„ . . .	96	„
„ October . . .	28	„ . . .	221	„
„ November . .	21	„ . . .	221	„
„ December . . .	11	„ . . .	210	„
	165	Mann . . .	2012	Logirtage

(gegen 204 resp. 2279 im Vorjahre).

Invalide Seeleute wurden für Rechnung des Hauses verpflegt:

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

b. Wladimir-Maria-Stiftung.

Aus dem Kapital der Wladimir-Maria-Stiftung sind im verflossenen Jahre 6 Schiffer fortlaufend unterstützt worden. Verausgabt wurden in Summa 350 Rbl. Das Kapital betrug ult. December 1895 11,009 Rbl. 58 Kop.

18. Verpflegung kranker Seeleute.

Im Laufe des Jahres 1895 sind für Rechnung der Seehospitalkasse 47 Seeleute mit 1486 Krankentagen (gegen 49 resp. 1031 im Vorjahre) im Stadtkrankenhause resp. in der Heilanstalt Rothenberg und in der Reimersschen Augenheilanstalt verpflegt worden und zwar:

Inländer	30	Mann
Engländer	9	„
Dänen	1	„
Deutsche	3	„
Skandinavier	4	„
zusammen	47	Mann

Gezahlt wurden für dieselben 1327 Rbl. 92 Kop., wovon die Schiffscorrespondenten und Rheder einen Theil vergüten, so dass der Seehospitalkasse nur 752 Rbl. 49 Kop. zur Last fielen.

19. Bolderaasches Quarantaine-Lazareth.

Die sanitäre Lage in den mit Riga in Verkehr stehenden Orten bot im Jahre 1895 keine Veranlassung das Quarantaine-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 1895 — 367 Rbl. 83 Kop. Diese, sowie ein Betrag von 59 Rbl. 18 Kop. für unbezahlte Rechnungen aus dem Jahre 1894 gestattete der Livländische Gouverneur, mittels Rescripts vom 2. December 1895 sub Nr. 8430, auf Vorstellung des Börsen-Comités, wie in früheren Jahren, aus der $^1/_6$% Steuer vom Werthe des Ex- und Imports zu bestreiten.

In Folge einer Publication der Portugisischen Regierung vom 3. Juni 1895, durch welche die russischen Ostseehäfen als choleraverdächtig erklärt wurden, wandte sich der Rigaer Börsen-Comité an den Herrn Livländischen Gouverneur um dessen Intervention gegen diese völlig unbegründete, den Handel Riga's aber störende Massregel. Bald darnach erfolgte denn auch der Widerruf jener Massregel und die Erklärung der russischen Häfen für „frei von Cholera".

20. Schwimmdock.

(cfr. Handelsarchiv von 1895, Heft I. Seite 56 u. ffe.)

Auf die am 28. Mai 1894 Nr. 297 an den Herrn Finanzminister gerichtete Vorstellung um die Erlaubniss, zum Zweck des Erbaues eines Schwimmdocks das Reservecapital der $^1/_6$ % Steuer vom Ex- und Import verwenden zu dürfen, erhielt der Börsen-Comité am 26. April

1895 sub Nr. 8629 folgende Antwort vom Departement für Handel und Manufacturen:

„In Folge des Gesuchs des Rigaer Börsen-Comités um die Genehmigung zum Bau eines Schwimmdocks und zur Bestreitung der 2—300,000 Rbl. betragenden Kosten desselben aus den Summen der zur Disposition des Börsen-Comités gestellten 1/6 % Steuer von den den Rigaer Hafen passirenden Waaren, beehrt sich das Departement für Handel und Manufacturen dem Comité mitzutheilen, dass auf erwähntes Gesuch hin das Finanzministerium mit den Ministerien des Innern und der Wegebauten in Relation getreten war. Ersteres fand keinerlei Einwände gegen den Bau eines Schwimmdocks aus den Summen der erwähnten Steuer, erkannte aber für zweckmässig, gegenwärtig zu diesem Behufe aus dem freien Ueberreste der 1/6 % Steuer bis zu 50,000 Rbl., zur Tilgung des vom Börsen-Comité vorzuschiessenden Betrags nicht mehr als 50 % der sich alljährlich bildenden freien Ueberschüsse dieser Steuer und die Einnahmen des Docks zu verwenden; letztere hätten, nach Tilgung des Vorschusses, dem Reservecapital der 1/6 % Steuer zuzufliessen. Das Wegebau-Ministerium erkannte auch seinerseits den Bau eines Schwimmdocks im Rigaer Hafen für wünschenswerth an und meinte, dass die Länge desselben bis auf 330 Fuss gebracht werden müsse, da die grösste Länge der nach Riga kommenden Schiffe 350 Fuss erreiche; ferner war das genannte Ministerium der Ansicht, dass es zweckmässiger wäre, das Dock aus Eisen und nicht in einem Stücke, sondern in Sectionen zu bauen, da dadurch eine grössere Leichtigkeit und Beweglichkeit der einzelnen Theile erreicht und es möglich sein werde, falls eine Section beschädigt sei, das Dock doch noch für kleinere Fahrzeuge zu benutzen oder, wenn man eine Reservesection anschaffe, das Dock zu repariren ohne dessen Thätigkeit zu unterbrechen; endlich, wenn die Grösse der nach Riga kommenden Schiffe zunehmen sollte und, das Dock noch verlängert werden müsse, werde es genügen, eine Ergänzungssection zu bauen, damit das Dock wieder den Bedürfnissen der weiter entwickelten Schifffahrt entspräche.

Nachdem dem Herrn Finanzminister Obiges vorgetragen worden, erkannte Se. Excellenz die Nothwendigkeit des Baues eines Schwimmdocks in Riga, welches den Anforderungen der jetzigen Schifffahrt entspräche, vollkommen an und sprach seine Zustimmung zur Bewilligung des Gesuchs des Börsen-Comités unter den in den Schreiben der Ministerien des Innern und der Wegebauten dargelegten Bedingungen aus.“

Im Schreiben vom 17. Mai Nr. 232 sprach der Börsen-Comité dem Herrn Finanzminister seinen Dank für das Entgegenkommen aus und theilte mit, dass er beabsichtige, sobald genaue Kostenanschläge für das Dock vorliegen, bei der Kaufmannschaft die Bewilligung des Vorschusses der noch erforderlichen Summe zu beantragen, wobei er die Hoffnung hege, dass der Herr Finanzminister es gestatten werde, für die Vor-

schüsse, bis zur Restituirung an die Börsenbank, eine mässige Zinsvergütung von 4% zu machen.

Zu gleicher Zeit wandte sich der Börsen-Comité an die Ober-Ingenieurverwaltung mit der Bitte, ihre Zustimmung dazu zu geben, dass das Dock neben der Bolderaa-Maschinenfabrik im Winterhafen angelegt werde. Mittels Schreibens vom 16. August 1895 sub Nr. 13016 erwiderte die Ober-Ingenieurverwaltung, dass ihrerseits keine Hindernisse zum Bau des Schwimmdocks an der projectirten Stelle vorhanden sind.

Nachdem der Börsen-Comité sich mit den Erfindern der einseitigen Schwimmdocks, den Ingenieuren Clark & Standfield in London und mit der Flensburger Schiffswerft wegen Erbauung eines Schwimmdocks in Relation gesetzt hatte, forderte letztere Ende Juni den Hafenbau-Ingenieur Pabst zu einer Zusammenkunft mit einem Vertreter der Firma Clark & Standfield in Flensburg auf; der Börsen-Comité ersuchte jedoch diesen Vertreter nach Riga zu kommen, damit derselbe auch die Leistungsfähigkeit der hiesigen Werften und den gewählten Platz für das Dock kennen lerne. Nachdem der Ingenieur Staples sich hier näher orientirt und mit der Einrichtung der Bolderaa-Maschinenfabrik bekannt gemacht hatte, schlug er vor, das Dock bei der Flensburger Schiffswerft nach den von Clark & Standfield zu liefernden Plänen und unter deren Aufsicht bauen und fertig nach Riga bringen zu lassen. Für die Ausführung der Arbeiten zur Führung und Befestigung des Docks, glaubte er, würde die Bolderaa-Maschinenfabrik die genügenden Einrichtungen besitzen. Ausserdem machte er den Vorschlag, das Dock zunächst kleiner aus 2 Theilen für Schiffe von 250 bis 300 Fuss Länge und bis zu 2350 Tons Gewicht oder ca. 2500 Tons reg. bauen zu lassen, demselben aber eine solche Breite zu geben, dass es später, falls erforderlich, durch einen dritten Theil verlängert und zur Aufnahme noch grösserer Schiffe geeignet gemacht werden könne. Gegen den gewählten Platz hatte Staples nichts einzuwenden.

In der Folge gingen dem Börsen-Comité von Clark & Standfield, sowie von den Oderwerken bei Stettin, einer Schiffsbauwerft-Actiengesellschaft, diesen Vorschlägen entsprechende Projectskizzen zu.

Da zunächst jede Aussicht genommen war, das Dock hier im Lande bauen zu können, so musste der Zollfrage näher getreten werden; der Börsen-Comité richtete daher am 27. Juli 1895 sub Nr. 436 folgendes Gesuch an den Herrn Finanzminister:

„Nachdem die Einwilligung Ew. Hohen Excellenz zum Bau eines Schwimmdocks in Riga aus den Mitteln der 1/6% Steuer erfolgt, ist der Rigaer Börsen-Comité mit verschiedenen Fabriken in Relation getreten. Die Absicht, von einer ausländischen Firma die Pläne zu erwerben und das Schwimmdock auf einer inländischen Fabrik, unter der Aufsicht der Anfertiger der Pläne, bauen zu lassen, hat der Börsen-Comité nach eingehender Beprüfung, vollständig aufgeben müssen, da unsere inländischen

Fabriken einerseits nicht über die technischen Vervollkommnungen im Maschinenbau verfügen, wie sie zum Bau eines den modernen Anforderungen entsprechenden Schwimmdocks erforderlich sind, andererseits in ihren Preisen ganz unverhältnissmässig theuer sind, wie die Kosten des Kronstädtischen Docks es beweisen. Es bleibt demnach nichts anderes übrig, als das Schwimmdock im Auslande zu bestellen und zum grösseren Theile in fertigem Zustande einzuführen. Dabei tritt aber ein anderes Hinderniss ein, — der Einfuhrzoll für das fertige Schwimmdock, der, obwohl noch nicht genau zu berechnen, jedenfalls so hoch sein wird, dass er zum Kaufpreis des Schwimmdocks in keinem Verhältnisse steht, ja die Höhe desselben erreichen dürfte. Unter solchen Umständen muss der Börsen-Comité Bedenken tragen, ein Unternehmen zu begründen, dessen unproductive Kosten so gross sind, dass eine, sei es auch noch so geringe Rentabilität desselben ausgeschlossen ist.

In der Erwägung nun:

1) dass die Errichtung eines Schwimmdocks in Riga, entsprechend den modernen Anforderungen der Schifffahrt, eine dringende Nothwendigkeit und als solche auch von Ew. Hohen Excellenz anerkannt worden ist, um so mehr, als in den russischen Häfen des Baltischen Meeres kein einziges, grösseres, Handelsschiffen zugängliches Dock vorhanden ist;
2) dass das zu errichtende Dock auch von grossem Werthe für die Kronsschiffe sein dürfte, da die beiden einzigen Marinedocks in Petersburg und Kronstadt beständig überfüllt sind und der vorhandenen Nachfrage nicht genügen können;
3) dass das Schwimmdock doch aus den Mitteln einer staatlichen Steuer erbaut werden soll und die Erträge des Docks wieder in die Summen dieser Steuer zurückfliessen sollen, dass demnach die zu erhebende Zollsteuer doch nur der staatlichen $^1/_6\,^0/_0$ Steuer zur Last fiele;
4) dass diesem Unternehmen jeglicher geschäftliche oder speculative Charakter fehlt und dasselbe nur als ein gemeinnütziges, der Hebung des vaterländischen Handels und Schifffahrt dienendes aufgefasst werden kann, —

in Erwägung alles dieses beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hohe Excellenz ganz ergebenst zu bitten, die zollfreie Einfuhr des Schwimmdocks für Riga wo gehörig geneigtest erwirken zu wollen."

Als der Börsen-Comité erfuhr, dass wenig Aussicht auf Bewilligung dieses Gesuchs vorhanden sei, wandte er sich mit folgendem Schreiben vom 7. October 1895 Nr. 662 nochmals an den Herrn Finanzminister:

„Mittels Vorstellung vom 27. Juli 1895 sub Nr. 436 hatte sich der Rigaer Börsen-Comité an Ew. Hohe Excellenz mit der ergebensten Bitte um zollfreie Einfuhr des projectirten Schwimmdocks für Riga gewandt, dessen Bau, auf Kosten der $^1/_6\,^0/_0$ Steuer vom Werthe der den Rigaer

Hafen passirenden Waaren, Ew. Hohe Excellenz, laut Eröffnung des Departements für Handel und Manufacturen vom 26. April 1895 sub Nr. 8629, zu genehmigen geruht hatten.

Für den Fall nun, dass Ew. Hohe Excellenz nicht für möglich befinden sollten, die zollfreie Einfuhr eines Schwimmdocks zu genehmigen, erlaubt sich der Börsen-Comité folgende Erwägungen einem wohlwollenden Ermessen Ew. Hohen Excellenz ganz ergebenst zu unterbreiten.

In dem gegenwärtig geltenden Zolltarif ist ein Zolltarif für Docks nicht vorgesehen. Es bliebe nun darnach nichts anders übrig, als das einzuführende Dock seinem Gewichte nach, nach Art. 153 Pkt. 1 des Zolltarifs, zu verzollen. Es lässt sich jedoch das Gewicht des Docks nebst Zubehör nicht eher genau feststellen, als bis ein endgiltiges Project der betreffenden Fabrik vereinbart worden, was jedoch andererseits nicht eher erfolgen kann, als bis man Auskünfte über die ungefähre Höhe des Einfuhrzolls besitzt. Nach einer annähernden Berechnung würde das Dock allein ca. 60—70,000 Pud wiegen und einem Zolle von circa 130—140,000 Rbl. Credit = 87—95,000 Rbl. Gold unterliegen; rechnet man hiezu noch die Maschinen, Pumpen und Holztheile mit circa 30—40,000 Rbl. Zoll, so ergäbe sich ein Gesammtzoll von 180,000 Rbl. Credit, was 60 bis 70% des Anschaffungspreises des Schwimmdocks ausmache. Unter solchen Umständen wäre für den Börsen-Comité der Erwerb eines Docks schwerlich ausführbar.

Auf Grund alles Obigen und in Anbetracht dessen, dass ein den modernen Schifffahrtsverhältnissen entsprechendes Dock nicht nur für den Handel Riga's, sondern für sämmtliche russische Häfen des Baltischen Meeres von der grössten Wichtigkeit wäre und eins der ersten Erfordernisse der Förderung der russischen Schifffahrt bildet, deren sich die hohe Staatsregierung gegenwärtig mit solcher Energie annimmt, erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hohe Excellenz ganz ergebenst zu bitten: geneigtest dahin Anordnungen treffen zu wollen, dass der gegenwärtige Zolltarif durch einen besonderen Artikel für Docks zum Heben von Schiffen mit einer progressiven Steigerung je nach der Tragfähigkeit des Docks ergänzt würde und zwar mit einem Satze, der dem Kaufpreise eines Docks einigermassen entspricht und für Docks zum Heben von Schiffen bis zu 3000 Tons 10—20,000 Rbl. Credit nicht übersteige.

Hiebei ist jedoch noch zu bemerken, dass in einen derartigen Artikel nicht das Dock als ein einziger Gesammtkörper, sondern mit seinem gesammten Zubehör, wie Maschinen, Pumpen, Uferbefestigungen u. s. w. aufgeführt werden müsste, da diese letzteren sowol im Hinblick auf die Schwierigkeit des Transports, als auch in Anbetracht der nur ca. 50 Fuss breiten Einfahrt zum in Aussicht genommenen Aufstellungsorte, besonders eingeführt und hier montirt werden müssten. Endlich glaubt der Börsen-Comité darauf hinweisen zu müssen, dass, seiner An-

sicht nach, die Erstellung eines mässigen Zollsatzes für Docks um so weniger Bedenken erregen dürfte, als derselbe, wie es in der Natur der Dinge liegt, doch nur selten, für das Baltische und Schwarze Meer und den Grossen und Polar-Ocean zusammen, höchstens 3 bis 4 Mal zur Anwendung kommen kann, die Steuer als Staatseinnahme also nicht in Betracht käme."

Am 19. October 1895 sub Nr. 21183 theilte das Departement für Handel und Manufacturen dem Börsen-Comité mit, dass, da zur Förderung unserer vaterländischen Industrie das Finanzministerium gegenwärtig als Regel angenommen habe, keinerlei Ausnahmen hinsichtlich der Bezahlung der Zollsteuern weder für Privatpersonen, noch für Krons-Institutionen zu gestatten, der Herr Finanzminister das Gesuch des Börsen-Comités vom 27. Juli 1895 nicht habe bewilligen können.

Das zweite Gesuch des Börsen-Comités vom 7. October 1895 wurde laut Schreiben des Departements für Handel und Manufacturen vom 27. October c. Nr. 20797 vom Herrn Finanzminister ebenfalls als nicht berücksichtigenswerth befunden.

In der Folge sind allerdings dem Börsen-Comité auf privatem Wege Aussichten gemacht worden, dass man an massgebender Stelle ihm bei der Verzollung des Schwimmdocks, im Rahmen des gegenwärtigen Zolltarifs, möglichst entgegenkommen wolle, doch hat man bis hiezu einen befriedigenden Ausweg aus den Schwierigkeiten noch nicht gefunden.

21. Bolderaa-Maschinenfabrik.

Wenn auch die Fabrik im abgelaufenen Jahre 1895 keine nennenswerthen grösseren Arbeiten auszuführen gehabt hatte, so war sie doch einigermassen beschäftigt und zwar hauptsächlich mit Reparaturen an den Dampfern und Baggern des Börsen-Comités wie auch an den Dampfern der Rigaer Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Für das nächste Jahr liegt insofern grössere Arbeit vor, als die Fabrik vom Börsen-Comité den Auftrag zum Bau von 5 Baggerprähmen erhalten hat.

Die Gesellschaft der Bolderaa-Maschinenfabrik und des Slip-Docks hat für das Jahr 1895 eine Dividende ergeben: für erstere von 25%, für letzteres von 2%.

22. Slip-Dock.

Das Patent-Slip wurde im Jahre 1895 von 42 Schiffen mit 4582 Lasten benutzt, darunter 10 Dampfer mit 765 Pferdekräften, gegen 37 Schiffe im Vorjahre mit 4460½ Lasten, darunter 17 Dampfer mit 1275 Pferdekräften.

23. Küstenbeleuchtung.

Nach Mittheilung des Directors der Leuchtthürme und des Lootsenwesens im Baltischen Meere vom 28. November 1895 sub Nr. 5225 ist im Laufe des verflossenen Jahres für die Verbesserung der Küstenbeleuchtung im Rigaschen Meerbusen nichts geschehen, dagegen wird aber pro 1896 geplant, für die Anfahrt nach Arensburg zwei Richtfeuer auf der Ostseite der Insel Abro, zur Bezeichnung des längs der Nordseite der Insel Hallirau führenden Fahrwassers, sowie zwei Richtfeuer an der neuen Anlegestelle Romassar, für die Anfahrt zu dieser Anlegestelle von der Richtlinie der Abroschen Leitfeuer aus, zu errichten.

Der Bau eines Leuchtthurmes auf der Insel Abro, auf dessen Zustandekommen im Interesse unserer Ostseeschifffahrt die Bemühungen des Börsen-Comités schon seit einigen Jahren gerichtet sind, wird demnach, trotzdem dieser Bau höheren Orts beschlossen sein soll, auch im Jahre 1896 noch nicht in Angriff genommen werden.

24. Verbindung der Leuchtthürme mit dem Telegraphennetz des Reichs.

Zum Zwecke der schnelleren Uebermittelung von Nachrichten an die Rettungsstationen in Strandungsfällen hatte die Oberverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser vor einigen Jahren (1891) die Frage wegen Errichtung von Telegraphenstationen an den Seeküsten, bezw. Verbindung der Leuchtthürme mit dem Telegraphennetz des Reichs in Anregung gebracht und die auf die Verwirklichung dieses Projects abzielenden Verhandlungen mit der Hauptverwaltung des Post- und Telegraphenwesens angeknüpft. Offenbar im Zusammenhange mit diesen Verhandlungen erhielt der Börsen-Comité von dem Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks ein Schreiben dd. 13. April 1895 sub Nr. 4520 folgenden Inhalts:

„Seitens der Hauptverwaltung für das Post- und Telegraphenwesen sind Auskünfte zur Frage einer Verbindung der auf dem Festlande befindlichen Leuchtthürme mit dem allgemeinen Telegraphensystem des Reichs einverlangt worden. Infolge dessen beehre ich mich den Börsen-Comité zu ersuchen, mir in kürzester Zeit möglichst genaue Auskünfte mittheilen zu wollen über die Leuchtthürme an der Grenze, in Libau und Steinort, über den Windauschen Signalthurm, den Lyserortschen und Michaels-Thurm, sowie die Leuchtthürme von Domesnees, Messaraggezeem (Merseriff) und Ustj-Dwinsk (Dünamüde).

Hierbei ist es nothwendig zu erklären, in wieweit in commerzieller und nautischer Hinsicht die Verbindung jedes einzelnen dieser

Leuchtthürme von Wichtigkeit ist, welche telegraphische oder telephonische Institutionen namentlich auf den Leuchtthürmen wünschenswerth wären, sowie ob sich eine materielle Unterstützung und in welchem Betrage bei der Anlage der zur erwähnten Verbindung nothwendigen Linien von den daran interessirten Personen erwarten liesse."

Nach eingehender Beprüfung dieses Gegenstandes antwortete der Börsen-Comité dem Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks unterm 29. April 1895 sub Nr. 187 Folgendes:

„Auf das Schreiben vom 13. April c. sub Nr. 4520 beehrt sich der Börsen-Comité Ew. Excellenz mitzutheilen, dass er über die in Ihrem Schreiben genannten Leuchtthürme keinerlei nähere Auskünfte besitzt, da dieselben der Competenz der Hydrographischen Oberverwaltung, speciell der des Directors der Baltischen Leuchtthürme und des Lootsenwesens in Reval unterstellt sind und ausserdem auch noch, mit Ausnahme des Ustj-Dwinskischen Leuchtthurmes, im Kurländischen Gouvernement liegen.

Was die Bedeutung einer telegraphischen Verbindung der Leuchtthürme unter einander und mit dem allgemeinen Telegraphennetze anbetrifft, so ist diese für Handel und Schifffahrt eine ausserordentlich wichtige. Für Riga kommen namentlich die Leuchtthürme von Messaraggazem (Merseriff) und Domesnees in Betracht.

Wie bekannt, ist der Rigaer Börsen-Comité durch seine Eisbrecher im Stande, den Rigaer Hafen so lange offen zu halten, als die Durchfahrt bei Domesnees frei ist. Die Thätigkeit von Handel und Schifffahrt werden in den Wintermonaten und im Frühling allein dadurch bedingt, ob Schiffe die Durchfahrt bei Domesnees und den Rigaschen Meerbusen bis zum Rigaer Hafen passiren können. Da nun aber, durch die Windrichtung und die Strömung bedingt, im Eisstande bei Domesnees und im Meerbusen fortwährend Veränderungen eintreten können, welche das Passiren von Schiffen ermöglichen oder verhindern, und es in dieser Beziehung oft auf wenige Stunden ankommt, so ist es für die Rigasche Kaufmannschaft von grosser Wichtigkeit, in kurzer Zeit von allen Veränderungen in der Passage benachrichtigt zu werden und darnach ihre Anordnungen treffen zu können. Jedoch auch während der Dauer der Navigation ist es für den Kaufmann von grossem Werthe auf eine gewisse Entfernung hin mit erwarteten oder eben expedirten Schiffen noch in Verbindung bleiben zu können, um Vorbereitungsmassregeln für das Loschen treffen, Ordres oder Contreordres ertheilen zu können etc. Endlich darf nicht übersehen werden, von welcher Bedeutung die telegraphische Verbindung der doch gerade an gefährlichen Stellen aufgestellten Leuchtthürme mit dem allgemeinen Telegraphennetz für das Bergen von gestrandeten oder beschädigten Schiffen wäre, da auf diesem Wege die in Riga vorhandenen Bergungsdampfer zu Hilfe gerufen werden können.

In Domesnees befindet sich allerdings bereits eine Telegraphenstation, doch kann, da diese einerseits weit ab von der Durchfahrtsstelle der Schiffe liegt, andererseits nur von einem Manne bedient ist, der allein nicht Tag und Nacht hindurch ununterbrochen die passirenden Schiffe beobachten kann, endlich aber mit Riga nicht direct verbunden ist und die Beförderung über Libau die Ankunft der Depeschen oft um 2 und mehr Stunden verzögert, dieselbe ihren Zweck nur ungenügend erfüllen.

Nach Ansicht des Börsen-Comités müsste, im Interesse von Handel und Schifffahrt Rigas, allem zuvor eine telegraphische Verbindung der sogenannten Blockinsel bei Domesnees, auf welcher der Leuchtthurm steht, mit der dortigen Telegraphenstation durch ein unter dem Wasser befindliches Kabel hergestellt werden. Auf der Blockinsel ist ein Rettungsboot stationirt, dessen Bemannung wohl dazu herangezogen werden könnte, die passirenden Schiffe zu beobachten und ihre Beobachtungen der Telegraphenstation auf dem Festlande zu übermitteln. In dieser Beziehung hat sich der Börsen-Comité bereits an die Kurländische Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser, in deren Verwaltung die Domesneessche Rettungsstation steht, gewandt. Ferner wäre eine directe Verbindung von Domesnees mit Riga durchaus nothwendig, die sich am geeignetsten über Messaraggazeem (Merseriff) ausführen liese. Dadurch würde der hier ungefähr auf dem halben Wege zwischen Riga und Domesnees befindliche Leuchtthurm auch in das allgemeine Telegraphennetz gezogen und somit die Möglichkeit erreicht werden, die Rigasche Kaufmannschaft über den Zustand des gesammten Meerbusens auf der Strecke von Riga bis Domesnees auf dem Laufenden zu erhalten.

Endlich wäre es überaus wünschenswerth, wenn auch der Leuchtthurm auf der Insel Runoe durch ein Telegraphenkabel mit dem Festlande verbunden und auf diese Weise in's allgemeine Telegraphennetz eingeschlossen würde, da hier nicht selten Schiffe im Eise stecken bleiben oder Unfälle erleiden. Um die Herstellung einer telegraphischen Verbindung mit diesem letzteren Leuchtthurme hat sich die Livländische Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser bereits bei der Oberverwaltung dieser Gesellschaft verwandt, die bereits im Jahre 1891 eine telegraphische Verbindung sämmtlicher an der Küste belegenen Rettungsstationen, welche zum grössten Theile in der Nähe von Leuchtthürmen angelegt sind, ins Auge gefasst hatte.

Der Rigaer Börsen-Comité kann nur mit lebhaftester Sympathie und dem aufrichtigsten Danke es begrüssen, dass die Oberverwaltung des Post- und Telegraphenwesens die Initiative in einer für Handel und Schiffahrt und das Rettungswesen so wichtigen Angelegenheit, wie die telegraphische Verbindung der Leuchtthürme mit dem allgemeinen Telegraphennetze, ergriffen hat und wird gerne jede Gelegenheit benutzen,

um auch seinerseits, soweit es in seiner Competenz und in seinen Kräften liegt, die Verwirklichung dieses Unternehmers zu fördern. Derselbe wird, sobald die Pläne festere Gestalt angenommen haben und ein Ueberblick über die zu ihrer Realisirung erforderlichen Geldmittel möglich ist, gerne bereit sein, bei der Rigaer Kaufmannschaft eine Beisteuer zu den Kosten zu beantragen."

Die Entscheidung hinsichtlich der Verwirklichung dieses Projects steht noch aus. Ueber die weiteren Schritte, die der Börsen-Comité speciell bezüglich der Telegraphenverbindung mit Domesnees gethan, ist an anderer Stelle (Abschnitt 33, pag. 64—71) die Rede.

25. 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 dem Börsen-Comité Veranlassung zu besonderen Verhandlungen nicht gegeben.

Die Thätigkeit der Gesellschaft resp. der Livländischen Bezirksverwaltung ist, wie früher, vorzugsweise darauf gerichtet gewesen, die zahlreichen Rettungsstationen dieses Bezirks und das Inventar derselben in gutem, dienstfähigem Zustande zu erhalten, damit die Stationen stets in der Lage sind, ihrer Bestimmung mit Erfolg zu dienen. Die Station Zerrel Ihrer Hoheit der Prinzessin Alice von Hessen ist im vorigen Sommer nach dem Project des Architekten H. Scheel mit einem bedeutenden Kostenaufwande vollständig umgebaut und mit 2 Abfahrtsbrücken versehen worden, so dass diese Station, deren Einweihung und Eröffnung am 3. September 1895 stattfand, nunmehr nach zwei Seiten hin, nach Westen und Osten von der Swalferortschen Landzunge wird bei Strandungen Hilfe leisten können.

Abgesehen von einigen Hilfeleistungen, die namentlich von den Mannschaften der Oeselschen Rettungsstationen bei kleineren Fahrzeugen und durch's Eis gebrochenen Leuten ausgeführt worden, sind Strandungen von Seeschiffen im Bereich des Livländischen Bezirks im abgelaufenen Jahre nicht vorgekommen.

26. Compass-Regulirungs-Station.

Im Hinblick darauf, dass die hinter dem Düna-Damme CDE postirte Compassregulirungsstation, deren Beaufsichtigung und Verwaltung dem Navigationslehrer Capt. Bruhns übertragen ist, bei Hochwasser über-

schwemmt wird, so dass die eingerammten Pfahlbündel unter Wasser liegen, hat die Rigasche Hafenverwaltung die Absteckung dieser Stelle mit Baaken verlangt, um das Aufrennen von Schiffen zu verhindern, welchem Verlangen seitens des Börsen-Comités auch nachgekommen worden ist.

Ueber die Benutzung der Compassregulirungsstation im abgelaufenen Jahre seitens der Seeschiffe steht der Bericht des Capt. Bruhns, der auch die Einnahmen für die Regulirungen bezieht, noch aus.

27. Meteorologische und Pegelbeobachtungen.

a. Meteorologische Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk.

Die für die hiesigen Stationen vorgeschriebenen Beobachtungen sind ohne Unterbrechung, der Instruction gemäss, ausgeführt worden. In Ustj-Dwinsk beobachtete Kapitän Gerlach mit einer mehrwöchentlichen Unterbrechung im Juli und August, in welcher Zeit er durch den Kapitän Stavenhagen vertreten wurde. In Riga war leider ein zweimaliger Wechsel des Beobachters erforderlich. Bis zum Sommer war der bisherige, mehrere Jahre bereits thätige Beobachter Windt angestellt, welcher im Juli nach Deutschland übersiedelte; an seine Stelle trat vorübergehend der Kastellan Eppinger, der im August dauernd durch den Buchhalter Rempe ersetzt wurde.

Die Registrirapparate haben leider nicht ohne Unterbrechung functionirt. Der Thermograph musste im Frühjahr behufs Ersetzung eines schadhaft gewordenen, sehr wesentlichen Bestandtheils nach St. Petersburg übersandt werden und kam von dort erst im Spätsommer zurück, so dass eine mehrmonatliche Pause in der Aufzeichnung dieser bedeutsamen Witterungsgrösse eintreten musste. Auch der Anemograph hörte auf, regelmässig zu arbeiten, da sowohl in Folge der starken Inanspruchnahme durch den Wind, als auch in Folge nicht genügend sicherer Führung ein Zahnrad abgenutzt war und daher dieser Theil des Apparates erneuert und verbessert werden musste. Da der hierzu erbetene Mechaniker wegen Arbeitsüberhäufung die gewünschte Erneuerung noch nicht hat machen können, ist auch die continuirliche Aufzeichnung des Windes am Schlusse des Jahres noch nicht wieder aufgenommen worden. Neu erworben ist ein Barometer neuester Construction, welches zunächst in Riga zu Vergleichsbeobachtungen aufgestellt worden ist, aber in Zukunft in Ustj-Dwinsk Verwendung finden wird an Stelle eines Barometers alter Construction mit veralteter Eintheilung.

Im Uebrigen ist keine Aenderung eingetreten, weder im telegraphischen Verkehr der Stationen, noch in der Publication der gewonnenen Beobachtungsdaten.

b. Pegelstationen in Riga und Ustj-Dwinsk.

Die Pegelablesungen in Riga und Ustj-Dwinsk ergeben als Monats- und Jahresmittel nach neuem Styl in russ. Fuss für das Jahr 1895:

Riga:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
1895.	4,4	3,8	4,5	6,9	6,0	4,3	5,0	4,7	5,2	5,1	5,1	4,4	4,9
wahrsch. Mittel:	4,6	4,3	4,3	6,3	5,0	4,6	4,7	4,8	4,6	4,6	4,5	4,8	4,8
Differenz:	— 0,2	— 0,5	0,2	0,6	1,0	— 0,3	0,3	— 0,1	0,6	0,5	0,6	— 0,4	0,1

Ustj-Dwinsk:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
1895.	4,1	3,5	4,1	4,9	4,1	4,3	5,1	4,8	5,3	5,2	5,0	4,4	4,6
wahrsch. Mittel:	4,4	4,2	4,0	4,0	4,1	4,4	4,6	4,7	4,5	4,5	4,4	4,6	4,4
Differenz:	— 0,3	— 0,7	0,1	0,9	0,0	— 0,1	0,5	0,1	0,8	0,7	0,6	— 0,2	0,2

Der höchste Wasserstand in Riga: 9,6′ war zur Zeit des Hochwasserstandes am 4. Mai. Abgesehen von der Eisgangszeit wurde der höchste Wasserstand sowohl in Riga, als auch in Ustj-Dwinsk am 31. August beobachtet und zwar 6,3′ resp. 6,5′. Als niedrigste Pegelstände sind zu erwähnen in Riga 3,0′ am 31. December, in Ustj-Dwinsk 2,7′ am 6. Februar.

Die Differenz zwischen den Pegelständen in Riga und Ustj-Dwinsk beträgt:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
0,3	0,3	0,4	2,0	1,9	0,0	— 0,1	— 0,1	— 0,1	— 0,1	0,1	0,0	0,3

c. Sturmwarnungen.

Die meteorologischen Stationen in Riga und Ustj-Dwinsk erhielten vom Central-Observatorium 55 Telegramme, die auf stürmische Witterung Bezug hatten Unter diesen enthielten 39 die Ordre, den Konus zu hissen, und 11 eine bedingte Sturmwarnung. Es vertheilen sich diese Telegramme auf die einzelnen Monate a. St. folgendermassen:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni
Sturmtelegramme	5	2	6	—	3	1
Bedingte Sturmwarnungen . .	—	—	1	—	—	—

	Juli	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr
Sturmtelegramme	2	2	5	5	6	2	39
Bedingte Sturmwarnungen . .	2	—	1	2	3	2	11

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 Obhut des Ingenieurs des Börsen-Comités. Der um 1 Uhr Mittags verzeichnete, der höchste und niedrigste Wasserstand jeden Tages, wird in der „Rigaschen Industrie-Zeitung“ veröffentlicht. Für die einzelnen Monate ergaben sich aus den Beobachtungen folgende Daten 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	5,3	5,2	1,9	1,9	3,6	3,6
Februar	4,9	4,8	2,8	2,7	3,8	3,8
März	6,4	6,1	2,8	2,8	4,4	4,3
April	9,5	6,2	5,9	3,4	8,4	4,7
Mai	5,9	4,4	3,5	3,4	4,1	3,9
Juni	5,6	5,4	3,8	3,8	4,6	4,6
Juli	6,0	6,0	4,0	3,9	5,0	5,0
August	7,0	6,8	4,1	3,9	4,9	4,9
September . . .	7,4	7,3	3,9	3,9	5,1	5,0
October	6,6	6,5	3,6	3,0	5,4	5,2
November . . .	7,2	6,9	3,4	3,1	4,9	4,8
December . . .	5,2	5,1	3,2	3,0	4,1	3,9

28. Eisgangsbeobachtungen.

Ein geringer Frost, welcher am Anfang des December 1894 die Düna mit festem Eis bedeckte, dauerte nur kurze Zeit an. Mitte Januar nahm erst die Kälte wieder zu und am 23. Januar verliessen die letzten Seeschiffe den Hafen, als die Passage bei Domesnees gefährlich zu werden anfing.

In der Mitte des März trieb das Eis von der Küste ab. Sonnenschein und Regen wirkten schnell auf die Eisdecke ein, so dass am 20. März die Strommündung und das Seegatt und am 29. März der Strom bis zur Stadt hinauf ohne besondere Schwierigkeit von den Eisbrechern aufgebrochen werden konnte.

Am Abend des 29. März traten die ersten Eisverschiebungen aus der „Trockenen Düna" ein, die sich in der Nacht bis zur Eisenbahnbrücke fortsetzten und den Hauptarm der Düna absperrten. Am Abend des 30. März begann Eisgang, welcher mehrere Tage hindurch seinen Lauf nur durch den linken Arm beim Hasenholm nahm. Die Stauung im Hauptarm zwischen dem Muischen- und Grapenholm löste sich erst am 2. April, als sich das Wasser bei der Stadt bis auf ca. 8 Fuss gehoben hatte. Am 4. April trat starker Eisgang durch den Hauptarm der Düna bei Dahlen ein, welchem das Hochwasser folgte. Dieses dauerte im Frühjahr 1895 ungewöhnlich lange. Das Wasser erreichte erst am 20. April seinen höchsten Stand — 9,5 Fuss am Pegel der Eisenbahnbrücke — und sank dann bis zum Anfang Mai auf den normalen Stand zurück.

Die heftige Abströmung des Wassers, welche während des Eisganges durch den linken Arm beim Hasenholm stattfand, führte starke Versandungen im Fahrwasser neben den Dämmen AB und CDE herbei. Ebenso war die Versandung des Seegatts im Frühjahr 1895 eine ungewöhnlich starke.

29. Lootsenamt.

Die Organisation des Lootsenwesens, auf Grund eines neu zu erlassenden Statuts, ist auch im Jahre 1895 um keinen Schritt weitergerückt, da die Voraussetzung für die Ausarbeitung eines Statuts für Riga — die endgültige Bestätigung des Statuts für das Petersburger Lootsenwesen — bisher noch nicht eingetreten.

Am 27. September 1895 sub Nr. 1152 richtete der Rigasche Hafenkapitän, dem gegenwärtig das Rigasche Lootsenamt unterstellt ist, folgendes Schreiben an den Börsen-Comité:

„In Folge Mittheilung des Schwedisch-Norwegischen Consulats in Riga vom 13. Januar 1895 Nr. 24 über unrichtiges Verfahren des Rigaschen Lootsenamts, welches von den Führern der Dampfer „Lindesnes" und „Kattegat" eine besondere Zahlung von je 15 Rbl. für das Abholen der Lootsen von diesen Schiffen von der Rhede und für den Rücktransport derselben nach Bolderaa erhoben hätte, verlangte die Hafenverwaltung vom Lootsencommandeur eine Erklärung ein. Dieser bestätigte die Thatsache, dass der Führer des Bugsirers „Düna" eine Entschädigung von 15 Rbl. für die Beförderung von Lootsen nach Bolderaa erhalten habe, erklärte aber, dass das nicht eine Erpressung

der Lootsen gewesen sei, sondern dieselben den Führern der beiden Dampfer erklärt hätten, dass sie mit ihren Ruder- oder Segelböten bei frischem NO-Winde, wie am 23. December 1894, wo der Fluss mit dünnem Eise bedeckt war, nicht hätten hinausgehen können und daher die Führer gebeten hätten, abzuwarten, bis ein Dampfer des Börsen-Comités hinauskomme, wozu der Lootsencommandeur bereits telegraphisch die Erlaubniss erbeten habe. Die Führer der Schiffe „Lindesnes" und „Kattegat" hätten aber keine Zeit verlieren wollen und den Dampfer „Düna" gemiethet, auf welchem sodann die Lootsen nach Bolderaa zurückgekehrt seien. In früheren Jahren wäre, wie der Lootsencommandeur erklärte, der Börsen-Comité zu Hilfe gekommen und hätte dem Lootsencommandeur einen seiner Dampfer zur Verfügung gestellt, gegenwärtig aber würden die Reclamationen des Lootsencommandeurs nicht immer befriedigt, so dass Klagen der Schiffer über Erhebung von unberechtigten Gebühren die Folge wären.

Da nun bald wieder eine Witterung bevorsteht, bei der die Lootsen auf ihren Ruderböten nicht in See gehen können und da dieselben keinen eigenen Dampfer haben, wünsche ich für die Zukunft den Anlass zu völlig begründeten Klagen der Schiffer über Erhebung von ungesetzlichen Gebühren zu beseitigen und bitte daher den Börsen-Comité ganz ergebenst, mich davon zu benachrichtigen, ob derselbe in Fällen, wie die obenerwähnten, dem Lootsencommandeur einen besonderen Dampfer zur Verfügung stellen wird."

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 30. September 1895 sub Nr. 633, dass er in den letzten Jahren, sobald das Eis den freien Verkehr der Lootsenböte zu hindern begann, stets den Lootsen, welche Schiffe in See geleitet hatten, einen seiner Dampfer zur Rückkehr nach Bolderaa gegeben habe, wenn nicht gerade die Dampfer durch andere unaufschiebbare Arbeiten in Anspruch genommen wären. Zur Verminderung unnützen Zeitverlusts sei hieben dem Bassinmeister Kapitän Gerlach der Auftrag ertheilt worden, das Erforderliche wahrzunehmen. Diese Ordnung sei der Börsen-Comité auch gerne bereit, in Zukunft einzuhalten, allerdings nur in Fällen wirklicher Nothwendigkeit, nicht aber um etwa den Lootsen bequemere Ueberfahrt zu bieten.

Fälle, wie die, über welche sich der Herr Schwedisch-Norwegische Konsul beklagt, seien meistens darauf begründet, dass die Führer von Handelsschiffen mit den Bugsirern unter einer Decke stecken und nur allzugerne die Zahlung von 15 Rbl. bewilligen, um einen Theil davon in die eigene Tasche zu stecken. Die Rheder brauchten nur ihren Schiffsführern vorzuschreiben, keine anderen Bugsirer zu miethen, als die des Börsen-Comités, so würden diese Klagen aufhören, da der Börsen-Comité für die Rückbeförderung der Lootsen keine Zahlung erhebe.

Gleichlautend beantwortete der Börsen-Comité auf eine denselben Gegenstand betreffende Anfrage des Directors der Leuchtthürme und des Lootsenwesens im Baltischen Meere.

Beiläufig sei hier erwähnt, dass von Mitte November bis gegen Ende December der Eisbrecher-Dampfer „Hernmarck" an 32 Tagen den Lootsen zur Verfügung gestellt worden ist.

30. Das Beresina-System und die obere Düna.

a. Alljährliche Remonte des Beresina-Systems.

Wie die Verwaltung des Kownoschen Wegebau-Bezirks am 2. December 1895 sub Nr. 8929 auf eine desbezügliche Anfrage des Börsen-Comités mittheilt, haben sich im Jahre 1895 die Arbeiten im Beresina-System nur auf die gewöhnliche Remonte der Kanäle und hydrotechnischen Bauten, sowie auf die Beseitigung der Hindernisse beim Flössen und bei der Schifffahrt auf den Flüssen Beresina, Essa und Ulla beschränkt. Im Jahre 1896 sollen ausgeführt werden: der Bau einer neuen Schleuse Nr. 1 an Stelle der baufällig gewordenen Schleuse derselben Nummer am Sergutschewschen Kanale, die Befestigung der Wände der Schleuse Nr. 3 an demselben Kanale, der Umbau des Stauwehrs Nr. IV an demselben Kanale, der Umbau der unteren Schleusenpforten Nr. 4 und 11, Stromvertiefungsarbeiten mit Hilfe von Baggermaschinen, der Umbau der über Wasser befindlichen Theile der 1. und 2. Essenschen und Tschaschnitzkschen Dämme, der völlige Umbau der Sergutschewschen, Borowenschen und Ogsinschen Dämme, der Umbau der Halbschleuse Nr. XII auf dem 2. Lepelschen Kanale und Reparatur des Wassertheilungsdammes an der Anlegestelle am Lepelschen See, die Vertiefung des versandeten rechten Ufers des Lepelschen Sees und der Ulla auf den ersten 8 Werst von Lepel an.

b. Schiffbarmachung der oberen Düna.

Dem oben angeführten Schreiben der Verwaltung des Kownoschen Wegebau-Bezirks ist ferner zu entnehmen, dass im Jahre 1895 aus dem Fahrwasser der oberen Düna der Schifffahrt hinderliche Steine mit einem Kostenaufwande von 10,000 Rbl. entfernt worden sind, sowie dass für das Jahr 1896 projectirt ist: die Entfernung der Sandbank bei Witebsk vor der Chausséebrücke, die Reinigung des oberen Theils des Flusses von Steinen, die Reinigung des unteren Theils des Flusses von Steinen, die Herstellung von 100 Anlegepfählen am Leinpfade des Flusses oberhalb der Witebskschen Anlegestelle, die Herstellung von 50 Anbindepfählen bei der Insel Dahlen zum Anlegen von Flössen. Ausserdem sollen

einige Arbeiten zur Verbesserung gewisser Theile der Leinpfade ausgeführt werden.

31. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna.

Im Juni 1894 wandte sich das Ehrenmitglied der Livländischen ökonomischen Societät, Herr A. von Zur-Mühlen-Gross-Kongota, an den Börsen-Comité mit einem Gesuche um Bewilligung einer Beisteuer von 3000 Rbl. zu den Vorarbeiten für die Herstellung einer Canalverbindung zwischen der Düna, Aa und Embach, sowie um die Autorisirung des Herrn Hafenbau-Ingenieur A. Pabst zur Uebernahme der technischen Leitung dieses Unternehmens. Hiebei übersandte Herr von Zur-Mühlen einen Abdruck seines in der ökonomischen Societät gehaltenen Vortrags, sowie eine Abschrift des von der letzteren an das Livländische Landraths-Collegium gerichteten Gutachens zu dieser Frage. Gleichzeitig forderte auch die Livländische ökonomische Societät den Börsen-Comité direct zur Betheiligung auf.

Dem Referate, das Herr Ingenieur Pabst im Auftrage des Börsen-Comités über den Stand der Frage einer Herstellung der Canalverbindung angefertigt hat, ist im Wesentlichen Folgendes zu entnehmen.

„Bereits im Jahre 1852 hat die Livländische gemeinnützige ökonomische Societät ein Project, die Livländische Aa durch einen von der Mündung bei Zarnikau zum Stintsee führenden Canal mit der Düna zu verbinden, an die Staats-Regierung gebracht und die Bildung einer Actien-Gesellschaft angeregt. Der technische Theil wurde im Allgemeinen von dem Ministerium der öffentlichen Bauten gut gehiessen, doch zogen sich die Verhandlungen über die Statuten der Gesellschaft hin und blieben schliesslich ganz ruhen, als der Tod diejenigen abrief, welche sich für die Sache am meisten interessirt und durch Zeichnungen für die Zusammenbringung eines Kapitals verpflichtet hatten.

Erst im Jahre 1872 nahm der Baron Krüdener-Karkeln die angeregte Idee einer Verbindung zwischen der Treider Aa und der Düna wieder auf und wandte sich mit einem Schreiben an den Rigaschen Rath. Dieser brachte für die nöthigen Vorarbeiten eine Commission in Vorschlag, an welcher, neben dem Rathe, der Börsen-Comité, die Livländische Ritterschaft und die Livländische gemeinnützige ökonomische Societät durch je einen Delegirten Theil nehmen sollten. Im August 1872 trat diese Commission zusammen und liess zunächst durch den Professor Bessard die schon früher in Vorschlag gebrachte Linie „Zarnikau-Stintsee“ und eine bedeutend kürzere, durch die beiden Weissen Seen führende recognosciren. Als die ersten Untersuchungen ergaben, dass die zuletzt in Aussicht genommene Verbindung wesentliche Vorzüge besitzen werde, betraute die Commission den Professor Bessard und

nach dessen plötzlich eingetretenem Tode die Ingenieure Pfeiffer und Neumann mit der Aufstellung eines Projects. Am 30. Mai 1873 war dasselbe fertiggestellt. Da die Kosten sich aber wesentlich höher herausstellten, als anfangs geschätzt worden war, liess die Commission das Project vom Ingenieur Weir prüfen und nochmals umarbeiten.

Der Canal beginnt auf Ringenbergschem Gebiet, durchschneidet Parcellen der Güter Aahof und Hollershof, tritt in den kleinen Weissen See, durchschneidet wieder ein Stück von Hollershof, geht durch den grossen Weissen See und mündet, nachdem er das Pastorat Neuermühlen und das Gebiet von Bellenhof durchsetzt hat, in den Bellenhofschen Mühlenbach. Dieser Bach, der Jägelfluss, der Stintsee und der Mühlgraben bilden die Fortsetzung bis zur Düna. Auf diesem ganzen Wege ist nur auf einer etwa 5 Werst langen Strecke der Aushub eines Canales erforderlich. Für denselben ist eine Breite von 52 Fuss im Wasserspiegel, von 32 Fuss auf der Sohle und eine Tiefe von 5 Fuss angenommen. Zur Ausgleichung der verschieden hohen Wasserstände in der Aa und im Bellenhofschen Mühlenbach ist auf Hollershofschem Grunde eine Schleuse von 93 Fuss nutzbarer Länge und 20 Fuss Breite mit einem Gefälle von $10^1/_2$ Fuss projectirt. Die Dimensionen des Canales und der Schleuse sind für 60 Fuss lange, 18 Fuss breite und $1^1/_2$ Fuss tiefgehende Flösse, sowie für 60 Fuss lange, 15 Fuss breite und bis 4 Fuss tiefgehende Schrauben-Dampfer berechnet.

Die Kosten des Canales wurden vom Ingenieur Weir mit 146,639 Rbl. veranschlagt, für das nöthige Terrain von den Gutsverwaltungen Forderungen im Gesammtbetrage von 21,235 Rbl. gemacht, so dass im Ganzen zur Ausführung des Projects ca. 170,000 Rbl. nothwendig waren.

Obgleich die Commission eine Rentabilitätsberechnung nicht herstellen konnte, so zweifelte sie doch nicht daran, dass die Wasserverbindung zwischen der Düna und der Aa für die Wohlfahrt des Landes von unendlichen Nutzen sein und dass bald ein rasch wachsender Verkehr eintreten werde, welcher das Canal-Unternehmen auch zu einem rentablen machen werde.

Die Commission hatte die Absicht, einen Aufruf zur Bildung einer Actien-Gesellschaft zu erlassen, dieser die Pläne und Vorarbeiten zu übergeben und die Nachsuchung einer Concession zu überlassen. Zu gleicher Zeit hielt sie es zur Beförderung der Sache für wünschenswerth, dass die Stadt Riga, die Livländische Ritterschaft und der Börsen-Comité sich an dem Actien-Unternehmen betheiligten.

Leider fand die Commission das vorausgesetzte Interesse für die Realisirung des Projects nicht. Selbst die Besitzer der Güter, durch welche der Canal gehen sollte, schienen die Vortheile eines neuen Wasserweges und der Annäherung ihres Grundbesitzes an die grosse Hafenstadt nicht anzuerkennen. In Folge dieser traurigen Erfahrungen wurde der in Aussicht genommene öffentliche Aufruf zur Bildung einer

Actien-Gesellschaft vorläufig aufgeschoben, bis die Nützlichkeit des Unternehmens in weiteren Kreisen zur Anerkennung gelangt sein würde.

Nach dem Schreiben des Herrn v. Zur-Mühlen an den Börsen-Comité vom 9. Juni 1894 scheint jetzt das Interesse für die Wasserwege in Livland wieder rege geworden zu sein. Begründet er doch seinen Vorschlag für ein grossartiges Unternehmen die Vorarbeiten zu machen, an eine Verbindung nicht nur zwischen der Düna und der Aa, sondern auch an eine Verbesserung der Aa auf einer gegen 140 Werst langen Strecke, an eine Canalverbindung der Aa mit dem Embach und an eine Verbesserung des letzteren zu denken, mit dem Hinweis auf den Nothstand der landwirthschaftlichen Verhältnisse, welcher geradezu gebieterisch das Bringen von Opfern im Interesse des allgemeinen Wohles verlangen soll. Wird die Nothwendigkeit der Herstellung eines directen Wasserweges zwischen dem Livland in einem grossen Bogen durchschneidenden, zum Theil die cultivirtesten und sehr waldreiche Gegenden berührenden Aaflusse und der Düna aber im Lande anerkannt und wird die Bedeutung einer Verbesserung der Aa und ihrer Verbindung mit dem Embach nicht nur für die in nächster Nähe des Wasserweges wohnenden Grundbesitzer, sondern auch für die allgemeine Entwickelung des Landes nicht bezweifelt, dann scheint der Zeitpunkt gekommen zu sein, wo die von der obenerwähnten Commission im Jahre 1874 eingestellte Thätigkeit wieder aufgenommen werden sollte, um zunächst das zur Ausführung zu bringen, was schon seit Jahrzehnten geplant und vorbereitet worden ist — die Verbindung zwischen der Livländischen Aa und der Düna."

Der Börsen-Comité glaubte einstweilen von einer directen Betheiligung an den Kosten der Vorarbeiten absehen zu müssen, sprach aber in seinem Antwortschreiben seine Geneigtheit aus, bei der Kaufmannschaft eine Mitwirkung an der Herstellung der Canalverbindung zu befürworten, falls er die Ueberzeugung gewinnen könne, dass die Realisirung des Projects sicher gestellt sei und dasselbe nicht ebenso resultatlos im Sande verlaufe, wie die früheren Projecte. Hiebei wies der Börsen-Comité darauf hin, ob es nicht am praktischsten und geeignetsten wäre, zuerst nur die Ausführung eines Projects in's Auge zu fassen, das am leichtesten ausführbar und in keiner Weise eine spätere Erweiterung bis zu dem gegenwärtig geplanten Umfange beeinträchtigen, sondern als integrirender Theil desselben voll zur Geltung kommen würde.

Herr Ingenieur Pabst musste leider eine directe Betheiligung an den Arbeiten ablehnen, da er von einer mehrmonatlichen Krankheit noch überaus angegriffen war, erklärte sich aber bereit, mit seinen Kenntnissen und Erfahrungen jeder Zeit den Unternehmungen zur Seite zu stehen.

Wie verlautet, hatte sodann der Chef der Rigaschen Hafenbauverwaltung, Herr Ingenieur v. Naghel, die Leitung der Arbeiten übernommen.

Auch der Herr Livländische Gouverneur wandte diesem Unternehmen sein Interesse zu und richtete an den Börsen-Comité am 24. Februar 1895 sub Nr. 1327 folgendes Schreiben:

„Der grösste Theil des auf den Rigaer Markt kommenden Holzes wird auf der Düna befördert, welche jedoch nur einen kleinen Theil Livlands berührt. Demnach geniessen diesen Markt hauptsächlich das Kurländische, Witebsksche und andere, an der oberen Düna belegene Gouvernements; Livland benutzt diesen Wasserweg aber nur in geringem Maasse.

In Folge dieser Erwägungen ist bereits seit langem der Gedanke aufgetaucht, die Livländische Aa durch einen Canal vom Flecken Ringenberg durch den grossen und kleinen Weissen See mit dem Stintsee ungefähr beim Gute Bellenhof zu verbinden, um so die Möglichkeit zu erlangen, Holz aus den zahlreichen, im Innern Livlands liegenden Wäldern zum Rigaschen Hafen zu flössen. Dieser Gedanke ist zum Theil von Herrn v. Krüdener ausgearbeitet worden, der auch einige Untersuchungen ausgeführt hat. Indem ich den gegenwärtigen Moment für geeignet erachte, diese Frage auf's Neue anzuregen und da ich es für möglich halte, die oberste Regierung für diese Sache zu interessiren, beehre ich mich Sie, geehrter Herr, ergebenst zu bitten, mir mittheilen zu wollen, welche Materialien Sie zu Ihrer Verfügung haben:

1) um das Quantum Holzmaterialien, sowie anderer Waaren (falls solche vorhanden) zu beurtheilen, welche auf der Aa geflösst und, weil keine directe Verbindung zwischen diesem Flusse und dem Rigaschen Hafen existirt, durch den Rigaschen Meerbusen nach der Dünamündung transportirt werden;

2) Auskünfte über die Kosten der Flössung dieses Materials von der Aa bis zur Dünamündung, bis zum Eintritt in den Rigaer Hafen;

3) alle sonstigen, bei Ihnen etwa vorhandenen Auskünfte technischen Charakters, die zu verschiedener Zeit über den Bau dieses Canals gesammelt worden."

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 21. März sub Nr. 65:

„1) Auf der Livländischen Aa und über den Rigaschen Meerbusen sind nach Riga folgende Holzwaaren geflösst worden;

Balken, Brussen,	1889	1890	1891	1892	1893
Mauerlatten . .	42,941 St.	39,011 St.	52,104 St.	52,104 St.	91,892 St.
Sleeper	238,149 „	238,458 „	199,896 „	199,896 „	137,664 „

Auskünfte über andere Waaren sind im Börsen-Comité nicht vorhanden. Auf desbezügliche Nachfrage hat das Rigasche Zollamt nur Auskünfte über das Gesammtquantum der im Kabotageverkehr von der Baltischen Küste nach Riga zugeführten Waaren, ohne Unterschied nach dem Versandorte, mitgetheilt; ausgenommen hievon sind die Häfen Petersburg, Narva, Port-Kunda, Reval, Hapsal, Dagö, Arensburg, Pernau, Haynasch, Windau, Libau, Alt-Salis und Paulshafen, für welche eine besondere Statistik geführt wird. Hinsichtlich der Abfuhr von Waaren im Kabotageverkehr von Riga hat das Zollamt nicht einmal obige Einschränkung gemacht, sondern führt nur eine allgemeine Statistik für sämmtliche Häfen der Baltischen Küste, die obengenannten Häfen nicht ausgenommen.

Nach den Daten des Zollamts sind im Jahre 1894 nach Riga gebracht worden:

Weizen . . .	150 Pud		Fische	9,587 Pud	28 Pfd.
Roggen . . .	5,950 „		Eisen	3,013 „	— „
Gerste	25,113 „		Holz	3,263,875 „	— „
Hafer	2,700 „		Nussholz	240 „	— „
Roggenmehl	325 „		Gusseisen . . .	254 „	29 „
anderes Mehl	1 „	20 Pfd.	diverse Waaren	1,263,559 „	13 „
			zusammen	6,591,769 Pud	10 Pfd.

Wieviel von diesem Quantum jedoch auf das an der Mündung der Livländischen Aa liegende Zarnikau kommt, vermag der Börsen-Comité nicht zu bestimmen. Vielleicht gelingt es Ew. Excellenz, durch directe Relation mit dem Dirigirenden des Zollamts, von demselben genauere Daten in dieser Beziehung zu erhalten.

2) Die Kosten des Flössens von Holzmaterialien von Zarnikau, an der Mündung der Aa, bis Mühlgraben betrugen in den letzten Jahren unter normalen Verhältnissen durchschnittlich:

für 1 Sleeper 10 × 10″ im Quadrat und $8^{11}/_{12}$′ Länge — 5 Kop.
„ 1 lauf. Faden Mauerlatten und Brussen — 5 „

Was endlich Auskünfte technischen Charakters anbetrifft, so sind dem Börsen-Comité die gesammten Actenverhandlungen der im Jahre 1872 zusammengetretenen Commission zum Bau eines Canals zwischen Aa und Düna, sowie auch die von dieser Commission und bei der ersten Erörterung dieses Plans im Jahrs 1855 angefertigten Zeichnungen nebst Erläuterungsbericht und Kostenanschlag zur Aufbewahrung übergeben worden. Eine Skizze dieser Canalverbindung wird hiebei vorgestellt.“

Gleichzeitig übergab der Börsen-Comité auch dem Herrn Gouverneur das gesammte in seiner Verwahrung befindliche Material zu den Vorarbeiten.

III. Telegraphenwesen.

32. Der Riga-Bolderaa-Telegraph.

Wirksamkeit im Jahre 1895.

Es wurden telegraphirt:

I.	Unbezahlte Depeschen:	
	1) Eingekommene Schiffe	1919
	2) Ausgegangene Schiffe	1918
	3) Diverse Depeschen für Rechnung des Börsen-Comités	2292
		6129
II.	Bezahlte Depeschen	9164
		Total 15293

Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1894 und 1895 so ergiebt sich:

	Unbezahlte Depeschen:	Bezahlte Depeschen:	Total:
1895	6129	9164	15293
1894	5891	7739	13630
pro 1895	+ 238	+ 1425	+ 1663

Hiebei sei die für die moderne Entwickelung des Verkehrs charakteristische Thatsache erwähnt, dass der Depeschenbote in Bolderaa sich beim Austragen der Depeschen eines Velocipedes bedient und diese Einrichtung sich bei den zurückzulegenden verhältnissmässig grossen Strecken sehr bewährt hat.

Im Hinblick auf den Uebergang der Riga-Bolderaa Eisenbahn an die Krone übersandte der Rigaer Börsen-Comité am 16. December 1894 sub Nr. 813 dem Chef der Riga-Oreler Bahn eine Abschrift der mit der früheren Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft geschlossenen Vereinbarung über die Benutzung der Telegraphenpfosten dieser Bahn für die Leitung des dem Börsen-Comité gehörenden Riga-Bolderaaer Telegraphen mit der Bitte, unter den bisherigen Bedingungen auch in Zukunft die Benutzung der erwähnten Telegraphenpfosten zu gestatten.

Der Chef der Riga-Oreler Bahn stimmte im Schreiben vom 14. Februar 1895 sub Nr. 2033 der Verlängerung jener Vereinbarung zu, bemerkte jedoch, dass der Börsen-Comité für seine Leitung durch die Düna mit der Zeit ein besonderes Kabel werde legen müssen, da die im Kabel der Eisenbahn durch die Leitung des Börsen-Comités eingenommene Stelle in nicht ferner Zukunft für die Leitung der Eisenbahn nöthig sein werde.

Der Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks theilte am 22. Juni 1895 sub Nr. 8771 dem Börsen-Comité mit, dass mit Genehmigung des Ministers des Innern bei den drei städtischen Postcomptoirs in Riga

Telegraphenstationen errichtet würden und, zur Verbindung dieser unter einander, neue Telegraphenlinien hergestellt werden müssten. Da nun die Pfosten auf den Linien zum Mitauer Bahnhofe und in der Suworow-strasse durch die vorhandenen Leitungen bereits übermässig belastet seien, bäte er den Börsen-Comité, in die Abnahme der Leitung seines Bolderaa-Telegraphen von den Pfosten des Krons-Telegraphen und in eine Verlegung derselben in anderer Richtung zu willigen.

Der Börsen-Comité beauftragte seinen Ingenieur Herrn Fleischer, weiter über diese Angelegenheit mit dem Telegraphen-Ingenieur Herrn Golinski zu verhandeln und stimmte sodann, als er von der Nothwendigkeit dieser Verlegung seiner Leitung überzeugt worden war und die Rigaer freiwillige Feuerwehr das Befestigen der Leitung des Börsentelegraphen an ihre Pfosten gestattet hatte, der erbetenen Verlegung im Schreiben vom 24. Juli 1895 sub № 425 unter der Bedingung zu, dass die Arbeit des Umhängens der Leitung vom Telegraphen-Ingenieur ausgeführt werde, sowie dass es dem Chef des Rigaschen Telegraphen-Comptoirs gestattet werde, auch fernerhin, wie bisher, durch seine Mechaniker Besichtigungen und Reparaturen des Börsentelegraphen ausführen zu lassen.

Die neue Leitung geht direct von der Börse über den Domplatz zum Dünaquai und, diesem entlang, auf den Pfosten des Feuerwehrtelegraphen bis zur Dünabrücke. Die Kosten des Umlegens der Leitung betrugen 52 Rbl. 40 Kop.

33. Telegraphen-Verbindung mit Domesnaes.

Ueber die Schwierigkeiten, die in der bisherigen Organisation der Berichterstattung über den Schiffsverkehr bei Domesnaes durch den Uebergang der dortigen Rettungsstation aus dem Marineressort an die Kurländische Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser entstanden waren, ist im Jahresbericht für 1894 (Handels-Archiv Jahrgang 1895 Seite 79) berichtet worden. Da der Börsen-Comité auf seine an die Kurländische Bezirksverwaltung gerichtete Bitte um Uebertragung des bisherigen Nachrichtendienstes auf die Ruderer ihrer Rettungsstation keine Antwort erhielt, wiederholte er seine Bitte am 24. März 1895 sub № 71 und fügte dabei hinzu, dass er in's Auge gefasst habe, sich um die Herstellung einer telegraphischen Verbindung sowohl der sogenannnten Blockinsel mit der Telegraphenstation Domesnaes, als auch der letzteren mit Riga über Markgrafen (Merseriff-Leuchtthurm) zu bemühen, und die Bezirksverwaltung bäte, da durch diese Verbindungen auch der Rettungsdienst wesentlich gewinne, sich auch in diesem Sinne höheren Orts verwenden zu wollen. Im Schreiben vom 3. Juni 1895 № 810 theilte die Kurländische Bezirksverwaltung mit, dass sie der Blockstation Domesnaes Vorschrift ertheilt habe, den Nachrichtendienst

für die Telegraphenstation, nach wie vor, nach Möglichkeit, zu versehen, jedoch nicht damit einverstanden sein könne, dass die Leute der Rettungsstation sich den Instructionen des Telegraphenbeamten zu fügen hätten, da hierdurch bei vorkommenden Rettungsfällen zu viel Zeit verloren ginge. Zu der vom Börsen-Comité angeregten Frage der Verbesserung der telegraphischen Verbindung hat sich die Bezirksverwaltung nicht geäussert.

Waren durch dieses Entgegenkommen der Kurländischnn Bezirksverwaltung auch die auf einer Seite zu Tage getretenen Schwierigkeiten beseitigt, so blieben die hauptsächlichsten Missstände der Berichterstattung von Domesnaes nach wie vor bestehen. Ueber diese äusserte sich die Delegation des Börsen-Comités für das Telegraphenwesen in einer Eingabe an den Börsen-Comité folgendermassen:

„Die gegenwärtige Verbindung Riga's mit dem für die Rigasche Schifffahrt so wichtigen Punkte Domesnaes ist, wie allseitig anerkannt wird, sehr verbesserungsbedürftig. Angestellte Umfragen haben ergeben, dass Domesnaessche Depeschen durchschnittlich erst nach Verlauf von $2^1/_2$ bis 3 Stunden in die Hände der Adressaten gelangen. Auf solche Weise haben Meldungen über rigawärts passirte Schiffe für die Schiffsagenten, Ablader und Empfänger nicht denselben Werth, den sie bei rascherem Eintreffen haben müssten. Am meisten leiden darunter Schiffe, welche Domesnaes gegen Abend passiren. Angenommen ein Dampfer passire Domesnaes um 5 Uhr Abends, so würde die Meldung nicht vor $7^1/_2$ oder 8 Uhr hierher gelangen, was in den meisten Fällen zu spät wäre, um Empfänger oder Ablader noch an demselben Abend zu benachrichtigen, während, falls die Meldung schon um 6 Uhr einträfe, dieses zeitig genug wäre, um die Interessenten in den Stand zu setzen, noch am Abend Dispositionen für eine rasche Expedition des Schiffes und der Waaren zu treffen".

Von ungleich wichtigerer Bedeutung würde aber die raschere Verbindung in Zeiten von Eisgefahr sein. Die Domesnaesschen Berichte über Eisverhältnisse sind für Kapitäne und Schiffsrheder von um so grösserer Wichtigkeit, je weniger veraltet die Meldungen sind. Bilden dieselben doch die Grundlage für die Entscheidung, ob ein Schiff auslaufen soll oder nicht. Nun ist es aber bekannt, dass speciell im Herbst und im Frühjahr der Wind, und, in Folge dessen, die Eisverhältnisse in der Rigaschen Bucht sehr rasch wechseln; es lassen sich Beispiele dafür anführen, dass Schiffe, die ganz kurze Zeit hinter einander ausliefen und den gleichen Cours hielten, trotzdem völlig verschiedene Schicksale gehabt haben. Während die ersten Schiffe noch im Stande waren, Domesnaes zu passiren und die offene See zu gewinnen, fanden die nachfolgenden Schiffe die Passage bereits, durch inzwischen vorgeschobene Eismassen, gesperrt und mussten nach Riga retourniren, falls sie nicht sogar von Eis eingeschlossen wurden und längere Zeit in dieser Lage

verblieben, wodurch den Rhedern grosse Kosten, Abladern aber oder Empfängern schon häufig bedeutende Verluste erwachsen sind. Es soll nicht behauptet werden, dass solche Fälle durch Herstellung einer rascheren Verbindung mit Domesnaes zur Unmöglichkeit gemacht werden, aber sicher würde es befriedigend sein, sagen zu können, dass, wenn ähnliche Fälle eintreten sollten, der Grund nicht in der mangelhaften telegraphischen Verbindung mit Domesnaes läge.

Für die Wichtigkeit einer rascheren Verbindung bei Schiffsunfällen, wo es sich um die Rettung von Menschenleben und Kapital handelt, bedarf es keiner näheren Begründung.

In seinem Schreiben führt Herr Grünwald an, dass die jetzige Linie Domesnaes — Lyserort — Windau alt werde und in Folge dessen, durch immer häufiger nothwendig werdende Reparaturen, immer öfteren Störungen ausgesetzt sei, wodurch der telegraphische Verkehr, wie es bereits so manches Mal vorgekommen, auf Tage unterbrochen werde. Dies wäre ein weiterer Grund, um, neben der alten Leitung, welche als Reserve bestehen bleiben müsste, für eine neue Leitung zu plaidiren.

Herr Grünwald proponirt für die neue Linie, entweder die Route über Talsen, oder, unter Einschluss von Markgrafen - Leuchtthurm, über Tuckum.

Nachdem die Delegation mit verschiedenen Sachverständigen Rücksprache genommen, ist sie zu der Ansicht gelangt, dass wenn die neue Linie zur Ausführung kommen sollte, es von grosser Bedeutung wäre, den Markgrafen-Leuchtthurm in dieselbe hineinzuziehen. Fast in der Mitte der kurischen Küste des Rigaschen Meerbusens belegen, würde dadurch, neben Domesnaes, ein zweiter wichtiger Punkt geschaffen werden, von welchem aus Berichte über den Eisstand in der Bucht zu erhalten wären. Thatsächlich würden die Domesnaesschen Berichte durch die Berichte von Markgrafen-Leuchtthurm ergänzt und erst durch sie ein klares Bild über den jeweiligen Eisstand im Meerbusen resp. über die Lage von im Eise arbeitenden Dampfern, geschaffen werden. An der Hand solcher Berichte würden die Kapitäne besser als jetzt beurtheilen können, auf welchem Wege sie am meisten Chance hätten, Domesnaes zu erreichen. Die Fahrt der kurischen Küste entlang bietet für Schiffe, so lange der Eisstand entsprechend günstig ist, keine Schwierigkeiten. Selbst grosse Dampfer — solche von der Head-Linie — haben die Fahrt im Winter hart unter Merseriff gemacht; wisse man, dass diese Route frei, würde man dieselbe jedenfalls dem gewöhnlichen Cours vorziehen.

Die Mehrkosten der Hineinziehung des Markgrafen-Leuchtthurms dürften unter solchen Umständen reichlich durch die dadurch erwachsenden Vortheile anfgewogen werden.

Indem die Delegation hiermit ihre Ausführungen schliesst, hofft sie, dass der Börsen-Comité ihren Anschauungen beitreten und die

nöthigen Schritte zur Errichtung der neuen directen Verbindung Riga's mit Domesnaes über Markgrafen-Leuchtthurm in Erwägung ziehen werde."

In Folge dieser Eingabe nahm der Börsen-Comité die bereits früher erörterte Frage einer Verbesserung der Telegraphenverbindung mit Domesnaes energisch wieder auf und setzte sich, zunächst durch mündliche Verhandlungen, zum Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks, Wirklichen Staatsrath Dmitrijew in Beziehungen. Hier fand man das bereitwilligste Entgegenkommen und beschloss, auf dessen Rath, eine gemeinschaftliche Fahrt nach Domesnaes, um sich mit den dortigen Verhältnissen bekannt zu machen. Diese Fahrt, an der seitens des Postressorts der Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks und der Telegraphen-Ingenieur Golinski, seitens des Börsen-Comités der Präses desselben R. Kerkovius, Viceconsul Fenger, Herr W. G. Sperling und Ingenieur Fleischer Theil nahmen, fand am 2. und 3. September 1895 statt.

Auf Grund der auf dieser Fahrt gewonnenen Anschauungen und Erfahrungen richtete der Borsen-Comité am 19. September 1895 sub Nr. 590 an den Herrn Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks folgendes Schreiben:

„Das am Eingange des Rigaschen Meerbusens belegene Vorgebirge Domesnaes bildet durch seine weit ins Meer hineinragenden Riffe und die hier herrschende starke Strömung einen der für die Schifffahrt gefährlichsten Punkte unserer Baltischen Küste. Zur Hilfeleistung bei den zahlreichen hier vorkommenden Strandungen befindet sich auf der ca. 5 Werst vom Festlande angelegten, sogenannten Blockinsel, neben dem neuen Leuchtthurme, eine zum Kurländischen Bezirk der Kaiserlich-Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser gehörige Rettungsstation, die jedoch mit der auf dem Festlande befindlichen Telegraphenstation in keiner directen Verbindung steht, so dass bei grösseren und gefährlicheren Strandungen, wo die Mittel der Rettungsstation nicht ausreichen, die Heranziehung auswärtiger Hilfe von Riga oder Windau aus überaus erschwert und verzögert wird.

Ausserdem ist die auf dem Festlande beim Vorgebirge Domesnaes belegene Telegraphenstation für den Handel und die Schifffahrt Riga's von wesentlichster Bedeutung. Da sämmtliche nach Riga kommenden Schiffe die Station auf Gesichtsweite passiren müssen, ist die Möglichkeit gegeben, die Rigaschen Kaufleute rechtzeitig zu benachrichtigen, so dass diese ihre Vorbereitungen zum Löschen und Laden der herankommenden Schiffe treffen und dem Handel sehr bedeutende Kosten für das unnütze Liegen der Schiffe erspart werden können. Da zu Beginn und Schluss der Navigation die Passirbarkeit des Rigaschen Meerbusens und der Zugang zum Rigaschen Hafen fast ausschliesslich von den Eisverhältnissen bei Domesnaes abhängt — der Rigasche Hafen kann, dank den Eisbrechern des Börsen-Comités, so lange offen gehalten werden, als die Durchfahrt bei Domesnaes frei ist — so hängt auch im späten Herbste

und im frühen Frühjahre die Ausübung von Handel und Schifffahrt in Riga ohne allzu grosses Risico gewissermassen einzig und allein von einer pünktlichen und genauen Beobachtung der Eisverhältnisse und telegraphischen Berichterstattung über dieselbe in Domesnaes ab. Aus diesen Gründen hatte sich der Börsen-Comité auf das lebhafteste um Errichtung einer Telegraphenstation in Domesnaes und Verbindung derselben mit Riga über Windau bemüht und auch, unter namhafter pecuniärer Betheiligung, dieses Ziel im Jahre 1869 erreicht; aus denselben Gründen nicht unwesentliche jährliche Opfer übernommen, um in Domesnaes Beobachtungen der passirenden Schiffe, der Eis- und Witterungsverhältnisse zu erreichen. Wie es mit der Genauigkeit dieser Beobachtungen und der Pünktlichkeit ihrer Uebermittelung nach Riga bestellt ist und an welchen Mängeln dieselben hauptsächlich leiden, darauf haben ja Ew. Excellenz selbst in Ihrem Schreiben vom 24. December 1894 Nr. 18487 und in dem demselben angeschlossenen Berichte des Chefs der Domesnaesschen Telegraphenstation hingewiesen, davon haben sich Ew. Excellenz selbst bei Ihrer neulich mit den Vertretern des Börsen-Comités nach Domesnaes unternommenen Fahrt überzeugt.

Die ausserordentliche Liebenswürdigkeit, mit der Ew. Excellenz sich dem Zeitverluste und den mancherlei Strapazen der erwähnten Fahrt ausgesetzt haben, bezeugt auf's Neue das grosse Interesse, das Ew. Excellenz dem Handel und der Schifffahrt Riga's entgegenbringen, und veranlassen den Rigaer Börsen-Comité, sich an Ew. Excellenz mit der ergebensten Bitte zu wenden, sich nach Möglichkeit bei der Staatsregierung für eine Beseitigung der gegenwärtigen Mängel der Beobachtungen und Berichterstattung in Domesnaes verwenden zu wollen.

Diese Mängel bestehen im Wesentlichen in Folgendem:

1) dass der alte Leuchtthurm in Domesnaes, von welchem aus die Beobachtungen gemacht werden, der Semaphorenmast bei demselben und die Telegraphenstation räumlich von einander getrennt sind und der Verkehr zwischen diesen drei Stellen zu umständlich und zeitraubend ist; ausserdem ist der Semaphorenmast auf dem Festlande so niedrig, dass ein Theil der Signalflaggen sowohl von den Schiffen, als auch von der sogenannten Blockinsel aus nicht deutlich genug oder gar nicht gesehen werden kann. Dieser Uebelstand liesse sich dadurch leicht beseitigen, wenn der gegenwärtig nicht mehr benutzte und, wie es heisst, zum Abbruch bestimmte alte Leuchtthurm dem Postressort überwiesen werden und letzteres sodann auf demselben die Telegraphenstation und den Semaphorenmast errichten würde; das böte dann noch die Möglichkeit, im Gebäude der Telegraphenstation eine Wohnung für den gegenwärtig ca. 1 Werst von der Station wohnenden Gehilfen des Chefs der Telegraphenstation einzurichten, der letzteren dann bei seinen Beobachtungen

unterstützen und ablösen könnte, die gegenwärtig von einer Person allein natürlich nicht regelmässig und häufig genug gemacht werden können.

2) Der alte Leuchtthurm auf dem Festlande liegt von der Fahrlinie der passirenden Schiffe und von der Blockinsel so weit ab, dass bei trübem und dunkelem Wetter weder die passirenden Schiffe selbst, noch auch die vom Semaphoren auf der Blockinsel gegebenen Signale erkennbar sind, während die Uebermittelung der Beobachtungen und Nachrichten von der Blockinsel nach der Telegraphenstation durch Böte stets sehr langwierig, oft aber, wenn die Mannschaft der Rettungsstation beschäftigt ist, ganz unterbrochen ist.

Dieser Uebelstand liesse sich dadurch beseitigen, dass der auf der Blockinsel belegene neue Leuchtthurm mit der Telegraphenstation durch ein Kabel verbunden würde. Diese Idee ist nicht neu. Schon im Jahre 1883 wandte sich der Börsen-Comité an das damalige hydrographische Departement des Marineministeriums mit einer Vorstellung um Errichtung des erwähnten Kabels. Das Departement äusserte in seiner Antwort vom 7. Februar 1883 sub Nr. 384, dass es diesem Plane jede mögliche Unterstützung angedeihen lassen werde; der verhältnissmässig grossen Kosten einer solchen Kabelverbindung wegen nahm die Angelegenheit damals keinen weiteren Fortgang. Doch schon damals beschäftigte sich das Marineministerium mit dem Projecte, sämmtliche Leuchtthürme mit Telegraphenstationen zu versehen und mit dem allgemeinen Telegraphennetze zu verbinden. Diese Idee wurde im Jahre 1891 wiederum von der Oberverwaltung der Kaiserlich-Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser aufgenommen, wie aus dem Schreiben derselben an die Livländische Bezirksverwaltung vom 5. Mai 1891 sub Nr. 913 zu ersehen ist; doch ist dem Börsen-Comité nicht bekannt, welchen Verlauf dieses Project weiter genommen. Der Börsen-Comité ist fest überzeugt, dass wenn diese Angelegenheit speciell bezüglich Domesnaes von so autoritativer Seite, wie Ew. Excellenz, wieder aufgenommen und verfolgt würde, dieselbe ihres Erfolges sicher wäre.

3) Die gegenwärtige Telegraphenverbindung zwischen Domesnaes und Riga ist über Windau und Libau geführt, dadurch die Uebermittelung der Depeschen nach Riga eine überaus langsame, die mindestens $2^1/_2$ bis 3 Stunden, oft sogar 4 bis 5 Stunden währt. Erwägt man, dass ein See-Dampfer zur Fahrt zwischen Domesnaes und Riga nur 6 bis 8 Stunden bedarf, dass bei der Hilfeleistung in Strandungsfällen, Eishindernissen etc. jede Stunde von grösster Bedeutung ist, so ergiebt sich, dass der Werth eines derartigen Nachrichtendienstes gerade zur wichtigsten Zeit ein sehr problematischer ist. Dazu kommt noch, dass, wie der Chef der Telegraphenstation Domesnaes, Grünwald, dem Börsen-Comité am 25. Januar d. J. mitgetheilt hat, die jetzige Leitung Domesnaes — Lyserort — Windau allmählig alt wird und Störungen der Verbindung demnach immer häufiger vorkommen werden.

Diesen Uebelstand würde die Herstellung einer directen Telegraphenverbindung von Domesnaes über Markgrafen (Merseriff) nach Tuckum vollständig beseitigen, wobei freilich, als Reserve für etwaige Störungen der neuen Leitung, die alte über Lyserort nach Windau bestehen bleiben müsste. Von ganz besonderem Werthe wäre es hiebei, wenn beim Leuchtthurm Merseriff eine besondere Telegraphenstation errichtet würde, da von hier aus dann der zwischen Domesnaes und Riga belegene Theil des Meerbusens zu übersehen ist. Mit den Eisstands- und Witterungsberichten dieser Station zusammen mit denen von Domesnaes hätte man dann einen sicheren Ueberblick über den gesammten Meerbusen.

Auf Grund alles Obigen erlaubt sich der Börsen-Comité nun Ew. Excellenz ganz ergebenst zu bitten, in der Ihnen geeignet erscheinenden Weise sich dafür zu verwenden:

1) dass der alte Leuchtthurm in Domesnaes dem Postressort überwiesen und in demselben die Telegraphen- und Semaphorstation errichtet würde,

2) dass die Blockinsel bei Domesnaes mit der dortigen Telegraphenstation durch ein Kabel verbunden würde,

3) dass eine directe Telegraphenleitung Domesnaes — Markgrafen — Tuckum hergestellt und in Markgrafen noch eine besondere Telegraphenstation eingerichtet würde.

Hiebei beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité hinzuzufügen, dass er bereit ist, sich an den Kosten der Ausführung der oben dargelegten Projecte bis zu einem gewissen Masse zu betheiligen."

Mit einem Schreiben fast identischen Inhalts wandte sich der Börsen-Comité am 17. October 1895 sub Nr. 711 an den Inspector der Baltischen Abtheilung der Kaiserlich-Russichen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser Kapitän I. Ranges Baron Nolcken und schloss mit folgenden Worten:

„Nachdem Ew. Hochgeboren nun bei Ihrer letzten Anwesenheit in Riga Ihr lebhaftes Interesse für diese Angelegenheit ausgesprochen haben, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Sie ganz ergebenst zu bitten, auch Ihrerseits zur Verwirklichung des oben angeregten Projects Ihre einflussreiche Unterstützung zu leihen, indem Sie bei der Oberverwaltung, die ja doch auch wesentlich an einer besseren Organisation des Rettungsdienstes bei Domesnaes interessirt ist, für eine Betheiligung an der Legung des Kabels von der Blockinsel zur Telegraphenstation wirken. Hiebei hält der Börsen-Comité für seine Pflicht hinzuzufügen, dass er wegen der Herstellung dieser Kabelleitung, sowie überhaupt wegen einer besseren telegraphischen Verbindung Riga's mit Domesnaes sich bereits am 19. September 1895 Nr. 590 mit einer Vorstellung an den Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks gewandt hat."

Auf sein Schreiben an den Chef des Rigaschen Post- und Telegraphenbezirks erhielt der Börsen-Comité am 9. November 1895 sub Nr. 18807 die Antwort, dass die Hauptverwaltung des Post- und Telegraphenwesens sich dahin geäussert habe, dass die Frage wegen Errichtung der vom Börsen-Comité erbetenen directen telegraphischen Verbindung der Küste entlang von Domesnaes bis Riga im Zusammenhange mit der vom Marineministerium und der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser angeregten allgemeinen Frage wegen Anschlusses der Leuchtthürme, sowie der an den Ufern und auf den Inseln der Ostsee belegenen Rettungsstationen an das Telegraphennetz beprüft werden solle. Im Hinblick hierauf könne die Hauptverwaltung zur Zeit nicht den Umfang einer eventuellen Mitwirkung des Börsen-Comités an dieser Sache bestimmen, da diese Mitwirkung voll und ganz von der Anerkennung der grösseren oder geringeren Nothwendigkeit der projectirten Verbindung seitens des Marineministeriums abhänge.

34. Die Russische Telegraphen-Agentur.

Die Vertretung der Russischen Telegraphen-Agentur, die der Börsen-Comité, wie im Jahresbericht für 1894 (Handels-Archiv Jahrgang 1895 Seite 80) erwähnt, für Riga und Umgegend übernommen hatte, hat, obwohl das hiefür eingerichtete Bureau vollkommen befriedigend functionirte, dem Börsen-Comité viel Mühe und Aerger gemacht. Unpünktliches Eintreffen und ungenügendes Material der Depeschen politischen Inhalts, häufige Verspätungen und Ungenauigkeiten der commerciellen Depeschen gaben vielfach Anlass zu Beschwerden. Da die wiederholten Reclamationen, Beschwerden und Bitten bei der Centralverwaltung der Agentur aber grösstentheils erfolglos blieben, entschloss sich der Börsen-Comité zu Ende des Jahres einen besonderen Vertreter bei der geschäftsführenden Verwaltung anzustellen, dessen Aufgabe es wäre, die hervorragenderen Residenzblätter täglich durchzusehen und darauf zu achten, dass die für uns wichtigen Nachrichten rechtzeitig übermittelt würden, sowie dafür zu sorgen, dass die täglichen Coursdepeschen richtig und rechtzeitig abgefertigt werden. Die geeignete Persönlichkeit für diese Aufgabe fand der Börsen-Comité in der Person des Schriftführers seines beständigen Petersburger Vertreters, des Herrn S. Ritter.

Mit einigen unwesentlichen Abänderungen hat der Börsen-Comité den Vertrag mit der Russischen Telegraphen-Agentur auch für das Jahr 1896 erneuert.

Die Aufforderung der Agentur, deren Vertretung vom 1. Januar 1896 auch für die Provinzen Liv- und Kurland zu übernehmen, lehnte der Börsen-Comité ab.

IV. Eisenbahnwesen.

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

Die Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten hat auch im Jahre 1895, wie bisher, es sich angelegen sein lassen, die Eisenbahn-Tarife mit möglichster Aufmerksamkeit zu verfolgen.

Zur Vertretung der Interessen des Rigaschen Handels und der Industrie hat sich die Delegation veranlasst gesehen, zu den allgemeinen Tarif-Conferenzen der Bahnen I. und II. Gruppe als ihren Vertreter den Herrn Hugo v. Gruzewski abzudelegiren.

Im Ganzen hat Herr Hugo v. Gruzewski zu diesem Zwecke im Laufe des Jahres 1895 acht Reisen nach St. Petersburg unternommen, welche einen Zeitaufwand von 99 Tagen beansprucht haben. Auf Grund der am 1. Juli 1893 mit Herrn Hugo von Gruzewski getroffenen Vereinbarung hat derselbe seine Thätigkeit in folgender Weise entwickelt:

Zur Durchsicht wurden eingeliefert:

Frachtbriefe von Börsenvereinsmitgliedern	2513 Stück
(gegen 4265 im Vorjahre.)	
Frachtbriefe von der übrigen Kaufmannschaft	5139 „
(gegen 6105 im Vorjahre.)	
in Summa . .	7652 Stück,

von denen als richtig zurückgegeben werden konnten 2533 Stück (7151 im Vorjahre). Es sind somit bei 5119 Frachtbriefen (3219 im Vorjahre) wegen Mehrerhebungen, Gewichtsmancos, Verderben der Waare mit einer Summe von 16,250 Rbl. 96 Kop. (20,625 Rbl. 16 Kop. im Vorjahre) Reclamationen erhoben worden.

An Frachtaufgaben sind ertheilt worden:

Börsenvereinsmitgliedern	13,846	(10,848 im Vorjahre)
der übrigen Kaufmannschaft	10,931	(13,723 im Vorjahre)
in Summa . .	24,777	

Hiervon:

a. speciell Riga betreffend	19,812
b. im gebrochenen Verkehr	265
c. Concurrenzhäfen betreffend	981
d. Concurrenz betreffend nach verschiedenen Absatzgebieten für Industrielle . .	2,340
e. See- und Flussfrachten	788
f. Personen und Eilgutverkehr betreffend	434
g. in's Ausland	157

Zur Durchsicht gelangten ferner an diversen Schreiben von Eisenbahnverwaltungen und sonstigen Schriftstücken 128 Stück (gegen 96 im Vorjahre). Ausserdem haben 330 Besprechungen in Eisenbahnangelegenheiten stattgefunden.

36. Verschiedene directe Anträge des Rigaer Börsen-Comités wegen Regulirung von Tarifen.

a) Tarife für Farbe- und Gerbeholzextracte.

Wie im Jahresbericht für 1894 (Handelsarchiv Jahrgang 1895 Seite 97) erwähnt, war, in Folge der Vorstellung des Börsen-Comités vom 20. September 1894 Nr. 568, vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten für diese Frage eine besondere Commission niedergesetzt worden, die am 14. Januar 1895 zusammentrat. An dieser Commission nahm als Vertreter des Börsen-Comités der Leiter des Tarifbureaus des letzteren, Herr v. Gruzewski, Theil. In Folge dieser Commissionsberathung traf das Tarifcomité, wie das Departement für Eisenbahnangelegenheiten am 7. Februar 1895 Nr. 973/41 mittheilte, die vom Finanzminister bestätigte Verfügung, dass die Anwendung folgender Tarife gestattet werde:

1) für trockene Farb- und Gerbeextracte — bei pudweiser Beförderung — die Differenziale Nr. 41, wobei auf der Nicolai-Bahn der Tarif der I. Classe beibehalten und im Verkehr von Libau nach Moskau der Ausnahmetarif von 63,82 Kop. per Pud für die ganze Entfernung gestattet wird;
2) für flüssige Farb- und Gerbeextracte — bei pudweiser Beförderung — die Differenziale Nr. 42, bei Aufhebung des Wagenladungstarifs nach der V. Classe für flüssige Extracte im Verkehre nach den Stationen der Bahnen des Warschauer Rayons;
3) für Farbeholz (in Scheiten, Klötzen und in nicht zerkleinerter Form) — bei waggonweiser Beförderung — die Differenziale Nr. 14.

Hiebei fügte das Departement hinzu, dass obengenannte Tarife in der Tarifsammlung Nr. 607 im Tarife Nr. 5740 publicirt sind.

Darnach gestaltete sich das Frachtverhältniss folgendermassen:

ab Mühlgraben		1) trockene Extracte		2) flüssige Extracte in Kisten u. Fässern	
		in jeder Quantität Kopeken pro Pud			
nach:	Werst:	a) bis zum 11. Febr.	b) vom 11. Febr.	a) bis zum 11. Febr.	b) vom 11. Febr.
Moskau	981	80,66	62,70	80,66	41,62
Lodz	908	71,17	60,27 pudw.	71,17	40,16
			Wagl. in Fässern	32,16	

b) Tarife für Coprah und Ricinussamen.

Auf Antrag seiner Eisenbahn-Delegation hatte der Börsen-Comité am 9. Februar 1895 sub Nr. 979 nachfolgende Vorstellung an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten gerichtet:

„Nachdem auf der XIX. Allgemeinen Tarif-Conferenz der Vertreter Russischer Eisenbahnen vom 27. Mai bis 10. Juni 1894 die Durchsicht der Tarife für die Beförderung von Coprah, Ricinussamen, Cocos- und Castoröl erfolgt war, gelangte am 1. September 1894 für Coprah und Ricinussamen die Differenziale Nr. 23 (VII. $^1/_{36}$ — X. Cl. $^1/_{65}$) und für

Cocos- und Castoröl in Fässern die Differenziale Nr. 43 (IV. 1/18 — V. Cl. 1/24) im directen Verkehr der Bahnen I. und II. Gruppe zur Einführung.

Bei dieser Tarif-Regelung war angenommen worden, dass aus 2 Pud Rohmaterial 1 Pud Oel geschlagen werden könne; dieses Verhältniss hat für die Bildung der neuen Tarife als Grundlage gedient.

Diese neuen Differenzialtarife des Tarifs der I. und II. Gruppe waren dazu bestimmt, die Ausnahme-Tarife von den Häfen, sowohl im Loco- als auch Transit-Verkehr zu ersetzen.

Die vom 1. September 1894 erstellten Differenzial-Tarife ergaben zwischen nachstehenden Concurrenz-Plätzen folgende Frachtsätze:

		Diff. Nr. 23	Diff. Nr. 43
St. Petersburg	— Moskau 604 W.	14,10 Kop. pr. P.	28,19 Kop. pr. P.
Riga	— Moskau 970 „	17,87 „ „ „	35,73 „ „ „
Libau	— Moskau 1140 „	19,57 „ „ „	39,13 „ „ „
Odessa	— Moskau 1552 „	23,88 „ „ „	50,00 „ „ „

In dem vom 20. December 1894 ab eingeführten neuen Tarif für die nordisch-überseeischen Verkehre via Nowy-Port, Reval, Riga und Libau, sind die Bahnfrachten für Coprah, Ricinussamen, Cocos und Ricinusöl auf genauer Grundlage des Tarifs der I. und II. Gruppe erstellt, wogegen in dem an gleichem Datum eingeführten neuen Tarif für die südlich-überseeischen internationalen Verkehre via Odessa Abweichungen zu verzeichnen sind, die einerseits den vom Tarif-Comité für die Regelung der Moskauer Tarife angenommenen Grundlagen vollständig widersprechen, andererseits dazu angethan sind, nachtheilig auf die Entwickelung der hiesigen Industrie zu wirken. In qu. Tarif sind nämlich die Bahnfrachten für die Strecke Odessa-Moskau, wie folgt, angegeben:
für Coprah und Ricinussamen in Wagenladungen . . 21,55 Kop. pro Pud,
„ Cocos- und Ricinusöl in Fässern . . . . . 45,00 „ „ „
demnach um 10 % billiger, als nach dem allgemeinen Tarif der I. und II. Gruppe.

In solchem Anlasse sieht sich der Rigaer Börsen-Comité genöthigt, an das Departement die ergebene Bitte zu richten, dahin Anordnung zu treffen, dass der neue Tarif für die südlich-überseeischen internationalen Verkehre für die vorstehend bezeichneten Artikel ebenfalls nach dem allgemeinen Tarif der I. und II. Gruppe erstellt werde und vom Geschehenen den Börsen-Comité gütigst in Kenntniss setzen zu wollen.

Zum Schluss erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité noch zu erwähnen, dass der Abschlag von 10 % nicht allein im überseeischen Verkehr via Odessa nach Moskau stattgefunden hat, sondern auch in den übrigen überseeischen Verkehren via Odessa nach St. Petersburg, Charkow, Kiew, Warschau, Lodz und Sosnowicze."

Am 15. April 1895 sub Nr. 2569/165 theilte das Departement mit, dass die vom Börsen-Comité angeregte Frage der Conferenz von Vertretern der nordischen und südlichen überseeischen Verkehre zur Be-

prüfung vorgelegt worden sei. Darnach gelangte diese Angelegenheit an das Tarif-Comité, welches in seinem vom Finanzminister bestätigten Journale vom 12. Juli 1895 verfügte: das Gesuch des Börsen-Comités ohne Verfolg zu belassen. Zur Motivirung dieser Ablehnung führte das Tarifcomité an, dass die Abschläge von 10 % vom Gruppentarife im nordischen überseeischen Verkehr nur für Güter gestattet wurden, die den Gegenstand der Einfuhr aus dem Auslande und der Industrie in Russland bilden, und zwar mit folgenden Beschränkungen: 1) dass die Höhe des Abschlags 5 Kop. (die annähernde Mindestfracht bei der Dampfschifffahrt) nicht übersteige, 2) dass der Pud-Werst-Satz, berechnet mit dem Abschlage von 10%, nicht niedriger wäre als $^1/_{80}$ Kop. pro Pud und Werst, 3) dass der Gesammtsatz nicht niedriger wäre als die Zahlung nach den giltig gewesenen Importtarifen (Theil II des Swods der Importtarife) und endlich 4) dass eines derartigen Abschlags von 10 % nicht theilhaftig würden a) gewisse Waaren, welche nicht aus den Orten herstammen, von denen her die directen überseeischen Tarife erstellt sind, als: Schwefel, Baumöle, Baumwolle und Harz, b) gewisse Waaren, welche speciell Gegenstände der Production des Baltischen Industrierayons bilden. Der südliche überseeische Verkehr über Odessa dagegen steht in ganz anderen Verhältnissen, einerseits weil die Mehrzahl der in dem Baltischen Rayon producirten Waaren im südrussischen Rayon nicht producirt wird, andererseits weil, bei der grossen Entfernung Moskaus von Odessa, im Vergleich zu der von den baltischen Häfen, eine Erhöhung des giltig gewesenen Importtarifs des südlichen überseeischen Verkehrs sich bedeutend empfindlicher auf die Höhe der Frachtsätze im Verkehr über Odessa geäussert hätte, so dass in Folge dessen in vielen Fällen, in denen im nordischen überseeischen Verkehr der 10% Abschlag nicht gestattet wurde, es sich als möglich, ja sogar als nothwendig erwies, denselben im südlichen überseeischen Verkehr zu gestatten, allerdings mit der Einschränkung, dass dieser 10% Abschlag auch in diesem Verkehr 5 Kop. per Pud nicht übersteigen und nicht auf Baumwolle, Harz, Baumöle und Schwefel ausgedehnt werden dürfe. Endlich findet die Zuerkennung von Vergünstigungen der Odessaer Richtung in grösserem Umfange, als den nordisch-überseeischen Verkehren, auch in dem Wunsche seine Begründung, den regelmässigen Verkehr der Dampfer der freiwilligen Flotte, an Stelle der nach den Baltischen Häfen fahrenden ausländischen Tourdampfer, zu unterstützen, um so mehr, als die in der Eingabe des Börsen-Comités aufgezählten Waaren natürlicher Weise zum Verkehr über die Südhäfen gravitiren."

c. Getreidetarife nach Königsberg und Danzig.

Am 24. März 1895 sub Nr. 81 richtete der Börsen-Comité folgende Vorstellung an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten:

„In Nr. 617 des Sbornik Tarifow vom 11. März 1895 sind für die Navigationsperiode vom 15. März bis zum 15. November die bereits

im vorigen Jahre giltig gewesenen vergünstigten Getreidetarife von den Stationen Mohilew, Rybnitza und Warnitzkaja-Pristan der Südwest-Bahnen nach Königsberg und Danzig aufs Neue publicirt worden, welche die Interessen des Rigaschen Getreidehandels zu beeinträchtigen drohen.

Nach der im Jahre 1893 erfolgten Eröffnung der Nowoselitzschen Theilstrecke hatte sich in Mohilew und dessen Umgegend in kurzer Zeit ein neues Operationsfeld für den Getreidehandel nach Riga erschlossen, und zwar sind in der Zeit vom 25. September 1893 bis zum 30. Januar 1894 mithin im Verlaufe von 3 Monaten, 100 Waggonladungen Saat und Getreide von Mohilew und Umgegend nach Riga zur Beförderung gelangt.

Mit Einführung der vergünstigten Navigationstarife nach Königsberg und Danzig haben indessen die Getreidetransporte von jenen Gegenden wiederum ganz aufgehört.

Die zu Ungunsten Rigas gegenüber Königsberg und Danzig sich gegenwärtig ergebenden Differenzen sind deutlich aus nachstehender, vergleichenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Entfernung	Tarif lt. allgemeiner Formel		Ermässigter Navigations-Tarif	Bisherige Differenz gegen Riga		Gegenwärtige Differenz gegen Riga	
		pro Waggon von 610 Pud in Rubel und Kopeken						
		I. II. III.	IV.	I. II. III. IV.	I. II. III.	IV.	I. II III.	IV.
	Werst	Kategorie		Kategorie	Kategorie		Kategorie	
Von Mohilew nach:								
Königsberg	1060	121,00	133,00	84,02	10,95	10,95	47,93	59,93
Danzig	—	127,00	139,00	90,02	4,95	4,95	41,93	53,93
Riga	1279	131,95	143,95	—	—	—	—	—
von Rybnitza nach:								
Königsberg	1160	126,00	138,00	84,02	10,95	10,95	52,93	64,93
Danzig	—	132,00	144,00	90,02	4,95	4,95	46,93	58,93
Riga	1379	136,95	148,95	—	—	—	—	—
von Warnitzkaja Pr. nach:								
Königsberg	1305	133,25	145,25	84,02	10,95	10,95	60,08	72,08
Danzig	—	139,25	151,25	90,02	4,95	4,95	54,08	66,08
Riga	1524	144,20	156,20	—	—	—	—	—

Nach Ausweis dieser Zusammenstellung ist demnach die nach dem allgemeinen Getreidetarif so minime Frachtdifferenz gegenüber Danzig

durch die Einführung des vergünstigten Tarifs um mehr als das Zehnfache erhöht und dadurch ein Verhältniss geschaffen worden, welches die Principien des allgemeinen Werstentfernungstarifs vollständig aufhebt. Abgesehen davon, dürfte noch in Betracht zu ziehen sein, dass Riga bereits auf normaler Grundlage unausgesetzt im Getreidehandel mit den deutschen Häfen Königsberg und Danzig zu concurriren hat und demnach die von den bezeichneten Stationen der Südwestbahnen gewährte Tarifvergünstigung dazu angethan ist, nicht nur direct den Verkehr aus diesem Rayon nach Riga zu schädigen, sondern auch indirect den Verkehr aus anderen Rayons in Mitleidenschaft zu ziehen.

In solchem Anlasse sieht sich der Rigaer Börsen-Comité veranlasst, das Departement hierdurch ergebenst zu bitten, die Getreidetarife von den Stationen Mohilew, Rybnitza und Warnitzkaja-Pristan nach Riga auf derselben Basis, wie nach Königsberg und Danzig, für die bevorstehende Navigationsperiode regeln zu wollen".

Das Departement lehnte dieses Gesuch, im Schreiben vom 13. April 1895 Nr. 2499/221 mit der Motivirung ab, dass nach der allgemeinen Regel Navigationstarife vom Finanzministerium nur zwischen solchen Punkten bewilligt würden, zwischen denen der Eisenbahntransport einer Concurrenz der Wasserwege begegne. Die vom Börsen-Comité angeführten Specialtarife nach Königsberg und Danzig seien nur für die Navigationsperiode 1895 von früher her erneuert worden und würden im Jahre 1896 nicht mehr gestattet werden, hierüber sei auch bereits in Nr. 617 der Tarifsammlung publicirt worden.

37. Personentarife.

Die ermässigten lokalen Passagiertarife.

Mit der am 1. December 1894 erfolgten Einführung des neuen allgemeinen Passagiertarifs sind die früheren Fahrpreise, namentlich bei Zurücklegung längerer Touren, bedeutend ermässigt worden, während auf kürzeren Strecken, hauptsächlich für die III. Classe, fast die früheren Sätze in Giltigkeit verblieben. Da ferner gleichzeitig die vorher bestandenen Retourbillets, Saisonkarten etc. aufgehoben wurden, so war es leicht erklärlich, dass sich allgemein der Wunsch nach Verbilligung der Passagierpreise auch auf kürzeren Entfernungen regte. Diesem Wunsche ist im Jahre 1895 Rechnung getragen worden, indem von der Verwaltung der Kronsbahnen mit einer Giltigkeitsdauer vom 1. Mai bis auf Weiteres ein ermässigter Passagiertarif für die Rayons der Städte: Petersburg, Moskau, Warschau, Odessa, Kiew, Charkow, Riga, Wilna, Krementschug, Libau, Reval, Mitau und Tiflis zur Einführung gelangte. Es wurden nämlich eingeführt: Jahres-, Monats-, Saison-, Abonnements-

und Retourbillets und zwar was Riga im Speciellen anbetrifft: I) Auf der Riga-Oreler Eisenbahn: a) Strecke Hafendamm zwischen Riga II und Thorensberg, Sassenhof, Alexanderhalt, Nordeckshof, Bolderaa, Dünamünde, Hafendamm; b) Strecke Mühlgraben: zwischen Riga I und Alexandershöhe und Mühlgraben; c) Strecke Riga-Kreutzburg: zwischen Riga I und Kurtenhof, Uexküll, Oger, Ringmundshof, Roemershof, Kokenhusen, Stockmannshof und Kreutzburg; d) Strecke Riga-Mitau: zwischen Riga II, Olai und Mitau. II) Auf der Pskow-Rigaer Eisenbahn zwischen Riga I, Hinzenberg und Segewold. III) Auf der Riga-Tuckumer Eisenbahn zwischen Riga II, Sassenhof, Bilderlingshof, Edinburg, Majorenhof, Dubbeln, Karlsbad, Assern, Schlock und Kemmern, sowie ferner zwischen Mitau, Bilderlingshof, Edinburg, Majorenhof, Dubbeln, Karlsbad, Assern und Kemmern.

Kinder im Alter von 5—10 Jahren zahlen $^1/_4$ des für ein Billet festgesetzten Preises.

Jedes Billet giebt das Recht kostenloser Beförderung von 1 Pud Bagage im Gepäckwagen, während auf ein Kinderbillet nur 20 Pfund frachtfrei befördert werden.

Personen, welche ein Jahres-, Saison- oder Monatsbillet zu erwerben wünschen, haben sich an die Haupt-Casse der Verwaltung zu wenden, bei Vorstellung, ausser dem betreffenden Geldbetrage, noch ihrer Photographie in zwei Exemplaren, wobei diese Photographien nicht auf einem Carton aufgeklebt sein dürfen. Auf der Vorderseite des Billets wird der Vor- und Familienname des Billetinhabers vermerkt, während auf die Rückseite das photographische Bild befestigt wird; derartige Billets dürfen einer anderen Person nicht übergeben werden.

Die Jahresbillets können am 1. jeden Monats gelöst werden, die Saison- und Monats-Billets dagegen am 1. und 15. Die Saisonbillets gelten 4 Monate, gerechnet vom 1. resp. 15. des Ausgabemonats. Der Ausgabetag und die Gültigkeitsdauer werden auf den Jahres-, Saison- und Monatsbillets vermittels eines besonderen Stempels vermerkt und ist ein Billet ohne derartige Vermerke ungiltig.

Die Zahlung für Saison-, Monats-, Abonnements- und Retourbillets muss stets beim Erwerb derselben geleistet werden; für Jahresbillets dagegen kann dieselbe auch ratenweise entrichtet werden und zwar folgendermassen: $^1/_4$ des Preises beim Kauf des Billets und der Rest von $^3/_4$ in gleichen Beträgen (à $^1/_4$) nicht später als nach Verlauf von 1, 3 und 6 Monaten nach der ersten Zahlung.

Ein derartiges, auf Ratenzahlungen erworbenes Billet behält seine Giltigkeit nur bis zum Termin der nächsten Ratenzahlung.

Im Falle des Verlustes eines Jahres-, Saison- oder Monatsbillets hat der Inhaber desselben solches der Eisenbahn-Verwaltung unter Beifügung seiner Photographie (nicht aufgezogen) sofort anzuzeigen. Von der genannten Verwaltung wird sodann das verlorene Billet durch eine

Verfügung an das Fahrpersonal der Bahn für ungültig erklärt und ein neues Billet ausgehändigt.

Abonnementsbillets enthalten 20 Coupons, Retourbillets dagegen zwei, einen für die Hin- und einen für die Rückfahrt.

Abonnements- und Retourbillets werden an den Stations-Cassen verkauft. Die ersteren erhalten einen Stempel, welcher die Bezeichnung des Ausgabe-Datums enthält, während die Retourbillets ausserdem noch mit der Nummer des betreffenden Zuges bestempelt werden. Ohne derartige Stempel sind die Billets ungiltig.

Die Giltigkeitsdauer der Abonnementsbillets ist auf drei Monate, vom Tage der Ausgabe an gerechnet, festgesetzt worden. Retourbillets dagegen gelten für 2 Tage (сутки), wobei der Ausgabetag nicht mitgezählt und zwei oder mehrere auf einander folgende Feiertage (incl. Sonntage) als ein Tag gerechnet werden. Falls während des Erlöschens des Termins eines Abonnements- oder Retourbillets, d. i. um 12 Uhr Nachts, sich der Passagier noch unterwegs befindet, so behält das Billet seine Giltigkeit bis zur Ankunft desselben auf der Bestimmungsstation.

Auf ein Abonnementsbillet ist auch die Fahrt mehrerer Personen zulässig, sobald genügende unbenutzte Coupons vorhanden sind; das Zugpersonal coupirt in solchem Fall so viele Coupons, als Passagiere das betreffende Billet benutzen.

Der Uebergang in eine höhere Waggonclasse ist nur nach Zuzahlung der Preisdifferenz nach den Billets für eine einfache Fahrt gestattet.

Die für sämmtliche vorgenannten Billets gezahlten Geldbeträge werden auf keinen Fall zurückvergütet.

Die Jahres-, Saison- und Monatsbillets berechtigen zur Fahrt in allen fahrplanmässigen Passagierzügen, welche Waggons der entsprechenden Classen führen, mit Ausnahme nur solcher Züge mit beschleunigter Geschwindigkeit, für deren Benutzung eine Zuschlagszahlung gegen den allgemeinen Tarif vom 1. December 1894 erhoben wird. Den Inhabern obiger Billets I. und II. Classe ist es jedoch gestattet, gegen Entrichtung der erwähnten Ergänzungszahlung für jede einzelne Fahrt die genannten Züge mit beschleunigter Geschwindigkeit zu benutzen. Abonnements- und Retourbillets dagegen haben für Courir- und Schnellzüge keine Giltigkeit.

38. Neue Eilguttarife.

Nachdem der allgemeine Passagiertarif im December 1894 eine vollständige Reorganisation erfahren hatte, sind auch die Tarife für die Beförderung von Eilgut einer solchen unterzogen worden. Demnach hätte man zwei Arten von Eilgut zu unterscheiden: 1) Güter, welche in Güterzügen mit beschleunigter Geschwindigkeit zur Abfertigung gelangen

und 2) Güter, welche in Personen- resp. gemischten Zügen befördert werden.

I. Güter, welche in Güterzügen mit beschleunigter Geschwindigkeit zur Abfertigung gelangen.

§ 1. Für diese Güter, mit Ausnahme der nachbenannten, wird eine Frachtzahlung von 1/6 Kop. pro Pud und Werst, mit folgenden prozentualen Abschlägen, je nach der Entfernung, erhoben:

von	10 %	bei Entfernungen	über	200	Werst
„	15 %	„	„	500	„
„	20 %	„	„	1000	„
„	25 %	„	„	1500	„
„	30 %	„	„	2000	„

§ 2. Für den Transport folgender Waaren gelangen nachstehende Sätze des Tarifs der I. und II. Gruppe zur Erhebung:

1) Hefen, trockene — I. Classe.
2) Schwarzmeeraustern — II. Classe.
3) Eicheln, im nassen Zustande — V. Classe.
4) Frische Milch und Schmand jeder Art — V. Classe.
5) Die übrigen Milchwaaren excl. russ. geschmolzene Butter — Differenzialtarif Nr. 3.
6) Fleisch, geschlachtetes Geflügel und Wild — II. Classe.
7) Garten- und Feldgemüse jeder Art und Pilze — Differenzialtarif Nr. 1.
8) Bier und Porter russischer Fabrikation — III. Classe.
9) Lebendes Hausgeflügel — I. Classe.
10) Blumenzwiebeln, Pflanzen und lebende Blumen — I. Classe.
11) Lebende Bäume, Sträucher, Pfropfreiser, Stecklinge und die übrigen Gegenstände der Gruppe 90 — V. Classe.
12) Krebse — II. Classe.
13) Baumsamen — V. Classe.
14) Frische Weintrauben, Kirschen, Birnen, Erdbeeren, Stachelbeeren Himbeeren, Wallnüsse in grüner Schale, Pflaumen, Aepfel etc. — Differenzialtarif Nr. 1.
15) Hasel- und Cedernüsse in grüner Schale — Differenzialtarif Nr. 9.
16) Frische Ananas, Apfelsinen, Granaten, Citronen, Oliven, Mandelnüsse in grüner Schale und alle anderen Nüsse excl. Muscatnüsse und vorbenannte — Differenzialtarif Nr. 38.
17) Eier und Eigelb — II. Classe.

Die Frachtzahlung nach den vorgenannten Classen wird für die ganze vom Gut durchlaufene Strecke berechnet.

§ 3. Für die Beförderung von Särgen mit Leichen werden 20 Kop. pro Waggon und Werst erhoben.

Ferner sind in dem neuen Tarif Taxen enthalten für den Transport von Thieren, stückweise und in Wagenladungen, für die Beförderung von rollendem Eisenbahnmaterial und von nicht auseinandergenommenen Equipagen und Böten. Ausser diesen Taxen werden für die Beförderung von Eilgut die Nebengebühren auf allgemeiner Grundlage, gemäss dem dem allgemeinen Tarife der Bahnen I. und II. Gruppe (Abtheilung IV, Theil I) angeschlossenen Verzeichnisse, erhoben.

Der neue Tarif tritt an Stelle des in Theil I, § 6, des Tarifs der I. und II. Gruppe enthaltenen Eilguttarifes (Nr. 460 des Sborniks der Tarife, Tarif Nr. 5304), unter Aufhebung aller in der Classification des Tarifs der I. und II. Gruppe für Eilgüter angegebenen Frachtsätze.

Der vorstehend bezeichnete Eilguttarif trat am 6. Mai in Kraft und ist dessen Giltigkeitsdauer bis auf Weiteres fixirt.

II. Güter, welche in Personen- resp. gemischten Zügen befördert werden.

Für den Transport von Gütern in den genannten Zügen werden vom 15. Juli bis auf Weiteres für je 10 Pfund, wobei nicht volle 10 Pfund für voll gerechnet werden, die Frachtsätze einschliesslich der Kronssteuer auf folgender Grundlage erhoben:

1) Für alle Güter — mit Ausnahme der nachbenannten, — nach dem Bagage-Zonentarif Nr. 1 und zwar: für Entfernungen bis 300 Werst 0,0575 Kop. pro Werst, auf der ersten Zone von 301 bis 325 Werst dieselbe Frachtzahlung wie für 300 Werst und zwar 17,25 Kop., ferner wird für jede weitere Zone zu dieser letzteren Zahlung von 17,25 Kop. für 325 Werst eine Gebühr von 1,5 Kop. zugeschlagen.
2) Für trockene Hefe und Schwarzmeer-Austern — nach dem Zonentarif Nr. 2, der auf nachstehender Grundlage aufgestellt worden ist: bis 300 Werst à 1/30 Kop. pro Werst, für weitere Entfernungen kommt zur Zahlung für 300 Werst, im Betrage von 10 Kop., noch eine Gebühr von 0,70 Kop. für eine jede Zone hinzu.
3) Für Fische, lebende, gefrorene und frische (edle), Krebse, Fleischwaaren, geschlachtetes Geflügel und Wild — nach dem Zonentarif Nr. 3: bis 300 Werst 1/40 Kop. pro Werst; für weitere Entfernungen tritt zum Satze für 300 Werst, d. i. 7,50 Kop. noch 0,70 Kop. für jede Zone hinzu.
4) Für Bier und Porter russischer Production, Fische, ausgenommen edle, ferner für geräucherte Strömlinge — nach dem Zonentarif Nr. 4: bis 300 Werst 1/50 Kop. pro Werst; für weitere Entfernungen noch 0,50 Kop. pro jede Zone als Zuschlag zum Satz von 6,00 Kop. für 300 Werst.

5) Für frische Früchte (ausländische) nach dem Zonentarif Nr. 5: bis 300 Werst $^1/_{40}$ Kop. pro Werst; für weitere Entfernungen 7,50 + 0,30 Kop. für jede Zone.

6) Für Gemüse jeder Art, Beeren, Aepfel, Birnen, Pflaumen, — nach dem Zonentarif Nr. 6: bis 300 Werst $^1/_{50}$ Kop. pro Werst; weitere Entfernungen 6,00 Kop. + 0,30 Kop. für jede Zone.

7) Für Butter, Kumys, Käse — nach dem Zonentarif Nr. 7: bis 300 Werst $^1/_{60}$ Kop. pro Werst; für weitere Entfernungen 5,00 Kop. + 0,30 Kop. für jede Zone.

8) Für Milch und Schmand, Eicheln, Bäume und Bäumchen, Steckreiser, Baumsamen — nach dem Zonentarif Nr. 8: bis 300 Werst $^1/_{80}$ Kop. pro Werst, von 301 bis 620 Werst 3,75 Kop. + 0,40 Kop. pro Zone und auf Entfernungen über 620 Werst 5,00 Kop. + 0,30 Kop. für jede Zone.

Die Anzahl der Zonen ist dieselbe, wie bei dem Bagage-Tarif und zwar:

von	300	bis	500	Werst	8	Zonen	à 25	Werst
„	501	„	710	„	7	„	à 30	„
„	711	„	990	„	8	„	à 35	„
„	991	„	1510	„	13	„	à 40	„

über 1511 Werst à 50 Werst, wobei bei der Frachtberechnung die nicht volle Entfernung einer Zone als voll angesehen wird.

Die Zonentarife Nr. 2—8 finden nur dann auf Transporte entsprechender Güter Anwendung, wenn dieselben in den Frachtdocumenten genau angegeben werden.

Leichen werden nach dem Frachtsatze von 23 Kop. pro Waggon und Werst incl. Kronssteuer befördert.

Hunde zahlen 0,575 Kop. pro Stück und Werst incl. Kronssteuer, Vieh und Pferde dagegen 6,90 Kop. pro Kopf und Werst.

Bei Transporten von Gütern in Passagier- und gemischten Zügen werden die sonst bei Beförderung von Frachtgütern üblichen Nebengebühren, wie Ladelohn, Stationskosten, Nachwägen etc. nicht erhoben, an Lagermiethe gelangen dagegen 2 Kop. pro Collo und je 24 Stunden zur Berechnung.

Die nach den Zonentarifen zur Berechnung gelangenden Frachtsätze werden für die ganze, vom Gut auf den den qu. Tarif anwendenden Bahnen, wenn auch von verschiedener Spurweite, durchlaufene Strecke erhoben.

Für die Ueberfahrt mit Kräften der Eisenbahnen über die Wolga werden erhoben: a) für den Antheil der Moskau-Kasaner Eisenbahn für die Ueberfuhr in Swjaschsk: während der Dauer der Navigation 3 Kop. und für die übrige Zeit 5 Kop. pro Pud; b. für den Antheil der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn 4 Kop. pro Pud während des ganzen Jahres; c. für den Antheil der Rjasan-Uraler Eisenbahn

$2^1/_2$ Kop. pro Pud gleichfalls für die Dauer des ganzen Jahres. Bei Frachtberechnung für die Wolga-Ueberfuhr werden Theile von einem Pud für voll angenommen.

Für Güter, sowie für Särge mit Leichen, Equipagen, Rollmaterial der Eisenbahnen und lebende Thiere, welche nach den Stationen Warschau der Warschau-Wiener Eisenbahn, Warschau der Weichselbahn, Warschau der Petersburg-Warschauer Eisenbahn und Warschau (Praga) der Warschau-Terespoler Eisenbahn bestimmt sind, wird noch eine besondere Thorsteuer zu Gunsten der Stadt Warschau zur Berechnung gebracht.

Der vorliegende Tarif gilt für sämmtliche, für den regulären Betrieb freigegebene Eisenbahnen Russlands, mit Ausnahme jedoch der Baskuntschak, der Transkaukasischen, Transkaspischen, der Irinowka, Obojan, Petersburg-Sestroretzk, Zarskoje-Selo und der Finnländischen Eisenbahnen.

Bei Ausrechnung der Frachten sind die Jaroslaw-Wologdaer Bahn und die Transwolga-Strecken, Kasan-Seleny-Dol der Moskau-Kasaner und Pokrowsk-Uralsk der Rjasan-Uraler Eisenbahn als mit dem Eisenbahnnetz unmittelbar verbunden anzusehen.

39. Getreidetarife.

Für die Navigationsperiode und zwar für die Zeit vom 15. März bis zum 15. November galten folgende ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Getreidewaaren in vollen Waggonladungen nach Riga von nachstehenden Stationen:

1) von Tscherkassy der Fastower Eisenbahn via Fastow-Rowno-Wilno - Dwinsk oder Fastow - Rowno - Wilno - Koschedary-Mosheiki . . . . . 120 Rbl. 34 Kop. pro Wag.
2) von Mitau . . . . . 3 „ 72 „ „ „
3) „ Friedrichshof . . . . . 8 „ 18 „ „ „
4) „ Autz . . . . . 12 „ 45 „ „ „

Ausserdem kamen noch 6 Rbl. 28 Kop. an Nebengebühren zur Erhebung.

Für die Beförderung von Getreidewaaren von der Station Riga I der Riga-Oreler Eisenbahn nach Mühlgraben gelangt vom 27. Mai bis auf Weiteres eine Gebühr von 0,25 Kop. pro Pud oder 1 Rbl. 53 Kop. pro Waggon von 610 Pud für die ganze Strecke, ohne Berechnung von Nebengebühren, zur Erhebung, bei solchen Sendungen, welche in Riga eintreffen und ohne Umladung nach Mühlgraben weiter dirigirt werden.

Mit einer Giltigkeitsdauer vom 15. September bis auf Weiteres ist eine neue Ausgabe der Sammlung von Tarifen für die Beförderung von Getreidewaaren in sämmtlichen Verkehren russischer Eisenbahnen erschienen, wobei gleichzeitig die erste Ausgabe vom 1. August 1893 ausser Kraft gesetzt wurde.

Die qu. Umarbeitung der letzteren Ausgabe hat aus dem Grunde vorgenommen werden müssen, weil im Laufe der Zeit mehrere Bahnen neu eröffnet und in Folge dessen neue Tarife herausgegeben worden waren, ausserdem die vorhandenen Tarife einige Ergänzungen erfahren hatten, so dass dadurch die Uebersichtlichkeit und Handlichkeit der ersten Ausgabe beeinträchtigt wurde. Im Uebrigen sind in den Sätzen dieser Ausgabe wesentliche Aenderungen nicht vorgenommen worden und werden dieselben mindestens bis zum 1. August 1896 in Kraft verbleiben.

Die ursprünglich bis zum 1. September 1895 giltigen temporären Regeln für die Beförderung von Getreidewaaren in geschüttetem Zustande mit Thürstützen auf den russischen Eisenbahnen sind über diesen Termin hinaus bis auf Weiteres prolongirt worden.

40. Der Nordisch-überseeische internationale Verkehr.

Um in der Anwendung des neuen, am 20. December 1894 (1. Januar 1895) zur Einführung gelangten Tarifs für die Beförderung von Gütern in den nordisch-überseeischen Verkehren, etwaigen Missdeutungen vorzubeugen, wurde seitens des Geschäftsführenden der internationalen Verkehre russischer Eisenbahnen eine Erklärung dahingehend abgegeben, dass bei Gütern, die auf directen Connossementen in Petersburg (Nowy-Port), Reval (Baltischport), Riga (Mühlgraben und Bolderaa) und Libau nach dem 20. December 1894 (1. Januar 1895) eintreffen, die ausländischen Versandhäfen jedoch vor diesem Termin verlassen haben, die früheren, im Theil II der Importtarife enthaltenen Tarife bis zum 17. Februar (1. März) 1895 zur Anwendung zu kommen haben. Nach diesem Termin jedoch müssen sämmtliche überseeischen Sendungen nach dem neuen Tarif tarifirt werden, wenn auch die Connossemente der ausländischen Versandhäfen vor dem 20. December 1894 (1. Januar 1895) gezeichnet wären.

Die vom 20. bis 22. März in Dresden tagende VI. Conferenz der Vertreter der Nordisch-überseeischen internationalen Verkehre via Nowy-Port, Reval, Riga und Libau hat u. And. folgende Beschlüsse gefasst:

1) Den von ihr ausgearbeiteten Normal-Contract über die Unterhaltung eines regelmässigen Güterverkehrs von den ausländischen Versandhäfen nach Moskau, Kiew und Charkow via Nowy-Port, Reval, Riga und Libau, sowie die umgearbeiteten Transport-Bedingungen für die Folge zur Richtschnur dienen zu lassen.

2) Nachstehende Rhedereien zur Theilnahme an den direkten überseeischen Güterverkehren zuzulassen:

a. die Rhederei A. Kirsten in Hamburg für Touren von diesem Hafen via Reval nach Moskau und Petersburg;

b. die Rhederei James Currey & Co. für Touren von Grangemouth, Leith und anderen Schottländischen Häfen via Libau nach Moskau, Kiew uud Charkow;

c. die Rhederei Thms. Wilson, Sons & Co. in Hull für Touren von Manchester via Nowy-Port nach Moskau und via Riga nach Moskau, Kiew und Charkow;

d. die Rhederei Stott, Coker & Co. in Liverpool für Fahrten von Manchester und Liverpool; im Sommer: via Nowy-Port nach Moskau; im Winter: via Reval nach Moskau und Petersburg und im Laufe des ganzen Jahres via Riga nach Moskau, Kiew und Charkow;

e. die Rhederei Bailey & Leetham in Hull für Touren von Manchester und Liverpool via Reval nach Moskau und Petersburg;

f. die Vereinigte Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Kopenhagen für Fahrten von Manchester und Liverpool via Libau nach Moskau, Kiew und Charkow.

3) Directe Export-Tarife für die Beförderung von Butter und Käse von den Stationen Moskau, Twer, Sawidowo, Jaroslaw, Wologda, Kineschma, Kostroma, Nishny-Nowgorod, Gschatsk und sämmtlichen Stationen der Rybinsker Eisenbahn via Nowy-Port, Reval, Riga und Libau nach London, Hull, Newcastle, Liverpool, Leith, Bordeaux, Havre, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Kopenhagen, Hamburg, Lübeck und Stettin, auszuarbeiten. Die Einführung dieser Tarife dürfte für das Jahr 1896 vorbehalten bleiben.

4) Die Seefrachten des bestehenden Exporttarifes für Zucker für die Dauer der Giltigkeit der betreffenden Eisenbahnfrachten d. i. bis auf Weiteres, mit jährlicher Kündigung, zu prolongiren, wobei bis zur Aufhebung derselben auch die damit im Zusammenhang stehende Konvention in Kraft zu belassen.

Ferner beschäftigte sich noch die qu. Conferenz mit Fragen wegen Erstellung von Export-Tarifen für diverse andere Waaren über die Baltischen Häfen, der Ausführung der Zollformalitäten in Reval, Riga und Libau durch die event. in diesen Häfen zu gründenden Eisenbahn-Zoll-Agenturen u. s. w.

Mit einer Giltigkeitsdauer vom 7. (19.) October bis auf Weiteres ist der nachstehende Specialtarif für die Beförderung von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen, ausgenommen hölzerne, im auseinandergenommenen und nicht auseinandergenommenen Zustande (ganze

Gruppe 37), Locomobilen und eisernen Maschinentheilen, nicht besonders benannten (aus Gruppe 61), von London und Hull via Riga und Libau nach Station Rostow-Asowski der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn eingeführt worden:

Bezeichnung des Gegenstandes.	Von London und Hull nach der Station Rostow-Asowski.	
	Via Riga-Dwinsk-Wileika-Bachmatsch-Woroschba-Merefa (1839 Werst.)	Via Libau-Bachmatsch-Woroschba-Merefa (1842 Werst.)
	Frachtzahlung in Kopeken pro Pud.	
Landwirthschaftliche Maschinen, nicht besonders benannte (ausgenommen hölzerne)	54,14	54,15
Landwirthschaftliche Geräthe, nicht besonders benannte (ausgenommen hölzerne Maschinen)	54,33	54,16
Heugabeln und Harken, eiserne, sowie Schaufeln	54,33	54,16
Sensen und Sicheln, eiserne Pflüge, auseinandergenommene u. verpackte, ausgenommen Dampfpflüge, sowie Pflugscharen und Pflugeisen . . .	47,83	47,66
Dampfpflüge	54,14	54,16
Locomobilen	84,63	84,48
Maschinentheile, eiserne, nicht besonders benannte	78,13	78,16

Anmerkung 1. Die vorstehenden Durchfrachten gelten nur für Gegenstände bis 120 Pud im Stück wiegend. Für Gegenstände im Gewicht von mehr als 120 Pud wird eine erhöhte Fracht zu Gunsten der Dampfschifffahrts-Gesellschaften erhoben und zwar:

für Gegenstände von 121—300 Pud um 4 Kop. pro Pud
„ „ über 300 „ „ 7 „ „ „

Ausserdem wird zu Gunsten der Eisenbahnen für Gegenstände von mehr als 200 Pud im Stück wiegend, eine Zuschlagszahlung von 0,50 Kop. pro Pud, und für die Benutzung des der Eisenbahn gehörigen Hebekrahnes sowol beim Aufladen, als auch beim Abladen je 1 Kop. pro Pud erhoben.

Anmerkung 2. In der Zeit vom 1. October bis zum 1. März sind folgende Seefrachtzuschläge zu Gunsten der Dampfschifffahrts-Gesellschaften zu berechnen und zwar:

	Vom 1 October bis 15. Novbr. alt. Styls.	Vom 16. November bis 1. März alt. Styls.
für Sensen, Sicheln, Pflüge excl. Dampfpflüge, Pflugscharen und Pflugeisen, sowie eiserne Maschinentheile, nicht besonders benannte	3 Kop. pro Pud	6 Kop. pro Pud
für alle übrigen in diesem Tarif genannten Artikel	$5^1/_2$ „ „ „	11 „ „ „

Der am 20. December 1894 zur Einführung gelangte Tarif für die Beförderung von Gütern in den Nordisch-überseeischen internationalen Verkehren via Nowy-Port, Reval, Riga und Libau hat im Laufe des Jahres 1895 folgende wichtigere Ergänzungen resp. Abänderungen erfahren:

A. 1) Die im § 8 (Seite 4, Zeile 7—19 von oben) der Regeln über die Anwendung der Tarife enthaltene Bestimmung, wegen Berechnung der Zuschlagszahlung zu Gunsten der Eisenbahnen für schwerwiegende Gegenstände, wird durch folgende neue Bestimmung ersetzt:

I. Zu Gunsten der Eisenbahnen:

a. für das Aufladen . . . . . 0,33 Kop. pro Pud
b. für das Abladen . . . . . 0,17 „ „ „
c. für die Benutzung des der Eisenbahn gehörigen Hebekrahnes beim Aufladen oder Abladen je . . . . . 1,00 „ „ „

Anmerkung 1. Wenn das Auf- oder Abladen von schwerwiegenden Gegenständen mit Benutzung eines Krahnes ausgeführt wird, welcher nicht der Eisenbahn gehört, so ist der vorstehend gen. Betrag von 1 Kop. pro Pud für jede dieser Operationen dem Eigenthümer des Krahnes zuzuweisen.

2) Auf Seite 8 derselben Regeln ist der § 19 durch nachstehende Anmerkung 2 zu ergänzen:

Anmerkung 2. Wenn die nach Nowy-Port, Reval und Riga abgefertigten Dampfer Eises halber den Bestimmungshafen nicht erreichen können und genöthigt sind, nach dem nächsten, zum Nordisch-überseeischen Verkehr gehörigen Hafen zu gehen, so ist die Fracht für die mit diesen Dampfern angelangten Güter im Laufe von 2 Wochen, gerechnet vom Tage der Schliessung der Navigation im Bestimmungshafen, nach den Sätzen des Tarifs des Nordisch-überseeischen Verkehrs, welche

für den nächsten Hafen festgestellt sind, zu berechnen und zwar: Güter, welche über Nowy-Port adressirt sind, können nach dem via Reval giltigen directen Tarif; Güter adressirt via Reval nach dem Tarif via Baltischport; Güter adressirt nach Baltischport nach dem Tarif via Riga und Güter, adressirt via Riga nach dem Tarif via Libau befördert werden.

B. Für nachstehende, in der Abtheilung B. genannten Güter und zwar:

1) aus Gruppe 5. Rosinen, Rosinen ohne Kerne, Corinthen, Pflaumen, Datteln, schwarze Pflaumen, welche in jeder anderen Verpackung ausser in Fässern, Fässchen, Kübeln, Körben, Säcken und Kisten befördert werden,

aus Gruppe 115. Apfelsinen, Granatäpfel, Citronen, Mandarinen, Oliven, frische, Mandelnüsse (Mandeln) und andere Nüsse jeder Art, mit Ausnahme von Muscat-, Wald-, Wall- und Cedernüssen, Pistazien, Früchte, nicht besonders benannte, frische, Beeren jeder Art, frische, nicht besonders benannte,

wird die betreffende Eisenbahnfracht folgendermassen abgeändert:

Von Reval nach Moskau . . . 52,47 Kop.
„ Riga „ Moskau . . . 54,83 „

2) aus Gruppe 41. Schleifsteine, Schleifsteine, bearbeitete, und Schleifsteine, feine,

ändert sich die Eisenbahnfracht folgendermassen:

Von	Nowy-Port	nach	Moskau . .	17,67 Kop.
„	Reval	„	Moskau . .	22,92 „
„	Riga	„	Moskau . .	24,73 „
„	Libau	„	Moskau . .	27,36 „
„	Riga	„	Kiew . . .	28,34 „
„	Libau	„	Kiew . . .	28,41 „
„	Riga	„	Charkow . .	31,54 „
„	Libau	„	Charkow . .	32,07 „

3) aus Gruppe 66. Feuerstein-, Schmirgel-, Sand-Papier und -Leinwand, Schmirgel und Schmirgelstein,

ändern sich die Eisenbahn-Frachtsätze folgendermassen:

Von Reval nach Moskau . . . . . 47,47 Kop.
„ Riga „ Moskau . . . . . 49,83 „

4) aus Gruppe 66. Venezianer-Roth (Mumie), Mumie (Venezianer-Roth), Russ, englischer, holländischer und Kienruss, nicht besonders benannter, Soda, calcinirte, Soda, krystallisirte (kohlensaures Natron), Umbra (Farbeerde) in Stücken,

ändern sich die Eisenbahn-Frachtsätze folgendermassen:

Von	Nowy-Port	nach	Moskau . .	21,71 Kop.
„	Reval	„	Moskau . .	23,73 „
„	Riga	„	Moskau . .	24,44 „

von	Libau	nach Moskau . .	26,14	Kop.
„	Riga	„ Kiew . . .	26,55	„
„	Libau	„ Kiew . . .	26,58	„
„	Riga	„ Charkow . .	27,88	„
„	Libau	„ Charkow . .	28,10	„

5) aus Gruppe 66. Glaubersalz (schwefelsaures Natron) in Stücken, Krystallen und pulversirt, pudweise, Eisenvitriol (weisser), Sodaniederschläge (Sulphat) pudweise,

ändern sich die Eisenbahn-Frachtsätze folgendermassen:

Von	Nowy-Port	nach Moskau . .	14,85	Kop.
„	Reval	„ Moskau . .	21,23	„
„	Riga	„ Moskau . .	22,90	„
„	Libau	„ Moskau . .	25,33	„
„	Riga	„ Kiew . . .	26,24	„
„	Libau	„ Kiew . . .	26,31	„
„	Riga	„ Charkow . .	29,20	„
„	Libau	„ Charkow . .	29,69	„

6) aus Gruppe 66. Thonerde, schwefelsaure (concentrirter Alaun in weissen Stücken und pulversirt), Alaun,

ändern sich die Eisenbahn-Frachtsätze folgendermassen:

Von	Nowy-Port	nach Moskau . .	22,14	Kop.
„	Reval	„ Moskau . .	28,66	„
„	Riga	„ Moskau . .	30,91	„
„	Libau	„ Moskau . .	34,20	„
„	Riga	„ Kiew . . .	35,43	„
„	Libau	„ Kiew . . .	35,52	„
„	Riga	„ Charkow . .	39,42	„
„	Libau	„ Charkow . .	40,08	„

7) aus Gruppe 66. Gerbeholz in verkleinertem Zustande,

ändern sich die Eisenbahn-Frachtsätze folgendermassen:

Von	Nowy-Port	nach Moskau . .	29,19	Kop.
„	Reval	„ Moskau . .	34,31	„
„	Riga	„ Moskau . .	35,73	„
„	Libau	„ Moskau . .	39,13	„
„	Riga	„ Kiew . . .	39,95	„
„	Libau	„ Kiew . . .	40,01	„
„	Riga	„ Charkow . .	43,80	„
„	Libau	„ Charkow . .	44,53	„

8) aus Gruppe 66. Bleichkalk (Chlorkalk, Bleichpulver),

ändern sich die Eisenbahn-Frachtsätze folgendermassen:

Von	Nowy-Port	nach Moskau . .	29,19	Kop.
„	Reval	„ Moskau . .	38,20	„
„	Riga	„ Moskau . .	41,23	„
„	Libau	„ Moskau . .	45,67	„

von Riga	nach	Kiew . . .	47,49	Kop.
„ Libau	„	Kiew . . .	47,62	„
„ Riga	„	Charkow . .	53,40	„
„ Libau	„	Charkow . .	54,38	„

9) aus Gruppe 66. Vitriol, weisser (Zinkvitriol),
ändern sich die Eisenbahn-Frachtsätze folgendermassen:

Von Nowy-Port	nach	Moskau . .	25,72	Kop.
„ Reval	„	Moskau . .	31,84	„
„ Riga	„	Moskau . .	34,35	„
„ Libau	„	Moskau . .	38,00	„
„ Riga	„	Kiew . . .	39,37	„
„ Libau	„	Kiew . . .	39,47	„
„ Riga	„	Charkow . .	43,50	„
„ Libau	„	Charkow . .	44,53	„

10) aus Gruppe 66. Massicot (Blei-Oxyd, Bleifarbe, gelbes Pulver),
ändern sich die Eisenbahnfrachten folgendermassen:

Von Nowy-Port	nach	Moskau . .	20,34	Kop.
„ Reval	„	Moskau . .	25,47	„
„ Riga	„	Moskau . .	27,48	„
„ Libau	„	Moskau . .	30,40	„
„ Riga	„	Kiew . . .	31,49	„
„ Libau	„	Kiew . . .	31,57	„
„ Riga	„	Charkow . .	35,04	„
„ Libau	„	Charkow . .	35,63	„

11) aus Gruppe 66. Natron, doppelkohlensaures (Soda, natrum bicarbonicum) in Fässern, Aetznatron (kaustische Soda, Aetzlauge), Soda, doppelkohlensaure (Soda, natrum bicarbonicum) in Fässern, Soda, kaustische (Aetznatron),
ändern sich die Eisenbahnfrachten folgendermassen:

Von Nowy-Port	nach	Moskau . .	22,62	Kop.
„ Reval	„	Moskau . .	26,32	„
„ Riga	„	Moskau . .	27,03	„
„ Libau	„	Moskau . .	28,73	„
„ Riga	„	Kiew . . .	29,14	„
„ Libau	„	Kiew . . .	29,17	„
„ Riga	„	Charkow . .	30,47	„
„ Libau	„	Charkow . .	30,69	„

12) aus Gruppe 66. Ocker (Farbeerde), ausgenommen geriebener in Oel,
ändern sich die Eisenbahnfrachten folgendermassen:

Von Nowy-Port	nach	Moskau . .	14,70	Kop.
„ Reval	„	Moskau . .	18,98	„
„ Riga	„	Moskau . .	20,17	„
„ Libau	„	Moskau . .	23,00	„

von Riga	nach	Kiew . . .	23,68	Kop.
„ Libau	„	Kiew . . .	23,73	„
„ Riga	„	Charkow . .	26,28	„
„ Libau	„	Charkow . .	26,72	„

13) aus Gruppe 66. Kali, chromsaures,

ändern sich die Eisenbahnfrachten folgendermassen:

Von Nowy-Port	nach	Moskau . .	25,72	Kop.
„ Reval	„	Moskau . .	28,66	„
„ Riga	„	Moskau . .	30,91	„
„ Libau	„	Moskau . .	34,20	„
„ Riga	„	Kiew . . .	35,43	„
„ Libau	„	Kiew . . .	35,52	„
„ Riga	„	Charkow . .	39,42	„
„ Libau	„	Charkow . .	40,08	„

14) aus Gruppe 29. Weberkämme und Weberkämmchen (cfr. II Nachtrag publ. in Nr. 658 der Tarife sub Nr. 5892),

aus Gruppe 98. Gummilack, Carbolineum, Copal (gelbes trockenes Harz), Sandarak (trockenes Harz in Gestalt kleiner gelblichen Perlen), Schellack,

ändern sich die Eisenbahnfrachten folgendermassen:

Von Nowy-Port	nach	Moskau . .	29,19	Kop.
„ Reval	„	Moskau . .	42,45	„
„ Riga	„	Moskau . .	45,81	„
„ Libau	„	Moskau . .	50,67	„
„ Riga	„	Kiew . . .	52,49	„
„ Libau	„	Kiew . . .	52,62	„
„ Riga	„	Charkow . .	58,40	„
„ Libau	„	Charkow . .	59,38	„

C. In derselben Abtheilung B. ist für Dampfkessel aus Gruppe 33 (Nr. 231 der Reihenfolge) von London, Hull, Newcastle, Antwerpen, Hamburg, Liverpool, Amsterdam, Rotterdam und Leith die Seefracht-Classe von X auf IX und die Seefracht von 30 auf 25 Kop. abgeändert worden.

D. Die Classification in der Abtheilung B. ist folgendermassen abgeändert worden:

1) aus Gruppe 61 (sub Nr. 528, 531, 532, 533, 535, 536, 540, 541, 542, 544, 545, 547, 548, 551, 552, 555, 559, 564, 568 und 569) sind die nachstehenden Gegenstände und zwar: Getreideschwingen, Mähmaschinen, Schrotmaschinen und Schrotmühlen, Darrmaschinen, Treibwerke mit Pferdebetrieb, Wurzelschneide-Maschinen, Knochenmühlen, Flachspaten, Mühlen zur Bereitung von Grütze, Gestelle zum Flachsbinden, Bulstermaschinen, Buttermaschinen, landwirthschaftliche Maschinen, nicht besonders benannte,

Wurzel-Extirpatore, Dreschmaschinen, Dampfflüge, Häckselmaschinen, Heuwenden und Säemaschinen, mit allen dazu gehörigen Frachtsätzen in die Gruppe 37 (Landwirthschaftliche Geräthe, ausgenommen hölzerne, und Maschinen) zu übertragen.

2) auf Seite 22 ist die Benennung der Gruppe 37: „Landwirthschaftliche Geräthe (ausgenommen hölzerne und Maschinen)" durch folgende zu ersetzen: „Landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe, mit Ausnahme von hölzernen, im auseinandergenommenen und nicht auseinandergenommenen Zustande."

3) aus Gruppe 41 (Nr. 434) ist der Artikel „Spath jeder Art in gemahlenem Zustande, pudweise und in Wagenladungen" mit den dazu gehörigen Zahlungen in die Gruppe 66 (Droguen und Apothekerwaaren, Farben etc.) zu übertragen.

4) aus Gruppe 41 (Nr. 427) ist der Artikel „Kryolith" mit den dazu gehörigen Zahlungen in die Gruppe 92 (Erze) überzuführen.

41. Tarif der I. und II. Gruppe.

Die Nomenklatur und die Frachtsätze des Tarifs der I. u. II. Gruppe, welcher für das gesammte Eisenbahnnetz Russlands von einschneidender Bedeutung ist, haben im Laufe des Jahres 1895 nachstehende Abänderungen resp. Ergänzungen erfahren:

Vom 28. Januar ab werden Sendungen von Kartoffeln in vollen Waggonladungen im localen und directen Verkehr nach dem Differenzial-Tarif Nr. 27 befördert.

Am 4. Februar traten folgende Aenderungen in Kraft:

a. Pudweise Sendungen von Zinkröhren unterliegen einer Tarifirung nach dem Differenzial-Tarif Nr. 42.

b. Bei Beförderung von Ziegenwolle in Wagenladungen und Verladung von 400 Pud pro Waggon von allen Stationen, ausgenommen jedoch von den Grenzstationen und von den Häfen Libau, Riga, Reval und Petersburg, wird der Frachtsatz nach dem Differenzial-Tarif Nr. 4 berechnet.

Vom 11. Februar ab sollen tarifirt werden: a. Farbeholz, nicht besonders benanntes in Scheiten und Klötzen, Campèche oder blaues Sandelholz, gleichfalls in Scheiten und Klötzen, Quercitron (Färberrinde) in unverriebenem Zustande, Sandel- und Fernambukholz in Scheiten und Klötzen nach dem Differenzial-Tarif Nr. 14; b. Extracte und Essenzen zu Heilzwecken nach der I. Classe; c. Farben- und Gerb-Extracte,

trockene, nach dem Differenzial-Tarif Nr. 41, solche dagegen in flüssigem Zustande nach dem Differenzial-Tarif Nr. 42.

Vom 25. Februar ab: a. Kastanien (Maronen) nach dem Differenzial-Tarif Nr. 38; b. Runkelrübensamen nach dem Differenzial-Tarif Nr. 4.

Pudweise Sendungen von Salz werden vom 25. Februar ab im Local-Verkehr nachstehender Bahnen folgendermassen tarifirt: a. auf der Wladikawkaser, Iwangorod-Dombrower, Moskau-Brester, Weichsel-, Riga-Tuckumer, Rybinsker und Fastower zu $^1/_{45}$ Kop. pro Pud und Werst ohne Abschlag je nach Entfernungen; b. Auf den übrigen Bahnen der I. und II. Gruppe: Tischsalz in Päckchen nach der V. Classe, andere Arten von Salz nach der VI. Classe.

Die Stationskosten bei der Beförderung von Kalkpulver und Phosphorgyps in Waggonladungen wurden auf 0,4 Kop. pro Pud ermässigt.

Bei waggonweisem Transport in unverpacktem Zustande von weisser Kreide in Stücken nach Petersburg, Riga, Reval und Libau gelangt der Differenzial-Tarif Nr. 32 zur Berechnung.

Eiserne Brückentheile werden pudweise nach dem Differenzial-Tarif Nr. 9, in Waggonladungen dagegen nach dem Differenzial-Tarif Nr. 14 tarifirt.

Schleifsteine sollen bei pudweisen Transporten nach der V. Classe berechnet werden.

Wasserglas unterliegt bei pudweiser Beförderung einer Tarifirung nach dem Differenzial-Tarif Nr. 13.

Bei pudweiser Beförderung von Oel- und Spiritus-Lack in Fässern gelangt der Differenzial-Tarif Nr. 41 zur Erhebung.

Flüssige Kohlensäure in eisernen, gusseisernen und gläsernen Behältern unterliegt einer Tarifirung nach der Differenzial-Classe Nr. 38.

Bei pudweisen Sendungen von Schafs-Halbpelzen und Pelzen gelangt die II. Classe zur Erhebung.

Pudweise Transporte von Kleesaat unterliegen einer Tarifirung nach der Differenzial-Classe Nr. 4.

Für den Transport von Phosphorgyps gelangen nachstehende Sätze zur Erhebung: pudweise X. Classe und in Waggonladungen Differenzial-Tarif Nr. 31.

Bei pudweiser Beförderung von Böten, in Kisten verpackt, kommt der Frachtsatz der I. Classe zur Anwendung.

Gypsbretter unterliegen nachstehender Tarifirung: pudweise V. Classe, in Waggonladungen Differenzial-Tarif Nr. 24.

Johannisbrod wird nach dem Differenzial-Tarif Nr. 1 berechnet.

Asbestcarton unterliegt nachstehender Tarifirung: bei Beförderung in Kisten: pudweise nach der II. Classe; in anderer Verpackung pudweise nach der IV. Classe; ohne jegliche Verpackung aber mit Schnüren umbunden resp. mit Reifen umspannt, wobei eine Unterlegung von

Brettern zulässig ist, pudweise nach der IV. Classe und in Waggonladungen V. Classe.

Für die Beförderung von russischem Wein und Champagner von den Stationen Kasan, Seleny-Dol und Swjaschsk der Moskau-Kasaner Eisenbahn kommt der Differenzial-Tarif Nr. 2 zur Berechnung. Derselben Tarifirung unterliegen auch Sendungen von russischem Wein und Champagner von der Station Asowskaja-Gawanj der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn.

Oelkuchen aus Kokosnüssen und Ricinussamen werden tarifirt: pudweise nach der VIII. Classe und in Wagenladungen nach der X. Classe.

Chamottesteine, Ziegelsteine (Hydraulische, Chamotte- und geschliffene), Pyrogranit (eine Art Feuerziegel), Thonplieten, Drainage- und andere Thonröhren bei Sendungen in Wagenladungen von den Häfen und Grenzstationen unterliegen einer Tarifirung nach dem Differenzial-Tarif Nr. 22.

Ziegelsteine, gewöhnliche, werden bei Transporten in Wagenladungen gleichfalls von den Häfen und den Grenzstationen nach dem Differenzial-Tarif Nr. 28 berechnet.

Palmholz unterliegt folgender Tarifirung: pudweise nach der IV. Classe, in Wagenladungen nach der Differenzialclasse Nr. 24.

Brettchen zur Bleistift-Fabrication werden nach der V. Classe berechnet.

Für pudweise Beförderung von Strontianerz gelangt die IX. Classe zur Erhebung.

Felle und Häute (unbearbeitete), bei deren Transporten von den Häfen Riga, Libau, Reval und Petersburg, in Parthien von 400 Pud pro Waggon, werden nach dem Differenzial-Tarif Nr. 4 berechnet.

Bisulphit (doppelschwefelsaures Natrum) und Nitrit (salpetersaures Natrum) unterliegen einer Tarifirung nach dem Differenzial-Tarif Nr. 42. Nach demselben Tarif wird auch Kupfer und Messing, unbearbeitet und im Bruch, befördert.

Für Transporte von Feld- und Gartengemüse in Passagierzügen kommt der Differenzial-Tarif Nr. 1 zur Berechnung.

Gekämmte Wolle unterliegt einer Tarifirung nach der I. Normal-Classe.

Der am 1. October zur Einführung gelangte Tarif der I. und II. Gruppe erfuhr im Laufe der Zeit eine ungemein grosse Anzahl von Abänderungen und Ergänzungen, welche hervorgerufen worden sind einerseits durch die von den Tarif-Conferenzen vorgenommenen Umarbeitungen verschiedener Frachtsätze für einzelne Güter und andererseits durch die Ausdehnung des allgemeinen Tarifs auch auf den lokalen und directen Verkehr der Bahnen der Ostseeprovinzen und des Weichsel-Gebiets, sowie ferner durch die Aufhebung der für Sendungen von den Häfen giltigen Tarife und durch die inzwischen erfolgte gründliche Umarbeitung der Tarife sämmtlicher internationalen Verkehre; diese

Umarbeitung machte es erforderlich, dass diese Tarife den Sätzen des allgemeinen Tarifs der I. und II. Gruppe angepasst wurden, wodurch die letzteren theilweise auch abgeändert werden mussten. Von einem wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung des Tarifs der Bahnen I. und II. Gruppe waren endlich die Gesetze über die Abänderung der Höhe der Kronssteuer beim Passagierverkehr und über das dem Tarif-Conseil zugestandene Recht, auf den Bahnen Frachtsätze zuzulassen, welche die in den betreffenden Statuten vorgesehenen Maximal-Gebühren übertreffen. In Folge dessen ist vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten die Anordnung erlassen worden, den vorgenannten Tarif der I. und II. Gruppe einer gründlichen Umarbeitung zu unterziehen; die neue Ausgabe dieses Tarifs erschien in Nr. 641 des Sborniks der Tarife russischer Eisenbahnen sub Nr. 5819 mit einer Giltigkeitsdauer vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres. Der neue Tarif besteht aus folgenden Theilen: I. Tarif-Schema und Regeln über die Anwendung des Tarifs; II. Nomenklatur und Waaren-Classification; III. Tabellarische Ausnahme-Tarife für den directen Verkehr incl. Navigationstarife des localen und directen Verkehrs. Hier fanden u. A. auch Aufnahme nachstehende Tarife: a. für Cement von Riga nach Libau, sowie nach Nishny-Nowgorod, Kasan, Swjaschsk, Samara, Batraki, Sysran, Saratow, Kamyschin, Wolsk und Zarizyn; b. für Baccalien und getrocknete Früchte von Moskau nach Riga, Reval und Libau; c. für Tabak und Tabaksfabrikate von Moskau nach Riga, Reval und Libau; d. für Nutz- und Bauholz auf der Pskow-Rigaer und Riga-Oreler Eisenbahn; sowie von Janow und Salessji der Libau-Romnyer Eisenbahn und Stolbzy der Moskau-Brester Eisenbahn nach Libau und Riga; e. für Nutz- und Bauholz von den Stationen der Polessjer und der Orel-Witebsker Strecke der Riga-Oreler Eisenbahn, sowie von den Stationen Grodno, Kowno und Malkin der Petersburg-Warschauer Eisenbahn und Brest der Süd-West-Bahnen nach Libau und Riga; f. für Brennholz auf der Pskow-Rigaer und Riga-Oreler Eisenbahn. IV. Berechnungstabellen sowohl für die Normal- als auch für Differenzial-Classen incl. Eilgut.

42. Lokal-Tarife.

Vom 1. Juli ab gelangt auf den nachstehenden Bahnen für deren Local-Verkehr der vom gleichen Zeitpunkt in Kraft tretende Tarif der Bahnen I. resp. II. Gruppe mit zum Theil unwesentlichen Ausnahmen zur Einführung:

Auf der Riga-Oreler Eisenbahn der Tarif der II. Gruppe mit folgenden Abweichungen.

1) Bei der Ausfuhr in's Ausland via Riga folgender Güter: Schafs-, Ziegen- und Kameelwolle, Kuh- und Pferdehaare, Pferde-Mähnen

und Pferde-Schweife, Pferde- und Rinderhäute, Kalbs-, Schafs- und Ziegenfelle, Knochen, gebrannte, schwarze, Knochen, gemahlene, Anis, Oleonaphta und Tabak, wird die Lagermiethe auf der Station Riga I, nach Ablauf der freien Lagerfrist von 2 Mal 24 Stunden von dem Moment der Ankunft der Waaren an, im Laufe der ersten 13 Tage, nach nachstehender ermässigten Norm erhoben:

a. Bei Lagerung in Schuppen der Eisenbahn für je 24 Stunden $^1/_{15}$ Kop. pro Pud.

b. Bei Lagerung im Freien für je 24 Stunden $^1/_{30}$ Kop. pro Pud. Für die Lagerung der bezeichneten Waaren sowol in Schuppen der Eisenbahn, als auch im Freien während eines Zeitraumes von mehr als 15 Tagen vom Moment der Ankunft der Waaren an wird die Lagermiethe auf gewöhnlicher Grundlage, gerechnet vom 14. Zahltage ab, erhoben.

Als Nachweis über den Export der bezeichneten Waaren sind die Spediteure resp. Interessenten verpflichtet, der Eisenbahn-Güter-Expedition die betreffenden Connossemente vorzustellen.

2) Cement, bei dessen Beförderung in vollen Waggonladungen von Riga I nach Dwinsk, wird nach der Classe VII ($^1/_{36}$ Kop. pro Pud und Werst) berechnet. Ausserdem gelangen die Nebengebühren auf Grundlage allgemeiner Bestimmungen zur Erhebung.

3) Bei pudweisen Transporten als Eilgut von Wäschekörben von nicht mehr als 3 Fuss Länge, 2 Fuss Breite und 2 Fuss Höhe von Riga nach Oger und umgekehrt kommt die II. Classe ($^1/_{12}$ Kop. pro Pud und Werst) zur Berechnung.

4) Bei Beförderung von Holzrinde jeder Art in Waggonladungen zwischen allen Stationen der Dwinsk-Witebsker Theilstrecke gelangen folgende Differenzial-Tarife zur Berechnung:

a. Für die Zeit vom 1. November bis zum 1. April:

auf einer Entfernung von 1 bis 162 Werst IX. Classe
„ „ „ „ 163 „ 234 „ 3.60 K. pr. Pud f. d. ganze Strecke
„ „ „ „ über 234 „ X. Classe.

b. Für die Zeit vom 1. April bis zum 1. November:

auf einer Entfernung von 1 bis 162 Werst X. Classe
„ „ „ „ 163 „ 187 „ 2.50 K. pr. Pud f. d. ganze Strecke
„ „ „ „ über 187 „ XI. Classe.

Auf der Riga-Tuckumer Eisenbahn — der Tarif der II. Gruppe, wobei für die Beförderung von Waschkörben von den vorstehend genannten Dimensionen als Eilgut zwischen sämmtlichen Stationen dieser Bahn gleicherweise die II. Classe berechnet wird.

Der vorbezeichnete Tarif der II. Gruppe findet ferner vom 1. Juli ab Anwendung für den Lokal-Verkehr der nachstehenden Bahnen: Bal-

tische und Pskow-Rigaer, Moskau-Kasaner, Moskau-Nishny-Nowgoroder und Muromer, Moskau-Jaroslaw-Archangeler, Nicolai, Nowotorschok und Rschew-Wjasmaer, Rybinsker, Samara-Slatouster mit der Orenburger Zweigbahn, Sysran-Wjasmaer, Schuja-Iwanowo, Wladikawkas, Süd-Ost und Rjasan-Uraler, — der Tarif der I. Gruppe dagegen auf folgenden Eisenbahnen: Warschau-Wiener, Warschau-Terespoler, Brest-Cholmer, Siedletz-Malkiner, Narewer, Jekaterinen, Jwangorod-Dombrower, Moskau-Kiew-Woronesher, Kursk-Charkow-Asower, Losowo-Sewastopoler, Libau-Romnyer, Lodzer, Moskau-Brester, Moskau-Kursker, Obojaner, Polessjer, Weichsel, Petersburg-Warschauer, Fastower, Charkow-Nicolajewer und Süd-West-Bahnen.

43. Einführung neuer Tarife.

Folgende neue Tarife resp. neue Ausgaben bereits früher bestandener sind im Jahre 1895 zur Einführung gelangt:

1) Am 4. Februar ein Special-Tarif für die Beförderung von Gusseisen, unbearbeitet, Eisen in Blöcken und Krätzen und Mühlbars, in vollen Waggonladungen von der Station Krjukow am Dniepr der Charkow-Nicolajewer Eisenbahn nach diversen Stationen, darunter auch nach Riga. Um in den Genuss der Sätze des qu. Specialtarifs zu gelangen, dürfen die genannten Waaren in verdeckten Kisten und Fässern nicht verpackt sein.
2) Am 17. Februar (1. März) der Tarif für den Russisch-Belgisch-Französischen Verkehr.
3) Am 25. März der Tarif des directen Russisch-Deutschen Passagier- und Bagage-Verkehrs zwischen einigen Stationen der Bahnen: Petersburg-Warschau, Baltischen, Moskau-Brest, Riga-Orel, Libau-Romny, Nicolai und Süd-West einerseits und den Stationen: Königsberg, Berlin, Wiesbaden, Hamburg, Dresden, Köln, Leipzig, Frankfurt a. M., Franzensbad, Ems, Stettin, Baden-Baden, Breslau, Danzig und Darmstadt.
4) Am 1. April der Tarif für die Beförderung von Naphta-Rückständen und Roh-Naphta in sämmtlichen lokalen und directen Verkehren der russischen Eisenbahnen.
5) Vom 1. Juli ab unterliegen pudweise Sendungen von Sandzucker bei deren Beförderung nach den normalen Tarifen auf allen russischen Eisenbahnen einer Frachtberechnung zu $^1/_{12}$ Kop. pro Pud und Werst, während gleichzeitig der frühere Tarif von $^1/_{18}$ Kop. pro Pud und Werst ausser Kraft tritt. Die für den genannten Artikel bestehenden Specialtarife behalten jedoch auch fernerhin bis auf Weiteres ihre Giltigkeit.
6) Am 20. Juli (1. August) trat der Tarif des russisch-österreichisch-ungarischen directen Güter-Verkehrs in Kraft.

7) Mit einer Giltigkeitsdauer vom 1. August 1895 bis auf Weiteres wurde eine neue Ausgabe des Tarifs für die Beförderung von Steinkohlen, Anthrazit, Briquets und Coaks auf sämmtlichen Bahnen des Reichs (Sbornik Nr. 649, Tarif Nr. 5877) eingeführt, wobei vom gleichen Zeitpunkt ab die frühere Ausgabe des qu. Tarifs vom 1. October 1893 ausser Kraft trat. Neben allgemeinen für das gesammte Eisenbahnnetz geltenden Tarif-Bestimmungen enthält die neue Ausgabe Ausnahme-Sätze für den Transport vorgenannter Artikel von den Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrower Eisenbahn nach allen Stationen des Reichs. Auf der Riga-Tuckumer Eisenbahn sowohl im lokalen, als auch directen Verkehr, sollen diese Artikel bei Sendungen in Wagenladungen zu $^1/_{65}$ Kop. pro Pud und Werst excl. Nebengebühren tarifirt werden.

8) In den Tarif des directen Petersburg-Riga-Warschau-Wolga-Kaspischen Güterverkehrs via Zarizyn und Saratow wird für die Beförderung sämmtlicher Güter vom 29. Juli ab die Richtung via Kamyschin der Rjasan-Uraler Eisenbahn aufgenommen, wobei die Gesammtsätze in demselben Umfange zur Erhebung gelangen, wie sie für die Verkehre via Zarizyn und Saratow fixirt sind.

9) In die 28. Gruppe der Waaren-Klassification des Tarifs des directen Petersburg-Riga-Warschau-Wolga-Kaspischen Güterverkehrs via Zarizyn und Saratow wird vom 29. Juli ab der Artikel „Korkholzspäne“ eingeschlossen und die Tarifirung desselben erfolgt für den Antheil der Eisenbahnen nach der I. Classe, für den Antheil der Dampfschifffahrts-Gesellschaften dagegen nach der II. Classe in doppeltem Betrage.

10) Am 2. August gelangte zur Einführung der Tarif für die Beförderung von Passagieren, Bagage und Gütern auf der Ussuri-Eisenbahn.

11) Güter, welche von den Häfen Antwerpen, Libau, Petersburg und Riga nach den Stationen der Transkaukasischen Eisenbahn: Akstafa, Baku, Batum, Borschom, Dollar, Tiflis und Schamchor und vice versa, um Europa herum, auf den Dampfern der Russischen Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel befördert werden, können vom 16. August ab im directen Baltisch-Transkaukasischen Verkehr, mit Ausreichung directer Frachtbriefe, zum Transport gelangen, wobei für den Antheil der Transkaukasischen Eisenbahn deren Local-Tarif und für den Antheil der Dampfschifffahrts-Gesellschaft die vom Versender mit ihr vereinbarte Seefracht angewandt wird.

44. Aufhebung von Tarifen.

Der für einzelne Artikel der Gruppen 48, 71, 123 und 124 der Waaren-Nomenklatur zum Tarif der Bahnen I. und II. Gruppe und zwar für Häute und Felle, unbearbeitete, Wolle, Borsten, Haare und Flaum von Thieren, bei deren Beförderung in vollen Wagenladungen giltige Differenzialtarif Nr. 4, findet vom 20. Januar 1895 ab auf Sendungen dieser Güter von den Häfen Libau, Riga, Reval (mit Baltisch-Port) und Petersburg (mit Nowy-Port) keine Anwendung (Sbornik Nr. 598).

Der vom 22. Mai 1892 ab giltig gewesene Tarif für die Beförderung von kaustischer, calcinirter und crystallisirter Soda auf allen russischen Eisenbahnen trat mit dem 1. Juli ausser Kraft; von diesem Zeitpunkt ab gelten für diese Artikel die Sätze des neuen Tarifs der I. und II. Gruppe resp. der Local-Tarife der einzelnen Bahnen.

Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft unter der Firma „Kaspij" hat am 15. Juli die Beförderung von Gütern in den directen Petersburg-Riga-Warschau-Kaukasisch-Transkaspischen Güterverkehren via Petrowsk auf der Wolga und dem Schwarzen Meer eingestellt und ist daher aus dem Tarif dieser Verkehre vom genannten Zeitpunkt ab gestrichen worden.

45. Gebühren zum Besten der Städte.

Im Jahre 1895 haben nachstehende Städte das Recht erhalten, von sämmtlichen ankommenden resp. abzufertigenden Waaren gewisse Gebühren zu erheben.

1) Zum Besten der Stadt Romny nach einer vom Ministerium des Innern zu bestätigenden Taxe: auf die Dauer von 10 Jahren.

2) Zu Gunsten der Stadt Konotop an der Moskau-Kiew-Woroneschер-Eisenbahn $^3/_4$ Kop. pro Pud von allen Waaren, gleichfalls für die Dauer von 10 Jahren.

3) Zu Gunsten der Stadt Orel für die Dauer von 5 Jahren eine Gebühr von $^1/_{20}$ bis 2 Kop. pro Pud, welche zur Anlegung resp. Verbesserung der Zufuhrwege zu den resp. Bahnstationen bestimmt sein soll.

4) Zu Gunsten der Stadt Pawlograd von allen von der Losowo-Sewastopoler Eisenbahn zu dieser Stadt angeführten resp. von derselben abgeführten Gütern eine Gebühr von $^1/_{12}$ Kop. pro Pud Kreide und $^1/_4$ Kop. pro Pud anderer Waaren.

5) Zu Gunsten der Stadt Pinsk von sämmtlichen auf den Polessjer Bahnen ankommenden resp. abgehenden Waaren einen Satz von $^1/_8$ Kop. pro Pud für die Dauer von 6 Jahren.

6) Zu Gunsten der Stadt Wjasma von sämmtlichen auf der Moskau-Brester, Rschew-Wjasmaer und Sysran-Wjasmaer Eisenbahnen an-

kommenden resp. abgehenden Waaren eine Gebühr von $^1/_5$ Kop. pro Pud für die Dauer von 5 Jahren; diese Erhebung tritt an Stelle der bisherigen Chaussée-Gebühr.

46. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten.

a. Regeln über die Beobachtung der Reihenfolge in der Beförderung von Gütern.

In Ausführung des § 52 des allgemeinen Ustaws russischer Eisenbahnen sind folgende Regeln über die bei der Abfertigung der Gütersendungen zu beobachtende Reihenfolge erlassen und vom Ministerium der Wege-Communicationen in Nr. 48 der Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Staatsregierung vom 18. März 1895 publicirt worden.

§ 1. Die mit den Güterzügen zur Beförderung gelangenden Güter sind in Bezug auf die Reihenfolge ihrer Abfertigung einzutheilen in Güter, welche ausser der Reihenfolge und in Güter, welche auf allgemeiner Grundlage abgefertigt werden.

§ 2. Zu den Gütern, welche ausser der Reihenfolge befördert werden, werden gezählt:

a. solche Güter, deren Beförderung auf Grund besonderer, vom Eisenbahn-Conseil bestätigten Bestimmungen geschieht, in welchen auch die Art der Abfertigung festgesetzt ist, und

b. solche Güter, deren unverzügliche Abfertigung entweder im allgemeinen Reichsinteresse, oder mit Rücksicht auf die Befriedigung öffentlicher Bedürfnisse, oder infolge allgemeiner Regierungsvorschriften (§ 51 des Allgemeinen Ustaws der russischen Eisenbahnen) erforderlich ist.

Die Güter der ersten Kategorie, d. h. solche, welche auf Grund besonderer Bestimmungen befördert werden, sind in der durch diese Bestimmungen festgesetzten Ordnung abzufertigen, während die Güter der zweiten Kategorie vorzugsweise vor allen Gütern abzufertigen sind.

Anmerkung. Güter, deren Beförderung nach besonderen Bestimmungen geschieht, in welchen jedoch nicht eine besondere Art der Reihenfolge bei der Abfertigung vorgesehen ist, mit Ausnahme von gefährlichen und leicht entzündbaren Gegenständen, werden den Gütern der Reihenfolge zugezählt (cfr. § 3).

§ 3. Zu den Gütern, deren Beförderung auf allgemeiner Grundlage geschieht, werden alle übrigen Güter gerechnet. Güter, welche zur Beförderung mit vorheriger Lagerung (§ 49 des Allgemeinen Ustaws) angenommen werden, sind ebenfalls als Güter der Reihenfolge anzusehen und werden in der in den nachstehenden Paragraphen angegebenen Ordnung abgefertigt.

§ 4. Die Güter der Reihenfolge werden in Bezug auf ihre Aufeinanderfolge bei der Abfertigung in folgende 4 Kategorien eingetheilt:

I. Lebende Thiere, soweit dieselben nicht unter den Gütern ausser der Reihenfolge (§ 2, Absatz 1) stehen, sowie die in dem dieser Verordnung angefügten Verzeichnisse genannten Güter, soweit sie nicht unter den, schnellem Verderben ausgesetzten Gegenständen oder den Lebensmitteln genannt sind.

II. Die kleinen Sendungen aller übrigen Güter der Reihenfolge, in Quantitäten, welche auf jedem Frachtbrief 75 Pud nicht überschreiten.

III. Die in dem unter I erwähnten Verzeichnisse genannten Güter, deren Lagerung auf der Versandstation ungeeignet oder in sanitärer Hinsicht oder wegen Feuersgefahr etc. gefährlich ist.

IV. Alle übrigen Güter.

§ 5. Die Reihenfolge bei der Abfertigung der vorgenannten Güter wird durch die Aufeinanderfolge der Kategorien bestimmt. Die Güter der I. Kategorie haben den Vorzug vor den Gütern der II., die Güter der II. Kategorie den Vorzug vor den Gütern der III. u. s. w.

Güter, deren Beförderung die Benutzung besonderer Special-Wagen erfordert, sowie solche, welche in Wagen von Privatpersonen (§ 9 des Allgemeinen Statuts) befördert werden, bilden eine besondere Kategorie. In gleicher Weise sind diejenigen Güter, welche in Folge von Wagenmangel auf den Stationen haben gelagert werden müssen, vorzugsweise vor den Gütern der anderen Kategorien abzufertigen. Wenn aber die Lagerung auf der Versandstation nicht durch Wagenmangel, sondern durch ungenügende Durchlassfähigkeit der übrigen am Transport betheiligten Bahnen, oder durch die ungenügende Empfangseinrichtung auf der Bestimmungsstation, oder durch andere ähnliche technische Schwierigkeiten des Betriebes hervorgerufen ist, so sind die Güter, welche in Privatwagen oder in besonderen der Bahn gehörigen Specialwagen zur Beförderung gelangen, in der Ordnung abzufertigen, welche durch die gegenwärtigen Vorschriften für diejenige Kategorie von Gütern der Reihenfolge festgesetzt ist, zu welcher diese Güter bei der Beförderung in gewöhnlichen Wagen gehören.

Anmerkung. Plattformen gewöhnlicher Art, Gitter- und Kohlen-Halbwagen werden nicht zu den Specialwagen gezählt.

§ 6. Für jede Kategorie der Reihenfolge wird auf der Station in jeder Verkehrsrichtung eine besondere Reihenfolge beobachtet. Wenn jedoch auf der betreffenden Station zur Zeit verstärkten Güterverkehrs bedeutende Quantitäten von Reihenfolge-Gütern der IV. Kategorie fortwährend nach einer Bestimmungsstation (nach einer der Hauptstädte, nach einem Zollamte der Landgrenze, nach einem Hafen etc.) zum Versand aufgegeben werden, so ist auf Anordnung oder mit Genehmigung des Ministers der Wegecommunicationen je nach den örtlichen Ver-

hältnissen für jede der betreffenden Relationen eine besondere Reihenfolge zu beobachten. In derselben Ordnung und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse kann auf den Bahnstationen auch bei verschiedenen Verkehrsrichtungen die Aufeinanderfolge bei der Abfertigung der Reihenfolgegüter der IV. Kategorie entsprechend den einzelnen Verkehrsrichtungen besonders eingehalten werden.

§ 7. Eine Begünstigung bei der Reihenfolge oder Abweichung von derselben ist nicht gestattet; ebenso ist die Abfertigung eines Gutes an Stelle eines anderen früher zur Abfertigung angenommenen nicht erlaubt.

§ 8. Güter, welche die für sie festgesetzte Reihenfolge erreicht haben, aber auf Wunsch oder durch die Schuld des Versenders nicht verladen werden, scheiden aus ihrer bisherigen Reihenfolge aus und werden in eine neue Reihenfolge, hinter der vor ihnen verzeichneten letzten Sendung, eingetragen.

Ueber die Ausscheidung aus der Reihenfolge wird unter Mitwirkung der Gensdarmerie-Eisenbahnpolizei, sofern Glieder derselben anwesend sind, ein Protokoll aufgenommen.

§ 9. Wenn die auf der Station vorhandenen Wagen sich nicht zur Verladung der zur nächsten Reihenfolge eingetragenen Güter eignen (z. B. Plattformen statt gedeckter Wagen und umgekehrt u. s. w.), so werden, falls der Versender seine Zustimmung zur Verladung in solche Wagen versagt, diese den Gütern der nächstfälligen Reihenfolge zugezählt. Eine derartige Umgehung der Reihenfolge ist nicht als Störung der bestehenden Ordnung anzusehen, und es werden die Güter dieser Versender, welche die Verladung unter den erwähnten Umständen abgelehnt haben, nicht aus der Reihenfolge ausgeschlossen. Ueber die Ablehnung des Versenders, seine Güter in die ihm angebotenen Wagen verladen zu lassen, ist von ihm in dem Buche für die Reihenfolge unter der Rubrik „Bemerkungen“ eine schriftliche Erklärung abzugeben. In Abwesenheit des Versenders, oder sofern derselbe sich weigert, eine solche Erklärung abzugeben, ist ein polizeiliches Protokoll über die Ursachen der Abweichung von der Reihenfolge, entsprechend dem § 52 des Allgemeinen Statuts, aufzunehmen.

§ 10. Im Falle der Einstellung oder Beschränkung des Betriebes auf einer oder einigen am Transport betheiligten Eisenbahnen werden die mit vorheriger Lagerung angenommenen Güter, ungeachtet der Reihenfolge, nicht früher verladen, als bis von der betreffenden Bahn die Nachricht über die Wiederaufnahme des Betriebes oder die Beseitigung der Einschränkung desselben eingetroffen ist.

In solchen Fällen ist über die Gründe der nicht geschehenen rechtzeitigen Verladung und den weiteren Aufenthalt in dem Buche für die Reihenfolge ein Vermerk bei jeder zurückgehaltenen Sendung zu machen, mit Angabe von Nummer, Datum, Monat und Jahr der Tele-

gramme der Bahnverwaltung, über die Einstellung und Wiederaufnahme des Betriebes. Wenn die entstandene Betriebsstörung nicht bald beseitigt werden kann, sind die zurückgehaltenen Güter in eine besondere Ergänzungs-Reihenfolge zu übertragen.

§ 11. Eine Abweichung von der in den §§ 5 und 6 dieser Vorschriften festgesetzten Ordnung für die Abfertigung der Reihenfolge-Güter infolge örtlicher Verhältnisse einzelner Bahnen, oder eine Theilung der Güter in eine grössere Anzahl von Kategorien und eine dementsprechende Abänderung in der Ordnung bei der Reihenfolge der Abfertigung kann auf Antrag der Eisenbahn vom Minister der Wegecommunicationen bewilligt werden.

b. Bestimmungen für das Auf- und Abladen von Gütern auf den Russischen Eisenbahnen.

Die Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Staatsregierung vom 30. Mai 1895, Nr. 88, enthält eine desbezügliche Verordnung des Ministers der Wegecommunicationen vom 21./24. Mai 1895, Nr. 8532. Hiernach lautet die Verordnung folgendermassen:

§ 1. Das Auf- und Abladen von Gütern im Bereiche der Stationsanlagen erfolgt auf Grund nachstehend aufgeführter Bestimmungen. Ausgenommen von denselben sind:

a. Güter, deren Auf- und Abladen in bezw. aus den Privatpersonen gehörenden Speichern und Lagerplätzen im Stationsrayon erfolgt;

b. Güter, die in, einzelnen Privatpersonen gehörenden Specialwagen, als Cisternen-, Milch-, Bier-, Fleisch- und dergleichen anderen Wagen, verladen werden, und

c. Güter, die auf Grund specieller Bestimmungen zur Beförderung gelangen, und zwar nur in jenen Fällen, wo für das Auf- und Abladen solcher Güter anderweitige Normen vorgesehen sind.

Das Auf- und Abladen von Gütern ausserhalb der Stationsanlagen, sowie auch der unter a. und b. bezeichneten Güter erfolgt nach Uebereinkommen zwischen den Bahnverwaltungen einerseits und den Eigenthümern der Zweiglinien, Lagerplätze und Eisenbahnwagen andererseits.

Für das Auf- und Abladen von Gütern, die auf Grund specieller Bestimmungen befördert werden (Punkt c.), sind diese speciellen Bestimmungen massgebend. Im übrigen finden die nachstehend aufgeführten Bestimmungen Anwendung.

§ 2. Das Auf- und Abladen von Gütern, die per Bahn verfrachtet werden, besorgen, unter Erhebung von hierfür festgesetzten Nebengebühren, die Bahnverwaltungen, mit Ausnahme der in nachstehenden §§ 3 und 4 vorgesehenen Fälle.

§ 3. Von den Interessenten selbst hat zu erfolgen: a. das Auf- und Abladen von Gütern bei Verwendung von besonderen, den Bahnverwaltungen nicht gehörenden, für diese Manipulationen vom Minister der Wegecommunicationen jedoch gestatteten Vorrichtungen und b. das Aufladen von mineralischem Heizmaterial (Gruppe 112 der Waaren-Nomenklatur) in den Aufgabestationen.

§ 4. Unverpackte Güter (mit Ausnahme von mineralischem Heizmaterial) (§ 3), die auf Grund von besonderen vom Conseil für Eisenbahnangelegenheiten herausgegebenen Bestimmungen befördert werden, können auf Wunsch der Waareneigenthümer durch diese selbst auf- bezw. abgeladen werden. In diesen Fällen ist vom Absender ein diesbezüglicher Vermerk im Frachtbriefe zu machen.

§ 5. Die mit dem Auf- und Abladen der Güter verbundenen Manipulationen auf der Bahn sind an der Hand der hierfür vorgesehenen Bestimmungen und Instructionen, soweit die gegenwärtigen Bestimmungen nicht dagegen sprechen, zu bewirken.

Bei der Verladung ist darauf zu sehen, dass: a. das vorgeschriebene Ladeprofil nicht überschritten werde, b. das Gewicht des Gutes die auf dem Wagen angegebene Tragfähigkeit desselben sammt dem gestatteten Uebergewichte nicht übersteige, und c. die Belastung des Wagens und die Verladung des Gutes auf offenen Wagen sämmtlichen technischen Vorschriften entspreche.

§ 6. Für das Wiegen des Gutes gelten folgende Bestimmungen:

a. erfolgt das Wiegen auf der gewöhnlichen Stationswaage, so ist das Gut vom Absender zur Waage zu stellen; bei Aufgabe des Gutes unter Einhaltung der Reihenfolge in der Abfertigung muss dasselbe nach erfolgtem Wiegen ausserdem noch zu dem von der Bahnverwaltung bezeichneten Lagerplatze transportirt werden. Wird dagegen das Gut nach dem Wiegen direkt in den Wagen verladen, so liegt die Zustellung desselben von der Waage zum Wagen dem Absender, bezw. der Bahnverwaltung ob, je nachdem das Abladen von der Bahnverwaltung oder vom Absender besorgt wird;

b. erfolgt das Wiegen auf einer Brückenwaage, so wird der Wagen sammt dem Gute von der Bahnverwaltung zur Brückenwaage gestellt, wobei eine eventuelle nachträgliche Zuladung und die Abladung des Gutes, dann der Rücktransport desselben zum Lagerplatze, sowie auch eine eventuelle nachträgliche Ergänzungszustellung des Gutes vom Lagerplatze zur Brückenwaage auf Kosten des Absenders, bezw. von der Bahnverwaltung besorgt wird. Erfolgt das Aufladen des Gutes durch den Versender, und wird von dem letzteren zum Zwecke der Zuladung, bezw. Abladung des Gutes die Zustellung des Wagens zum Verladungsplatze und dann behufs nochmaliger Nachwiegung zur

Brückenwaage verlangt, so wird von derselben ein weiteres Wiegegeld, wie für neues Wiegen erhoben.

§ 7. Das Auf- und Abladen des Gutes durch die Interessenten ist nur an solchen Tagen gestattet, an welchen eine Auf- und Abgabe von Gütern in der Station stattfindet, und zu den für diese Manipulationen festgesetzten Stunden, die auf jeder einzelnen Station durch besondere Plakate bekannt gemacht werden.

§ 8. Von Zeit und Ort der bevorstehenden Zustellung der Wagen zum Auf-, bezw. Abladen werden die Waareneigenthümer durch entsprechende Plakate in den Stationen in Kenntniss gesetzt.

§ 9. Die Bahnverwaltung ist verpflichtet, die zur Beladung gestellten Wagen von etwaigem Schmutze zu reinigen und gedeckte Wagen gegebenen Falles ausserdem noch zu durchlüften und zu desinficiren.

Die zum Beladen mit Bauholz gestellten Plattformen (Lowrys) müssen mit einer entsprechenden Anzahl von Krampen zur Befestigung der Stützen versehen sein.

§ 10. Beim Verladen auf offenen Wagen durch die Interessenten haben letztere die Unterlagen, Stricke, Nägel, Stützen und anderes zur Befestigung dienende Material selbst zu liefern.

§ 11. Die beim Verladen durch die Interessenten etwa erforderlichen besonderen Vorrichtungen sind von denselben selbst zu stellen, im Wagen anzubringen und aus demselben zu entfernen. Beim Anbringen und Entfernen der Vorrichtungen ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass der Wagen nicht beschädigt wird. Bei eventueller Beschädigung des Wagens hat der Interessent für die Reparaturkosten aufzukommen.

Nach Uebereinkommen mit der Bahnverwaltung können die bezüglichen Vorrichtungen auch von derselben auf Kosten der Waareneigenthümer gestellt, im Wagen angebracht und aus demselben entfernt werden. Ueber die vom Absender, bezw. auf dessen Kosten von der Bahnverwaltung gestellten Vorrichtungen wird im Frachtbriefe ein Vermerk gemacht, und kann die Auslieferung derselben mit dem Gute vom Waarenempfänger beansprucht werden.

§ 12. Den Waareneigenthümern steht das Recht zu, die in den Stationen zum Gebrauche freistehenden und verwendbaren Hebekrähne für das Auf- und Abladen in Anspruch zu nehmen, wobei jedoch die Art der Verwendung von Hebekrähnen der Disposition der Bahnverwaltung vorbehalten bleibt.

§ 13. Den gesetzlichen Anforderungen der Bahnbeamten, denen die Aufsicht über das ordnungsgemässe Auf- und Abladen obliegt, ist sowohl seitens der Waareneigenthümer, als auch seitens deren Bediensteten und Arbeiter Folge zu leisten.

§ 14. Der Absender hat das Aufladen binnen sechs Stunden, vom Momente der Stellung des Wagens an gerechnet, zu besorgen.

Falls der Wagen von der Bahnverwaltung zu einer Zeit gestellt werden sollte, dass dem Absender zum Verladen weniger als sechs Stunden verbleiben, so steht letzterem das Recht zu, das Aufladen an diesem Tage nicht auszuführen; die Bahn ist in solchem Falle verpflichtet, dem Absender den Wagen am nächsten Tage derart zu stellen, dass ihm für das Aufladen nicht weniger als sechs Stunden hintereinander zur Verfügung stehen. Sofern jedoch der Absender mit dem Aufladen zu einer Zeit begonnen haben sollte, von der ab ihm eine geringere Frist zur Verfügung steht, so hat derselbe das Aufladen binnen dieser Frist zu besorgen.

§ 15. Falls der Absender mit dem Beladen des Wagens binnen der im vorhergehenden Paragraphen festgesetzten Frist nicht beginnen sollte, geht das Gut seiner Reihenfolge in der Beförderung verlustig (Art. 52 des allgemeinen Gesetzes); der Absender hat die in solchen Fällen festgesetzten Gebühren der Bahnverwaltung zu entrichten. Sollte der Absender das Verladen begonnen, binnen der vorgeschriebenen Frist aber nicht beendet haben, so steht ihm das Recht zu, dasselbe binnen 24 Stunden, vom Momente der Stellung des Wagens an gerechnet, auszuführen, in welchem Falle jedoch vom Absender Wagenstandgeld erhoben wird. Bei Ueberschreitung auch dieser Frist ist die Bahnverwaltung berechtigt, entweder das weitere Beladen des Wagens durch eigene Arbeitskräfte vornehmen zu lassen, oder aber den bereits verladenen Theil des Gutes wieder abzuladen und über den Wagen anderweitig zu verfügen. Gleichzeitig werden vom Absender die in solchen Fällen vorgesehenen Gebühren erhoben.

§ 16. Der Empfänger hat das Abladen des Gutes binnen einer zwölfstündigen Frist, vom Momente der Stellung des Wagens an gerechnet, und zwar in den laut § 7 dieser Bestimmungen hierfür festgesetzten Stunden auszuführen.

§ 17. Falls der Empfänger mit dem Abladen binnen der im vorhergehenden Paragraphen festgesetzten Frist nicht beginnen sollte, steht der Bahn das Recht zu, das Gut, unter Einhebung der hierfür festgesetzten Gebühr, durch eigene Arbeitskräfte sofort abzuladen, sowie auch vom Empfänger das vorgeschriebene Wagenstandgeld für 24 Stunden zu erheben.

Sollte die Bahn jedoch gestatten, dass das Gut auf Wunsch des Empfängers noch nach Ablauf der festgesetzten Frist im Wagen belassen bleibe, so werden hierfür die in solchen Fällen vorgesehenen Stand- und Lagergebühren erhoben, und zwar für die Dauer vom Ablaufe der lagerfreien Zeit (Art. 81 des allgemeinen Ustaws) bis zur Uebernahme des Gutes durch den Empfänger. Sofern das Entladen des Gutes begonnen, binnen der festgesetzten Frist aber nicht beendet sein sollte, werden dem Empfänger noch weitere aufeinander folgende 18 Stunden, vom Momente des Ablaufes der im § 16 für das Abladen vorgesehenen

Frist an gerechnet, zur Verfügung gestellt und hierfür das Wagenstandgeld für 24 Stunden berechnet. Falls auch diese Frist überschritten wird, steht der Bahn das Recht zu, das Abladen des Gutes durch eigene Arbeitskräfte zu bewirken, in welchem Falle Abladegebühren und das Wagenstandgeld für 24 Stunden vom Empfänger erhoben werden.

§ 18. In die mit §§ 14 und 16 für das Auf- und Abladen festgesetzten Fristen werden einbezogen: in den Termin für das Aufladen: die für das Aufstellen der Vorrichtungen im Wagen, und in den Termin für das Abladen: die für das Entfernen der Vorrichtungen aus dem Wagen erforderliche Zeit.

Falls das Abladen auf Grund der §§ 15 und 17 durch die Bahnverwaltung besorgt wird, sind auch die etwa verwendeten Vorrichtungen von derselben aus dem Wagen zu entfernen. Die Bahnverwaltung übernimmt keine Verantwortung für hierdurch etwa entstehende Beschädigung der Vorrichtungen, und steht derselben das Recht zu, den Ersatz sämmtlicher durch die Entfernung der Vorrichtungen aus dem Wagen hervorgerufenen Auslagen zu beanspruchen.

c. Regeln für die Beförderung von Milch.

1) Unabhängig von der bisherigen Transportweise auf Frachtbriefe, wie solche für alle Güter überhaupt besteht, soll die Beförderung von Milch auch auf besondere Billets, jedoch nur zwischen denjenigen Stationen geschehen können, welche zu diesem Zwecke von den betreffenden Bahnen selbst oder vom Ministerium der Wege-Communicationen namhaft gemacht werden.

2) Diese Billets sind auf den Versandstationen zu erhalten und können vom Versender in beliebiger Anzahl gegen Entrichtung der der Transportstrecke entsprechenden Summe erworben werden. Auf den Billets befinden sich vorgedruckt: neben den Nummern und Serien die Benennungen der Versand- und Empfangsstation, das zu bezahlende Gewicht und die entsprechende Frachtzahlung. Die Billets bestehen aus zwei Theilen, welche mit dem Stationsstempel versehen werden; der eine Theil wird am Milchgefäss befestigt und geht mit demselben bis zur Empfangsstation, während der andere dem Versender ausgereicht wird und als Beweis für die erfolgte Annahme zur Beförderung zu gelten hat.

3) Die zur Aufnahme von Milch bestimmten Gefässe müssen mit einer deren Gewicht zusammen mit der Milch bezeichnenden Aufschrift (oder auch Märke) der Eisenbahn, ferner mit der Angabe der Versand- und Empfangsstationen, sowie der Firma oder dem Namen der Versender, resp. Empfänger versehen sein. Die Adresse des Letzteren kann auf

dem Gefäss selbst angebracht oder aber in einer besonderen schriftlichen Eingabe auf den Namen der Empfangsstation namhaft gemacht werden.

4) Das Gewicht des leeren Gefässes, sowie eines solchen mit Milch angefüllten, wird von der Versandstation vor Beginn des Transportes constatirt, für welchen Zweck, sowie behufs Anbringung der vorerwähnten Aufschriften, resp. Märken, die Versender ihre Gefässe denjenigen Stationen vorzustellen haben, von welchen aus die Transporte bewerkstelligt werden sollen.

5) Die Grösse, Form und Art der Gefässe können verschieden sein und jede Sendung wird nach Puden berechnet, wobei Theile eines Pudes für voll angesehen werden.

6) Die in oben bezeichneten Gefässen zum Transport aufgegebene Milch wird ohne Nachwägen seitens der Eisenbahn befördert; die letztere behält sich jedoch das Recht des Nachwägens vor, gemäss den einschlägigen Bestimmungen des allgemeinen Eisenbahn-Ustaws.

7) Von dem Eintreffen der Sendung auf der Empfangsstation wird der Empfänger nur auf speciellen Wunsch des Versenders und auf seine Kosten benachrichtigt.

8) Die angekommene Milch wird dem Adressaten oder der von ihm bezeichneten Person gegen Quittung in den Begleitdocumenten der Eisenbahn ausgeliefert, wobei ein Vorweis der zweiten Hälfte des dem Versender bei der Abfertigung ausgereichten Billets nicht erforderlich ist.

9) Bei der Auslieferung der Waare wird ferner dem Empfänger ein besonderer Schein behufs frachtfreier Rückbeförderung des leeren Gefässes mitgegeben. Dasselbe wird als Frachtgut nach der Versandstation zurückgesandt, wobei der mit dem Stationsstempel versehene Schein dem Versender abgeliefert wird.

10) Nach den vorbezeichneten Regeln wird auch der Transport von Schmand bewerkstelligt; die Eisenbahnen verantworten für diesen Artikel bei event. Beschädigung resp. Verschüttung, auf gleiche Weise wie für Milch.

d. Auszahlung von Mehrerhebungen.

In Folge unrichtiger Auslegung der Tarife, Versehen, Additionsfehler etc. seitens der Eisenbahnbeamten, bilden sich bei der Frachtberechnung Mehrerhebungen, welche bisher nur auf schriftliche Eingaben bei den Verwaltungen zurückerstattet wurden. Auswärtige Interessenten hatten hierbei zuweilen sogar recht beträchtliche Kosten an Postporto zu tragen.

Wegen der grossen Anzahl derartiger Eingaben konnten die Verwaltungen das sich anhäufende Material in der gesetzlichen Zeit nicht bewältigen und haben in Folge dessen die Interessentsn auf Erledigung

ihrer Reclamationen Monate, ja sogar Jahre warten müssen. Viele zogen es aus obigen Gründen vor, wenn die Mehrerhebung keine namhafteren Summen aufwies, von einer solchen Reclamation abzustehen und lieber den Verlust zu tragen.

Nunmehr ist diesem misslichen Zustande von Seiten der Riga-Oreler Eisenbahn ein Ende gemacht worden, indem die Verwaltung dieser Bahn vom 1. Juli 1895 ab neue Regeln über die Auszahlung von Mehrerhebungen zur Einführung gebracht hat.

Die wichtigsten Punkte der betreffenden Bestimmungen sind folgende:

1) Nach Verlauf von 2 Monaten erhalten alle Stationen besondere Register mit Angabe der im Laufe des drittletzten Monats von der betreffenden Station mehrerhobenen Beträge. Diese Register werden an dem Publicum zugänglichen Stellen angebracht.

2) Zum Empfang der Mehrerhebung haben die Reclamanten der Station die betreffenden Frachtbriefe und eine vom Eisenbahn-Statut vorgesehene schriftliche Eingabe vorzustellen. Gedruckte Blankette solcher Eingaben sind auf Wunsch in den Stationen selbst zu erhalten.

3) Nach Empfang der vorstehend genannten Documente überzeugt sich die Station, ob der Reclamant auch thatsächlich diejenige Persönlichkeit ist, welche die Waare empfangen, resp. seinerzeit die Frachtgelder entrichtet hat.

4) Falls die reclamirte Summe mit der im Register angegebenen übereinstimmt, wird die Mehrerhebung sofort seitens der Station dem Reclamanten ausgezahlt. Falls die betreffende Summe 5 Rbl. übersteigt, muss der Empfänger die ihm von der Station zur Unterschrift vorzulegende Quittung mit einer Stempelmarke von 5 Kop. versehen.

5) Wenn sich zum Empfang der Mehrerhebung nicht derjenige persönlich meldet, welcher die Frachtzahlung ursprünglich geleistet hat, so wird die Mehrerhebung nur dann der betreffenden Persönlichkeit ausgekehrt, wenn auf dem Frachtbrief eine Cession vermerkt ist oder der Eingabe eine notariell beglaubigte Vollmacht des Empfangsberechtigten beiliegt.

6) Falls die in der Eingabe geforderte Summe höher ist, als die im Register vermerkte, erfolgt keinerlei Auszahlung seitens der Station, sondern die letztere nimmt vom Reclamanten gegen Quittung die betreffende Eingabe entgegen, um sie dann zur weiteren Veranlassung der Commerz-Abtheilung einzusenden, bei welcher die Erledigung nach dem bisherigen Modus stattfindet.

7) Wenn bei ein und denselben Frachtbriefen der Reclamant berechtigt ist, die im Register vermerkte Mehrerhebung zu erhalten, gleichzeitig aber Forderungen über Lieferfristüberschreitung, Beschädigung, Manco etc. anhängig macht, so werden ihm nach Auszahlung der betreffenden Mehrerhebung die Frachtbriefe abgenommen, dagegen hat er dann in der Eingabe wegen Entschädigung für vorbezeichnete Be-

schädigung etc. anzugeben, dass die betreffenden Frachtbriefe der und der Station bei Empfang der Mehrerhebung übergeben worden sind.

47. Umbenennung von Stationen.

Mit Genehmigung des Ministers der Wegecommunicationen haben im Laufe des Jahres 1895 nachstehende Umbenennungen von Stationen stattgefunden:

1) Vom 1. März 1895 ab die Station Achtyrka der Charkow-Nicolajewer Eisenbahn in — Kiritowka und die Station Stepan der Polessjer Eisenbahnen in — Nemowitschi.
2) Vom 1. August ab die Station „Keltschi" der Transkaspischen Eisenbahn in „Annenkowo".
3) Die Station „Medwedewo" der Samara-Slatouster Eisenbahn in Station „Bischkil".
4) Die Station „Jurasowka" der Zweigbahn Woroschba-Seredina-Buda der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn in Station „Chutor-Michailowsky".
5) Die Station „Sosnowka" der Bogojawlensk-Sosnowkaer Zweigbahn der Rjasan-Uraler Eisenbahn in Station „Benkendorf-Sosnowka".

48. Abänderungen und Ergänzungen des allgemeinen Ustaws russischer Eisenbahnen.

I. In Nr. 136 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Regierung vom 4. August 1895 ist folgender Allerhöchst bestätigter Beschluss des Reichsraths über die Annahme von Gütern zur Beförderung auf den Eisenbahnen publiziert:

An Stelle des Art. 51 (nebst Anmerkung) des allgemeinen Ustaws der russischen Eisenbahnen wird bestimmt:

Die zur Beförderung angenommenen Güter müssen mit Beobachtung der Reihenfolge, ohne Bevorzugung irgend welcher Absender oder Gütergattung, abgefertigt werden, mit Ausnahme: 1) von Gütern, deren Beförderung besonderen Regeln unterliegt, und 2) von Gütern, deren unverzügliche Beförderung durch die allgemeinen Reichsinteressen, oder mit Rücksicht auf die Befriedigung öffentlicher Bedürfnisse, oder aber gemäss allgemeiner Regierungsvorschriften bedingt ist.

Anmerkung 1. Ausser den zur Beförderung angenommenen Gütern werden in die Reihenfolge auf Anmeldung durch die Absender aufgenommen: 1) Güter, welche sich in den bei der Station belegenen Lagerräumen oder Lagerhäusern befinden, die nicht der Eisenbahn gehören und

auch nicht von derselben benutzt werden, und 2) Güter, welche auf den den Absendern zur zeitweiligen Benutzung übergebenen freien Stationsländereien gelagert sind (Art. 45, sowie Art. 47).

Anmerkung 2. Der Erlass der hinsichtlich der Punkte 1 und 2 dieses Artikels festzusetzenden Regeln, sowie von Regeln über den Einschluss von Lagerräumen und Lagerräumen (Punkt 1, Anmerkung 1) in den Stationsrayon, über die Art der Anmeldung zur Abfertigung und die Annahme zur Beförderung der in denselben befindlichen Güter liegt dem Eisenbahn-Conseil ob. Ausserdem wird dem Eisenbahn-Conseil anheimgestellt, Bestimmungen darüber zu treffen, welche Gattung von Gütern und in welchen Fällen dieselben abweichend von der Reihenfolge abgefertigt werden können, unter Vertheilung der vorhandenen Waggons zwischen die Absender nach Massgabe der von denselben zur Abfertigung angemeldeten Gütermengen.

II. Punkt 8 des Art. 50 des allgemeinen Ustaws, der durch den am 6. Juni 1894 Allerhöchst bestätigten Beschluss des Reichsraths (Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Regierung, Nr. 118, Art. 867, vom Jahre 1894) abgeändert worden, ist folgendermassen zu interpretiren:

„Punkt 8. Von der Gebühr zur Deckung der Ausgaben für die Vorrichtungen zur Lagerung der Güter in den Stationslagerhäusern sind befreit: Güter, welche ihrer Gattung nach zwar dieser Gebühr unterliegen, jedoch auf den gemäss Art. 47 (Ergänzung vom Jahre 1893) angewiesenen Plätzen freien Landes gelagert sind, sowie Güter, welche aus den bei der Station belegenen Lagerhäusern und Lagern, die nicht der Eisenbahn gehören und auch nicht von derselben benutzt werden, zur Beförderung angemeldet werden".

III. Die Anmerkung 2 zum Art. 50 desselben Gesetzes (Fortsetzung vom Jahre 1893) wird aufgehoben.

IV. Der Art. 81 des genannten Gesetzes (Ausgabe vom Jahre 1886) ist durch folgende Anmerkung zu ergänzen:

„Die Art der Ausgabe der Güter, welche auf Zweiglinien nach Häfen, Fabriken, Magazinen, Speichern etc. befördert werden, wird durch die vom Eisenbahn-Conseil zu erlassenden Regeln bestimmt."

V. In Nr. 137 der Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Regierung vom 8. August 1895 ist folgender Allerhöchst bestätigter Beschluss des Reichsraths über die Abänderung des § 60 des Allgemeinen Ustaws der russischen Eisenbahnen publiziert:

An Stelle des Art. 60 des Allgemeinen Ustaws wird bestimmt:

„Den Eisenbahnen ist es anheimgestellt, Inhalt, Gewicht und Werth des Gutes, sowie bei Stückgütern (Thiere, Equipagen etc.) deren Anzahl nicht nur auf der Versand- und Empfangs-Station, sondern auch auf den auf dem Wege liegenden Zwischenstationen zu prüfen. Die Prüfung hat auf Grund der von dem Eisenbahn-Conseil bestätigten Regeln zu geschehen. Erweist es sich, dass der Versender den Inhalt der Waare nicht richtig declarirt, oder ein geringeres Gewicht, als das wirkliche, angegeben, oder die Anzahl der Thiere und anderer Stück-Güter, welche durch ihn selbst (§ 77) verladen worden, nicht richtig bezeichnet hat, so ist derselbe, abgesehen von der entsprechenden tarifmässigen Ergänzungszahlung, verpflichtet, der Eisenbahn für die entdeckte Unrichtigkeit eine Strafzahlung im doppelten Betrage der Differenz zwischen der für die gesammte Transportstrecke, nach dem für die betreffende Sendung gültigen Tarife mit Einschluss der Nebengebühren, ermittelten Fracht und der anfangs auf Grund der Angabe des Versenders ausgerechneten Summe zu leisten. Hat eine solche unrichtige Declaration auch eine Beschädigung des für die Beförderung des Gutes benutzten Wagens herbeigeführt, so ist der Versender verpflichtet, der Eisenbahn den entstandenen Schaden zu ersetzen."

VI. In Nr. 162 der Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Regierung vom 8. October 1895 ist auf Verfügung des Ministers der Wege-Communicationen der abgeänderte § 1 der Bestimmungen publiziert, welche bei der von der Eisenbahn auf Grund des Art. 60 des Allgemeinen Eisenbahn-Ustaws vorzunehmenden Prüfung des Inhalts, Gewichtes und des Werthes der zum Transporte übernommenen Sendungen einzuhalten sind, nämlich:

§ 1. Die im Art. 60 des allgemeinen Ustaws der Russischen Eisenbahnen vorgesehene Prüfung des Inhaltes, Gewichtes und Werthes der zur Beförderung übernommenen Sendungen, sowie auch der Stückzahl bei Transporten von lebenden Thieren, Equipagen u. s. w. kann die Eisenbahn — wenn die Verladung durch den Absender erfolgt ist — vornehmen:

a) auf der Aufgabestation, jedoch ohne dass die für das Gut festgesetzte Reihenfolge in der Beförderung unterbrochen werden darf;

b) auf einer unterwegs befindlichen Station, wobei das Gut in der Beförderung nicht aufgehalten werden darf, bezw. bei erforderlicher Unterbrechung der Beförderung die Eisenbahn für die etwaige Nichteinhaltung der festgesetzten Lieferfrist zu haften hat, sofern der Aufenthalt nicht durch Verschulden des Absenders herbeigeführt wurde;

c) auf der Bestimmungsstation, beim Entladen und Ausliefern der Sendung an den Empfänger.

49. Eröffnung neuer Stationen.

Am 1. Juli wurde auf der 662. Werst der Sysran-Wjasmaer Eisenbahn die Halbstation „Chutor" für Annahme, sowie Abfertigung von Passagieren, Bagage und Fracht, sowie Eilgütern, sowohl im localen, als auch im directen Verkehr eröffnet, wobei die Zahlung für die ganze Strecke zwischen den beiden benachbarten Stationen Sosedka und Baschmakowo erhoben wird.

Vom 29. Juli ab ist die Station Borschom der Transkaukasischen Eisenbahn in die Tarife der directen Petersburg-Riga-Warschau-Kaukasisch-Transkaspischen Verkehre mit den für die Station Gori derselben Bahn geltenden Frachtsätzen aufgenommen worden.

Am 10. September ist die Hafenstation Kamyschin der Rjasan-Uraler Eisenbahn für die Annahme jeglicher Art von Gütern eröffnet worden; die Entfernung von dieser Hafenstation bis zur Hauptstation Kamyschin beträgt 4 Werst und ist zu der Gesammtentfernung von resp. nach Kamyschin hinzuzufügen.

Am 1. December ist die Halbstation Karlowka der Moskau-Kasaner Eisenbahn in eine selbstständige Station mit Annahme und Ausgabe von Gütern umgewandelt worden.

Am 15. December ist die Haltestelle Sokoly der Narew-Zweigbahn der Warschau-Terespoler Eisenbahn für den localen und directen Passagier- und Güterverkehr eröffnet worden.

50. Eröffnung neuer Bahnen.

Im Jahre 1895 sind im russischen Eisenbahnnetze recht wesentliche Veränderungen vor sich gegangen, indem einerseits das Netz durch Bau neuer Magistrallinien, Zufuhr- und Verbindungsbahnen erweitert, andererseits die bereits vorhandenen Linien in anderer Weise zwischen Krone und Privatgesellschaften vertheilt worden sind. Beendet und dem Betriebe übergeben worden sind folgende Bahnen:

1) von Korenewo nach Rylsk der Moskau-Kiew-Woronescher Bahn — von 22 Werst Länge;

2) von Scheropanja nach Tschiatura der Transkaukasischen Bahn — von 39 Werst Länge;

3) von Orani nach Potaranza der Petersburg-Warschauer Bahn — von 36 Werst Länge;

4) von Lochwiza nach Gadjatsch, von Boromlja nach Lebedin und von Kirilowka nach Achtyrka der Charkow-Nicolajewer Bahn — von im Ganzen 93 Werst Länge;

5) von Bogojawlensk nach Sosnowka, von Jerschow nach Nicolajewsk, von Petrowsk nach Wolsk, von Krassowka nach Balanda und

von Urbach nach Alexandrow-Gai der Rjasan-Uraler Bahn — von im Ganzen 579 Werst Länge;

6) von Swenzjany nach Postawa — von 66 Werst Länge.

Im Ganzen sind somit neu dem Betrieb übergeben worden Bahnen von 835 Werst Länge. Darnach betrug zum Schlusse des Jahres 1895 die Gesammtlänge des russischen Eisenbahnnetzes, mit Ausnahme der Transkaspischen Militärbahn, der Sibirischen Bahn und der Finnländschen Bahnen 32,050 Werst, wovon 7387 Werst zweigeleisige Bahnen. In der Verwaltung der Krone befinden sich hievon 20,372 Werst oder 63%.

Ferner ist im Jahre 1895 der Bau folgender Bahnen neu gestattet worden:

1) der Wladikawkaser Eisenbahn-Gesellschaft von Tichorezkaja nach den Stationen Wolschskaja und Zarizyn von 505 Werst Länge;

2) der Rybinsk-Bologojer Eisenbahn-Gesellschaft von Bologoje nach Pskow von 335 Werst Länge;

3) der Moskau-Kiew-Woronescher Eisenbahn-Gesellschaft von Moskau über Kaluga nach Brjansk, von Morschansk nach Liwny und von Pirjatino nach Krasnoje — insgesammt von 510 Werst Länge;

4) der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn-Gesellschaft von Jaroslaw nach Rybinsk von 81 Werst Länge, und

5) 8 verschiedene Zufuhrbahnen, für die im Reichsbudget von 1895 die Summe von 10 Millionen Rubel ausgeworfen ist.

Endlich wäre auch auf die Bahnen hinzuweisen, deren Bau bereits früher genehmigt worden und im abgelaufenen Jahre rüstig vorwärts geschritten ist; hierher gehören: auf der Transbaikal-Bahn die Strecke von Myssowskaja nach Srjetensk von 1057 Werst Länge; auf der West-Sibirischen Bahn von Tscheljabinsk bis zum Ob von 1327 Werst Länge; von Jekaterinenburg nach Tscheljabinsk von 227 Werst Länge und zum Irtysch von 4 Werst Länge; auf der Mittel-Sibirischen Bahn vom Ob bis Irkutsk von 1723 Werst Länge; die Zweigbahn nach Tomsk und andere Zweigbahnen von 870 Werst Länge; auf der Ussuri-Bahn von Wladiwostok nach Iman von 388 Werst Länge; von Iman nach Chabarowsk von 330 Werst Länge und zum Amur von 6 Werst Länge; ferner die Linie von Perm nach Kotlas von 935 Werst Länge und von Samarkand nach Andischan von 515 Werst; im Bau befindlich endlich ist und soll im Frühjahre 1896 dem Betriebe übergeben werden die von der I. Russischen Gesellschaft für Zufuhrbahnen gebaute Bahn von Walk nach Fellin und Pernau. Sind die oben aufgeführten im Bau bereits befindlichen und zum Bau genehmigten Bahnen beendet, so wird das gesammte russische Eisenbahnnetz eine Länge von ca. 46,000 Werst haben, hiezu kommen noch die Finnländischen Bahnen mit 2244 Werst Länge.

51. Verstaatlichung von Bahnen.

Im Jahre 1895 sind nachstehende, bisher im Privatbesitz befindliche Eisenbahnen verstaatlicht worden:

1) Am 1. Januar die Süd-West-Bahnen.

2) Am 1. Juli die Nowgoroder-Eisenbahn, der Rybinsk-Bologojer-Bahn zur Exploitation übergeben, und

3) Am 15. August die insolvente Borowitscher Eisenbahn, welche am 1. Januar 1896 mit der Nicolai-Eisenbahn verschmolzen worden ist.

52. Verschmelzung von Bahnen.

1) Am 1. Januar wurden die Kronsbahnen Riga-Dwinsk, Dwinsk-Witebsk, Orel-Witebsk, Mitauer und Riga-Bolderaa in eine Eisenbahnlinie, Riga-Orel, vereinigt.

2) Am 1. October vereinigte sich die Nicolai-Bahn mit der Hafenbahn, Nowotorschok und Rschew-Wjasmaer Eisenbahn in eine Bahn unter dem Namen „Nicolai-Eisenbahn".

Laut einer Publication in Nr. 158 vom 15. September 1895 der Sammlung der Gesetze ist am 1. Juli die Nowgoroder-Eisenbahn unter die Verwaltung der Rybinsker Eisenbahn-Gesellschaft gestellt worden.

4) Am 1. Juli wurde die Schuja-Iwanowo-Eisenbahn mit ihren Zweigbahnen in die Verwaltung der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn übergeben.

53. Die Riga-Oreler Eisenbahn.

a. Umbau der Güter- und Passagier-Stationen in Riga.

Bereits seit einer langen Reihe von Jahren hatten die engen Raumverhältnisse auf der Station Riga der Riga-Dwinsker Bahn die grössten Unzuträglichkeiten hervorgerufen, die völlig unhaltbar wurden, als im Jahre 1889 der gesammte Passagier- und der grösste Theil des Güterverkehrs der Pskow-Rigaer Bahn ebenfalls auf diese Station ausgeleitet wurde. Die verschiedenen Mittel, die gegen die Ueberlastung der Station Riga angewandt wurden, konnten, wie es in der Natur der Dinge lag, nur palliative sein und erreichten ihren Zweck nur ganz ungenügend. Da ergriff denn, nachdem sämmtliche auf Riga ausmündende Bahnen in der Hand der Regierung concentrirt worden, letztere energisch die Initiative, um endlich radikal Abhilfe zu schaffen. Vom Minister der Wegecommunicationen wurde eine besondere Commission, unter dem Vorsitze des Mitglieds der Verwaltung der Kronsbahnen Ingenieurs Dombrowski, zur Erledigung dieser brennenden Frage niedergesetzt, zu

der auch Vertreter der Stadtverwaltung Riga's und des Rigaer Börsen-Comités aufgefordert wurden. Die Stadtverwaltung erwählte zu ihrem Vertreter den Stadtrath J. Pander, früheren Betriebsdirector der Mitauer Bahn, der Börsen-Comité zu seinem — Herrn L. Ovander. Die Commission trat am 16. December 1895 in Riga zusammen. Aus dem sehr interessanten Protocolle derselben ist im Wesentlichen zu entnehmen, dass sämmtliche Theilnehmer an der Conferenz darin übereinstimmten, dass die gegenwärtige Einrichtung der den grössten Theil des Passagierverkehrs und fast den gesammten Güterverkehr in sich concentrirenden Station Riga I. der Riga-Dwinsker Bahn eine ganz unmögliche und unhaltbare sei. Die ungünstige Lage und ungenügende Anzahl der Stationsgeleise, der Mangel an Lagerräumen, die unbequeme Lage und Enge der Passagierräume beraubten heute schon die Bahn der Möglichkeit, den Verkehr zu bewältigen, so dass, bei der in den nächsten Jahren zu erwartenden Steigerung des Verkehrs, eine radicale Aenderung dieser Verhältnisse eine Lebensfrage für den Handel Riga's sei. Gewissermassen als Voraussetzungen jeder Neugestaltung bezeichnete der Vorsitzende die völlige Trennung der Güter- von den Passagier-Stationen und, für den Exportverkehr, die directe Verbindung der Eisenbahn mit dem Wasserwege. Die Vertreter des Börsen-Comités und der Stadt waren, da ihre Auftraggeber keinerlei Kenntniss von den auf der Sitzung etwa vorkommenden Anträgen gehabt hatten und sie somit nicht genügend hatten autorisiren können, nicht in der Lage, sich definitiv zu den vorliegenden Fragen zu äussern, doch hob ersterer hervor, dass, wenn er auch nichts gegen eine Verlegung der Güterstation überhaupt einwenden könne, er doch vor einer allzu plötzlichen Ausführung dieses Projects warnen müsse, da hiedurch die in der Nähe der jetzigen Station belegenen und einen Werth von fast 3 Millionen Rubel repräsentirenden rothen Speicher, sowie zahlreiche Wohnhäuser in der Moskauer Vorstadt völlig entwerthet würden. Der Vertreter der Stadt wiederum betonte die Nothwendigkeit der Centralisirung aller Passagierstationen Riga's und der Hochlegung der Eisenbahngeleise über den sie jetzt durchschneidenden Strassen der Stadt. Der Befürchtung einer völligen Entwerthung der sogenannten rothen Speicher begegnete der Vorsitzende durch den Hinweis darauf, dass für diese Speicher sich doch noch andere Verwendung, sei es auch durch Umbau zu Wohnhäusern, finden würde, sowie, dass die Differenz zwischen den Transportkosten des hauptsächlichsten Exportartikels, des Getreides, von der Bahn auf Lastfuhren durch den Privatspeicher zum Dampfer und den Transportkosten von der Bahn durch den Elevator zum Dampfer mehr als $^3/_4$ Kop. pro Pud betrage, was, bei einem durchschnittlichen Getreideumsatz von 15 Millionen Pud, eine völlig nutzlose Mehrzahlung von 125,000 Rbl. im Jahre ausmache, d. h. einer Kapitalausgabe von $2^1/_2$ Millionen Rbl. gleichkomme; dass somit die rothen Speicher schon gegenwärtig nicht

mit dem Elevator concurriren könnten und ohnehin einer Einschränkung ihrer Bedeutung entgegensähen. Auch von anderer Seite wurde die Concurrenz hervorgehoben, die ein Elevator anderen Speichern mache, die nicht am Wasser belegen wären und dabei der Revalsche Elevator als Beispiel angeführt, der im ersten Jahre seiner Thätigkeit seinen Rauminhalt ein Mal, im nächsten Jahre, 1895, bereits 12 Mal umgesetzt habe. Die Erfahrung lehre, dass die Güter, allen Hindernissen zum Trotz, stets auf natürlichem Wege den billigsten Ausgang zum Meere gefunden hätten; seien in dem einen Hafen ihnen zu viel Hindernisse in den Weg gelegt worden, so hätten sie sich eben einem anderen Hafen zugewandt. Lasse sich überhaupt schon in nächster Zeit eine wesentliche Erhöhung des Güterverkehrs voraussehen, so könne man, mit der zum 1. Januar 1898 zu erwartenden Eröffnung der Bologoje-Pskower Bahn, sicher auf eine Zunahme von mindestens 9—12 Millionen Pud Waaren im Jahre rechnen. Schon jetzt sei der Frachtverkehr auf der Riga-Oreler Bahn so gehemmt, dass, trotz der zahlreichen, auf der Strecke angelegten Ausweichegeleise, die Station Riga täglich nicht mehr als 20 Eisenbahnzüge empfangen und abfertigen könne und im vergangenen Jahre z. B. die Riga-Oreler Bahn den Nachbarbahnen 1500 Güterwagen geschuldet habe, was einem directen täglichen Verlust von 4500 Rbl. gleichkomme. Als fernere Nachweise für die Unmöglichkeit, die Güterstation auf ihrer jetzigen Stelle zu belassen, wurde noch angeführt, dass durch den Passagierverkehr die Station Riga dermassen in Anspruch genommen sei, dass für die Rangirarbeit der Güterzüge täglich nur ca. 7 Stunden übrig blieben und dass man, bei weiterer Zunahme des Verkehrs, überhaupt nicht mehr an die rothen Speicher werde gelangen können; bei letzteren könnten ohnehin Schiffe so gut wie gar nicht laden, da die Eisenbahnbrücke im Sommer täglich von 42 Zügen passirt werde und zum Durchlassen von Schiffen täglich nur für eine Stunde geöffnet werden könne; endlich würden die Stationsgeleise in Riga 6 Mal von sehr frequentirten Strassen in gleicher Höhe mit den Schienen durchschnitten, was, im Hinblick sowohl auf die häufige Unterbrechung des Verkehrs, als auch auf die grosse, dadurch bedingte Gefahr, durchaus nicht statthaft sei.

Die beabsichtigte Umgestaltung des Eisenbahnverkehrs in Riga fasste der Chef der Riga-Oreler Bahn, Ingenieur Kokowzew, dahin zusammen, dass für sämmtliche in Riga ausmündenden Bahnen der gesammte Passagierverkehr sich auf der jetzigen Station Riga I der Riga-Dwinsker Bahn in einem Centralbahnhof concentriren solle, von dem der Güterverkehr völlig auszuschliessen wäre. Für letzteren solle eine Centralstation auf der Stadtweide angelegt werden, die durch Schienengeleise einerseits mit dem Flusse, andererseits mit der Riga-Oreler und Pskow-Rigaer Bahn zu verbinden wäre; der gesammte Exportverkehr sei an die Düna zu verlegen und zu diesem Zweck der Andreasholm mit den

daran grenzenden Territorien, entsprechend dem vom Ingenieur Liebreich (abgedruckt im Doppelheft 10 und 11 der „Rigaer Industriezeitung“ vom Jahre 1895) im Jahre 1887 angefertigten Projecte auszubauen. Nach diesem Projecte wäre der jetzige Andreashafen völlig zu verschütten, der Andreasdamm mit dem Andreasholm dadurch zu verbinden und letzterer durch Aufschüttungen sehr wesentlich zu verlängern, so dass man eine lange, ununterbrochene Uferlinie erhalte, die in der Weise auszunutzen wäre, dass der der Pontonbrücke zunächst belegene Theil der städtischen Quais ausschliesslich den Passagierdampfern überlassen werde, hieran sich dann der weiter stromaufwärts zu verlängernde Zollrayon schliesse und endlich das Ende des Andreasdammes und der nun mit demselben verbundene Andreasholm ganz und gar dem Exporthandel zugewiesen werde. Das dem Andreasholm gegenüberliegende städtische Quai (Kaiserlicher Garten, Katharinendamm etc.) sei durch Anschüttungen so zu verbreitern, dass hier die erforderlichen Schienengeleise, sowie Eisenbahn- und Privatspeicher in grosser Zahl angelegt werden könnten, ferner das zwischen dieser Partie und dem Andreasholm belegene Bassin so zu vertiefen und, durch Abgraben des Andreasholms, zu verbreitern, dass hier ein bequemer und genügend tiefer Hafen für Frachtdampfer gewonnen werde; der Andreasholm endlich sei so auszubauen und mit Speichern und Schienengeleisen auszustatten, dass von hier aus nach beiden Seiten, also zum Flusse und zum neugeschaffenen Hafen hin, Schiffe direct beladen werden könnten.

Seiner Stellung zu den Ergebnissen dieser Commissionssitzung gab der Börsen-Comité in nachfolgendem, an den Präses der Commission gerichteten Schreiben vom 13. Januar 1896 sub Nr. 36 Ausdruck:

„Aus dem vom Vertreter des Börsen-Comités in der Commission zur Beprüfung der Frage wegen Umbaus der Güter- und Passagierstationen in Riga, Herrn L. A. Ovander, vorgelegten Protocolle der Sitzung vom 16. December 1895 hat der Börsen-Comité ersehen, dass die von den Gliedern der Commission angeführten Gründe völlig klar die Unmöglichkeit erweisen, die Centralgüterstation Riga I auf ihrer bisherigen Stelle zu belassen; auch kann der Börsen-Comité nicht umhin seine volle Sympathie mit dem auf der Sitzung dargelegten Projecte der Verlegung der Güterstation auf die Stadtweide und des Ausbaus des Andreasholms und seine Hoffnung auf baldige Inangriffnahme desselben aussprechen. Andererseits sieht sich jedoch der Börsen-Comité gezwungen, seine ernsten Bedenken gegen einen völligen Ausschluss des Güterverkehrs von der gegenwärtigen Station Riga I hervorzuheben. Es hat sich im Laufe der Jahre in der Moskauer Vorstadt eine recht bedeutende Industrie entwickelt, die sowohl für den Absatz ihrer Fabrikate, als auch für den Bezug ihrer Materialien dringend einer bequemen und näheren Eisenbahnverbindung bedarf, als sie die am entgegengesetzten Ende Rigas auf der Stadtweide belegene Güterstation bieten kann. Ebenso haben sich gewisse

Zweige des Exporthandels, wie namentlich mit Flachs, Hanf, Eiern u. s. w. ganz und gar in der Moskauer Vorstadt entwickelt, die eine Verlegung von hier oder eine grosse Entfernung von der Güterstation nur mit sehr grossen Verlusten vertragen könnten. Alle diese Gründe lassen es als durchaus wünschenswerth erscheinen, dass auf der jetzigen Station Riga I auch fernerhin eine Güterstation, sei es auch von geringem Umfange, verbliebe, die das Verladen und Empfangen von Gütern im Localverkehr, sowie von Flachs, Hanf, Eiern u. a. bewerkstelligen könnte. Abgesehen vom Belassen einer Güterstation auf der jetzigen Stelle wäre aber auch das Belassen einer beschränkten Anzahl von Geleisen durchaus wünschenswerth, welche die Verbindung der rothen städtischen Speicher mit der Eisenbahn vermittelten, da anderenfalls durch ein plötzliches Abschneiden der Verbindung, ein grosser Mangel an Speichern eintreten müsste, während der auf der Sitzung erwähnte Umbau derselben in Wohnräume nur sehr allmählich vor sich gehen könnte.

Auf Grund des Obigen beehrt sich der Börsen-Comité ganz ergebenst Ew. Hochgeboren zu bitten, die Belassung einer Güterstation für den Localverkehr und einer Geleisverbindung mit den rothen Speichern im neuen Projecte nach Möglichkeit berücksichtigen zu wollen.

Was nun den zweiten Punkt der Verfügung der Sitzung vom 16. December, eine Betheiligung des Börsen-Comités durch unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden, anbetrifft, so erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité zu bemerken, dass in dieser Hinsicht eine Mitwirkung seinerseits ausgeschlossen ist, da er über keinerlei Grundbesitz verfügt, die Holme, Uferstrecken, Stadtweide und sonstiges Areal aber im Eigenthum der Stadt stehen. Wahrscheinlich wird die Rigaer Kaufmannschaft nicht ablehnen auch ihrerseits Opfer zu übernehmen, um die Realisirung der für den Handel und die Entwickelung des Hafens so bedeutungsvollen und vielversprechenden Projecte zu fördern. Doch ist ohne genauere Hinweise auf die Art und Weise einer möglichen Unterstützung und ohne Einsichtnahme in, seien es auch ganz allgemeine, Pläne der Projecte, der Börsen-Comité nicht in der Lage sich auch nur annähernd eine Vorstellung von der Richtung zu machen, in der eine Unterstützung seinerseits zum Ausdruck kommen könnte.

Schliesslich erlaubt sich der Börsen-Comité auf die auf der Sitzung an seinen Vertreter gerichtete Anfrage ganz ergebenst mitzutheilen, dass die Differenz zwischen den Kosten des Transports des Getreides von der Eisenbahn zum Dampfer auf der Lastfuhre und durch einen Privatspeicher und den Kosten des Transports von der Eisenbahn zum Dampfer durch den Elevator, auf Grund der im Börsen-Comité vorhandenen Auskünfte, mehr als $^3/_4$ Kop. per Pud beträgt und zwar nach folgenden Calculationen.

Transport auf der Fuhre von der Station zum Speicher	0,50	pr. Pud	Transport auf d. Zweigbahn zum Elevator	0,25	pr. Pud
Annahme im Speicher und Wiegen . . .	0,25	„ „	Empfang im Elevator	0,25	„ „
Lagern und Assecuranz per Monat	0,45	„ „	Wiegen	0,15	„ „
Ausliefern a. d. Speicher	0,25	„ „	Lagern und Assecuranz per Monat . . .	0,45*)	„ „
Transport zum Dampfer und Schütten in die Luken	1,10	„ „	Verladen i. d. Dampfer	0,15	„ „
zusammen	2,55	pr. Pud	zusammen	1,25	pr. Pud

b. Umbau der Haltestelle Alexandershöhe.

Im September 1894 hatte sich eine grössere Anzahl von Besitzern der an der „rothen Düna“ und in Mühlgraben belegenen Fabriken an den Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, ein von ihnen bei der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn eingereichtes Gesuch um Herstellung eines zweiten Geleises auf der Haltestelle Alexandershöhe der Mühlgrabener Zweigbahn befürworten und unterstützen zu wollen. Der Börsen-Comité willfahrte diesem Gesuche und wandte sich an die Verwaltung der Bahn mittels Schreiben vom 24. September 1894 sub Nr. 594, in welchem er im Wesentlichen ausführte, dass die Fabrikindustrie in der Umgegend der rothen Düna und von Alexandershöhe sich von Tag zu Tage mehr entwickele. Trotzdem befände sich gerade diese Gegend in der schlimmen Lage, dass die nächsten Eisenbahnstationen — Riga I und Mühlgraben — weit entfernt und die Fabriken gezwungen seien, für die grossen Quantitäten von Rohstoffen, die sie aus dem Innern des Reichs beziehen und von Producten ihrer Fabriken, die sie nach dem Innern des Reichs versenden, den kostbaren und langwierigen Weg per Fuhre wählen zu müssen. Die Station Alexandershöhe habe in ihrer gegenwärtigen Gestalt für die Fabriken gar keine Bedeutung, da, wegen Mangels eines zweiten Geleises, hier Waggons nicht beladen und entladen werden können. Der Börsen-Comité sei überzeugt, dass, falls bei der genannten Station ein zweites Ausweichgeleis gelegt werden würde, der Verkehr hier sich mit der Zeit so entwickeln werde, dass die Anlage- und Unterhaltskosten des zweiten Geleises sich bald reichlich bezahlt machen würden.

Erst am 23. August 1895 sub Nr. 8374 erhielt der Börsen-Comité, als Antwort auf obiges Schreiben, den Plan für den projectirten Umbau der Haltestelle Alexandershöhe in eine Station, nach welchem dort ein Ausweichegeleis von 175 Faden Länge, genügend zum Aufnehmen eines

*) 0,23 Kop. per Pud im Winter.

Zuges von 2 Locomotiven und 45 Wagen, und ein Reservestrang von 114 Faden Länge, auf welchem 30 Wagen stehen könnten, angelegt werden sollten; ferner sollte dort ein Güterschuppen und ein Ladeperron errichtet werden. Nach einem Gutachten der Import- und Fabrikdelegationen entsprach dieser Plan vollkommen den Wünschen und Bedürfnissen der Interessenten.

Auf eine weitere Anfrage theilte die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn am 2. October 1895 Nr. 10,174 mit, dass der Umbau der Haltestelle Alexandershöhe in eine Station mit Annahme und Ausgabe von Gütern in das Budget für 1896 aufgenommen worden sei, im laufenden Jahre, 1895, aber noch nicht mit den Arbeiten begonnen werden könne.

c. Beschwerden über den Nachnahmeverkehr und über die Güterexpedition auf der Station Riga.

In Folge eines Gesuchs von ca. 50 der grössten Firmen Rigas wandte sich der Börsen-Comité am 17. März 1895 sub Nr. 43 mit folgendem Schreiben an den Chef der Riga-Oreler Bahn:

„Eine grosse Anzahl hiesiger Kaufleute und Fabrikanten hat sich an den Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, sich dafür verwenden zu wollen, dass die seit mehr als einem Jahre auf den auf Riga ausmündenden Bahnen immer mehr um sich greifenden Unordnungen bei Erledigung von Nachnahmesendungen und Reclamationen beseitigt würden. Diese Klagen sind hauptsächlich darauf gerichtet, dass die von der Bestimmungsstation eingehobenen Nachnahmen so lässig und spät dem Waarenversender ausgezahlt werden, dass ein Waarenversand nach Stationen, wohin die Quittungen (Frachtbrief-Duplicate) nicht durch eine Bank geschickt werden können, fast zur Unmöglichkeit wird. Oft hat der hiesige Waarenversender vom Empfänger längst die Quittung der Bestimmungsstation über den Empfang der Nachnahmezahlung oder den Original-Frachtbrief erhalten, es vergehen trotzdem aber Wochen und Monate, bis ihm hier sein Geld ausgezahlt wird. Beispielsweise erlaubt sich der Börsen-Comité aus den überaus zahlreichen Fällen solcher Verzögerungen einige Fälle anzuführen, wo, nachgewiesenermassen, die Nachnahme von den Empfängern bereits längst eingezahlt, die Beträge aber erst nach Monaten oder auch gar nicht den Waarenversendern ausgekehrt worden sind.

№ der Sendung	Bestimmungsstation	Datum der Absendung der Waare	Datum der Einzahlung der Nachnahme	Datum der Auszahlung der Nachnahme	Betrag der Nachnahme
2064	Gshazk	18. Februar 1894	3. März	22. Juni	142 Rbl 65 Kop.
1445	Titowo	8. „ „	3. „	22. „	6 „ 42 „
3750	Tambow	21. März „	3. April	22. „	93 „ 05 „
6128	Pensa	7. Mai „	24. Mai	19. October	137 „ 49 „
3593	Kursk	18. März „	28. März	noch nicht ausgezahlt	96 „ 89 „
6060	Kursk	5. Mai „	13. Mai	„	44 „ 09
7802	Charkow	7. Juni „	—	„	36 „ 92 „

Ferner beschweren sich die Bittsteller darüber, dass auch die Erledigung der Reclamationen bei den auf Riga mündenden Bahnen eine überaus langsame ist und den Reclamanten, durch Verweigerung der gesetzlich vorgeschriebenen Bescheinigung über Erhebung der Reclamation, der Weg der gerichtlichen Klagenerhebung abgeschnitten wird.

In der Erwägung nun:

1) dass die Bahnen, auf Grund des Art. 74 des allgemeinen Eisenbahnstatuts, für die Erfüllung der Nachnahmeoperationen eine bestimmte Commissionsgebühr erheben;

2) dass der Art. 75 genau die Fristen vorschreibt, in denen die auf der Bestimmungsstation eingezahlten Nachnahmen dem Waarenversender ausgezahlt werden müssen, wobei letzterer für jede Verzögerung über die gesetzliche Frist hinaus eine Entschädigung von 1% monatlich zu erhalten hat;

3) dass auf Grund des Art. 122 des allgemeinen Statuts die Bahnverwaltung oder der Stationschef dem Reclamanten eine Bescheinigung über das Datum der Anbringung der Reclamation und über die dabei vorgestellten Documente ausstellen muss und der Art. 121 des allgemeinen Statuts und die Art. 164—168 der allgemeinen Convention über den directen Verkehr zwischen russischen Eisenbahnen die Fristen zur Erledigung von Reclamationen genau vorschreiben, — beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hochgeboren ganz ergebenst zu ersuchen, die geeigneten Massregeln zur Beseitigung der erwähnten, den hiesigen Handel und die Industrie überaus erschwerenden und schädigenden Unordnungen ergreifen und von den getroffenen Anordnungen den Börsen-Comité benachrichtigen zu wollen."

In seiner Antwort vom 8. Juni 1895 sub Nr. 14786 bestritt der Chef der Bahn die Berechtigung der obigen Beschwerden und führte hiebei aus:

„Es ist keinerlei besondere Verzögerung oder Unpünktlichkeit bei der Auszahlung der Nachnahmen ermittelt worden. Den im Schreiben des Börsen-Comités erwähnten 7 Fällen von Verzögerungen kann selbstverständlich keine ernste Bedeutung beigelegt werden im Vergleich mit der Gesammtsumme der von der Station Riga ausgezahlten Nachnahmen von ca. 3,000,000 Rbl. jährlich. Die letztere Ziffer weist deutlich genug nach, wie Sendungen mit Nachnahme durch Vermittelung der Eisenbahn sehr wohl möglich sind.

Im Speciellen erweist sich hinsichtlich der vom Börsen-Comité angeführten 7 Fälle, dass die Verzögerung durchaus nicht durch Verschulden der Riga-Oreler Bahn stattgefunden, sondern weil die Benachrichtigungen über die Erhebung der Nachnahmezahlungen unterwegs verloren gegangen und nicht an die Versandstation gelangt waren. Hiebei ergab

sich, dass die Forderungen wegen Auszahlung der Nachnahmen von den Versendern eingegangen waren:

Send.	Riga-Gshatzk	№ 2064	am 16. Mai	— Nachnahme ausgezahlt	am	22. Juni
„	„ Titowo	„ 1445	„ 19. „	„	„	„ 22. „
„	„ Tambow	„ 3750	„ 20. „	„	„	„ 22. „
„	„ Pensa	„ 6128	„ — Sept. 1894	„	„	„ 19. October
„	„ Kursk	„ 3593	„ 14. Jan. 1895	„	„	„ 17. März 1895
„	„ Kursk	„ 6060	„ 14. „ „	„	„	„ 17. „ „
„	„ Charkow	„ 7802	„ — Nov. 1894	„	„	„ 23. Febr. „

somit sind zwischen Eingang der Forderung und Auszahlung der Nachnahme nur 1—2 Monate vergangen, diese waren aber erforderlich zum Schriftwechsel zwischen den Bahnen wegen Auszahlung der Nachnahme für die auf der Versandstation nicht eingegangenen Benachrichtigungen.

Was den zweiten Theil der Klage der Rigaschen Kaufleute und Fabrikanten betrifft, nämlich über langsame Erledigung angebrachter Reclamationen, so ist diese hauptsächlich dadurch hervorgerufen, dass, vor Erledigung der Reclamationen, behufs Ermittelung der verantwortlichen Bahn, ein Schriftwechsel zwischen den einzelnen Bahnen erforderlich ist. Hiebei halte ich es nicht für überflüssig zur Kenntniss des Börsen-Comités zu bringen, dass vom 1. Januar ab auf der Riga-Oreler Bahn eine Commerzabtheilung errichtet worden ist, deren Aufgabe unter anderem darin besteht, alle Reclamationen sowohl wegen Mehrerhebungen, als auch wegen Verzögerung, Verlust und Beschädigung von Gütern zu beprüfen. Diese Abtheilung hat, vom Momente ihrer Errichtung ab, die energischsten Massregeln getroffen sowohl um alte Reclamationen möglichst schnell, als auch um neu erhobene Reclamationen rechtzeitig zu befriedigen".

Der Börsen-Comité stellte nun seinerseits genauere Ermittelungen über die ihm zur Verfügung gestellten Belege an und übersandte dem Chef der Riga-Oreler Bahn eine Liste mit ferneren ca. 50 Beispielen von sehr bedeutenden Verzögerungen bei nachfolgendem Schreiben vom 31. Juli 1895 sub Nr. 444.

„In der Antwort vom 8. Juni Nr. 14786 auf das Schreiben des Börsen-Comités über Verzögerungen beim Auszahlen von Nachnahmen haben Ew. Hochgeboren erklärt, dass die Angaben der hiesigen Kaufleute und Industriellen der Wirklichkeit nicht entsprächen, und unter Anderem angeführt, dass die im Schreiben des Börsen-Comités aufgeführten 7 Fälle von Verzögerungen nichts zu bedeuten hätten im Vergleich zu den für den Betrag von 3 Millionen Rbl. jährlich durch die Bahn beförderten Nachnahmen, und dass selbst bei diesen 7 Fällen die Verzögerung nur eine ganz geringe sei, wie aus den von Ew. Hochgeboren dabei angeführten Daten hervorgehe.

Der Börsen-Comité hält sich nun nicht für berechtigt, den Vorwurf gewissermassen leichtfertiger und unbegründeter Behauptungen der in diesem Schreiben Ew. Hochgeborenen offenbar für die Unterzeichner

des seiner Zeit an den Börsen-Comité gerichteten Gesuchs, das die Veranlassung zum Schreiben des Börsen-Comités bildete, enthalten ist, ohne Weiteres hinzunehmen und erlaubt sich in Nachstehendem einige Umstände zur Bekräftigung der Beschwerden der hiesigen Kaufmannschaft und zur Widerlegung der Angaben Ew. Hochgeboren anzuführen.

Die 7 im Schreiben des Börsen-Comités angeführten Fälle von Verzögerungen wurden eben nur als besonders eclatante Beispiele aus einer grossen Menge ähnlicher Fälle angeführt und wurden, bis auf einen Fall, allein von einer einzigen Firma, Th. Angelbeck & Co. aufgegeben. Wie leicht sich dieser Art Beispiele hätten vermehren lassen, mag aus der hier angeschlossenen Liste von ähnlichen Verzögerungen zu ersehen sein, die, ungefähr für die gleiche Zeitperiode, wie jene 7 Fälle, nur der Praxis von 7 anderen Firmen entnommen sind. Hiebei muss aber noch besonders hervorgehoben werden, dass es für die Kaufmannschaft ganz ausserordentlich schwierig ist, nachträglich Beweise für derartige Unordnungen zu beschaffen, da einerseits nur selten und mit Mühe vom Waarenempfänger ein Nachweis über das Datum der Abnahme der Waare zu erhalten ist, andererseits, nach Auszahlung der Nachnahme in den Händen des Waarenversenders keinerlei Documente zurückbleiben. Wenn auch in der hier angeschlossenen Liste bei vielen Posten das Datum der Abnahme der Waare nicht hat angegeben werden können, so vermögen dennoch auch diese Posten für die Unordnungen bei den Nachnahmeoperationen durch Verschulden der Bahn als Nachweis zu dienen, da, laut Art. 90 des allgemeinen Statuts, die Bahn verpflichtet ist, den Versender davon zu benachrichtigen, wenn binnen 30 Tagen die Waare an der Bestimmungsstation nicht abgenommen worden. Das aber ist in keinem einzigen der angeführten Fälle geschehen; es hat also unter allen Umständen ein Verschulden der Bahn stattgefunden sowohl durch Unterlassen der Benachrichtigung des Versenders, als auch durch Verzögern der Auszahlung der empfangenen Nachnahme.

Dagegen entsprechen allerdings die von Ew. Hochgeboren angeführten Daten nicht den thatsächlichen Verhältnissen, da durch dieselben die vom Börsen-Comité angeführten Daten nicht widerlegt werden, welche, durch Documente belegt, die Zeit der Abnahme der Waare d. h. die Einzahlung der Nachnahme angeben; diese Daten allein haben bei der Feststellung einer Verzögerung massgebende Bedeutung. Die von Ew. Hochgeboren angeführten, für das Wesen der Sache irrelevanten Daten beziehen sich nur auf das Datum der letzten Beschwerdeführung des hiesigen Versenders bei der Commerzabtheilung der Bahn, nachdem alle vorhergegangenen Reclamationen bei anderen Instanzen erfolglos geblieben waren".

Seitdem wickelt sich das Nachnahmegeschäft an der Bahn vollständig befriedigend ab.

Eine zweite, ebenfalls von zahlreichen Firmen unterzeichnete Klage ging dem Börse-Comité am 20. Mai 1895 über nicht zweckentsprechendes Rangiren der Güterwagen bei den Speichern und langsame und umständliche Auslieferung der Waaren zu und veranlasste ihn, sich telegraphisch mit einer Beschwerde an den Herrn Wegebauminister zu wenden. Letzterer sandte den älteren Eisenbahninspector Gratschew nach Riga, der hier bereits am 23. Mai eintraf und auf einer Sitzung, zu der auch Vertreter des Börsen-Comités hinzugezogen wurden, die Beschwerden untersuchte. Leider hatten die Vertreter des Börsen-Comités die Einladung erst im letzten Augenblick vor Beginn der Sitzung erhalten und somit keine Möglichkeit zur Beschaffung ihrer Belege gehabt. Immerhin hatte diese Sitzung doch das erfreuliche Ergebniss, dass der Herr ältere Inspector Gratschew in seinem, dem Börsen-Comité abschriftlich mitgetheilten Berichte über seinen Auftrag die Situation auf der Güterstation Riga als derartig erklärte, dass selbst bei einer geringeren Vergrösserung der Waarenzufuhr die ernstesten Verwickelungen eintreten müssten. Die auf der Sitzung geäusserten Wünsche der Kaufmannschaft fasste der Herr ältere Inspector dahin zusammen, dass die Güterwagen nicht später als um 9 Uhr Morgens zu den Ambaren gegeben und nach den Nummern der letzteren sortirt würden; dass in der Güterkasse das bisherige sogenannte Erkundigungsbureau wiederhergestellt würde und die Waaren, falls die Frachtbriefduplicate noch nicht eingetroffen wären, wiederum, wie bisher gegen eine Sicherstellung ausgeliefert würden. Hierbei fügte der Herr ältere Inspector hinzu, dass der Chef der Bahn sich bereit erklärt habe, nicht nur diese Wünsche, nach Möglichkeit, zu erfüllen, sondern auch die Ausladefrist bis auf 12 Stunden erhöhen wolle, sowie dass er seinerseits noch für dringend nöthig halte:

1) Die schnellmöglichste Beendigung sämmtlicher Geleise auf der Rangirstation (auf der rechten Seite von Dwinsk aus gerechnet) und Zuweisung derselben speciell zum Rangiren der ankommenden Züge.

2) Anfertigung eines Projects und schnellmöglichste Anlage einer Rangirstation für die von Riga abgehenden Züge.

3) Die Erlaubniss, die zwischen Riga und dem Zollrayon, sowie auf dem Elevatorgeleise circulirenden Locomotiven mit Naphta zu heizen, da gegenwärtig wegen Feuersgefahr der Verkehr von Zügen überaus beschränkt und die Uebergabe von Wagen durch Menschen und Pferde ausserordentlich schwerfällig sei.

Endlich wurde noch in einem dritten Falle der Börsen-Comité zu einer Beschwerde beim Chef der Riga-Oreler Bahn veranlasst und zwar am 22. August 1895 sub Nr. 515 darüber, dass, zuwider dem § 106 der allgemeinen Convention über den directen Verkehr zwischen den russischen Eisenbahnen, die Eisenbahnbeamten der Station Riga sich weigerten, auf die vorgewiesenen Nachnahmescheine, falls der Nachnahmebetrag noch nicht eingegangen, den vorschriftmässigen Stempel mit

Angabe des Datums zu drücken; dadurch sei der hiesige Waarenversender der Möglichkeit beraubt, erforderlichen Falls zu beweisen, dass er seine Reclamation wegen Nichtempfangs der Nachnahme erhoben habe.

Diese Angelegenheit wurde ebenfalls befriedigend erledigt, indem der Chef der Bahn am 25. September 1895 sub Nr. 28244 mittheilte, dass der Station Riga I die genaue Erfüllung jener gesetzlichen Forderung eingeschärft worden sei.

Wenn auch nicht gerade Anlass zu einer Beschwerde, so doch zu einem umständlichen Schriftwechsel bot die Frage wegen Einrechnung der Sonn- und Feiertage in den Lauf der freien Lagerfrist der Waaren. In Folge einer Eingabe hiesiger Getreidehändler wandte sich der Börsen-Comité mit folgendem Schreiben vom 24. October 1895 sub Nr. 740 an den Chef der Riga-Oreler Bahn:

„Durch das in Nr. 657 des Sbornik Tarifow vom 29. Juli 1895 publicirte Circulair des Eisenbahndepartements vom 11. Juli 1895 Nr. 11632 bszüglich der Berechnung der freien Lagerfrist nach Art. 83 des allgemeinen Statuts wird angeordnet, dass der Lauf der Fristen für die Lagerung sowohl in den Stationsgebäuden, als auch in Waggons durch diejenigen Tage unterbrochen wird, an welchen die Stationen gemäss Art. 43 geschlossen sind und dass, bei Berechnung der Frist für das Stehen der Waggons nicht in Rechnung zu bringen sind abgerundete 24 Stunden, an denen die Stationen gemäss Art. 43 für Ausführung jeglicher Operationen geschlossen sind.

Auf Grund der von der Verwaltung der Kronseisenbahnen, in Erwägung des Art. 43 erlassenen Circulairvorschrift vom 27. Juli 1889 Nr. 14753, welche seit dem Juli 1894 auch von der Riga-Oreler Bahn zur Richtschnur genommen wird, sind die Eisenbahnstationen für Annahme und Auslieferung von Gütern nur an 9 Tagen im Jahr vollständig geschlossen, während an den übrigen 81 Sonn- und Feiertagen die Annahme und Auslieferung von Gütern auf 3 Stunden am Tage beschränkt ist.

Während man bis jetzt noch im Zweifel darüber war, wie das obenerwähnte Circulair Nr. 11632 auf der Riga-Oreler Bahn interpretirt werden würde, liegen gegenwärtig, in Folge einer Beschwerde hiesiger Getreidehändler, dem Börsen-Comité vier Frachtbriefe über die Sendungen Ternowka-Riga Nr. 2333, Tokarewka-Riga Nr. 5485, Salegoschtsch-Riga Nr. 1265 und 1268 vor, aus denen ersichtlich ist, dass die auf den 8. und 15. October entfallenden Sonntage in die freie Lagerfrist eingerechnet worden sind.

Nach Ansicht des Börsen-Comités weist dagegegen der Wortlaut der Art. 43, der von Feiertagen im Allgemeinen spricht, darauf hin, dass die Lagerfrist von sämmtlichen im Circulair der Verwaltung der Kronsbahnen Nr. 14753 genannten Feiertagen, auch von denen, an welchen eine beschränkte Auslieferung von Waaren stattfindet, unter-

brochen wird. Anderenfalls enthielte ja das mehrerwähnte Circulair Nr. 11632 eine ausserordentliche Erschwerung gegen das allgemeine Statut und die frühere Praxis, da an Feiertagen seitens der Arbeiter ein wesentlich erhöhter Lohn gefordert wird, andererseits aber die beschränkte Auslieferungszeit und der grosse Andrang von Waarenempfängern in den wenigen Stunden eine sehr bedeutende Verstärkung der Arbeitskräfte bedingt. Auch liegt doch eine gewisse Unbilligkeit darin, dass dem Empfänger ca. 3 Stunden der gestatteten Arbeitszeit an solchen Tagen für einen vollen Tag gerechnet werden, was wohl kaum in der Absicht der höheren Obrigkeit gelegen haben dürfte.

Im Hinblick hierauf beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hochgeboren ganz ergebenst darum zu bitten, falls in den obenerwähnten 4 Fällen die Bestimmungen des Circulairs Nr. 11631 seitens der Güterempfangsstation auch nach Ihrer Ansicht richtig interpretirt worden sind, ob Sie es nicht für möglich befinden, im Interesse der Kaufmannschaft, sich dafür verwenden zu wollen, dass die obenerwähnten 81 Sonn- und Feiertage der II. Kategorie nicht in die freie Lagerfrist eingerechnet würden oder wenigstens dahin Anordnung zu treffen, dass an solchen Tagen die Kasse der Güterempfangsstation nicht nur, wie gegenwärtig, nur am Vormittage, sondern auch am Vor- und Nachmittage, mindestens von 8 bis 10 Uhr Vormittags und von 1 bis 3 Uhr Nachmittags geöffnet würde."

Da die darauf erfolgte Antwort die Sachlage noch nicht genügend geklärt hatte, bat der Börsen-Comité am 13. November 1895 Nr. 804 nochmals um eine Erläuterung, ob er die Anmerkung zum Punkte I des obenerwähnten Verzeichnisses, auf welche die Bahnverwaltung hingewiesen, richtig in dem Sinne verstehe, dass die Sonntage und in Punkt II aufgeführten Feiertage in die Zahl der Tage nicht eingerechnet würden, an denen, gemäss Art. 81 des allgemeinen Statuts, keine Lagermiethe erhoben werde, dass, z. B., für eine Waare, die am Freitag Abend angekommen, der Sonnabend und, nach Ausschluss des Sonntags, der Montag in die freie Lagerfrist gerechnet würden, die Erhebung der Lagermiethe also mit dem Dinstage beginne.

Im Schreiben vom 30. November 1895 sub Nr. 39073 bestätigte die Bahnverwaltung ausdrücklich diese letztere Auffassung des Börsen-Comités als richtig.

Wenn somit einerseits, wie aus Obigem ersichtlich, der Börsen-Comité im abgelaufenen Jahre, im Interesse der von ihm vertretenen Kaufmannschaft, leider mehrfach gezwungen war, sich über Missstände auf der Riga-Oreler Bahn zu beklagen, die freilich zum grossen Theil in den durch den Uebergang an die Krone und die Vereinigung dreier grosser Bahnen hervorgerufenen Schwierigkeiten ihren Grund hatten, so muss andererseits doch auch hervorgehoben werden, dass im Allgemeinen alle diese Missstände schnell und erfolgreich beseitigt wurden und mit

besonderer Befriedigung und Anerkennung des liebenswürdigen Entgegenkommens seitens der Bahnverwaltung gedacht werden, dessen sich der Börsen-Comité bei gegebenem Anlasse zu erfreuen hatte. Hier sei nur auf die an anderer Stelle eingehender besprochenen Fälle, wie das Beladen auf dem Andreasholm, die Mittheilung von Auskünften über die täglichen Bahnzufuhren u. a. m. hingewiesen.

V. Zollwesen.

54. Modus des Unterschreibens der Besichtigungsattestate.

Wie im Jahresberichte für 1894 (Handelsarchiv, Jahrgang 1895 Seite 159) dargelegt, hatte der Schriftwechsel zwischen dem Börsen-Comité und dem Chef des Rigaschen Zollbezirks wegen einer toleranteren, den Waarenempfängern für das Unterschreiben der Besichtigungsatteste eine 24stündige Frist gewährenden Interpretation des § 63 der Instruction für die Besichtigung von Waaren zu keinem Resultate geführt, da der Zollkreis-Chef erklärt hatte, auf Grund des Art. 630 des Zollustaws bei seiner Forderung verbleiben zu müssen, und er seinerseits keine Veranlassung habe, bei der Obrigkeit um eine Abänderung dieser Regel nachzusuchen. In Folge dessen hatte sich die am Rigaschen Zollamte handelnde Kaufmannschaft mit einem Gesuche direct an den Finanzminister gewandt; gleichzeitig hatte der Börsen-Comité seinem Petersburger Vertreter aufgetragen, energisch für eine baldige und günstige Entscheidung dieses Gesuchs zu wirken. Der Petersburger Vertreter berichtete nun am 15. April und 4. Mai, dass seine Bemühungen zu dem Resultate geführt hätten, dass man im Ministerium, speciell im Zoll-Departement, sich in einem der Ansicht des Börsen-Comités — von der Nothwendigkeit einer 24stündigen Frist — vollständig zustimmenden Sinne geäussert hätte, dass aber eine dahingehende Bestimmung nur auf gesetzgeberischem Wege, d. h. durch den Reichsrath erfolgen könne; der Herr Finanzminister habe nun angeordnet, dass diese Frage in das Material aufgenommen werde, das der neu niedergesetzten Commission zur Revision des Zollustaws überwiesen worden.

55. Auslieferung von Banderolsendungen mit Waarenproben.

In Folge Antrags seiner Delegation für das Importgeschäft wandte sich der Börsen-Comité am 10. Mai 1895 sub Nr. 215 mit folgender Vorstellung an das Departement für Handel und Manufacturen:

„Die Auslieferung der Banderolsendungen mit Waarenproben aus dem Auslande an die Handeltreibenden auf dem Rigaschen Zollamte geschieht nicht am Tage des Eintreffens in Riga, sondern oft mehrere

Tage später, wodurch dem Handel ein grosser Schaden erwächst, namentlich, wenn es sich nicht um Artikel der Industrie, sondern um solche Artikel handelt, welche in rohem oder halb bearbeitetem Zustande eingeführt werden oder welche der Colonialwaaren-, Droguen- und Farbenbranche angehören.

Für derartige Waaren ist das schnelle Ausreichen der Proben seitens des Zollamts von grösster Wichtigkeit, denn diese Waaren werden an den ausländischen Stapelplätzen (London, Amsterdam etc.) von den Exporteuren aus erster Hand auf Auctionen verkauft. Die hiesigen Importeure solcher Waaren erhalten die Proben nur wenige Tage vor den Auctionen, um ihre Preisofferten zu machen. Durch das verspätete Ausreichen der Proben auf dem Zollamte werden aber die Auctionstage in den ausländischen Waarencentren versäumt, so dass der russische Importeur gezwungen ist, die Waaren oft aus zweiter Hand und dann natürlich zu höherem Preise zu kaufen. Die sich ergebende Differenz kommt nur dem ausländischen Aufkäufer zu Gute und belastet unnützerweise den russischen Handel und die Industrie.

Die Verzögerung in der Ausreichung der Proben geschieht hauptsächlich dadurch, dass, nachdem die Proben vom Postcomptoir an das Zollamt geschickt worden, sie hier besichtigt und in die Schnurbücher eingetragen werden, die Ausreichung aber nicht nach Massgabe der Besichtigung der einzelnen Proben erfolgt, sondern erst nachdem die Besichtigung und Eintragung sämmtlicher Banderolsendungen beendet ist, was oft mehrere Tage in Anspruch nimmt, namentlich nach Sonn- und Feiertagen, wenn sich die Sendungen mehrerer Tage aufgesammelt haben. Ferner werden sämmtliche Banderolsendungen in ein und dasselbe Buch eingetragen, so dass, während gerade neue Sendungen eingetragen werden, dasselbe dem Kassirer zur Berechnung der Zollgefälle und zur Ausreichung der Jarliks nicht zugänglich ist und die Kaufleute dadurch nicht einmal in der Lage sind, während der ganzen Geschäftszeit die bereits besichtigten und eingetragenen Sendungen zu empfangen. Endlich aber wird das Eintragen der Banderolsendungen dadurch sehr wesentlich verzögert, dass der bei weitem grösste Theil derselben keine Waarenproben, sondern verschiedene Sendungen für Privatpersonen enthält, deren Abfertigung durchaus gar keine Eile hat.

Im Hinblick auf das Obige und auf das wichtige Interesse, das die Kaufmannschaft an einem möglichst schnellen Empfange ihrer Waarenproben hat, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité, das Departement ganz ergebenst zu bitten, ob es nicht für möglich befunden wird, zu gestatten, dass für nachstehende Waaren, deren Bestimmung keine besonderen technischen Schwierigkeiten macht, dieselben Vergünstigungen bewilligt würden, welche durch die im „Westnik Finanssow“ Nr. 1 vom Jahre 1887 publicirte Anordnung des Zoll-Departements für gewisse Waaren, wie Reis, Kaffee, Cacao, Thee etc. etc. eingeräumt worden,

nämlich, dass derartige Banderolsendungen im Postcomptoir besichtigt und den Adressaten ausgeliefert würden. Als Waaren, für die eine solche Vergünstigung erwünscht wäre, erlaubt sich der Börsen-Comité aufzuführen: Baumwolle, Cardamon, Cochenille, Korinthen, Gummi, Guttapercha, Harz, Knoppern (кнопперсы, баламутъ), Leim, Linsen, Lorbeerblätter, Macisblüthe, Mandeln, Nelken, Nelkenstengel, Wallnüsse, Pfeffer, Piment, Anissamen, Canariensamen, Koriander, Fenchel, Grassaat, Kleesaat, Kümmel, Luzernsaat, Raps, Rübsaat, Rye-Gras, Senfsaat, Timothée, Safran, Sago, Schellack, Terra-katechu, Vanille, Weinsteinsäure, Wolle."

Dank den Bemühungen des Petersburger Vertreters des Börsen-Comités, dem die Unterstützung der obigen Vorstellung anempfohlen worden war, erfolgte hier eine schnelle günstige Entscheidung. Das Rigasche Zollamt theilte am 15. Juli 1895 sub Nr. 7348 dem Börsen-Comité mit, dass das Zoll-Departement angeordnet habe, dass ausländische Banderolsendungen mit Proben der im Gesuche des Börsen-Cemités aufgeführten Waaren im Postcomptoire besichtigt und ausgeliefert würden.

56. Completiren von Schiffen auf der Rhede.

Am 1. Juni 1895 sub Nr. 5530 theilte der Dirigirende des Rigaschen Zollamts dem Börsen-Comité mit, dass er die Anordnung getroffen habe, dass Schiffe, die ihre Ladung auf der Rhede completiren, dort endgiltig besichtigt und entlassen werden sollten; zu diesem Zwecke müssten die Beamten des Zollamts und der Gensdarmerieverwaltung auf die Rhede hinausfahren, auf den ihre Ladung completirenden Schiffen aber, während der gesammten Dauer der Completirung, Zollbesucher sich befinden. In Folge dessen bäte er den Börsen-Comité, den Besitzern von Bugsirdampfern zu eröffnen, dass, wenn letztere Lichter und Böte mit Waaren zum Completiren auf die Rhede hinausführten, sie die Zoll- und Gensdarmeriebeamten mitnehmen und, gemeinsam mit den auf den completirenden Schiffen befindlichen Zollbesuchern, wieder zum Ufer zurückbringen müssten.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 14. Juni 1895 sub Nr. 310, dass die obige Neuerung so viele Schwierigkeiten und Unbequemlichkeiten für den Handel mitbringe, dass er sich genöthigt sehe, den Herrn Dirigirenden des Zollamts um Aufhebung dieser Anordnung zu bitten, wobei er demselben nachstehende Erwägungen mittheile:

„Die Completirung der Ladung muss, um grosse Unkosten und Verluste zu vermeiden, stets in grosser Eile und ohne jegliche Unterbrechung bewerkstelligt werden. Meistentheils verlassen die Schiffe, um theuere Nachtarbeit zu ersparen, den Hafen gegen Abend, nehmen die Lichter und Flösse mit den die Ladung completirenden Waaren mit sich und

beginnen die Completirung auf der Rhede bereits mit Tagesanbruch. Diese kostbare Zeit würde völlig ungenutzt verloren gehen, wenn die Completirung nur im Beisein von Zollbesuchern vor sich gehen könnte und somit von den für das Zollamt festgesetzten Geschäftsstunden abhängig gemacht werden sollte; oder die Schiffe müssten bereits am Abend die Zollbesucher mit sich nehmen und die dadurch geursachten grossen Kosten für Verpflegung, sowie die Diätengelder der Besucher tragen. Ferner dürfte zu beachten sein, dass viele Dampfer ihre Ladung auf der Rhede mit Holzwaaren completiren, die hingeflösst werden; wie sollten in solchem Falle die Zollbeamten wieder zum Ufer zurückbefördert werden, da der die Flösse zum Dampfer bringende Bugsirer doch nicht bis zum Beendigen des Verladens warten kann?

Noch bedeutend lästiger aber werden sich die Folgen der neuen Anordnung beim Entlassen der auf der Rhede completirenden Schiffe erweisen. Erstens fällt die Schwierigkeit in's Auge, wie die Zoll- und Gensdarmeriebeamten von der Beendigung der Completirung benachrichtigt werden sollen. Hiezu müsste ein besonderer Bugsirdampfer gemiethet werden; nun muss man aber doch berücksichtigen, dass die genannten Beamten nicht stets parat sein werden, um sofort auf die erste Aufforderung hin auf den Dampfer zu kommen und dass in solchem Falle der Bugsirer wird warten müssen. Ferner finden Besichtigung und Entlassung von Schiffen nur in den für das Zollamt festgesetzten Geschäftsstunden statt, so dass ein Dampfer, der seine Completirung ausserhalb dieser Zeit beendet hat, wiederum durch Zeitverlust namhafte Verluste erleiden wird. Endlich ist der Umstand noch zu berücksichtigen, dass bei windigem Wetter und stärkerem Seegange die Zoll- und Gensdarmeriebeamte auf kleinen Bugsirern überhaupt nicht auf die Rhede hinausfahren werden; grosse Bugsirer sind überhaupt nur wenige vorhanden und diese wenigen sind fast beständig beschäftigt. Somit lassen sich nur ein grosser Aufenthalt der den Hafen verlassenden Schiffe und grosse Unkosten voraussehen, welche die ohnehin schwer belasteten Rheder und Befrachter zu tragen nicht im Stande sind."

Der Chef des Rigaschen Zollbezirks, dem der Dirigirende des Zollamtes obiges Schreiben des Börsen-Comités vorgestellt hatte, theilte nun am 27. Juni 1895 sub Nr. 2875 mit, dass die Massregel über das Completiren von Schiffen auf der Rhede, im Einvernehmen mit dem Chef der Gouvernements-Gensdarmerieverwaltung und mit Zustimmung des Zoll- und des Polizei-Departements, von ihm ausgegangen sei und daher nicht zurückgenommen werden könne. Auch glaube er, dass, da das Completiren von Schiffen auf der Rhede recht selten und fast nur im Frühling vorkomme, diese Massregel für den Handel kaum besonders beschwerlich sein könne.

Der Börsen-Comité trug nun seinem Petersburger Vertreter auf, an geeigneter Stelle für eine Aufhebung der mehrerwähnten Massregel

zu wirken und übersandte demselben zugleich zur persönlichen Uebergabe eine mit dem obigen Schreiben an den Dirigirenden des Zollamts identische Vorstellung an das Zoll-Departement vom 20. Juli 1895 Nr. 414. Trotz der Bemühungen des Vertreters des Börsen-Comités und obwohl, wie verlautete, auf die Beschwerde eines ausländischen Consuls hin auch das Ministerium des Ausseren sich gegen diese Massregel ausgesprochen, lehnte das Zoll-Departement dennoch die Vorstellung des Börsen-Comités ab, indem es demselben am 27. October 1895 sub Nr. 20124 eröffnete, dass „die Hinweise des Comités auf die aus der beklagten Anordnung für den Handel sich ergebenden Schwierigkeiten sich als übertrieben erweisen. Schiffen, welche auf die Rhede gehen, ist die volle Möglichkeit geboten, das Completiren ohne jeglichen Aufenthalt und zu der ihnen gelegensten Zeit auszuführen, wobei die Ausgaben für die Besucher, unter deren Aufsicht das Completiren der Ladung stattfinden muss, nur 40 Kop. per Mann betragen und somit wohl kaum als wesentlich betrachtet werden können. Was nun die vom Börsen-Comité ausgesprochene Befürchtung anbetrifft, dass Verzögerungen beim Entlassen der Schiffe dadurch entstehen könnten, dass die Beamten nicht immer bereit sein werden, sofort sich auf das Schiff zu begeben, so erscheint eine derartige Befürchtung als unbegründet, da sich auf der Brandwacht beständig, ohne sich zu entfernen, dejourirende Beamte befinden. Die Nothwendigkeit, einen besonderen Bugsirer für die Beförderung der Beamten zu miethen, kann dadurch beseitigt werden, dass die mit den letzten Lichtern zum Schiffe gehenden Bugsirer aus Bolderaa Gensdarme und Zollbeamte mitnehmen, welche nach Erledigung der Entlassungsformalitäten auf demselben Bugsirer wieder nach Bolderaa zurückkehren können.

Im Hinblick auf alles Obige und in der Erwägung, dass, nach der Aeusserung des Polizei-Departements, die eingeführte Ordnung der Besichtigung der auf der Rhede completirenden Schiffe sich als einzige Garantie für eine regelrechte Aufsicht über die das russische Reich über Riga verlassenden Personen erweist, findet das Zoll-Departement nicht für möglich, das Gesuch des Comités um Aufhebung dieser Ordnung zu berücksichtigen".

57. Vereinfachtes Ausclariren von Schiffen im Winter.

Im Hinblick auf die durch die Eisverhältnisse erschwerte Schifffahrt im Strome, bat der Börsen-Comité, mittels Schreibens vom 28. December 1895 Nr. 954, den Dirigirenden des Zollamts um die Anordnung, dass, wie in früheren Jahren z. B. im Jahre 1889 und 1890, die Zollformalitäten für die Dauer der durch Eis erschwerten Schifffahrt, bei ausgehenden Schiffen bereits in Riga erledigt würden und die

Schiffe direct, ohne in Bolderaa anzuhalten, in See gehen könnten; hiebei wies der Börsen-Comité auf die Beschädigungen hin, die der Zollkutter „Werny“ noch neulich bei der Vermittelung des Verkehrs mit den auslaufenden Schiffen durch das Eis erlitten.

Diese Bitte wurde bewilligt.

58. Erweiterung und Verbesserung des Zollrayons.

Eine Reihe der hervorragendsten Rigaschen Importfirmen hatte sich an den Börsen-Comité mit einer Klage darüber gewandt, dass der Zoll-Rayon in seinem gegenwärtigen Zustande, bei der gesteigerten Einfuhr von Waaren, den Ansprüchen an Raum bei Weitem nicht mehr genüge und dadurch bedeutende Verzögerungen in der Entlöschung der einkommenden Schiffe, wie in der Expedition der Waaren entständen, die wiederum sehr wesentliche Kosten und berechtigte Klagen der Rheder, wie der Empfänger von Waaren zur Folge hätten.

Nachdem der Börsen-Comité, durch seine Glieder, sich davon überzeugt hatte, dass in der That die Uebelstände in dem Zollrayon allmählich völlig unerträglich geworden seien, glaubte er, sich der Mitwirkung zur Beseitigung dieser Uebelstände nicht entziehen zu können, und wandte sich mittels Schreiben vom 13. Mai 1895 sub Nr. 224 an die Stadtverwaltung, als Grundeigenthümerin und Nutzniesserin des Rayons, mit der Bitte, die Sache in die Hand zu nehmen und, durch Herstellung geordneter Zustände in dem Rayon, Riga seinen guten Namen als Speditionsplatz zu erhalten und zu verhindern, dass die inländischen Committenten mehr und mehr dazu gedrängt würden, den benachbarten Concurrenzhäfen den Vorzug zu geben. Vorläufig schwebe dem Börsen-Comité der Gedanke vor, den Zollrayon, durch Verlegung seines Gitters, um etwa 2 Faden seiner gesammten, ca. 300 Faden betragenden Länge zu verbreitern. Die Fahrstrasse würde hierdurch nicht eingeengt werden, wohl aber eins der beiden, ausserhalb des Rayons befindlichen Eisenbahngeleise innerhalb desselben zu liegen kommen. Da nun aber über die Geleise ohne Zustimmung der Riga-Oreler Bahn, der sie zum Betriebe überwiesen, nicht wohl verfügt verden könne, habe der Präses des Börsen-Comités mit dem Vertreter des Chefs der Bahn, Herrn Ingenieur Afrossimow, Rücksprache genommen, der denn auch, in gewohnter Bereitwilligkeit, sich einverstanden erklärt habe, die Sache eingehend zu beprüfen und in nähere Unterhandlungen zu treten.

Bald nachdem obiges Schreiben abgegangen, erhielt der Börsen-Comité vom Dirigirenden des Zollamts ein Schreiben vom 23. Mai 1895 sub Nr. 5142, in welchem dieser, ebenfalls auf die schwierigen Raum- und Loschverhältnisse hinweisend, den Börsen-Comité bat, seine an das

Stadtamt gerichteten Anträge vom 17. und 20. Mai 1895 Nr. 4908 und 5068 um Verlängerung des Zollrayons um 6 Faden und Anweisung eines Platzes auf dem Andreasholm zum Stapeln von Baumwolle unterstützen und befürworten zu wollen.

In Folge dieses Schreibens wandte sich der Börsen-Comité nochmals an das Stadtamt und führte in seinem Schreiben vom 17. Juni 1895 sub Nr. 330 an:

„Die Einweisung eines besonderen Platzes ausserhalb des Zollrayons ausschliesslich zum Loschen und Lagern von Baumwolle glaubt der Börsen-Comité nicht befürworten zu können, da Baumwolle nach Riga gar nicht in ganzen Schiffsladungen, sondern nur als Theilladung, mit Stückgütern zusammen kommt. Ein mehrmaliges Verholen der Dampfer beansprucht nicht nur viel Zeit, sondern auch grössere Kosten, die die betreffenden Rhedereien zu tragen nicht im Stande sind, da nur durch die äusserst niedrig gestellten Frachtsätze das Heranziehen von Baumwollladungen über unseren Hafen möglich ist. Es dürfte sich aber, falls der gegenwärtige Zollrayon erweitert wird, kein Bedürfniss nach einem ausserhalb des Zollrayons belegenen Loschplatze für Baumwolle mehr ergeben, da sich sehr wohl dann im Zollrayon selbst eine besondere Abtheilung hierfür einrichten liesse und zwar müssten dann den Lübecker und Huller Tour-Dampfern, die ausschliesslich Baumwolle, neben Stückgütern mitbringen, bestimmte Loschplätze zu beiden Seiten der für Baumwolle bestimmten Plätze angewiesen werden, an denen sie die mitgebrachten Güter und auch die Baumwolle ohne unnützen Zeitaufwand und Kosten löschen würden. Durch diesen neu zu schaffenden, besonderen Lager- und Loschplatz für Baumwolle wäre auch der Verminderung der Feuersgefahr hinreichend Rechnung getragen.

Auch dem Vorschlage einer Verlängerung des Zollrayons, die ja den Ortsverhältnissen entsprechend nur nach Süden hin erfolgen könnte, vermag der Börsen-Comité keine Sympathie entgegenzubringen, da die ausserordentliche Steigerung des Imports sich nur auf einige Wochen im Herbste und Frühling beschränkt, unser, ohnehin räumlich an dem städtischen Quai arg beschränkter Exporthandel dann aber für die Dauer des ganzen Jahres noch mehr in die Enge getrieben würde.

Der Börsen-Comité sieht sich daher veranlasst, nochmals auf seine frühere Bitte zurückzukommen und zwar um Verbreiterung des Zollrayons um ca. 2 Faden seiner ganzen Länge entlang; eine solche Vergrösserung des Zollrayons dürfte den Ansprüchen des Imports auf Jahre hinaus vollkommen genügen."

Die Antwort des Stadtamts vom 5. August 1895 Nr. 2468 lautete: „Nachdem das Rigasche Stadtamt die Frage wegen Erweiterung des Zollrayons in seiner gesammten Ausdehnung um 2 Faden in der Richtung der Strasse beprüft hat, hat dasselbe, im Hinblick darauf, dass dann eines der diesem Rayon entlang gehenden Geleise entweder in den

Rayon eingeschlossen oder vollständig entfernt werden müsste, für seine Pflicht erachtet, vor näherer Beprüfung dieses Projects, sich mit der Verwaltung der Riga-Oreler Krons-Eisenbahn, in deren Verwaltung jenes Geleis steht, in Relation zu setzen.

Gegenwärtig hat die Verwaltung der genannten Bahn mittels Schreibens vom 31. Juli d. J. Nr. 12,084 dem Stadtamt geantwortet, dass das Schienengeleis, welches bei der geplanten Versetzung des Zauns des Zollrayons in den letzteren würde eingeschlossen werden, nothwendig ist, um Waggons, die im Zollamte beladen werden sollen, abzustellen; daher kann der von demselben eingenommene Platz nur unter der Bedingung abgetreten werden, dass an Stelle desselben ein Platz zum Verlegen eines neuen Geleises angewiesen wird.

In Folge dessen und in der Erwägung, dass, falls die obige Bedingung wegen Anweisung eines Streifens auf der Strasse zu einem neuen Schienengeleise erfüllt werden sollte, zum Equipagenverkehr dort zu wenig Raum übrig bleiben würde, erachtet das Stadtamt den Gedanken einer Erweiterung des Zollrayons als unausführbar.

Obiges beehrt sich das Stadtamt dem Börsen-Comité auf dessen Schreiben vom 13. Mai 1895 Nr. 224 und vom 17. Juni 1895 Nr. 330 mitzutheilen."

Der Börsen-Comité betrachtete hiemit diese Angelegenheit einstweilen für erledigt und glaubte, vorläufig wenigstens, durch einzelne Verbesserungen im Zollrayon, wie sie von einer grossen Anzahl hiesiger Importeure u. a. beantragt wurden, den dringendsten Missständen Abhilfe schaffen zu können. Ein Antrag der Firma Helmsing & Grimm brachte jedoch die unabweisliche Nothwendigkeit einer Vergrösserung des Zollrayons gegen Ende des Jahres nochmals zur Sprache, worauf der Börsen-Comité folgendes Schreiben vom 29. November 1895 sub Nr. 852 an das Rigasche Stadtamt richtete:

„Obwohl das Rigasche Stadtamt im Schreiben vom 5. August 1895 Nr. 2468 dem Börsen-Comité mitgetheilt hatte, dass es dessen Anträge vom 13. Mai und 17. Juni 1895 Nr. 224 und 330 um Verbreiterung des Zollrayons nicht für realisirbar halte, da die von der Eisenbahnverwaltung hierbei zur Bedingung gemachte Verlegung eines Geleises den Equipagenverkehr auf der dem Zollquai entlang gehenden Strasse allzusehr einengen würde, sieht sich der Börsen-Comité gezwungen, nochmals auf diese Frage zurückzukommen. Es ist wohl eine unanfechtbare Thatsache, dass Riga sich von Jahr zu Jahr mehr der Industrie und dem Importhandel zuwendet und letzterer noch immer eine stark und stetig aufsteigende Tendenz zeigt. Andererseits hat aber auch wiederum die diesjährige Campagne des Importhandels überzeugend nachgewiesen, dass die gegenwärtigen Verhältnisse bezüglich der Schnelligkeit, Billigkeit und Bequemlichkeit des Löschens von Importgütern nicht mehr den berechtigten Anforderungen des Handels entsprechen und dass durchaus etwas gethan

werden muss, um hier Abhilfe zu schaffen, soll der Importhandel in seiner weiteren Entwickelung nicht wesentlich geschädigt und nach unseren Concurrenzhäfen abgelenkt werden. Da wohl eine Verlängerung des Zollrayons nach Süden oder Norden hin oder die Errichtung eines zweiten Zollrayons als ausgeschlossen gelten müssen, bliebe nur die Verbreiterung resp. Vertiefung des Zollrayons zur ehemaligen Citadelle hin übrig. Diesen Gedanken glaubt der Börsen-Comité auch jetzt noch nicht aufgeben zu können und erlaubt sich, ohne einstweilen weiter denselben auszuführen, nur auf die in den Jahren 1879 und 1880 zwischen der Riga-Zarizynschen Eisenbahn-Enquête-Commission, Dünaburger Bahn, Stadtamt und Börsen-Comité stattgehabten Verhandlungen hinzuweisen (cfr. Rigaer Handelsarchiv, Jahrgang 1880, Seite 126 und ffe. und Jahrgang 1881 Seite 105 und ffe.), bei denen die Verbreiterung des Zollrayons ernstlichst in Erwägung gezogen wurde und der Vorschlag der genannten Enquête-Commission, die dem Zollgitter entlang führende Fahrstrasse hinter den Hochwasser-Schutzwall zu verlegen, so viel dem Börsen-Comité bekannt ist, keinen besonderen Schwierigkeiten zu begegnen schien. Wie bereits bei den damaligen Verhandlungen die Verwaltung der Riga-Dünaburger Bahn die Nothwendigkeit der Verbreiterung des Zollrayons voll und ganz anerkannte, so wird, davon ist der Börsen-Comité fest überzeugt, auch gegenwärtig die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn allen Bestrebungen in dieser Richtung auf's bereitwilligste entgegenkommen.

Ein schriftlicher Austausch der verschiedenen Ansprüche und Anschauungen würde, voraussichtlich, zu überaus weitläufigen Verhandlungen führen, während die gegenwärtigen Missstände im Importhandel dringend und schleunigst Abhilfe erheischen. Dem Börsen-Comité erschiene es daher am geeignetsten, wenn die Frage, wie diesen Missständen am wirksamsten abzuhelfen wäre, auf einer Conferenz von Vertretern der Stadtverwaltung, Bahnverwaltung, des Zollressorts und Börsen-Comités erörtert würde und das Rigasche Stadtamt geneigtest die Initiative hiezu ergreifen wollte".

Eine Aeusserung auf dieses letzte Schreiben ist bisher nicht erfolgt, doch dürfte man wohl nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass die an anderer Stelle besprochenen Projecte eines weiteren Ausbaus des Andreasholms und der Reorganisation des Güter- und Passagier-Eisenbahnverkehrs in Riga auch diese Frage wieder in Fluss und zu einer befriedigenden Lösung bringen werden.

Was die oben erwähnten Verbesserungen im Zollrayon anbetrifft, so waren solche, insbesondere eine Ueberdachung und Umpflasterung des Rayons, durch eine Eingabe zahlreicher hiesiger Importeure, Industrieller u. v. a. angeregt worden. In Folge dieser Eingabe und eines zu demselben abgegebenen Gutachtens der Delegation für Zollangelegenheiten

schrieb der Börsen-Comité am 24. November 1895 sub Nr. 824 Folgendes an das Rigasche Stadtamt:

„Eine grosse Anzahl der hervorragendsten hiesigen Importeure, Industriellen u. s. w., hat sich, unter Hinweis auf die ungeeignete Einrichtung des hiesigen Zollrayons, an den Börsen-Comité mit dem abschriftlich hier angeschlossenen Gesuche um dessen Intervention zur Beseitigung der den Importhandel Rigas schwer schädigenden Missstände gewandt.

Nach eingehender Beprüfung der näheren Umstände, kann der Börsen-Comité nicht umhin, diese Beschwerde für begründet und eine Beseitigung der Missstände für durchaus erforderlich anzusehen. Die drei Rinnsteine, welche, der Länge nach, den Rayon durchziehen, sind nicht zweckentsprechend angelegt, indem sie das in ihnen sich ansammelnde Wasser nicht richtig und schnell genug zu den Einfallschachten leiten. Die zu klein angelegten Einfallschachte wiederum können bei einem Platzregen oder länger andauernden Landregen die Wassermassen nicht schnell genug aufnehmen, die nun über den Rinnstein hinaustreten und sich über den gesammten Zollrayon bis zu einer solchen Höhe ergiessen, dass selbst das Unterlegen mehrzölliger Planken die Waaren vor Verderben nicht schützt. Nach Ansicht des Börsen-Comités dürfte im Zollrayon nur ein Rinnstein mit entsprechendem Fall und genügenden und zweckentsprechenden Einfallschachten und Drainageröhren angelegt werden, welcher sich entweder hart am Dünaufer hinter den Kopfsteinen des Quais oder hart am eisernen Gitter hinziehen müsste. Durch eine solche Anlage des Rinnsteins würde Raum gewonnen und würden gute Stapelplätze geschaffen werden. Die Pflasterung des Rayons müsste unbedingt mit schwedischen Steinen ausgeführt werden, welche, nicht wie das jetzige Pflaster, kein Ansammeln von Wasser zwischen den einzelnen Steinen gestattet. Zum Rinnstein hin müsste, natürlich, das Pflaster ein gewisses Gefälle erhalten.

Auch die im Gesuche der hiesigen Importeure ausgesprochene Bitte um Ueberdachung wenigstens eines Theils des Zollrayons kann der Börsen-Comité nur befürworten. Noch kürzlich sind grosse Partieen Mehl in Säcken, Soda, Baumwolle u. a. leicht verderbliche Waaren lange Zeit hindurch dem heftigsten Regen ausgesetzt gewesen und haben, natürlich, ausserordentlich gelitten.

Da die vitalsten Interessen der Stadt mit der Entwickelung des Handels verknüpft sind, so muss diese auch ein ganz besonderes Interesse daran haben, den Handel, nach Möglichkeit vor Beschädigung zu schützen. Eine sehr wesentliche Schädigung ist aber jedenfalls darin zu erblicken, dass zu gewissen Jahreszeiten, bei Hitze, Sturm, Regen, Schnee u. s. w. die Waaren allen Unbilden der Witterung ausgesetzt sind. Es ist dem Einzelnen schwer zuzumuthen und würde den Import unverhältnissmässig schwer belasten, auch nicht einmal durchführbar sein, dass ein jeder

seine Waaren bis zur Besichtigung und Verzollung selbst schützt. Bei dem jetzt gebräuchlich gewordenen Verladen von Waaren mit directen Conossementen und Umladen an verschiedenen Hafenplätzen in andere Dampfer erfährt der hiesige Importeur oder Spediteur sehr häufig von der Ankunft der Waaren erst nach der Entloschung derselben, so dass er, selbst beim besten Willen, der Möglichkeit beraubt ist, Schutzmassregeln für seine Waaren zu treffen.

In der Erwägung nun, dass die Stadtverwaltung ein sehr wesentliches, auch directes pecuniäres Interesse daran hat, dem Importe Riga's möglichste Bequemlichkeiten und die Vortheile zu bieten, die ihm die Concurrenz mit dem der Nachbarhäfen ermöglichen, in der Erwägung ferner, dass die Stadt durch die sogenannte Niederlagssteuer, die in den letzten Jahren durchschnittlich über 5500 Rbl. jährlich betragen hat, eine recht bedeutende Einnahme erzielt, die sie zu gewissen Gegenleistungen verpflichtet, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité das Rigasche Stadtamt ganz ergebenst zu ersuchen, Anordnungen zur Umpflasterung und Ueberdachung des Zollrayons treffen zu wollen".

Auch hierauf ist bisher eine Antwort nicht eingegangen, doch verlautet, nach persönlichen Informationen, dass, wenigstens, eine baldige rationelle Umpflasterung des Zollrayons in Aussicht genommen sein solle.

VI. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

59. Der Börsenspeicher.

Den Börsenspeicher, den die Firma A. Sellmer im Jahre 1895 gemiethet hatte, hat dieselbe auch für das Jahr 1896 zum Miethpreise von 2000 Rbl. jährlich behalten.

60. Die Central-Waaren-Dépôts-Speicher.

Die Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts besitzt 7 steinerne Speicher im städtischen Ambarenviertel und 5 steinerne in Mühlgraben. Während die ersteren zum grössten Theile beständig vermiethet waren, sind die 5 Mühlgrabener Speicher nur vom 25. August 1894 bis zum 25. August 1895 an den Rigaschen Kaufmann I. Gilde J. Iwanow für den Preis von 5000 Rbl. vermiethet gewesen.

An dem Actiencapital von 264,000 Rbl. ist der Börsen-Comité mit 60,000 Rbl., die Börsenbank mit 105,000 Rbl. betheiligt.

61. Der Elevator auf dem Andreasholm.

Nachdem, wie im Jahresbericht für 1894 (Handels-Archiv Jahrg. 1895, Seite 103) der Bau des Elevators beendet und das Statut desselben,

das in einzelnen Theilen der ministeriellen Bestätigung bedarf, ausgearbeitet und dem Herrn Livländischen Gouverneur vorgestellt worden war, übergab die Elevator-Baucommission, die bisher die Geschäfte geleitet, dieselben einer permanenten Verwaltungscommission, bestehend aus je einem Vertreter des Stadtamts und des Börsen-Comités und je zwei Vertretern der Stadtverordneten-Versammlung und der Börsenkaufmannschaft. Diese Verwaltungscommission besteht aus den Vertretern des Stadtamts: Herrn Stadtrath J. Erhardt und dessen Substitut Herrn Stadtrath J. Pander, der Stadtverordneten-Versammlung: Herrn H. Laerum und A. Gülich und deren Substituten W. G. Sperling und Dr. jur R. Büngner, des Börsen-Comités: Herrn Viceconsul N. Fenger, der Börsenkaufmannschaft: den Herren Viceconsul A. Larsson und Ch. Drishaus und deren Substituten W. Stender und A. Sellmer jun. Zum Präses der Commission wurde Herr Stadtrath Erhardt, zum Vicepräses Herr Viceconsul Fenger erwählt.

Das Statut des Elevators ist am 4. Februar 1895 vom Herrn Livländischen Gouverneur dem Finanzminister zur Bestätigung vorgestellt worden, doch eine solche bis hiezu nicht erfolgt; wie verlautet ist diese auch nicht so bald zu erwarten, da im Ministerium beabsichtigt wird, gewisse Normalpunkte festzustellen, die für sämmtliche Elevatore obligatorisch sein sollen, und erst nach Feststellung dieser Punkte das Statut des Rigaschen Elevators zur Bestätigung gelangen solle.

Unterdessen hatte, da die Elevator-Zweigbahn vollständig fertiggestellt und mehrfache Nachfragen wegen Benutzung des Elevators bereits eingegangen, der Elevator, mit Genehmigung des Herrn Livländischen Gouverneurs, am 20. Juni 1895 temporär seine Thätigkeit eröffnet und zwar an diesem Tage mit 27, am folgenden Tage mit 29 Wagenladungen. Als Getreideinspector wurde der bisherige Gehilfe des Saatschreibers Herrn Aeltesten Drachenhauer's, Herr Zieser, als Buchhalter der bisherige Kanzleidirector der Dwinsk-Witebsker Bahn Herr Cand. jur. A. Stavenhagen angestellt. Bis zum Schlusse des Jahres waren vom Elevator im Ganzen 201,378 Pud Getreide aufgenommen, 195,295 Pud Getreide verladen worden.

Beim Schreiben vom 19. April 1895 sub Nr. 1895 übersandte der Vertreter des Chefs der Riga-Oreler Bahn, Herr Ingenieur Afrossimow, als Leiter des Baues der Elevatorbahn, nachdem auf letzterer der Betrieb eröffnet worden, einen ausführlichen Bericht über den Bau des Elevators, insbesondere der Elevatorbahn und eine Abrechnung über den Bau der letzteren.

Vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten wurde für die Beförderung von Gütern auf der Elevator-Zweigbahn im Localverkehr, wie auch im direkten Verkehr mit sämmtlichen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes ein Tarif von 0,25 Kop. per Pud oder 1 Rbl. 53 Kop. per Waggon bestätigt.

Um die nun dem Betrieb übergebene Zweigbahn auch für andere Waaren, ausser Getreide, auszunutzen, richtete der Börsen-Comité am 20. Juli 1895 sub Nr. 415 nachfolgendes Schreiben an die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn:

„Bei den seiner Zeit zwischen Vertretern der Riga-Dwinsker Bahn, der Kaufmannschaft und der Stadtverwaltung stattgehabten Verhandlungen wegen Errichtung des Elevatorgeleises war, unter anderem, auch die Frage wegen weiterer Entwickelung der Ufergeleise auf dem Andreasholm und wegen Anlage eines besonderen Nebengeleises zur neuen Heringskaje erörtert worden. Die Vertreter der Eisenbahn hatten sich günstig für diese Projecte ausgesprochen und Hoffnung auf eine Verwirklichung derselben gemacht.

Im Hinblick nun auf die wichtige Bedeutung der weiteren Entwickelung der Ufergeleise für den Rigaschen Handel, denn nur wenn es möglich ist, hier Waaren in die Eisenbahnwaggons zu verladen, kann die örtliche Kaufmannschaft den Andreasholm zum Löschen ihrer Schiffe benutzen, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn ganz ergebenst zu bitten, ihn mit einer Mittheilung über den gegenwärtigen Stand dieser Frage beehren zu wollen und, wenn möglich, baldigst zur Realisirung der erwähnten Projecte zu schreiten.

Da jedoch bis zur Verwirklichung dieser Pläne jedenfalls noch geraume Zeit vergehen wird, erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu bitten, zu gestatten, dass gewisse Importwaaren, wie z. B. Harz, Heringe u. a., die gegenwärtig bereits auf dem Andreasholm gelöscht werden, ebendaselbst in die leer vom Elevator zurückkehrenden Waggons verladen werden können. Die Möglichkeit, Waaren in die Eisenbahnwaggons auf dem Andreasholm verladen zu können, läge aber auch im Interesse der Eisenbahn selbst, die dadurch nicht unwesentlich ihre Güterstation vom übermässigen Andrange zu verladender Güter entlasten könnte."

Die Zustimmung hiezu wurde in folgendem Schreiben der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn vom 7. October 1895 sub Nr. 296 ausgesprochen:

„In Folge des vom Börsen-Comité ausgesprochenen Wunsches wegen Zulassung des Transportes einiger Waaren ausländischen Ursprungs, wie z. B. Heringe, Harpius, Superphosphat u. s. w., die in Riga in Schiffen ankommen und ausserhalb des Zollrayons auf dem Andreasholme, in der Nähe der Schienengeleise ausgeladen werden, auf der zum Zollrayon führenden Zweigbahn bis zur Stadt, behufs Weiterbeförderung in's Innere des Reichs, beehrt sich obige Verwaltung mitzutheilen, dass sie ihrerseits es für möglich finde, einen solchen Transport, jedoch ausschliesslich nur für Waaren ausländischen Ursprungs, unter folgenden Bedingungen zu gestatten:

1) Wegen Stellung von Waggons zur Zweigbahn muss dem Chef der Station Riga-Elevatorbahn rechtzeitig, mit Angabe sowohl der Zeit der Stellung, wie auch der Anzahl der Waggons, die zur Beladung nöthig sind, Mittheilung gemacht werden.
2) Als Nachweis über den Ursprung der Waaren müssen die Versender dem Stationschef die vom Zollamte ausgereichten Jarlik-Quittungen vorweisen.
3) Die Beladung muss mit Arbeitskräften der Versender in der durch die Laderegeln festgesetzten Frist von 6 Stunden, gerechnet vom Zeitpunkte der Stellung der Waggons, ausgeführt sein.
4) Das Gewicht der Waaren wird, falls solches erforderlich, auf der in der Nähe des Elevators befindlichen Waagebrücke constatirt werden.
5) Die Waggons werden, nach Beladung derselben, an Ort und Stelle mit Plomben versehen und sodann zur Station Riga I dirigirt werden, woselbst im Waarenversandcomptoir die Ausfertigung der Documente für die Weiterversendung nach der Angabe der Versender, die im genannten Comptoir gleichzeitig mit der Ankunft der Waggons von der Zweigbahn erscheinen müssen, bewerkstelligt werden wird.
6) Die für die Beförderung auf der Zweigbahn zu leistende Zahlung im Betrage von 0,25 Kop. pro Pud muss bei der Abfertigung aus Riga im Voraus gegen besondere Quittungen entrichtet werden.
7) Dieser Art Transporte auf der Zweigbahn sind ausschliesslich nur in vollen Waggonladungen zulässig.

Ueber das oben Dargelegte haben gleichzeitig hiermit die Stationen Riga I und Riga-Elevatorbahn die entsprechenden Weisungen erhalten."

VII. Das Export-Geschäft.

62. Das Hanf- und Flachs - Geschäft.

Zur Berathung von Massregeln zur Regelung des russischen Flachshandels wurde beim Departement für Handel und Manufacturen eine besondere Conferenz einberufen, zu welcher der Petersburger Vertreter des Börsen-Comités, Herr C. v. Hübbenet, eine Einladung unmittelbar vom Director des Departements erhielt. Im Hinblick darauf, dass Herr v. Hübbenet, naturgemäss, mit den Verhältnissen des Rigaschen Flachshandels nicht bekannt sein konnte, die Aufstellung einer Instruction für ihn aber grosse Schwierigkeiten machen würde, bemühte sich der Börsen-Comité um Zulassung eines zweiten Vertreters auf der Conferenz, die auch gestattet wurde. Als solcher nahm das Mitglied des Börsen-Comités Herr W. G. Sperling an den drei Sitzungen der am 21. April 1895

eröffneten Conferenz Theil. Die hauptsächlichsten Berathungsgegenstände waren verschiedene Schutzmassregeln für den Handel mit Flachs und Massregeln zur Hebung des Flachsbaues und zur Förderung der Flachsbearbeitung. Eingehender über den Verlauf der Conferenz ist seiner Zeit in der „Rigaschen Börsen- und Handelszeitung“ (NNr. 94—96) referirt worden. Directe Ergebnisse der Conferenz sind bisher nicht zu Tage getreten.

63. Das Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft.

a. Haftpflicht der Eisenbahnen für das Gewichtsmanco bei Getreidesendungen.

In Folge einer Eingabe seiner Delegationen für das Getreidegeschäft und für Eisenbahnangelegenheiten wandte sich der Börsen-Comité am 17. März 1895 sub Nr. 42 mit folgender Vorstellung an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten:

„Der Rigaer Börsen-Comité sieht sich veranlasst, zur Wahrung der Interessen Rigas am Getreideexport in's Ausland, das Departement hierdurch ganz ergebenst zu ersuchen, eine Revision der allgemeinen Bestimmungen für die Vergütung von Mancos bei Getreidesendungen in geschüttetem Zustande anordnen zu wollen und zwar um eine Uebereinstimmung mit den besonderen Bestimmungen zu erzielen, die bezüglich der Vergütung derartiger Mancos von einigen Bahnen im Ausfuhrverkehr über die trockene Grenze nach Königsberg und Danzig gewährt worden sind.

Nach diesen besonderen Bestimmungen wird im Verkehr über die trockene Grenze nach Königsberg und Danzig für Getreide in geschüttetem Zustande jedes Manco, welches gegen das im Frachtbriefe angegebene Gewicht constatirt wird, mit dem minimen Abzuge von 15 Kilogr. = 36 *ℓ.* 60 Sol. pro Waggonladung vergütet.

Auf Grundlage der Bestimmungen des allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen wird dagegen ein Manco bis zu 1 % gar nicht vergütet und erst bei Ueberschreitung dieser Norm eine Vergütung unter Abzug von 1 % des Gesammtgewichts der Sendung geleistet.

Darnach ist bei einer Waggonladung von 610 Pud Getreide das Quantum von 6 Pud 10 *ℓ.* als unvorhergesehener Verlust in Anrechnung zu bringen. Nimmt man z. B. den Durchschnittspreis von 1 Pud Roggen mit nur 50 Kopeken an, so beziffert sich das von der Bahn nicht zu vergütende Manco pro Waggonladung wie folgt:

im Verkehr nach Königsberg und Danzig für 36 *ℓ.* 60 Sol. auf 45,8 Kop.
„ „ „ Riga für 6 Pud 10 *ℓ.* auf 3 Rbl. 12,5 Kopeken.

Hiernach ergiebt sich zu Ungunsten Rigas eine Differenz von 2 Rbl. 66,7 Kop. pro Waggonladung.

Bei Verringerung der zulässigen Norm des Mancos von 1% auf das Mass von 36 *pd.* 60 Sol. pro Waggonladung würde dem Getreidehandel über Riga eine feste Basis geschaffen und gleichzeitig der den deutschen Häfen Königsberg und Danzig eingeräumte Vorzug beseitigt werden.

In solchem Anlasse bittet der Rigaer Börsen-Comité das Departement ganz ergebenst für eine baldige Regelung dieser Frage Sorge zu tragen, und von der getroffenen Anordnung demselben gütigst Mittheilung machen zu wollen."

Im Rescript vom 21. April 1895 sub Nr. 2777 antwortete nun das Departement für Eisenbahnangelegenheiten, dass die Bahnen im Verkehr mit Königsberg und Danzig eine grössere Haftpflicht für das Gewicht der Getreidesendungen hätten übernehmen können, weil in diesen Häfen die Kaufmannschaft eine besondere Gewichtscontrole über die den Empfängern auszuliefernden Getreidesendungen eingeführt habe. Wolle die Rigasche Kaufmannschaft diese Vorzüge auch für sich erlangen, so müsse sie Massregeln ergreifen, um die Eisenbahnen gegen unrechtfertige Reclamationen zu schützen und, im Einvernehmen mit den Eisenbahnen, eine dementsprechende Organisation einführen. Die näheren Auskünfte über die Organisation der Gewichtscontrole in Königsberg und Danzig könne der Börsen-Comité vom Eisenbahn-Departement des Wegebau-Ministeriums erfahren, dem eine Abschrift der Vorstellung des Börsen-Comités übergeben worden sei.

Auf eine desbezügliche Anfrage des Börsen-Comités antwortete das Eisenbahn-Departement des Wegebau-Ministeriums am 7. August 1895 sub Nr. 13,300, dass es die Anwendung der bei den Getreidesendungen nach Königsberg und Danzig eingeführten erhöhten Haftpflicht der Eisenbahnen auch auf die nach Riga gehenden Getreidetransporte für durchaus zweckmässig und wünschenswerth anerkenne, dass aber diese Massregel nicht eher eingeführt werden könne, als bis die Stationen sowohl am Versandorte, als auch im Hafen entsprechend ausgerüstet worden, solches aber nur allmählich geschehen könne, je nachdem die erforderlichen Credite dazu angewiesen würden.

Da in diesem Schreiben des Departements auf die Bitte des Börsen-Comités um Auskünfte über die Organisation der Gewichtscontrole in Königsberg und Danzig und über die zwischen den Kaufmannschaften jener Häfen und den russischen Eisenbahnen getroffenen Vereinbarungen nicht weiter eingegangen war, wiederholte der Börsen-Comité seine Bitte im Schreiben vom 25. August 1895 sub Nr. 517 und bemerkte hierbei, dass in Riga bereits Institutionen beständen, um durch vereidigte Wäger und Messer Gewicht und Mass von Waaren officiell festzustellen; was die vom Departement erwähnte nothwendige Ausrüstung der Stationen beträfe, so könnten, nach Ansicht des Börsen-Comités diese Schwierigkeiten doch nicht so gross sein, um die Erfüllung der für den Rigaschen

Handel so überaus wichtigen Angelegenheit auf unbestimmte Zeit hinaus zu vertagen. Die Versandstationen im Innern des Reichs müssten doch, da sie dieselben seien, die ihr Getreide nach Königsberg und Danzig senden, diese Ausrüstung bereits haben; es bliebe also nur übrig, die etwa erforderlichen Einrichtungen auch in Riga herzustellen, was doch keine besonderen Schwierigkeiten und Kosten hervorrufen dürfte.

Die erbetenen Auskünfte theilte das Eisenbahn-Departement in nachfolgendem Schreiben vom 14. October 1895 sub Nr. 17242 mit:

„In Beantwortung des Schreibens vom 25. August 1895 sub Nr. 517 enthaltend die Anfrage, welche Massregeln die Kaufmannschaften von Königsberg und Danzig bezüglich des Wiegens der in diesen Häfen anlangenden Getreidesendungen ergriffen hätten, beehrt sich das Eisenbahn-Departement dem Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass das Wiegen des in Königsberg eintreffenden Getreides auf Kosten der Königsberger Kaufmannschaft durch specielle vereidigte Wäger ausgeführt wird; diese stehen unter der Aufsicht eines Oberwägers und dessen Gehilfen; der gesammte Etat der vereidigten Wäger steht unter der unmittelbaren Aufsicht und Leitung des Königsberger Börsen-Comités.

Zur Feststellung des Naturalgewichts bestehen in Königsberg Getreideinspectore.

Die Gesammtzahl der vereidigten Wäger in Königsberg betrug:

	im Jahre 1892	1893	1894
Oberwäger	1	1	1
dessen Gehilfe	1	1	1
Getreideinspectore	6	6	5
Wäger	35	37	37
Gehilfen derselben	13	12	12
Reservewäger	14	—	32

Mit dem Umtragen des Getreides aus den Waggons in die Speicher beschäftigen sich Tagelöhner, deren Zahl natürlich sehr wechselt.

Das Gesammtquantum der in Königsberg durch die vereidigten Wäger gewogenen Waaren betrug in Tons zu 61,05 Pud:

im Jahre 1892	1893	1894
475,441	598,763	816,893

In denselben Jahren wurden von Tagelöhnern folgende Quantitäten Getreide in die Speicher getragen in Tons zu 61,05 Pud:

im Jahre 1892	1893	1894
386,511	465,187	622,748

Das Wiegen in Königsberg auf Decimalwagen kostet 2 Mark 30 Pfg. oder ca. 1 Rbl. pro Waggon, ferner haben die Waarenempfänger für das Benutzen fremder Waagen je 60 Pfg. zu zahlen; ein Auszug aus dem Register und ein Wiegeattest kostet je 10 Pfg. per Waggon.

Im Uebereinkommen mit dem Börsen-Comité erkennen die Eisenbahnen die Wiegeergebnisse der vereidigten Wäger an und zahlen den

Waarenbesitzern den Betrag für das Gewichtsmanco am Tage nach dem Empfange aus, ohne für das aus Russland kommende Getreide 1% für den natürlichen Gewichtsverlust abzuziehen. Hiebei werden 610 Pud gleich 10,000 Kilogramm gerechnet.

Die Frage wegen Einführung einer Gewichtsbestimmung, ähnlich wie in Königsberg, auch für die in unseren Nordhäfen eintreffenden Getreidetransporte durch vereidigte Wäger, wurde auf einer besonderen Conferrenz beim Eisenbahn-Departement erörtert. Letztere befand die Einführung einer derartigen Massregel im Interesse des russischen Getreidehandels im Princip als wünschenswerth und sprach sich dahin aus, dass den ausführlichen, in dieser Angelegenheit auszuführenden Regeln folgende Hauptbedingungen zu Grunde zu legen wären:

1) Es müsste durchaus überhaupt sämmtliches in Privatspeicher kommendes Getreide, nicht nur ein Theil desselben, nach Ermessen der vereidigten Wäger, gewogen werden.

2) Das Wiegen dürfte nur in den unteren Etagen der Speicher oder — wo es möglich — bei den Waggons ausgeführt werden.

3) Der Bahn müssten die Mittel zum Miethen von Aufsehern gegeben werden, denen die Aufsicht über das richtige Verfahren der vereidigten Wäger obläge.

4) Die Bahn müsste berechtigt sein, jederzeit die Waagen zu revidiren, auf denen die vereidigten Wäger das Getreide wiegen.

5) Die Ausgaben für die gesammte Operation müsste ausschliesslich der Börsen-Comité tragen.

Indem das Departement im Wesentlichen obigem Gutachten der Conferenz zustimmt, beehrt sich das Departement, bevor es die einleitenden Schritte zur Realisirung dieser Angelegenheit unternimmt, den Börsen-Comité um eine Mittheilung darüber zu ersuchen, ob derselbe seinerseits für möglich befindet, obige Grundbestimmungen anzunehmen, da anderen Falls dieser Angelegenheit kein weiterer Verfolg gegeben werden kann.

Obigem beehrt sich das Departement hinzuzufügen, dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen es sich nicht als möglich erweist, die Haftpflicht der Eisenbahnen für Gewichtsmanco von Getreide, das in geschüttetem Zustande transportirt wird, ohne Abzug von 1% für den natürlichen Verlust auf unsere Häfen auszudehnen."

Die Ausarbeitung eines Projects dieser Organisation war, nachdem die Delegation für das Getreidegeschäft sich für Annahme der obigen Bedingungen ausgesprochen, beim Schluss des Jahresberichts noch nicht beendet.

b. Errichtung eines Abfuhrspeichers in Witebsk.

Der Chef der Riga-Oreler Bahn richtete am 10. Juli 1895 sub Nr. 18206 folgende Anfrage an den Börsen-Comité:

„Im Hinblick auf die überhaupt bedeutende, insbesondere aber in letzter Zeit anwachsende Zufuhr von Getreide nach Riga und auf die ungenügende Anzahl von privaten und Eisenbahn-Speicherräumen, sowie ferner im Hinblick auf die hohen Kosten des Lagerns von Getreide im Hafen bis zum Verladen in's Schiff, ist die Bahnverwaltung gegenwärtig bemüht, Mittel ausfindig zu machen, um die Lage der Waarenbesitzer nach Möglichkeit dadurch zu erleichtern, dass ihnen möglichst bequeme und verhältnissmässig nicht theure Räume zum Lagern von Getreide zur Verfügung gestellt werden.

Ein derartiges Mittel könnte, nach Ansicht der Verwaltung, die Errichtung eines Abfuhrspeichers auf der Linie bieten, welchem dabei dieselben Vergünstigungen zu Theil werden müssten, welche hinsichtlich der directen Tarife die auf anderen Eisenbahnlinien bestehenden Abfuhrspeicher geniessen.

Nach Verschmelzung der früheren 4 nach Riga führenden Eisenbahnen in eine Linie und nach der Vereinigung der Güterstationen auf den Uebergabepunkten verfügt die Riga-Oreler Bahnlinie gegenwärtig über einen recht bedeutenden freien Raum bei der Station Witebsk, der mit ziemlich geringen Kosten zur Aufnahme und zum Lagern von nach Riga dirigirten Getreidesendungen hergerichtet werden könnte.

In der Erwägung jedoch, dass jegliche Aufwendungen der Eisenbahnen durch factische Nothwendigkeit begründet und genau mit den Bedürfnissen des die Dienste der Bahn in Anspruch nehmenden Publikums in Einklang gebracht werden müssen, beehre ich mich, den Börsen-Comité ganz ergebenst um eine Mittheilung darüber zu ersuchen, ob er seinerseits die Errichtung eines Abfuhrspeichers in Witebsk als für den Rigaschen Handel nützlich und den Bedürfnissen entsprechend halte. Die Bahnverwaltung hat sich ihrerseits von der Erwägung leiten lassen, dass bei Weitem nicht sämmtliches Getreide, das nach Riga kommt, sofort per Schiff nach den ausländischen Märkten exportirt wird. Wenn aber, unter Beibehaltung der directen Tarife beim Weiterversande, die Getreidesendungen in Witebsk liegen bleiben könnten, so würde das den Empfängern das Bezahlen der Fracht erleichtern, die Nebengebühren für das Lagern des Getreides ermässigen und damit zugleich die Möglichkeit bieten, für eine verhältnissmässig geringe Lagermiethe, günstigere Preise auf den ausländischen Märkten abwarten zu können.“

Auf Grund eines Gutachtens seiner Delegation für das Getreidegeschäft antwortete hierauf der Börsen-Comité am 26. August 1895 sub Nr. 521, dass er den in obigem Schreiben dargelegten Erwägungen nur

vollkommen zustimmen könne. Dennoch könne die Errichtung eines Abfuhrspeichers in Witebsk nur unter folgenden Voraussetzungen als nützlich und zweckentsprechend erachtet werden:

1) dass für diese Waaren der directe Tarif für die ganze Strecke vom Absendungsorte bis nach Riga beibehalten werde,
2) dass die Haftpflicht der Eisenbahn für die Waare bei deren Eintreffen in Riga die gleiche bleibe, wie beim directen Transport,
3) dass den Waaren ihre Identität nicht entzogen werde,
4) dass die Lagerungskosten billig genug, d. h. keines Falls theurer wären, als in den Privatspeichern in Riga für die entsprechende Zeitdauer,
5) dass der Weiterversand in kürzester Frist höchstens binnen 4 Tagen nach gegebener Ordre erfolge."

c. Das Saatgeschäft.

Beim Schreiben vom 13. Mai 1895 Nr. 9671 übersandte das Departement für Handel und Manufacturen dem Börsen-Comité zur Begutachtung ein Memorial des russischen Viceconsuls in Wien über den Import russischer Leinsaaten nach Oesterreich und Klagen über gewissenloses Verfahren der russischen Händler. Dieses Memorial lautete:

„Bereits seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts begann man russische Leinsaaten nach Oesterreich einzuführen. Anfangs war der russische Flachs in Oesterreich unter der allgemeinen Bezeichnung „Rigaer Lein" bekannt, sodann aber begann man einige Sorten russischen Flachs von höherer oder geringerer Güte zu unterscheiden und zwar: Pernauer, Revaler, Pskower und Rigaer Flachs.

Fast das gesammte Quantum der nach Oesterreich importirten Leinsaat kommt aus Russland. Im Jahre 1893 wurden im Ganzen nach Oesterreich 39,335 Metercentner für 406,740 Gulden, im Jahre 1894 — 56,694 Metercentner für 586,216 Gulden importirt.

Der in Trautenau in Böhmen gebildete Verband von Flachsbauern hat es sich zur Aufgabe gemacht, die österreichischen Landwirthe mit Leinsaat zur Aussaat zu versorgen und kauft solche zu diesem Zwecke in Russland en gros ein. Gegenwärtig klagt dieser Verband über beständig sich wiederholende Betrügereien russischer Firmen beim Verkaufe russischer Oelsaaten.

Erstens besteht der Betrug darin, dass zuerst aus Russland Proben von Leinsaat hoher Güte geschickt werden, in der Folge aber, beim Empfange der bestellten Partie, Saaten bedeutend geringerer Güte eintreffen. Ein derartiger Fall ereignete sich im vergangenen Jahre beim Bezuge einer grossen Partie „Rigaschen Flachses" durch jenen Verband; nach der aus Russland eingesandten Probe wurde die Reinheit der

Leinsaat auf 97 % bestimmt, beim Empfange der ganzen Partie ergab sich jedoch nur eine Reinheit von 67,9 %.

Ein zweiter wesentlicher Fehler des russischen Flachses ist, nach den Angaben des Verbands, die nachlässige Sortirung der Saaten. Unter der Leinsaat kommt eine Menge Unkrautsamen vor. Besonderen Schaden bereitet den Feldern das unter den Namen „cuscuta espilinum“ (Leinseide) bekannte Unkraut, das mit unglaublicher Geschwindigkeit aufschiesst.

Namentlich die letztere Art Unkraut kommt häufig im „Rigaschen Flachse“ vor. In Folge dessen hat sich das Oesterreichische Landwirthschafts-Ministerium veranlasst gesehen, entsprechende Massregeln zu ergreifen und den Verkauf solcher Partien ausländischen Flachses in Oesterreich zu verbieten, in denen das Vorhandensein des genannten Unkrauts nachgewiesen wird.

Ferner weist der Verband auf einen in der Praxis ausgebildeten Usus hin, der zweifellos die Handelsbeziehungen mit Russland wesentlich hemmt. Dieser Usus besteht darin, dass die russischen Handelsfirmen beim Verkaufe von Leinsaat die Vorausbezahlung des Kaufpreises verlangen. Es muss somit für eine Waare, die noch nicht gesehen, bezahlt werden, die zudem noch, wie oben bereits bemerkt, sehr häufig sich von geringerer Güte erweist, als die eingesandten Proben.

Endlich beschwert sich der Verband darüber, dass die russischen Händler alljährlich mit allgemeiner Zustimmung eine gewisse Norm Pernauschen Flachses feststellen, der zum Verkauf in's Ausland bestimmt ist; daher kann über die zuvor von den Händlern normirte Qualität hinaus kein Flachs in's Ausland exportirt werden. Unterdessen ist in Oesterreich grosse Nachfrage nach Pernauschem Flachse, die erwähnten Massregeln der russischen Händler beeinflussen das Steigen der Preise für diesen Flachs.

Zum Schluss spricht der Verband seine Befriedigung über die kürzlich durch die russische Presse verbreitete Nachricht aus, dass der Präses des Kiewschen landwirthschaftlichen Vereins, Fürst N. W. Repnin, sich im Namen des Gebietscongresses an den Minister der Landwirthschaft und der Reichsdomainen mit dem Gesuche gewandt habe, Control-Saatstationen zu errichten, um Betrug und Missbräuche im Saathandel auszurotten.

In diesem Gesuche sieht der Verband ein Unterpfand für die Verbesserung der gegenwärtigen Sachlage und spricht die Hoffnung aus, dass die hohe Staatsregierung die erforderlichen Massregeln ergreifen werde, um die Handelsbeziehungen mit Russland zu erleichtern und den ausländischen Händlern die Möglichkeit sichern werde, russischen Handelsfirmen zu vertrauen.“

Sein Gutachten gab der Börsen-Comité, auf Grund einer Aeusserung seiner Delegation für das Getreide- und Saatgeschäft, in folgendem Schreiben vom 6. Juli 1895 sub Nr. 370 ab:

„Bei Verschiffung von Säe-Leinsaat aus Riga wären Betrügereien, wie sie von dem Verband in Trautenau gegenwärtig gerügt werden, nicht zu befürchten, wenn die Käufer die nöthige Vorsicht bei ihren Einkäufen beobachten wollten, indem sie ihre Bestellungen nur an bekannte und gut renommirte Exportfirmen richteten, deren Namen und Ruf gute Lieferungen gewährleisten, anstatt ihre Aufträge dem ersten besten Lieferanten zu geben, sobald derselbe nur einen billigeren Preis notirt. Auskünfte über die Zuverlässigkeit der einen oder anderen Firma zu ertheilen, sind die betreffenden Consuln stets in der Lage. Es haben die Käufer ausserdem die Möglichkeit, sich bei Ankäufen in Riga eine Garantie für gute Lieferung zu verschaffen, wenn sie bei ihren Abschlüssen vorschreiben, dass die Leinsaat vor der Verschiffung, von den städtischen vereidigten Beamten öffentlich gewrakt werden muss. Die Waare wird hierdurch etwas vertheuert, aber diese Vertheuerung ist so unwesentlich, dass sie nicht in's Gewicht fallen sollte, wenn es den Käufern darum zu thun ist, gute, unverfälschte Waare zu erhalten.

Hinsichtlich des Bezahlungsmodus wird bei den Geschäften von Riga aus an dem alten, mit wenigen Ausnahmen, in der ganzen Welt herrschenden Usus im Getreide- und Saatgeschäft festgehalten, dass die Bezahlung oder die Ertheilung eines Accepts im Austausch gegen die Verladungsdocumente geleistet wird. Der Käufer hat also, wenn er die Zahlung leistet, die Besitztitel über die Waare in der Hand, da anderenfalls der Versender völlig in die Hand des ausländischen Käufers gegeben wäre. Dieser bekommt allerdings die Waare nicht vorher zu sehen, aber dagegen ist der Verkäufer verpflichtet, im Falle von Qualitätsreclamationen seitens des Käufers, sich dem Schiedsspruch eines ausländischen Taxationscomités zu unterwerfen, und etwaige von diesem taxirte Vergütungen zu bezahlen. Eine Aenderung in diesem Zahlungsmodus wäre schwer durchführbar, denn der hohe Werth der Säe-Leinsaat macht offene Creditgewährung an die Käufer zur Unmöglichkeit; eine vollständige Hemmung des Geschäfts würde die Folge einer solchen Aenderung sein.

Dem Wunsche des Departements für Handel und Manufacturen, dass der Börsen-Comité auch seinerseits zur Festigung des Exporthandels mit Säe-Leinsaat beitrage, glaubt der Börsen-Comité bereits seit Jahren insofern Genüge zu thun, als er durch ausgiebige Subvention die officielle Wrake aufrecht erhält. Sache der Käufer ist es, von dieser Institution zu ihrem Nutzen Gebrauch zu machen."

64. a. Das Holzgeschäft

hat im Jahre 1895 zu keinen besonderen Verhandlungen Veranlassung gegeben. Zu einer auf den 10. Februar 1896 anberaumten Conferenz

zur allgemeinen Revision der Holztarife auf den Eisenbahnen hat der Börsen-Comité, zur Theilnahme aufgefordert, als seinen Vertreter den Chef seines Tarifbüreaus, Herrn H. v. Gruzewski, abdelegirt.

b. Holzflössung auf der Düna.

Von der Rigaschen Hafenverwaltung wurde im Februar 1895 ein besonderes Ortsstatut über die Flössung von Holzmaterialien auf der Düna innerhalb der Grenzen des Rigaschen Hafens erlassen.

Die im Jahre 1893 zwischen einer Reihe von Holzhändlern und dem hiesigen Ankerneekenartell geschlossene Vereinbarung über die Holzflössung auf der Düna und die Beseitigung etwa entstehender Holzstauungen, wurde, mit Zustimmung des Börsen-Comités auf weitere Jahre verlängert, wobei jedoch der Börsen-Comité im Schreiben an das Rigasche Stadtamt vom 4. August 1895 sub Nr. 455 den Vorbehalt machte, dass die Giltigkeitsdauer der Vereinbarung nicht über den Zeitpunkt der vollendeten Flössbarmachung der „Trockenen Düna" hinausgehen dürfe, da dann die Bedingungen und Verhältnisse der Holzflössung sich wohl von Grund aus ändern dürften.

Mittels Schreibens vom 21. April 1895 sub Nr. 207 bat die Rigasche Hafenverwaltung den Börsen-Comité, da in diesem Jahre eine sehr grosse Menge von Flössen zu erwarten sei und die Hafenverwaltung diese, in Anbetracht des starken Zustroms von Wasser, zeitweilig auf dem oberen Laufe des Flusses aufhalten lasse, auch seinerseits wieder eine Schutzwehr im Strome einrammen zu lassen, nachdem die Stadtverwaltung bereits die Herstellung der oberen und unteren Schutzwehr in Angriff genommen habe.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 4. Mai 1895 sub Nr. 201, dass er im Jahre 1893 auf eine Herstellung der 3. Pfahlreihe nur ausnahmsweise, auf den besonderen Wunsch des Geheimraths Gerssewanow, Präses der Commission zur Beseitigung der Salome, eingewilligt hätte. Noch in demselben Jahre habe die Kaufmannschaft mit dem Ankerneekenartell ein Abkommen getroffen, wornach erstere einwilligte, den Ankerneeken für das Flössen, Anlegen und Befestigen der Holzflösse im Rigaer Hafen um mindestens 30 bis 40,000 Rbl. höhere Gebühren zu zahlen, als bisher, wogegen die Ankerneeken es übernahmen, ihrerseits Massregeln zum Verhindern von Salomen zu treffen und entstandene Salome zu beseitigen. Unter solchen Umständen glaube der Börsen-Comité, dass der Ankerneekenartell am meisten am Errichten dieser Pfahlreihen interessirt sei und solche von sich aus herstellen müsste, zumal die dazu erforderlichen, dem Börsen-Comité gehörenden Materialien sich in Verwahrung beim Artell befänden.

VIII. Import.

65. Import im Allgemeinen.

Mittels Schreibens vom 23. Juni 1895 sub Nr. 12,935 fragte das Departement für Handel und Manufacturen beim Börsen-Comité um Auskünfte darüber an, ob und in wie weit schwedische und norwegische Kaufleute gegenwärtig noch vom Art. 7 des zwischen Russland und Schweden-Norwegen im Jahre 1838 geschlossenen Handelsvertrags Gebrauch machten, der ihnen das Recht ertheile, in Riga Plätze zum Lagern von Alaun, Braunroth, Heringen und sonstigen getrockneten und geräucherten Fischen im Laufe von 8 Monaten inne zu haben, ohne für Alaun oder Braunroth irgend eine Abgabe zu zahlen, sowie welches Quantum von genannten Waaren in den letzten 5 Jahren in Riga sich auf Lager befunden habe.

Der Börsen-Comité antwortete hierauf am 12. Juli 1895 sub Nr. 396, dass oberwähntes Recht schon seit Jahren nicht mehr ausgenutzt werde, da Alaun und Braunroth aus Schweden und Norwegen überhaupt gar nicht mehr, sondern nur in kleinen Partien von im Ganzen 4000 resp. 7000 Pud aus Deutschland und England importirt würden, Heringe aber würden hiesigen Kaufleuten in Commission gegeben und somit auf deren Namen, nicht auf den der schwedischen und norwegischen Kaufleute importirt. Sämmtliche Heringe kämen direct auf die Wrake und würden hier sofort verzollt.

66. Das Heringsgeschäft.

In Folge einer Mittheilung seines Petersburger Vertreters, dass die Petersburger Heringsimporteure resp. der dortige Börsen-Comité sich lebhaft um Aufhebung der obligatorischen Heringswrake bemühe und man auch in den massgebenden Regierungskreisen nicht abgeneigt sei, dieser Frage näher zu treten, zuvor aber gerne die Ansicht anderer Börsen-Comités kennen lernen wolle, richtete der Rigaer Börsen-Comité folgende Vorstellung vom 21. Juli 1895 Nr. 417 an das Departement für Handel und Manufacturen:

„Da dem Rigaer Börsen-Comité mehrfach Gerüchte zu Ohren gekommen sind, als werde seitens der Regierung beabsichtigt, die bestehende Heringswrake aufzuheben, und da eine derartige Verordnung einen ungemein schädigenden Einfluss auf den hiesigen Heringshandel haben und, nicht minder, für das ganze Reich von schwerwiegender Bedeutung sein würde, so erlaubt sich der Börsen-Comité ganz ergebenst, nachfolgende Erwägungen gegen diese Neuerung anzuführen und um geneigte Berücksichtigung derselben zu bitten.

Allem zuvor kann der Börsen-Comité nicht umhin, zu erklären, wie es ihm völlig unverständlich ist, dass, während das allgemeine Bestreben im Reiche darauf gerichtet ist, den Consumenten von Nahrungsmitteln durch strenge Beaufsichtigung von Märkten und Läden, durch strenge Strafen für Uebertretungen der Marktgesetze gegen Betrug und Verkauf von verdorbenen Nahrungsmitteln möglichst zu schützen, gerade der Hering vollkommen frei gegeben werden soll, der von allen Artikeln mit am leichtesten Veranlassung zu Betrügereien geben kann und dabei unstreitig doch eins der wichtigsten Lebensmittel für das einfache Volk bildet. Heringe werden allerdings auch auf den Märkten und in den Buden stückweise verkauft, jedoch der bei weitem grösste Verkauf und namentlich der gesammte Bauerhandel geschieht tonnenweise; da aber eine Tonne Heringe, je nach der Grösse derselben, 500 bis 800 Stück enthält, so liegt es auf der Hand, dass der Bauer beim Kaufe alle Heringe nicht besehen kann und sich darauf verlassen muss, dass der Kaufmann ihm nur gute, gesunde Waare liefert. Hat der Bauer die Tonne erst in seinem Hause, so hat er weder Zeit, noch Gelegenheit, dieselbe zurückzuschicken, auch würde kein Kaufmann die oft bei starker Sonnenhitze 100 und mehr Werst weit transportirte Waare zurücknehmen. Da der Landhandel zu fast 90 % in jüdischen Händen liegt, so bietet der Kleinhändler absolut keine Garantie dafür, dass die Waare gesund ist. Bei den eigenthümlichen Verhältnissen, welche in diesem Geschäfte vorliegen, muss ein jeder gewissenhafte Importeur und Grosshändler eingestehen, dass, falls er seine Kundschaft reell bedienen will, er die öffentliche Wrake durchaus nicht entbehren kann. Wenn die obligatorische Wrake nicht mehr da ist und jeder Kleinhändler ungewrakte Heringe importiren kann, wie wird es da nicht nur mit der Qualität der Heringe, sondern auch mit dem Aufpacke bestellt sein? Die ausländischen Salzer sind lange nicht genau genug im Behandeln ihrer Waare. Während bei schottischen Heringen, sowie auf schottische Art gesalzenen schwedischen Heringen der Aufpack selten mehr als 3 % beträgt, haben norwegische Warheringe und Slohheringe 10, Fettheringe sogar 13 % und mehr Aufpack. Bei der Concurrenz kommt es hauptsächlich darauf an, billig zu verkaufen; fällt nun die bisher bestehende Controle fort, so bekommt der Bauer für sein Geld, anstatt Heringe, einfach Salz und Lake. In seiner Eingabe an das Departement für Handel und Manufacturen vom 7. August 1884 hat der Petersburger Heringswraker Herr Thiele, mit Recht, verlangt, dass nicht allein die Wrake in den russischen Häfen bestehen bleiben müsse, sondern auch an der Trockengrenze eingerichtet werde, was, falls die Schwierigkeiten der Handhabung überwunden werden könnten, nur überaus empfehlenswerth wäre. Ueber das Wraken in den deutschen Ostseehäfen will der Börsen-Comité sich nicht äussern; das Factum aber, dass Witebsker und Smolensker Händler, trotz der grösseren Entfernung, öfters in Stettin

Heringe kaufen, dürfte doch die Vermuthung recht wahrscheinlich machen, dass viele von den Heringen, welche auf so grosse Entfernungen mit den über die russischen Häfen importirten Heringen concurriren können, nicht von guter Qualität sein können, sondern mindestens zur Hälfte schlechte Waare sein müssen, die in Deutschland nicht einmal zu ganz billigen Preisen verkauft werden kann oder überhaupt nicht in den Handel gebracht werden darf. Man darf nicht vergessen, dass der Hering ein Nahrungsmittel ist, ohne welches der einfache Mann, namentlich während der Fasten, überhaupt nicht auskommen kann. Da während der letzten Jahre der Astrachansche Fang misslungen war, so war man ausschliesslich auf den ausländischen Hering angewiesen.

Deshalb findet der Börsen-Comité, dass, falls die Regierung nicht für möglich befinden sollte, die obligatorische Heringswrake auch an der Trockengrenze einzuführen, wenigstens die bestehende Wrake nicht aufgehoben und sämmtliche russische Häfen, Petersburg und Libau nicht ausgenommen, hinsichtlich der Wrake vollständig gleich gestellt werden müssten, so dass ein jeder Händler, welcher eine reell gewrakte und aufgepackte Tonne Heringe kaufen will, jedenfalls die Möglichkeit hat, eine solche zu beziehen. Es scheint dem Börsen-Comité auch kein anderer Grund dafür vorzuliegen, jetzt die Frage der Aufhebung der obligatorischen Wrake anzuregen, als dass in Petersburg kein geeigneter Raum für die Bewerkstelligung der Wrake vorhanden ist. Es dürfte aber doch wohl für ein so grosses Gemeinwesen, wie die St. Petersburger Stadtverwaltung, nicht schwer sein, die erforderlichen Baulichkeiten für eine Heringswrake zu errichten, wie es die Stadtverwaltung in Riga gethan hat.

Welche Bedeutung die Wrake beim Import von Heringen hat, ist daraus zu ersehen, dass in den Jahren 1892 bis 1894 bei der Wrake vom gesammten Import 307,567 Tonnen und 6568 halbe Tonnen als mit leichtem Geruch behaftet zur IV. Sorte gerechnet wurden, welche sofort realisirt werden müssen, und 554 Tonnen als verdorben vernichtet wurden. In demselben Zeitraum wurden 1056 Tonnen, die zur Nachwrake gestellt waren, ebenfalls als verdorben vernichtet".

Wie der Börsen-Comité auf desbezügliche Anfrage erfuhr, hatte sich auch der Libauer Börsen-Comité kategorisch gegen die Aufhebung der obligatorischen Wrake ausgesprochen. In Petersburg erfolgte thatsächlich die Aufhebung der Wrake, doch sollen schon in der ersten Zeit nach der Aufhebung so schlimme Ergebnisse zu Tage getreten sein, dass man wieder an die Einführung der Wrake zu denken beginnt.

67. Die Ladekrähne.

Der Andreaskrahn ist dem Rigaschen Zollartell durch Kontrakt vom 10. April 1890 für eine Jahreszahlung von 500 Rbl. verpachtet;

mit derselben sind im Jahre 1895 im Ganzen 241,545 Pud (gegen 251420 Pud im Vorjahre) gehoben worden. Der Reingewinn des Pächters betrug 1364 Rbl. Der Hebekrahn in Mühlgraben ist 1 Mal benutzt worden.

IX. 68. Fabrikwesen.

Das örtliche Fabrikwesen hat im Jahre 1895 zu besonderen Verhandlungen keinen Anlass geboten. Die Thätigkeit der Delegation des Börsen-Comités für das Manufacturwaarengeschäft und die örtliche Fabrikindustrie ist dagegen mehrfach zu gutachtlichen Aeusserungen, so unter anderem über die Gewerbesteuervorlage, das Reglement für Handlungsreisende u. a. m., in namhafter Weise in Anspruch genommen worden.

X. Die Handelsämter.

69. 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 1895 folgende Entschädigungen gezahlt worden:

1) Den Hanfbindern 1¼ Kop. per Berkowez Hanf
2) „ Liggern . . . ¾ „ „ „ Flachs
   „ „ . . . ¾ „ „ „ Hanf und Torse
   „ „ . . . 1½ „ „ „ Tabak
3) Die Eichenholzwraker erhalten, nach wie vor, ⅓ 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.

Beim Schreiben vom 8. April 1895 sub Nr. 2405 übersandte der Herr Livländische Gouverneur dem Börsen-Comité zur näheren Erklärung ein an den Herrn Finanzminister gerichtetes Gesuch der Aelterleute des aufgehobenen Rigaschen Hanfbinderamts, in welchem dieselben sich im Wesentlichen darüber beschwerten, dass die ihnen, nach Aufhebung der obligatorischen Wrake, von der Kaufmannschaft zu zahlende Entschädigung von Jahr zu Jahr herabgesetzt worden sei und gegenwärtig so gering wäre, dass sie davon nicht existiren könnten. Der Börsen-Comité stellte hierauf am 20. Mai 1895 sub Nr. 241 folgenden Bericht vor:

„Als im Jahr 1873 die Rigasche Kaufmannschaft auf Grund des Allerhöchst am 18. Januar 1860 bestätigten Reichsrathsgutachtens, mit Genehmigung des Herrn Finanzministers, die obligatorische Wrake von Hanf und Tabak aufhob, bewilligte dieselbe den damaligen Gliedern des Rigaschen Hanfbinderamts, eine Entschädigung von 4 Kopeken per Berkowez ohne Wrake verschifften Hanfs. Damals bestand das Amt aus 15 russischen und 15 polnischen Gliedern. Als mit den Jahren allmählich die Zahl der noch lebenden Hanfbinder durch Ausscheiden von Gliedern des Amts abnahm, wurde dementsprechend auch die Entschädigung für ungewrakt verschifften Hanf herabgesetzt und zwar im Jahre 1880 — wo noch 20 Glieder (12 polnische und 8 russische) lebten — auf 3 Kopeken per Berkowez und im Jahre 1883 — 10 polnische und 6 russische Glieder — auf $2^1/_2$ Kopeken per Berkowez. Dieser letzte Satz blieb bis zum Jahre 1894 bestehen, wo die Generalversammlung der Kaufmannschaft beschloss, die Entschädigung für die noch übrig gebliebenen Glieder des Hanfbinderamtes — 5 polnische und 1 russisches — auf $1^1/_4$ Kopeken per Berkowez herabzusetzen. Diese Herabsetzung der Entschädigungen für ungewrakt verschifften Hanf ist, zuwider der Behauptung der Kläger, durchaus allmählicher und milder erfolgt, als seitens der Petersburger Kaufmannschaft, welche ihre Sätze, die ausserdem noch ganz ausserordentlich niedriger sind, als die Rigaer, seit der im Jahre 1844 erfolgten Aufhebung der obligatorischen Wrake von 3 Kopeken per Ton Hanf im Jahre 1860 auf $1^1/_2$ Kopeken per Ton und im Jahre 1892 für 5 noch lebende Hanfbinder auf $^3/_4$ Kopeken per Ton herabsetzte, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass 1 Ton = ca. 63 Pud ist.

Nach eigener Aussage des die Klageschrift unterzeichnenden Aeltermanns Gudakowski sind von den gegenwärtig noch lebenden 6 Gliedern — 4 allerdings über 65 Jahre alt, einer von diesen jedoch, Sablotzki, lebt ausserhalb Rigas in Witebsk, woselbst er einen Nebenerwerb hat; 2 — Kalmatzki und Klatzo — sind 55 und 50 Jahre alt und noch völlig erwerbsfähig.

Nach dem Durchschnitte des Exports im Jahre 1894 betrug die auf jedes einzelne Glied des Hanfbinderamts entfallende Entschädiguug ca. 120 Rbl. und nicht, wie es unrichtig in der Klageschrift heisst,

80 Rbl. Dieser Betrag dürfte wol als recht reichlich zu betrachten sein, wenn man erwägt, dass die Glieder des Hanfbinderamts ganz einfache Arbeiter sind, die zur Zeit der Aufhebung der betreffenden Wrake im besten Mannesalter standen und demnach, wenn sie sich, wie es ihre Pflicht gewesen wäre, nach anderen Arbeiten umgesehen hätten, dieselben wohl unzweifelhaft hätten finden können.

Ebenso wie alle anderen Klagepunkte entbehrt auch der jeglicher Begründung, dass der Börsen-Comité andere Handelsämter den russischen und polnischen Hanfbindern gegenüber bevorzugt habe. Auch die für die Ligger bestimmten Sätze sind von Zeit zu Zeit herabgesetzt worden und betragen gegenwärtig $^3/_4$ Kop. per Berkowez Flachs, Hanf und Torse und $1^1/_2$ Kop. per Berkowez Tabak und werden in nächster Zeit wohl noch mehr reducirt werden, da dieses Amt, wie das der Hanfbinder, gegenwärtig völlig unnütz und deshalb auf den Aussterbeetat gesetzt ist. Etwas anders verhalten sich die Dinge mit dem früheren Messeramte, das, die Nothwendigkeit einer Reorganisation erkennend, sich zum Messer- und Wägeramt ausgebildet hat. Und in der That ist es unmöglich, dass eine Handelsstadt ohne ein solches Institut bestehen kann, da jedem Kaufmann die Möglichkeit geboten sein muss, officiell Maass und Gewicht constatiren zu lassen. In Anbetracht dieser Nothwendigkeit ist dem Messeramte insofern eine vergünstigte Stellung eingeräumt worden, als bis hiezu den arbeitsunfähig gewordenen Gliedern desselben seitens der Kaufmannschaft eine Unterstützung von je 100 Rbl. jährlich bewilligt worden ist; die übrigen Glieder aber erhalten keinerlei Entschädigung."

70. Das Messeramt.

In einem beim Börsen-Comité eingereichten Gesuche vom 15. December 1894 hatte das Messeramt darauf hingewiesen, dass zwei Glieder desselben wegen hohen Alters und Arbeitsunfähigkeit hätten pensionirt werden müssen, dass das Amt aber völlig ausser Stande sei, aus eigenen Mitteln seiner Verpflichtung zur Pensionirung nachzukommen.

Um das Messeramt von der Fürsorge für seine arbeitsunfähig gewordenen Glieder zu entlasten, hatte die Börsenkaufmannschaft auf der Generalversammlung vom 7. October 1888, auf Antrag des Rigaer Börsen-Comités, beschlossen, bis auf Weiteres den zur Zeit arbeitsunfähigen Messern G. Winkelmann, J. Minka, M. Michelsohn, G. Ch. Schwanenberg und J. Rosenberg eine Unterstützung von je 100 Rbl. zu bewilligen. Im Laufe der Jahre waren drei der unterstützten Messer verstorben, während einer, H. Rose, als arbeitsunfähig geworden, im Jahre 1890 in die Zahl der Unterstützten aufgenommen wurde, so dass bis hiezu jährlich 300 Rbl. zu Unterstützungen verausgabt wurden. In Folge dessen bewilligte die Generalversammlung der Börsenkaufmann-

schaft am 3. October 1895, auf Antrag des Börsen-Comités eine Unterstützung von je 100 Rbl. an die beiden in den letzten Jahren arbeitsunfähig gewordenen Glieder des Messeramts, so dass bis auf Weiteres wiederum der volle Betrag der von der Generalversammlung am 7. October 1888 bewilligten Unterstützungen von 500 Rbl. zur Auszahlung kommt.

71. Die Börsenmakler.

Im Februar 1895 starb der Börsenmakler R. E. Meyer. An seine Stelle wählte der Börsen-Comité aus der Zahl der Bewerber 3 Candidaten, von denen Herr A. Palkowski vom Stadtamte als Börsenmakler bestätigt und vereidigt wurde.

Die geplante Reorganisation des Maklerwesens ist weiter unten in Abschnitt XIV über die Börsenordung eingehend behandelt.

XI. 72. Börsen-Usancen.

Die im Jahre 1893 neu herausgegebenen Börsen-Usancen haben im Jahre 1895 zu keinen besonderen Verhandlungen Veranlassung gegeben.

XII. Handelsgesetzgebung.

73. Gesetzliche Regelung der Stellung der Handlungsreisenden.

Nachdem im Jahre 1894 das Departement für Handel und Manufacturen die Regelung der Stellung der Handlungsreisenden in die Hand genommen und, unter anderen, auch den Rigaer Börsen-Comité zu einer Vorstellung seiner Vorschläge und Ansichten zu dieser Frage aufgefordert hatte, welcher Aufforderung der Börsen-Comité auch durch sein, im Jahresbericht für 1894 (Handelsarchiv Jahrg. 1895 Seite 183 und ffe) abgedrucktes Gutachten nachgekommen war, war im genannten Departement ein Entwurf eines Reglements für Handlungsreisende ausgearbeitet worden, der beim Rescript vom 28. October 1895 sub Nr. 21849 dem Börsen-Comité zur Begutachtung übersandt wurde.

Nach eingehender Beprüfung dieses Entwurfs äusserte sich der Börsen-Comité in seiner Vorstellung vom 28. December 1895 sub Nr. 955 dahin, dass im Allgemeinen der vorliegende Entwurf keinen Anlass zu besonderen, principiellen Ausstellungen biete, zumal in demselben mehrfache Hinweise, die der Börsen-Comité in seiner obenerwähnten Vorstellung gemacht habe, berücksichtigt worden seien. Zu einzelnen Artikeln machte der Börsen-Comité folgende Bemerkungen:

Zu Art. 2. Anmerkung. Die Beschränkung, dass Handlungsreisende gleichzeitig nur von Firmen, die mit verschiedenartigen Waaren Handel treiben, Aufträge übernehmen dürfen, erscheint nicht nur überflüssig, sondern, unter Umständen, auch beschwerlich. Eine derartige Beschränkung ist, offenbar, dem Bestreben entsprungen, den Auftraggeber gegen eine Schädigung durch seine Concurrenzgeschäfte zu schützen. Doch bedarf es dieses Schutzes nicht, da der Auftraggeber die Möglichkeit hat, in der Vollmacht dem Handlungsreisenden ausdrücklich zu verbieten, gleichzeitig auch Waaren anderer Geschäfte zu vertreiben. Andererseits jedoch ist es, namentlich in der Baumwollen-, Eisenbranche u. s. w. für den Käufer häufig von grossem Werthe, dass der Handlungsreisende ihm gleichzeitig Proben verschiedener Sorten, wie z. B. Baumwolle aus Egypten, New-Orleans u. s. w. vorlegen kann.

Zu Art. 3. Die Forderung, dass der Handlungsreisende vom Kameralhofe ein besonderes Schnurbuch empfangen muss, erscheint als eine, durch Weitläufigkeiten und Kosten, den Handel unnütz belastende Formalität. Es sollte genügen, wenn der Handlungsreisende von jedem einzelnen durch ihn vertretenen Hause ein besonderes, eingebundenes und durchpaginirtes Buch erhält, welches aus drei Theilen, einem Talon und 2 Coupons besteht. Von diesen Coupons muss einer mit der Unterschrift des Handlungsreisenden dem Besteller, der andere mit der Unterschrift des Bestellers dem Prinzipal übergeben werden. Das Buch mit den Talons hätte, nach Beendigung der Geschäftsreise, beim Prinzipal zu verbleiben. Dementsprechend wären auch Art. 5 abzuändern und Art. 16 ganz zu streichen.

Zu Art. 6. In der Praxis kommt es nicht selten vor, dass Handlungsreisende an ihrem beständigen Wohnsitze eigene Geschäfte besitzen, welche in ihrer Abwesenheit von ihren Frauen oder sonstigen nahestehenden Personen verwaltet werden. Es erscheint hart und ungerechtfertigt, ihnen diesen Nebenverdienst zu verbieten, zumal eine besondere Gefahr für die Krone oder den Prinzipal hiebei nicht zu ersehen ist. Es dürfte doch keine Schwierigkeiten bieten, zu verhindern, dass der Handlungsreisende, ausserhalb seines Wohnorts, Geschäfte mit eigenen Waaren ohne Erlegung der gesetzlichen Handelssteuern oder ohne Erlaubniss seines Principals betreibe. Dementsprechend wäre auch Art. 15 zu ändern.

Zu Art. 7. Da die Eintragung der abgeschlossenen Geschäfte in's Schnurbuch doch offenbar nur eine Massregel ist, welche zum Schutze des Auftraggebers oder Bestellers getroffen worden, so müsste es diesen, auf beiderseitiges Uebereinkommen, gestattet werden, eventuell das Geschäft nicht eintragen zu lassen.

Zu Art. 9. Dieser Artikel weist einen directen Widerspruch gegen das Verzeichniss Nr. 7 des Projects eines Reglements der Reichs-Gewerbesteuer auf, welches im October d. J. dem Börsen-Comité zur

Begutachtung übersandt und im November und December d. J. von einer besonderen Commission beim Departement für Handel und Manufacturen beprüft worden ist. Der Börsen-Comité kann auch an dieser Stelle nur um Annahme der auf der Commission beantragten und angenommenen Fassung des Pkt. 2. des Verzeichnisses Nr. 7 bitten, nämlich, dass Handlungsreisende von solchen Unternehmen oder Handelsgeschäften, welche in Russland bereits die Gewerbesteuer erlegen, nur Commissscheine I. Classe zu lösen haben, während Handlungsreisende von Unternehmen und Handelsgeschäften, die in Russland keine Gewerbesteuer zahlen, einen Handelsschein I. Kategorie lösen müssen.

XIII. 74. Der Kaufmännische Verein.

Der Bericht über das Jahr 1895 lässt sich erfreulicher Weise, mit der Bemerkung einleiten, dass die Entwickelung des Kaufmännischen Vereins während des verflossenen Vereinsjahres als eine recht gesunde bezeichnet werden kann. Zwar ist der Besuch des Vereinslocals an den gewöhnlichen Tagen ein anhaltend schwacher geblieben, woran zweifellos ausschliesslich die erst nach Erklimmen von 100 Stufen erreichbare Höhe desselben die Schuld trägt, die Theilnahme an den Unterrichtscoursen, an den Discutir- und Vortragsabenden und an den geselligen Abenden, sowie die Benutzung der Bibliothek, sind jedoch in erfreulichem Aufschwunge begriffen, wie die Berichte der bezüglichen Commissionen bekunden. Die Zahl der Mitglieder hat sich nur um 2 verändert und besteht gegenwärtig aus 785 incl. 2 Ehrenmitgliedern, gegen 787 im Vorjahre. Das Vermögen des Vereins steht mit 27,592 Rbl. 28 Kop. zu Buche, hat sich somit um 350 Rbl. 92 Kop. vermindert, dieser Abschluss muss indessen ein zufriedenstellender genannt werden, da das Budget des vergangenen Jahres eine Unterbilanz von 700—1000 Rubeln befürchten liess. Durch thunlichste Sparsamkeit nach allen Richtungen hin ist es gelungen, das Deficit auf den erwähnten mässigen Betrag zu beschränken, wobei noch bemerkt werden muss, dass dieses sich hauptsächlich durch die gemachten Abschreibungen vom Inventar und der Bibliothek herausgestellt hat. Auch ist darauf hinzuweisen, dass die Kapitalien des Vereins zu ihren Einkaufswerthen gebucht stehen, bei den gegenwärtigen hohen Coursen für Metallpapiere aber einen bedeutend höheren Werth repräsentiren. Der Vorstand wird deshalb in der kommenden Saison in Erwägung zu ziehen haben, ob es sich nicht empfehle, an Stelle der vorhandenen Metallpapiere, andere sichere Staatspapiere anzulegen, um derart eine Erhöhung des Kapitals und des Zinsenbetrages, zu erzielen.

Was die Thätigkeit der einzelnen Commissionen anbetrifft, so ist an erster Stelle ein wesentlicher Aufschwung in der Betheiligung an den

Unterrichtscoursen zu constatiren. Statt 85 Theilnehmern mit 139 Stunden in 1894 sind im vorigen Jahre 120 Schüler mit 180 Stunden zu verzeichnen, die sich wie folgt vertheilen:

Buchführung	(Lehrer Herr	Mally)	50	gegen	32	in 1894/95.
Kaufmännisches Rechnen	(„	„ Scholz)	30	„	29	„ „
Deutsche Correspondenz	(„	„ Scholz)	17	„	21	„ „
Englische Sprache	(„	„ Wood)	26	„	23	„ „
Russische Sprache	(„	„ Reimers)	33	„	21	„ „
Französische Sprache . .	(„	„ Wasser)	16	„	13	„ „
Wechsel-, Handels- und Seerecht	(„	T. v. Berent)	8	„	—	„ „
		zusammen	180	gegen	139	in 1894/95.

Auch der Besuch der Stunden hat sich gebessert und wird somit hoffentlich diese, für den jungen Kaufmann so segensreiche Einrichtung, sich gegen eine geringe Zahlung eine gründliche Bereicherung seiner Kenntnisse zu schaffen, allmählich immer mehr Anerkennung finden und grössere Erfolge aufzuweisen haben.

Die Stellenvermittelungs-Commission hat ähnlich wie im Vorjahre gearbeitet. Sie hatte zuzüglich der Restanzen 29 Candidaten. Von diesen wurden 12 placirt, so dass 17 Stellensucher übrig blieben. Leider muss auch bei dieser Gelegenheit wieder hervorgehoben werden, dass mangelnde Befähigung bei vielen der Candidaten deren Placirung unmöglich machte. Es hat keineswegs an guten Offerten von Vacanzen gefehlt, doch entsprach leider das vorhandene Material nicht der geforderten Qualität.

Von Lehrlingen wurden 9 untergebracht. Besondere Anerkennung bei den Arbeiten der Stellenvermittelung verdient Herr Rud. Wandeberg, der sich nach wie vor warm der Sache annahm.

Die Discutirabende haben unter Leitung des Herrn Oberlehrers Hermann von Westermann einer sehr erfreulichen Aufschwung genommen und ein reges Leben pulsirt in ihnen. Bis zum Schlusse des Jahres haben 16 derartige Abende stattgefunden, die von 30—70 Personen besucht waren. Nur ein Abend hatte eine Frequenz von weniger als 30 Mitgliedern, wogegen wieder der Abend, den Professor Lieventhal mit einem Vortrage über Bimetallismus einleitete, mehr als 80 Theilnehmer herbeigeführt hatte. Auf der Tagesordnung haben 92 Fragen gestanden, wovon 31 ganz specifisch kaufmännischen Characters waren und 6 noch nicht zur Verhandlung gekommen sind. Zweierlei Neuordnungen haben sich entschieden bewährt. Diese sind: dass die Discutirabende regelmässig an jedem Mittwoch stattfinden und dass möglichst ein jeder Abend mit einem kurzen Vortrage beginnt. An der Beantwortung der Fragen haben sich 36 Personen betheiligt. Geht das Interesse an diesen Discutirabenden derart fort, wie es bisher geschehen ist

— und bei der anregenden, unermüdlichen Leitung derselben durch Herrn Oberlehrer Hermann von Westermann lässt sich kaum daran zweifeln — dann lässt sich sicher auf eine stets steigende Frequenz rechnen.

In Folge des Beschlusses, an jedem Mittwoch einen Discutirabend abzuhalten, wurden die Vortragsabende auf den Freitag verlegt. Laut Bericht der Commission haben im Ganzen 4 Vorträge stattgefunden und zwar am 8. Februar 1895 — Oberlehrer Dr. F. Bienemann: „Aus der Geschichte deutscher Colonisation"; am 15. März: Oberlehrer Dr. G. Bocké: „Die Umsturzpartheien in Griechenland zur Zeit des Peloponesischen Krieges"; am 7. November: Oberlehrer H. Diederichs: „Heinrich von Kleist"; am 24. November: Staatsrath G. Schweder: „Die Eiszeit, ihre Ursachen und ihre Wirkungen." Alle diese Vorträge waren von Mitgliedern und deren Damen gut besucht.

Die Bibliothek-Commission giebt den folgenden Bericht:

Die Bibliothek des Kaufmännischen Vereins zählte Ende 1894 im Ganzen 3156 Bände. Im Laufe des vergangenen Jahres sind 144 Werke in 172 Bänden hinzugekommen und zwar 165 Bände in deutscher, 7 Bände in französischer Sprache, so dass der gegenwärtige Bestand 3328 Bände bildet, wovon

2747	Bände	in deutscher Sprache
390	„	„ englischer „
142	„	„ französischer „
49	„	„ russischer „
zusammen 3328	Bände.	

Ausserdem besitzt die Bibliothek 119 Bände Zeitschriften und zwar

85	Bände	in deutscher Sprache
12	„	„ englischer „
12	„	„ französischer „
zusammen 109	Bände.	

Geöffnet war die Bibliothek während des Jahres an 117 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 2154 Wechselungen von zusammen 6462 Bänden vollzogen.

Um eine grössere Ordnung in die Verwaltung zu bringen und auch diejenigen Herren, die sich bisher in liebenswürdigster Weise den Dejouren unterzogen, von ihrer Mühe zu entlasten, wurde im April 1895 beschlossen, einen feststehenden Bibliothekar mit einem jährlichen Gehalt von 100 Rbl. anzustellen. Als erster functionirte in dieser Eigenschaft der Lehrer Sommer. Derselbe musste wegen anderweitigen Engagements Riga im Juli verlassen und wurde an seiner Stelle der Lehrer Pärn zu gleichen Bedingungen engagirt, der seine Aufgabe mit lobenswerther Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit verwaltet.

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 4 im Laufe des verflossenen Jahres veranstaltete gesellige Abende zu berichten, von denen ein Herrenabend 80 Besucher zählte, während die 3 übrigen Abende, die auch den Damen geöffnet waren, zusammen 650 Theilnehmer herbeigeführt hatten. In Folge dieser grossen Betheiligung konnte die Commission dieses Mal, statt des bisherigen Deficits, einen kleinen Ueberschuss verzeichnen. Die Einführung der Damenabende hat sich als eine entschieden glückliche, dem Bedürfnisse entsprechende Idee erwiesen und wird daher im Interesse des Vereins weiter cultivirt werden.

Schliesslich wäre anzuführen, dass der Aufsichtsrath und der Vorstand, wie die Protokolle auswiesen, ihre Versammlungen regelmässig abhielten.

XIV. Börsen-Angelegenheiten.

75. Börsen-Ordnung.

Im Jahresberichte für 1894 (Handelsarchiv Jahrgang 1895, Seite 191) ist bereits von den Projecten einer allgemeinen Reorganisation der Börsen die Rede gewesen, mit deren Ausarbeitung das Mitglied des Conseils des Finanzministeriums wirkl. Staatsrath Professor P. P. Zitowitsch betraut worden war.

Am 27. Januar 1895 sub Nr. 1619 theilte das Departement für Handel und Manufacturen dem Börsen-Comité mit, dass auf Allerhöchsten Befehl eine besondere Commission unter dem Vorsitze des wirkl. Staatsraaths P. P. Zitowitsch zur Revision der geltenden Gesetzesbestimmungen über Börsen- und Actiengesellschaften niedergesetzt worden sei und ersuchte den Börsen-Comité, auch seinerseits einen Vertreter in diese Commission abzucommandiren.

Der Börsen-Comité erbat hierzu seinen Präses, Herrn R. Kerkovius.

In den ersten Tagen des April traf Se. Excellenz der Professor Zitowitsch in Riga ein, besichtigte hier die Börse und hielt zwei Sitzungen mit dem Börsen-Comité ab, zu denen auch Vertreter der hiesigen Banken und Makler hinzugezogeu wurden. Zu eingehenderem Austausch der Ansichten gelangte es hier jedoch nicht, da Herr Zitowitsch sein bereits ausgearbeitetes Project nicht mit sich gebracht, sondern nur aus dem Gedächtnisse die wesentlichsten Bestimmungen desselben aufgesetzt hatte. Im Allgemeinen berührte die Mehrzahl dieser Bestimmungen den Börsen-

Comité nicht unsympathisch, zumal dieselben einer selbstständigen Ausbildung und Weiterentwickelung einen ziemlich weiten Spielraum versprachen und, vor Allem, den Anschluss an dieses Project dem Ermessen der einzelnen Börsen-Comités anheimstellten.

Ganz anders lautete jedoch das endgiltige Project, welches am 9. September 1895 sub Nr. 18,470 vom Departement für Handel und Manufacturen zugleich mit der Anzeige vom Zusammentritt der Commission dem Börsen-Comité übersandt wurde. Vor Allem wurde hierin die obligatorische Einführung eines allgemeinen Statuts für eine Anzahl Börsen, darunter auch die Rigasche, festgestellt.

Den Inhalt dieses Projects an dieser Stelle eingehender wiederzugeben dürfte überflüssig sein, da dasselbe, in's Deutsche übersetzt und gedruckt, unter den Gliedern unserer Kaufmannschaft verbreitet wurde, sowie die wesentlichsten Bestimmungen desselben sich aus dem weiter unten angeführten Gutachten des Börsen-Comités ergeben dürften.

Das Project eines allgemeinen Statuts für die russischen Börsen wurde, nachdem man eingehende Vorarbeiten durch Studium der Statuten der anderen russischen Börsen und der ausländischen Börsengesetzgebungen gemacht, auch ein desbezügliches Gutachten des Libauschen Börsen-Comités kennen gelernt hatte, in mehrfachen Sitzungen des Börsen-Comités, an denen auch Vertreter hiesiger Banken und sonstige Kenner der hiesigen Handelsverhältnisse Theil nahmen, erörtert. Auf Grund dieser Besprechungen wurde dann das nachfolgende Gutachten ausgearbeitet, das am 18. October 1895 sub Nr. 718 dem Departement für Handel und Manufacturen eingereicht, sodann gedruckt und dem Herrn Livländischen Gouverneur mit der Bitte um Unterstützung vorgestellt und sämmtlichen Börsen des Reichs zugesandt wurde. Dieses Gutachten lautet:

„Dass das Allerhöchst am 13. December 1866 bestätigte Statut der Rigaer Börse, wie auch die gesammte auf die Börsen bezügliche allgemeine staatliche Gesetzgebung manche empfindliche Lücke aufweist und in manchen Theilen den heutigen Verhältnissen und Anforderungen des Handels nicht mehr genügend entspricht, ist von der Rigaschen Kaufmannschaft oft schmerzlich empfunden worden. Dieselbe begrüsste daher mit Befriedigung die Nachricht, dass die Staatsregierung selbst die Initiative zu einer Revision der auf die Börse bezüglichen Gesetzesbestimmungen, unter Mitwirkung der interessirten Kaufmannschaft, ergreifen wolle. Bedenklich erschien freilich der Plan, ein allgemeines Normalstatut zu erlassen, das für sämmtliche, unter den verschiedensten Bedingungen und Verhältnissen entstandene, entwickelte und wirkende Börsen verbindlich sein sollte. Doch glaubte der Vertreter der Rigaer Kaufmannschaft, unter gewissen Voraussetzungen, sich auch mit diesem Gedanken versöhnen zu können, wenn, wie der Präses der Allerhöchst zur Revision der geltenden Börsengesetzgebung niedergesetzten Commission,

wirkliche Staatsrath Professor Zitowitsch, bei den mündlichen Besprechungen im Rigaer Börsen-Comité im April d. J. ausdrücklich hervorhob, einerseits keine einzige Börse zur Annahme des neuen Statuts gezwungen, sondern, falls sie es wünsche, bei ihrem bisherigen Specialstatut und ihrer bisherigen Organisation belassen werden solle, andererseits das neue Statut nur die allgemeinsten Grundprincipien enthalten, nur den weitesten Rahmen bilden solle, in dem jede Börse das Recht und die Möglichkeit haben solle, sich ganz nach den eigenen Bedürfnissen und Verhältnissen einzurichten und ihre bewährten Einrichtungen, Gebräuche und Regeln zu behalten.

Diesen Voraussetzungen widerspricht aber das gegenwärtig dem Börsen-Comité übersandte Project eines allgemeinen Börsenstatuts vollkommen.

Vor Allem ordnet dasselbe im Punkt 2 der Uebergangsbestimmungen ohne Weiteres die uneingeschränkte und obligatorische Unterwerfung von 8 Börsen, darunter auch der Rigaer Börse, unter dieses Project an.

Sodann vernichtet dasselbe die wichtigsten Grundlagen der bisherigen Thätigkeit des Börsen-Comités, indem es einerseits den Mitgliedskreis des Börsenvereins, andererseits die Verantwortlichkeit des Börsen-Comités allzusehr erweitert.

Endlich aber, und das ist das Wesentlichste, werden die Thätigkeit und die Weiterentwickelung der Börse und des Börsen-Comités durch das neue Statut in enge, genau präcisirte Grenzen gezogen, wie namentlich durch die Artikel 25, 30, 33, 34, 39, 40, 43, 45, 59, 60, 62 u. a. dass für die im Statut vorgesehenen besonderen Regeln der Börse eigentlich nur noch recht unwesentliche, rein äusserliche Bestimmungen übrig bleiben. Diese Momente rufen ernste Zweifel an der Möglichkeit hervor, die 80 Jahre hindurch bewährte Thätigkeit des Börsen-Comités, die wahrhaft Grosses auf fast allen Gebieten des Gemeinwesens geleistet, mit dem gleichen Erfolge auch weiter fortzuführen. Es sei hier nur auf einzelne Einrichtungen hingewiesen, die der eigensten Initiative oder der thätigsten Mitwirkung des Börsen-Comités ihre Existenz verdanken, wie Börsenbank, Polytechnikum, Navigationsschule, Riga-Dwinsker und Dwinsk-Witebsker Bahn, Seemannshaus, Hafenbauten, Slip-Dock u. s. w. Wo werden sich, nach Einführung des neuen Statuts, Männer finden, um, in verhältnissmässig geringem Gesammtbestande, die Verantwortlichkeit für so grosse Unternehmungen auf unbeschränkte Zeit hinaus zu übernehmen? Wie lässt sich die Competenz zu derartigen Unternehmungen aus den Artikeln des Statuts klar und unanfechtbar nachweisen? Wo sollen die Mittel zu solchen Unternehmungen herkommen?

Die Gefahren, die der Börsen-Comité in dem neuen Statut erblickt, sind so gross, dass derselbe sich nicht für berechtigt hält, sich auf eine Verlautbarung derselben auf der bevorstehenden Conferenz durch seinen

Vertreter zu beschränken, sondern es für seine Pflicht hält, seine Sorgen und Befürchtungen gegenwärtig bereits dem geneigten Ermessen des Departements für Handel und Manufacturen zu unterbreiten und um wohlwollende Berücksichtigung derselben ergebenst zu bitten. Seine Erwägungen erlaubt sich der Börsen-Comité bei den einzelnen Artikeln des Projects darzulegen.

Artikel 1. Der Schlusssatz von „in denjenigen Ortschaften" ab u. s. w. erscheint als eine ganz unnütze Specificirung, die nur geeignet ist, Missverständnisse hervorzurufen und zwar, wenn man ihn mit dem überaus unklaren Art. 12 zusammenhält, die Ansicht zu erwecken, dass auch der Landwirth berufen sein könnte, Mitglied des Börsenvereins zu werden, was, der Ansicht des Börsen-Comités nach, doch nicht statthaft sein dürfte. Es müsste auch hier schon, wie weiter unten beim Art. 12 näher ausgeführt werden soll, bestimmt hervorgehoben werden, dass die Börse eben nur für den Grosshandel bestimmt ist; das liegt an und für sich schon im Begriffe „Börsenhandel" und bedarf dieser demnach keines weiteren Zusatzes. In Deutschland, wo man früher ebenfalls der Zulassung Aller zur Börse huldigte, ist man auf Grund der bisherigen Erfahrungen neuerdings zu anderer Einsicht gekommen und der neue Börsenentwurf gewährt nur den Personen Zutritt, welche Handelsgeschäfte in denjenigen Waaren oder Fonds betreiben, die an der betreffenden Börse gehandelt werden, ja fordert auch noch die Empfehlung dreier Mitglieder der Börse für den neu Angemeldeten und gesteht dem Börsenverein sogar das Recht zu eine Realcaution zu verlangen.

Artikel 2. Ein rechter Grund für Aufhebung des Verhältnisses des Börsen-Comités zum Gouvernementschef ist nicht erfindlich, da der Gouverneur doch diejenige Instanz ist, die durch ihre localen Kenntnisse am besten berufen ist, die Anträge und Bitten des Börsen-Comités, sowie andere Vorkommnisse zu beurtheilen.

Artikel 4. Auch hier muss der Börsen-Comité sich für Streichung des Schlusssatzes aussprechen. Er kann der Absicht nicht zustimmen, dass jeder Beschluss einer Conferenz verschiedener Börsen, nach erfolgter Bestätigung durch den Finanzminister, in die Regeln jeder einzelnen, an der Conferenz betheiligten Börse aufgenommen werden muss. Die Verhältnisse, unter denen die einzelnen Börsen in Russland bestehen, sind so ausserordentlich mannigfaltig, dass das, was für 3 oder 4 Börsen vortheilhaft und günstig sein mag, für eine Börse überaus verderblich und schädlich sein kann. Durch einfaches Majorisirtwerden durch die anderen Börsen könnte diese eine zur Aufnahme verhängnissvoller Bestimmungen gezwungen werden.

Artikel 6. Es ist nicht begreiflich, warum die Stadtverwaltung allein berufen sein soll, um Errichtung einer Börse nachzusuchen und warum dadurch die Kaufmannschaft in eine gewisse, sei es auch nur

formelle Abhängigkeit von der Stadtverwaltung gesetzt wird. Viel einfacher und natürlicher wäre es doch, wenn auch die Kaufleute eines Orts, die das Bedürfniss nach einer Börse empfinden, zusammentreten und selbst um Errichtung einer Börse nachsuchen, wobei ja immer noch die Stadtverwaltung zu einem Gutachten veranlasst werden könnte. Namentlich Bedenken erregt dieser Artikel im Zusammenhange mit

Artikel 9, welcher der Stadtverwaltung das Recht ertheilt, die Schliessung einer Börse zu beantragen. Wenn bei der Beprüfung eines Gesetzes nicht nur die sicheren und wahrscheinlichen, sondern auch alle möglichen Folgen desselben in Betracht zu ziehen sind, so lässt sich doch die Möglichkeit nicht ganz von der Hand weisen, dass eine Stadtverwaltung aus rein eigennützigen Zwecken die Schliessung einer Börse beantragt, zumal durch Art. 11 ihr die Möglichkeit geboten wird, am gegebenen Orte eine zweite oder dritte Börse zu erlangen, durch welche der ersten ein Theil ihrer Geschäfte genommen und dadurch der Nachweis ihrer Unnöthigkeit wesentlich erleichtert wird. Auch die Bestimmung, dass eine Börse auf Anordnung des Finanzministers wegen ungenügender Zahl der Geschäfte geschlossen werden kann, erregt Bedenken, da die Zahl der Geschäfte, die nur nach dem Börsenregister beurtheilt werden kann, nicht der einzige Gradmesser für die Bedeutung einer Börse ist. Es unterliegt keinem Zweifel und wird weiter unten noch nachgewiesen werden, dass bei Weitem nicht alle, wahrscheinlich sogar nicht die Mehrzahl der an der Börse geschlossenen Geschäfte zur Registratur gelangen werden. Gerade die soliden Kaufleute werden die untereinander geschlossenen Geschäfte nicht zur Registratur bringen, weil dieses mit Weitläufigkeiten, Zeitverlust, Kosten und nicht genügender Wahrung des Geschäftsgeheimnisses verbunden sein kann, zu denen die für sie nicht besonders wesentlichen Vortheile des Börsengeschäfts in keinem Verhältnisse stehen. Man sollte meinen, dass so lange ein Börsenverein seinen Verpflichtungen nachkommt, kein Grund vorhanden ist, ihn zu schliessen.

Der Artikel 12 ist leider unklar und zu allgemein gefasst. Soll damit gesagt sein — und der Art. 2 des Handelsustavs, sowie die diesem Entwurfe beigefügten Motive scheinen darauf hinzuweisen, — dass Jedermann Glied des Börsenvereins werden kann, der berechtigt ist, die Handelsdocumente zu lösen, unabhängig davon, ob er sie thatsächlich gelöst hat, so muss sich der Börsen-Comité aus voller Ueberzeugung gegen eine derartige Verallgemeinerung der Börse aussprechen. Die Börse ist nur für den Grosshandel und die Grossindustrie bestimmt; unter Handel versteht man aber verkaufen und kaufen. Wer nur verkauft, treibt noch keinen Handel. Nur wenn die Börse ausschliesslich dem Grosshandel und der Grossindustrie zugänglich bleibt, kann sie ihren Zweck erfüllen und ihre Bedeutung wahren. Jede fremde Person bringt fremde Prinzipien und Bestrebungen herein, die mehr oder weniger

den Character der Börse beeinflussen müssen. Was soll z. B. der Landwirth auf der Börse, den Se. Excellenz Professor Zitowitsch bei den mündlichen Besprechungen als besonders berufen hinstellte? Um selbst die grössten Parthien Getreide zu verkaufen genügt ein- oder zweimaliger Besuch der Börse; es hat also für den Landwirth keinen Sinn, für diesen Zweck allein die verhältnissmässig hohen Lasten des Börsenvereinsglieds zu übernehmen. Ist er aber Mitglied der Börse und als solches zu häufigerem Besuche der Börse berechtigt, so fragt es sich, was wird er dort machen, nachdem er seine Producte verkauft hat? Es liegt doch auf der Hand, dass er sich dann nicht mehr auf den Verkauf seiner eigenen Producte beschränken, sondern auch mit dem Kauf sich beschäftigen und damit in Speculationen einlassen wird, die seinem Beruf und seinen Aufgaben völlig fremd sind und fremd sein müssen. Zu einem directen Verkehr mit dem ausländischen Käufer wird der Grundbesitzer doch niemals gelangen und wird hiebei doch immer der Vermittelung des Commissionärs oder Exporteurs bedürfen, es sei denn, dass er eben selbst Kaufmann wird. Die in den Zeitungen und direct publicirten Börsenbülletins geben ihm ausserdem jeder Zeit authentischen Aufschluss über Preise und Stimmung an der Börse. Ebenso wenig berufen, aber noch weit gefährlicher für Zweck und Wesen der Börse, als der reine Privatmann, ist derjenige, der thatsächlich Handel betreibt, aber mit Börsenhandel d. h. mit Grosshandel und Grossindustrie nichts zu thun hat, also der Krämer, der Handwerker, Kleinhändler u. s. w. Alle diese Personen haben auf der Börse nichts zu thun, diese bietet ihnen aber mancherlei Lockendes, sei es durch Sucht nach Speculationen und schnellem Gewinn, sei es durch Streben nach einer Theilnahme an der Börsenverwaltung u. s. w. Gerade durch Personen dieser Art kann die Börse das werden, was der Staat und jeder gewissenhafte Kaufmann gerade vermieden sehen will — ein Entwickelungsboden für habsüchtige Leidenschaften, ein Schauplatz wilder Speculation. Das dem Börsen-Comité zuzuerkennende Recht, jedem sich Meldenden die Aufnahme versagen zu können, bildet hingegen keine Garantie, denn jegliche Ablehnung eines sich Meldenden wird immer etwas Verletzendes für den Betreffenden, eine gewisse Verurtheilung desselben in sich schliessen, zu der man sich nur entschliessen wird, wenn man wirklich etwas Nachtheiliges über den Candidaten weiss. Aber selbst der vollständig makellose Mann, der nicht durch die Art seines Geschäfts auf die Börse angewiesen ist, ist, namentlich wenn Personen dieser Art in grösserer Menge auftreten werden, für die Börse durch die Verführung zum Börsenspiel gefährlich. Deshalb bleibt der Börsen-Comité der Ueberzeugung, dass im Art 12 ausdrücklich hervorgehoben werden muss, dass nur Grosshändler, Grossindustrielle, Finanzinstitute und Banquiers Mitglieder des Börsenvereins werden und dadurch Zutritt zur Börse erlangen dürfen.

Artikel 19. Der Termin von 3 Monaten für die Entrichtung des Mitgliedsbeitrags erscheint viel zu lang; zum Ausschluss eines Mitglieds dürfte es genügen, wenn der Beitrag nicht binnen eines Monats entrichtet worden. Es giebt ja Leute genug, die nur 3 Monate im Jahr die Börse besuchen, diese könnten es demnach so einrichten, dass sie die Zahlung des Beitrages völlig umgehen. Doch ist diese auch eine von den vielen Bestimmungen, die nicht in ein Normalstatut hineingehören, sondern dem Ermessen der einzelnen Börse überlassen werden müssen.

Artikel 20. Es scheint der Punkt c zu eng gefasst zu sein; zum Ausschlusse eines Mitgliedes sollte es bereits hinreichen, wenn überhaupt die Nichterfüllung von Börsengeschäften zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangt, ohne dass dazu gerade eine directe Klage darüber erforderlich wäre.

Ueberaus hart erscheint die Bestimmung des Punkt g, denn es dürfte doch schon genügen, dass eine Person, deren Wechsel protestirt worden, selbst von der Börse ausgeschlossen wird. Es ist kein Grund dafür erfindlich, dass man einer solchen, häufig unverschuldet in schwierige Lage gerathenen Person noch eine der letzten Möglichkeiten nimmt, ihre Fonds oder Effecten durch ein anderes Vereinsglied zu verkaufen, um dadurch die schwierige Lage eventuell zu verbessern. Gewonnen wäre eben dabei absolut nichts, da solche Verkäufe ausserhalb der Börse vollzogen werden würden.

Durchaus geboten dürfte es sein, zu den Gründen, die einen Ausschluss nach sich ziehen, als Punkt i noch die Ablehnung eines Wahlpostens im Börsenverein oder Börsen-Comité hinzuzufügen. Die Zahl der zu besetzenden Aemter ist eine so grosse, die Obliegenheiten einzelner derselben so schwierig und zeitraubend, die Verantwortlichkeit eine sehr hohe, namentlich durch das neue Project noch ausserordentlich gesteigerte, dass die Gefahr nahe liegt, dass, wenn nicht äusserer Zwang hinzukommt, nur allzuviele Mitglieder des Vereins abgeneigt sein werden, Obliegenheiten zu übernehmen, die keinerlei directe Vortheile, wohl aber grosse Opfer an Zeit, Mühe und auch Kosten nach sich ziehen. Die Thätigkeit des Rigaer Börsen-Comités z. B. ist eine so umfassende und vielgestaltige, dass zur Erledigung aller seiner Aufgaben 35 besondere Commissionen gebildet sind, von denen keine aus weniger als 3, viele aber aus 7 bis 9 Gliedern bestehen; ausserdem hat der Börsen-Comité Deputirte zu ca. 10 verschiedenen gemeinnützigen, communalen und staatlichen Institutionen zu wählen; viele von diesen Aemtern erfordern dabei eine regelmässige tägliche Beschäftigung, gewisse Erfahrungen und Kenntnisse, die nur durch zeitraubende Arbeit erworben werden können. Der Rigaer Börsen-Comité ist schon jetzt zuweilen in schwieriger Lage bei Besetzung der vielen Posten und es ist gewiss zu befürchten, dass bei geringerem Zusammenhang der Corporation diese Schwierigkeit noch

stark wachsen könnte. Andererseits ist der Ausschluss eines Mitglieds für längere Zeit oder gar für immer eine so ausserordentlich harte Massregel, die zweifellos die völlige geschäftliche und gesellschaftliche Vernichtung des Betreffenden nach sich zieht, dass dieselbe nicht allein dem Börsen-Comité inappellabel zugestanden werden darf, zumal nach Art. 39 schon die Anwesenheit von 3 Gliedern zur Beschlussfähigkeit des Börsen-Comités genügt. Es müsste unbedingt noch bei einem Ausschlusse für länger als 3 Monate das Recht der Appellation an die Generalversammlung oder eine Zwischeninstanz gestattet sein.

Artikel 24. Nach dem Sinne des Projects soll der Börsenverein den Character einer Corporation und damit die Rechte einer juristischen Person erhalten. Dem Wesen der juristischen Person widersprechen aber die Beschränkungen im Erwerb von Vermögen und in der Disposition über dasselbe, wie sie der Schlusssatz dieses Artikels enthält. Ausserdem dürfte es in vielen Fällen sehr schwer sein, nachzuweisen, dass und in wie weit gewisse Verträge, Verbindlichkeiten, Vermögenserwerbungen, die für die örtliche Kaufmannschaft doch von Bedeutung sind, den Bedürfnissen der Börse oder den Erfordernissen des Handels entsprechen. Dieser Schlusssatz wäre daher, nach Ansicht des Börsen-Comités, zu streichen, dagegen aber die Bestätigung grösserer Verträge und Verpflichtungen durch die Generalversammlung anzuordnen sein.

Artikel 25. Eine genaue Specificirung der Einnahmequellen des Börsenvereins gehört durchaus nicht in das Normalstatut, sondern in die speciellen Regeln der einzelnen Börsen. Doch falls eine derartige Aufzählung der Einnahmequellen durchaus hier verlangt wird, so müsste wenigstens eine allgemeine Bestimmung hereingebracht werden, die auch andere Einnahmequellen als berechtigt begründete, wie z. B. Renten der Kapitalien, Erträge einzelner Unternehmungen. Die im Project aufgeführten Einnahmequellen sind so bescheiden, dass sie auch den elementarsten Bedürfnissen der Börse nicht entsprechen. Das Budget des Rigaer Börsen-Comités z. B. balancirt in Einnahme und Ausgabe mit 170,000 Rbl. Die gewünschte allgemeine Bestimmung fände sich auch in diesem Artikel, wenn man einfach die Worte „auf Grund der Bestimmungen dieses Statuts (Art. 70, 77, 86)“ striche.

Artikel 28. Aus diesem Artikel ist leider nicht klar genug zu ersehen, ob die Erhebung einer Gebühr für Zulassung von Papieren zur Börse obligatorisch ist oder dem Börsen-Comité frei steht, seinem Ermessen nach, gewisse Papiere von der Gebühr zu befreien. Der Rigaer Börsen-Comité muss sich gegen die erstere Auffassung aussprechen. Gerade besonders sichere Creditinstitutionen oder Industrieunternehmungen könnten es ablehnen, Zahlung zu leisten, unter dem Angeben, dass die Notirung für sie kein Interesse habe, die Börse wird sich aber oft zu Gunsten des Fondsgeschäfts dem nicht entziehen können, jene Papiere in die Coursbulletins aufzunehmen.

Artikel 30. Auch dieser Artikel gehört, wie der Art. 25, nicht in das Normalstatut, sondern in die speciellen Regeln der Börse; auch hier wäre, wie oben bei Art. 25 erwähnt, eine allgemeine Bestimmung dringend geboten, die dem Börsen-Comité die Berechtigung zu Ausgaben böte, die sich, wie z. B. Repräsentationskosten, Theilnahme an Wohlthätigkeitsbestrebungen, Pensionen und Unterstützungen an Beamte des Börsen-Comités und deren Hinterbliebene, unter keinen Punkt dieses Artikels bringen liessen.

Eine überaus bedenkliche, den gesammten Character des Börsen-Comités ändernde Bestimmung ist die des Punkt e, dass dem Präses und den Gliedern des Börsen-Comités ein Honorar ausgesetzt werden kann. Bis jetzt waren alle Wahlämter im Börsenverein und Börsen-Comité reine Ehrenämter, bei deren Bekleiden die betreffenden Personen den Lohn für ihre Opfer und Mühen eben einzig und allein in dem Bewusstsein, in der Ehre fanden, für das Gedeihen ihrer Heimath und für das Wohl und die Interessen ihrer Mitbürger wirken und schaffen zu können. Ist für die Arbeit im Dienste der Gemeinschaft erst ein Honorar ausgesetzt, so liegt die Gefahr nahe, dass der Gewählte sein Amt und seine Obliegenheiten nicht mehr als eine Auszeichnung betrachtet, die ihm durch das Vertrauen seiner Mitbürger ertheilt worden ist und die zu rechtfertigen ihm eine Ehrenpflicht ist, sondern als eine Last, für die er einen gewissen materiellen Vortheil erhält, — dass nicht mehr der Beste, Tüchtigste und Ehrenhafteste zu dem Amte gewählt wird, sondern derjenige, der, um eine gewisse Vermehrung seiner Einkünfte zu erlangen, durch Agitation, Schmeicheln, Versprechungen etc. die meisten Stimmen für sich zu gewinnen weiss. Der Gewählte wird nicht mehr eine Person sein, die durch die ihr gewordene Auszeichnung und durch die selbstlosen und uneigennützigen Opfer und Mühen im Amte über den andern Gliedern des Börsenvereins steht, sondern eine Person, die durch den Lohn, den sie erhält, ein Diener ihrer Mitbürger wird. Wenn auch vielleicht augenblicklich die Gefahr nicht so gross ist, dass mit der bisherigen Tradition des reinen Ehrendienstes so bald gebrochen werden könnte, so lässt sich doch andererseits nicht verkennen, dass eine derartige Umwälzung in den heutigen Grundprincipien der Börsenverwaltung sehr plötzlich eintreten kann, wenn man erwägt, dass, nach dem vorliegenden Entwurfe, die Börsenregeln allein vom Börsen-Comité erlassen werden sollen und hier schon eine ganz geringe Anzahl Glieder die folgenschwersten Neuerungen und Umwälzungen durchsetzen kann.

Artikel 31. Auch die durch diesen Artikel ausgesprochene Feststellung des Budgets allein durch den Börsen-Comité und Realisirung desselben, ohne Mitwirkung und Prüfung des Börsenvereins durch seine Generalversammlung, kann nur als überaus gefährlich und unstatthaft erachtet werden. — Es mag bei kleinen Börsenvereinen genügen, deren

Umsatz sich auf 1000 bis 2000 Rbl. beläuft, ist aber unzulässig bei grossen Wirthschaften, wo es sich oft um Geschäftsabschlüsse auf 2—300,000 Rbl. handelt. Ausserdem erscheint es, im Princip, durchaus unstatthaft, dass das ausführende Organ eines Vereins — und ein solches kann und wird der Börsen-Comité auch nach dem neuen Statute vorzugsweise sein — ohne jegliche Directive und Controle über das Vereinsvermögen disponiren kann, zumal wenn dasselbe, wie das des Rigaer Börsenvereins, mehrere Millionen Rubel beträgt. Von einer wirklichen Directive und Controle ist aber weder in diesem Artikel, noch überhaupt im Entwurfe die Rede. Darin, dass dem einzelnen Mitgliede des Börsenvereins ein gedrucktes Exemplar des Budgets und des Rechenschaftsberichts zugestellt wird, liegt keinerlei Controle, so lange nicht das Mitglied die Möglichkeit hat, seine etwaigen Einwände und Bedenken zur Geltung zu bringen. Dazu bietet sich die Gelegenheit einzig und allein auf der Generalversammlung aller Mitglieder des Börsenvereins, wo, wenn die Einwände und Bedenken des einzelnen Mitgliedes berechtigt waren, sie die Unterstützung der Majorität finden werden, während der Börsen-Comité dabei durch Erläuterungen Missverständnisse beseitigen, durch Anführen seiner Motive und Erwägungen seine Absichten vertheidigen kann. Erst die Mitwirkung zweier verschiedener Organe bietet eine Garantie für eine objective Beprüfung einer Sache. Die 80jährige Erfahrung des Rigaer Börsen-Comités widerlegt auf's eclatanteste alle in den Motiven zu diesem Entwurfe angeführten Behauptungen über die völlige Schemenhaftigkeit der Generalversammlungen. Dadurch, wie es hier bisher gehalten worden, dass 8 Tage vor der Generalversammlung der Budgetentwurf und der Rechenschaftsbericht dem einzelnen Mitgliede in gedruckten Exemplaren mitgetheilt wird, hat dieses die Möglichkeit, sich in Musse damit bekannt zu machen und für die Generalversammlung vorzubereiten; die Details des Rechenschaftsberichts und die Uebereinstimmung desselben mit den Büchern und Belegen werden von einer besonderen, von der Generalversammlung gewählten Revisionscommission geprüft, die über die Ergebnisse der Revision der Generalversammlung berichtet und die Verantwortlichkeit mit dem Börsen-Comité theilt, nicht denselben völlig entlastet. Einer Controle durch das Departement für Handel und Manufacturen kann man keine besondere Bedeutung beimessen, da dieses mit den localen Verhältnissen der einzelnen Börsen nicht genügend vertraut sein kann, um die Richtigkeit eines Budgets zu beurtheilen. Es liegt die Gefahr nahe, dass es eben aus Unkenntniss der Verhältnisse auf der einen Seite hemmend wirken, auf der anderen Seite folgenschwere Irrthümer übersehen wird. Die Gefahr einer controlfreien Verwaltung von Vermögensobjecten liegt ja überhaupt weniger in etwaiger missbräuchlicher Verausgabung oder Verschleuderung derselben, als vielmehr in einer kurzsichtigen oder irrthümlichen Verwendung derselben. Gerade gegen

letztere aber bietet die Controle einer übergeordneten Instanz die einzig mögliche und daher um so nothwendigere Garantie.

Dieselben Gründe, die dagegen sprechen, die Verwaltung des Vermögens allein einem Organ — dem Börsen-Comité — zu übertragen, sprechen überhaupt dagegen, dem Börsenverein als solchem allen Einfluss auf die Verwaltung der Vereinsangelegenheiten zu entziehen. Dieselben Motive, die für den Börsenverein in seiner Generalversammlung das Bestätigungsrecht des Budgets und Rechenschaftsberichts verlangen, begründen dasselbe Recht auch hinsichtlich anderer wichtiger Aufgaben, so namentlich hinsichtlich des Erlasses und der Abänderung von Börsenregeln, Feststellung von Börsenusancen, dauernden oder längeren Ausschlusses von Vereinsgliedern u. s. w. Was namentlich zur Competenz der Generalversammlung gehören soll, das festzustellen kann ja jeder einzelnen Börse überlassen werden. Dem Börsenverein aber jegliche Competenz zu rauben, ihn nur als einen Wahlkörper hinzustellen, dafür fehlt, scheint es, jeglicher Grund. In Riga wenigstens hat die 80jährige Erfahrung keinerlei besondere Uebelstände der bisherigen Ordnung ergeben, im Gegentheil hat der Börsen-Comité die ihm übergeordnete Generalversammlung des Börsenvereins stets nur als eine willkommene Entlastung seiner ohnehin schon schweren Verantwortlichkeit empfunden. Endlich darf aber auch der Umstand nicht ausser Acht gelassen werden, dass gerade dadurch, dass die einzelnen Börsenvereinsglieder zu einer gewissen Mitwirkung an der Börsenverwaltung herangezogen werden, in ihnen auch allmählich das Verständniss und Interesse für die Aufgaben dieser Verwaltung geweckt und die Möglichkeit geboten wird, dieses Interesse und Verständniss an den Tag zu legen, um mit der Zeit erfahrene und sachverständige Glieder des Börsen-Comités zu werden, dem sie sonst, nach dem Projecte, bis zu ihrer etwaigen Wahl völlig fremd gegenüberstehen.

Artikel 33. Anlass zu einer etwas peinlichen Frage bildet die Kürze dieses Artikels, der nur die Anzahl der Glieder, nicht die Zusammensetzung des Börsen-Comités berührt. Sollte nicht eine Beschränkung in der statthaften Zahl von Gliedern nichtchristlicher Confession geboten sein? Dem Rigaer Börsen-Comité liegt jegliche Intoleranz und jegliches Vorurtheil fern. Thatsache ist aber, dass in gewissen Handelsbranchen, namentlich im Börsenhandel, das Judenthum immer mehr und mehr zunimmt und in manchen Orten schon das Uebergewicht erlangt hat. Eine nahe liegende Folge ist die, dass es in solchen Orten auch das Uebergewicht im Börsenverein und damit auch im Börsen-Comité erlangt. Es lässt sich nun nicht leugnen, dass der enge Zusammenhang von Confession und Nationalität der Hebräer, der sie streng von allen anderen Nationalitäten scheidet, dass die Stammeseigenthümlichkeiten der Hebräer, ihre Solidarität untereinander, der ausgeprägte Erwerbssinn u. m. a. eine ausserordentliche Gefahr in sich

schliessen, der durchaus dadurch begegnet werden muss, dass die statthafte Anzahl Glieder nichtchristlicher Confession auf einen gewissen Procentsatz beschränkt wird, wie es ja die allgemeinen Staatsgesetze auch hinsichtlich der Stadtverwaltungen, der Schulen und Universitäten thun.

Artikel 34. Die hier ausgesprochene Beschränkung der Wiederwahl eines Mitgliedes des Börsen-Comités nach Ablauf eines Trienniums erscheint nicht nur zwecklos, sondern auch schädlich. Die Auswahl an Männern, die geeignet und befähigt sind, die zahlreichen Aemter mit Erfolg zu bekleiden, ist ohnehin keine allzugrosse, als dass sie noch in so hohem Grade beschränkt werden dürfte. Viele Aemter in den einzelnen Zweigen der Börsenverwaltung beanspruchen besondere Erfahrung und specielle Kenntnisse der einschlägigen Verhältnisse, die erst in Jahre langer Praxis erlangt werden können. Im Interesse der Continuität und erfolgreichen Führung der Verwaltung ist es daher durchaus nothwendig, dass dem Börsen-Comité die Möglichkeit gegeben wird, bewährte und erfahrene Kräfte so lange wie möglich in ihren Aemtern zu halten. Selbstverständlich müsste dann aber auch, unter Bezugnahme auf den vorgeschlagenen Pkt. i. des Art. 20, jedem Comitéglieде die Ablehnung einer etwaigen Wiederwahl gestattet werden.

Artikel 39. Die Beschlussfähigkeit des Comités schon bei Anwesenheit von 3 Gliedern zu gestatten, scheint ebenfalls überaus gefährlich und ungeeignet zu sein; es könnten auf diese Weise die folgenschwersten Beschlüsse durch einen Zufall von einer ganz geringen Minorität gefasst werden, die zudem noch einer einzigen Handelsbranche angehört und von den Verhältnissen der anderen, durch den Beschluss gerade betroffenen Branche gar keine Ahnung hat. Bei dem verhältnissmässig grossen Bestande des Börsen-Comités nach Art. 33 lässt sich doch mindestens die Hälfte der Zahl der Glieder als zur Beschlussfähigkeit erforderlich verlangen. Ueberdies müsste durchaus das Princip beibehalten werden, das wenigstens im Rigaer Börsenverein und Börsen-Comité herrscht, dass der Besuch jeder Versammlung für jedes Mitglied obligatorisch ist und nur gewisse, in den Regeln aufgeführte Gründe von dieser Verpflichtung befreien. Von der Voraussetzung ausgehend, dass der Besuch der Versammlungen für jedes Mitglied obligatorisch ist, müsste der im Art. 39 befindliche Passus, dass gleichzeitig an einer Sitzung nicht Glieder desselben Handlungshauses etc. Theil nehmen dürfen, entfernt und in den Art. 33 in dem Sinne gebracht werden, dass, wie es im gegenwärtigen Statut der Rigaer Börse bereits festgestellt ist, Glieder ein und desselben Handlungshauses etc. überhaupt nicht gleichzeitig Glieder des Comités sein dürfen.

Endlich erscheint der Schlusssatz dieses Artikels undurchführbar. Da doch sämmtliche im Börsen-Comité eingegangene Papiere, Anträge, Gesuche etc. der Sitzung vorgelegt werden sollen, so würde es zu Geschäftsstockungen, sehr empfindlichen Verzögerungen und Versäum-

nissen führen, wenn alle Papiere, die später als 3 Tage vor der Sitzung eingegangen sind, zu einer späteren Sitzung verbleiben müssten. Die Erledigung der weniger wichtigen Angelegenheiten allein durch den Präses, worauf die Motive zu diesem Projecte hinweisen, bessert die Schwierigkeit durchaus nicht, da an und für sich die Scheidung zwischen wichtigen und unwichtigen Angelegenheiten sehr schwierig ist, andererseits aber ja gerade bei besonders wichtigen Angelegenheiten, wie z. B. telegraphischen Anordnungen der Staatsregierung, Eissperre etc. die schleunige Erledigung, eventuell durch plötzlich zusammengerufene Sitzungen besonders geboten ist. Eine Bestimmung, die, wie die vorstehende, nur die innere Geschäftsordnung betrifft, gehört überhaupt in ein Normalstatut gar nicht hinein, sondern muss den Regeln jeder einzelnen Börse vorbehalten bleiben.

Artikel 40. Hinsichtlich der hier aufgeführten Obliegenheiten des Börsen-Comités gilt auch die bei der Betrachtung des Art. 31 beantragte Einschränkung der Competenz des Börsen-Comités durch die Generalversammlung des Börsenvereins. Um unnütze und schädliche Verzögerungen und Weitläufigkeiten zu vermeiden, müsste hier die bei den meisten collegialisch organisirten Institutionen, Vereinen etc. übliche Bestimmung aufgenommen werden, dass bei Stimmengleichheit die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag giebt, denn naturgemäss kommen eine Menge Dinge vor, die nicht ohne Verfolg gelassen werden können.

Artikel 42. Hier erlaubt sich der Börsen-Comité den Vorschlag zu machen, dass die bei zahlreichen Institutionen und Behörden übliche Bestimmung Aufnahme fände, dass alle Klagen über den Börsen-Comité bei demselben selbst einzureichen und von ihm in einer festgesetzten Frist mit den erforderlichen Erklärungen, sei es der Generalversammlung oder dem Gouverneur oder endlich dem Departement für Handel und Manufacturen vorzustellen wären. Eine derartige Ordnung würde unnützen Aufenthalt und Verzögerungen, sowie überflüssige Schreibereien beseitigen.

Artikel 43 gehört auch zu den zahlreichen Artikeln dieses Statuts, die durch ihre Specificirung durchaus nicht in ein Normalstatut hineingehören. Es muss eben jedem Börsen-Comité überlassen sein, diejenigen Beamte anzustellen, die er für nothwendig hält. Der Rigaer Börsen-Comité verfügt z. B. über eine ganze Menge Beamte, die in keine einzige der angeführten Kategorien hineinpassen, als: Ingenieure, technisches Personal der Dampfer und Bagger, Personal der Navigationsschule, des Tarifbureaus u. s. w. Dass auch Wraker sub Punkt d. aufgeführt sind, beruht wohl auf einem Irrthum, da nach der Städteordnung die Organisation der Wrake zur Competenz der Stadtverwaltung gehört. In den nachträglich vom Petersburger Börsen-Comité gemachten Abänderungen dürfte wohl auch nicht ein Havarieexpert, sondern überhaupt Havarieexperten gemeint sein, da keine Person gefunden werden dürfte, die für die verschiedenen Theile der Schiffsausrüstung, als Schiffskörper, Maschinen,

Takelage etc. gleich competent wäre; für jeden dieser Artikel sind besondere Experten erforderlich.

Artikel 50. Die Beschränkung des Zutrittsrechts zur Börse allein auf Mitglieder des Börsenvereins erscheint durchaus zweckwidrig und schädlich. Gewisse Zweige des Börsenhandels, wie z. B. der Getreidehandel, liegen zum grossen Theil in den Händen von kleinen Kaufleuten, die der Börse zu erhalten wünschenswerth sind, doch aber weder hinsichtlich ihrer materiellen, noch geistigen Qualität in den Börsenverein hineingehören und durchaus nicht geeignet erscheinen an der Börsenverwaltung, der Vertretung allgemeiner Handelsangelegenheiten und Handelsinteressen Theil zu nehmen, die auch zum grossen Theil, von anderweitig übersiedelnd, noch zu fremd sind, um sie als Mitglieder aufzunehmen; mit der Abweisung dieser Leute von der Börse würde man aber einen grossen Theil der zu Börsengeschäften prädestinirten Geschäfte ausserhalb der Börse schliessen und die Börse selbst immer mehr und mehr an Bedeutung verlieren. Wollte man hingegen diese Personen in den Börsenverein aufnehmen, weil sie eben an der Börse unentbehrlich sind, so würde man geradezu künstlich alle die Gefahren schaffen, auf die oben bereits hingewiesen ist und die auch das Statut wohl auch im Auge gehabt hat, als es die Competenz der Generalversammlungen so sehr beschränkte oder eigentlich vollständig aufhob. Durch diese Elemente, zumal wenn sie in grösserer Zahl auftreten — und dass das geschieht, liegt ja in ihrem eigenen Interesse — werden allerdings die Generalversammlungen so zahlreich und so buntscheckig, dass man ihnen grössere Aufgaben kaum anvertrauen dürfte. Sind diese Elemente aber erst im Börsenverein, dann ist es nur noch eine Frage des Zufalls oder der Zeit, dass sie auch in den Börsen-Comité gelangen und damit fast unumschränkte Gewalt über das Vermögen und sämmtliche Angelegenheiten der Börse erhalten. Dieser Artikel 50 bildet einen circulus vitiosus, gewissermassen den Angelpunkt des ganzen Projects. Nimmt man alle die zum Börsenhandel unentbehrlichen Elemente in den Börsenverein auf, so vernichtet man den letzteren, will man die bisherige Würde und Bedeutung des Börsenvereins wahren, so vernichtet man den Börsenhandel. Es müsste daher unbedingt in diesen Artikel ein Punkt hineingeschoben werden, der dem Börsen-Comité das Recht giebt, den Börsenbesuch auf monatliche Billete solchen Kaufleuten I. und II. Gilde zu gestatten, die mit Artikeln Handel treiben, die den Gegenstand von Börsengeschäften bilden.

Der Punkt b dieses Artikels ist etwas zu unbestimmt gefasst — es müsste wohl heissen, dass namentliche Karten ertheilt werden können den Bevollmächtigten mit unbeschränkter Vollmacht. Ferner ist kein Grund ersichtlich, warum in Punkt d. Führern von Schiffen, die zum örtlichen Hafen angeschrieben sind, der Besuch der Börse nicht gestattet werden sollte. Es ist z. B. kein seltener Fall, dass die Schiffe

zu Riga angeschrieben, die Rheder aber nicht in Riga leben. Endlich wäre es wünschenswerth, wenn einmal die Einnahmequellen der Börse so specificirt, wie in Art. 25, aufgeführt sind, dass auch von den eingeführten Gästen für den Besuch der Börse eine gewisse Gebühr erhoben würde und ihnen das Recht des Börsenbesuchs von Woche zu Woche gestattet würde. Letztere Bestimmung wäre namentlich für auswärtige Kaufleute von Werth, die in Geschäften an der betreffenden Börse zu thun haben.

Artikel 51 enthält ebenfalls blos die innere Geschäftsordnung betreffende Bestimmungen und gehört daher nicht hieher, sondern in die speciellen Regeln jeder einzelnen Börse. Jedenfalls ist ein Termin von 3 Monaten zum Einzahlen des Jahresbeitrags viel zu lang, es dürfte 1 Monat völlig genügen.

Artikel 55. Die Folgen der Entfernung eines Gliedes aus der Börsenversammlung sind etwas zu unbestimmt gefasst. Eine einigermassen geriebene Person wird es so einrichten, dass sie nicht mehr als 2 Mal in jedem Monat herausgewiesen wird, kann also völlig straflos 24 Mal im Jahre hinausgewiesen werden. Es müsste daher heissen, dass der Börsenbesuch einer Person schon verboten wird, die 3 Mal in einem Jahre aus der Versammlung entfernt worden ist.

Artikel 57. Auch hier müsste der beim Art. 50 vorgeschlagene Zusatz „mit unbeschränkter Vollmacht“ zu den Bevollmächtigten gemacht werden.

Artikel 59. Auch hier müsste, wie bereits beim Artikel 28 eingehender begründet, hervorgehoben werden, dass der Börsen-Comité eventuell berechtigt ist, auf die Erhebung einer Gebühr für Zulassung eines Papiers zur Börse zu verzichten.

Artikel 60. Punkt b. und c. dieses Artikels sind bei neugegründeten Unternehmungen, deren Papiere eben erst in den Handel gebracht werden sollen, undurchführbar. Völlig undurchführbar ist aber die Bestimmung, dass die die Anmeldung unterzeichnende Person für das eingeführte Papier eine gewisse Haftung übernimmt. Kein solider Kaufmann wird sich zu einer derartigen Haftung bereit erklären, da das starke und plötzliche Sinken eines Papiers oft gar nicht von der Solidität des Unternehmens allein abhängen, sondern durch besondere äussere Ereignisse volkswirthschaftlicher oder politischer Natur, Unglücksfälle u. s. w. hervorgerufen sein kann. Gerade für Papiere zweifelhafter Güte werden sich aber leicht untergeschobene Personen finden, die nichts zu riskiren haben, die aber natürlich auch ihre Haftung nicht erfüllen können.

Im Artikel 65 fehlt eine Bestimmung darüber, ob die Börsennotizen einer Stempelsteuer und in welchem Betrage namentlich unterliegen.

Artikel 73 enthält Bestimmungen, die nicht in ein allgemeines Statut, sondern in die speciellen Regeln der einzelnen Börsen hineingehören, da die Usancen der einzelnen Börsen in dieser Beziehung sehr verschieden sind. Sollte jedoch die Beibehaltung dieses Artikels für nöthig befunden werden, so müsste, grösserer Klarheit wegen, erstens das Wort „gemeinsam" durch „solidarisch" ersetzt werden, sodann folgender Zusatz gemacht werden: „während der erste Käufer dem ursprünglichen „Verkäufer gegenüber haftbar bleibt, falls Letzterer nicht die Cession „genehmigt hat; dagegen übernimmt der erste Käufer keine Garantie „für den Empfänger, falls diesem von Seiten des Lieferanten Credit ge„währt wird."

Artikel 76. Es müsste hier ausdrücklich ausgesprochen werden, dass die Entscheidungen des Börsen-Comités und der Arbitragecommission vor Gericht die Rechte von unstrittigen Forderungen geniessen, worauf bei den mündlichen Besprechungen auch bereits hingewiesen worden. Ein derartiger Vorzug der Börsengeschäfte ist um so begründeter, als sonst die durch dieses Kapitel in Aussicht gestellten Vorzüge der Börsengeschäfte zu gering sind im Verhältnisse zu den durch sie bedingten grösseren Kosten und Unbequemlichkeiten der Eintragung in's Börsenregister.

Artikel 88—98. Eine wesentliche Grundlage des heutigen Börsenhandels ist das Institut der vereidigten, auf Lebenszeit erwählten Makler, das durch das vorliegende Project völlig beseitigt werden soll. Es ist das ein Institut, das fast so alt, wie der Handel überhaupt ist, sich eben aus dem Bedürfnisse nach einem solchen ergeben hat und heute ebensowig entbehrt werden kann, wie bisher. Der Kaufmann bedarf eben bei seinen Geschäften eines unparteiischen, zuverlässigen und erfahrenen Vermittlers. Einen solchen kann aber nur eine Person bilden, die in Folge ihrer moralischen und geschäftlichen Garantien zu einem solchen Amte für geeignet befunden und gewählt wird, die für eine gewissenhafte Erfüllung ihrer Obliegenheiten durch den Eid verpflichtet und in der Erfüllung ihrer Obliegenheiten durch die vorgesetzten Autoritäten beaufsichtigt wird, die endlich für gewissenhafte Erfüllung ihrer Pflichten in ihrer Existenz sicher gestellt wird, vor Allem aber keine Geschäfte für eigene Rechnung machen darf und in Folge dessen keinerlei Interesse an der Gestaltung der Preise hat. Eine Sicherung seiner Existenz kann der Makler natürlich nur dann finden, wenn ihm eine genügende Anzahl Vermittelungsgeschäfte gesichert ist, mit anderen Worten, wenn die Anzahl der Makler an jedem Orte entsprechend dem Umfange und der Anzahl der Geschäfte gesetzlich beschränkt und die freie Concurrenz der Makler ausgeschlossen ist. In Riga besteht das Institut der vereidigten Makler seit Jahrhunderten und noch nie ist über das Institut, wohl aber stets über die freie Concurrenz, die sogen. Bönhasen, geklagt worden. Kaufleute, Banken und Fabriken, sie

alle halten das Institut der vereidigten Makler für nothwendig und unentbehrlich. Reformen sind ja natürlich auch hier erforderlich und erwünscht. Der Börsen-Comité hat sich seiner Zeit im Berichte an das Departement für Handel und Manufacturen vom 10. December 1893 Nr. 716 eingehendst über diese Frage geäussert. Die Anschuldigungen, welche Sr. Excellenz Professor Zitowitsch beispielsweise gegen das Institut der Makler, auf Grund seiner, an anderen Börsen gesammelten Erfahrungen erhebt, sind, nach Ansicht des Börsen-Comités, nicht gegen das Institut als solches, sondern gegen die Organisation desselben, mehr aber noch gegen die heutige Zusammensetzung der Börsen gerichtet, bei der dem Börsenverein eine Mitwirkung durch Ausschluss unlauterer Elemente fast vollständig genommen ist. Wird erst die Börse selbst von unlauteren Elementen nach Möglichkeit befreit, so wird sich auch fast von selbst eine Läuterung ihrer Institute vollziehen. Wenn Professor Zitowitsch anführt, dass die Makler nicht anders können, als auch Geschäfte für eigene Rechnung, sei es auch mit untergeschobenen Personen zu machen, wenn es sich z. B. um Aufträge auswärtiger Personen handelt, so ist dagegen zu erwidern, dass in Riga, wie es auch überall sein müsste, den Maklern verboten ist, Geschäfte für auswärtige Personen abzuschliessen und sie nur Geschäfte zwischen beiden anwesenden Parteien schliessen dürfen. Für auswärtige Aufträge sind eben Commissionäre und Banken da. Namentlich das Institut der Commissionäre müsste, wie bereits vor einigen Jahren im Departement für Handel und Manufacturen geplant worden, mehr geregelt werden, dadurch würden auch die Obliegenheiten der Makler mehr präcisirt und Ueberschreitungen derselben verhindert werden. Heute, wo die Makler gewissermassen eine Corporation bilden, die unter einer gesetzlich geregelten und wirksamen Aufsicht steht, wo ihr eigenes Interesse, das Standesbewusstsein und das Gefühl der Verantwortlichkeit sie zu gewissenhafter Ausübung ihrer Obliegenheiten veranlassen, liegt die Gefahr einer Gesetzes- und Pflichtenverletzung viel ferner, als wenn das Maklerwesen völlig freigegeben, jeglicher wirksamen Controle entrückt und ganz und gar der freien Concurrenz überantwortet wird. Warum will man, ferner, dem Gefühl für die Heiligkeit des Eides, einem gewissenhaften Pflichtbewusstsein bei gebildeten Personen so geringe Bedeutung zuerkennen? In Riga hat man, trotz der hundertjährigen Erfahrung, keinerlei Veranlassung, diesen moralischen Garantien für die Integrität der Makler geringe Bedeutung beizulegen. Auch die anderen Einwände gegen das heutige Institut der Makler, die Sr. Excellenz Professor Zitowitsch bei den mündlichen Besprechungen in Riga vorbrachte, so die schwierige Lösung der Frage, ob lebenslängliche oder periodische Wahl der Makler, erscheinen dem Börsen-Comité nicht wesentlich. Nach der Ansicht des Börsen-Comités, der er auch in seinem obenerwähnten Berichte vom 10. December 1893 Nr. 716 Ausdruck gegeben, kann nur von einer

Wahl der Makler auf Lebenszeit die Rede sein, vorausgesetzt, dass die wählende Institution auch das Recht der eventuellen Entlassung des Maklers, im Falle von Vergehen, Nachlässigkeit, Altersschwäche, Krankheit u. s. w. erhält. Es währt oft geraume Zeit, bis sich ein Makler in seine Branche einarbeitet, sich eine solide Grundlage geschaffen und das Vertrauen der Kaufmannschaft erworben hat. Sollte die Wahl jedes Maklers in gewissen Zeiträumen stattfinden, so liegt die Gefahr nahe, dass einerseits die Kaufmannschaft niemals dazu kommt, über einen festen Stamm erfahrener und bewährter Makler zu verfügen, andererseits die Makler selbst sich einzig und allein bemühen werden, die ihnen zustehende, möglicherweise kurz bemessene Zeit ihrer Amtsdauer nach Möglichkeit und mit allen Mitteln auszunutzen. Ferner würde eine periodische Wieder- oder Neuwahl die Makler in eine directe und überaus schädliche Abhängigkeit von ihren Kunden, die ja auch zugleich ihre Wähler sind, bringen und die Börse zum Schauplatze heftiger Wahlkämpfe und Wühlereien machen. Die von Herrn Professor Zitowitsch ausgesprochene Befürchtung, dass ein altersschwach und arbeitsunfähig gewordener Makler, der auf Lebenszeit gewählt worden, sich an sein Amt klammern und jüngeren tüchtigeren Kräften den Platz fortnehmen könne, vermag der Börsen-Comité nicht zu theilen. Erstens ist an keiner einzigen Börse die vom Gesetze gestattete Zahl der Makler völlig besetzt, zweitens gestattet das Gesetz, im Falle des Erfordernisses, beim Finanzminister um Erhöhung der Norm nachzusuchen.

Es ist möglich, dass bei sehr grossen Börsen, namentlich mit ausgedehntem Fonds- und Wechselgeschäft sich die Bedürfnisse anders herausstellen, warum aber auch hier die Grenzen des Normalstatuts so enge ziehen und nicht jeder Börse gestatten, sich nach ihrem Bedürfniss einzurichten? Wir sehen aber selbst bei grossen Börsen, dass man ohne vereidigte Makler nicht auskommt, nur ist die Form anders geworden. Die Pariser Börse hat ihre Agents de change, die völlig gouvernementale Beamte sind, also unter Eid, der neue Entwurf für die deutschen Börsen giebt die Maklerei wohl frei, vereidigt aber einen Theil für die Ausführung der Coursnotirungen. Eine derartige Anstellung von Coursmaklern, neben den freien Vermittlern bei uns würde aber gewissermassen die Schwierigkeiten dieser Frage nur noch erhöhen. Denn natürlich werden die Coursmakler, die mehr Vertrauen einflössen und grössere Garantien bieten, einen grossen Vorsprung vor den freien Maklern gewinnen und bald die Stellung der heutigen Makler erlangen. Die freien Makler aber werden, um mit den vereidigten Coursmaklern concurriren zu können, völlig gewissenlos in der Wahl ihrer Mittel sein und schliesslich genau das werden, was man heute Bönhasen nennt, nur mit dem Unterschiede, dass letztere verboten und strafbar sind, während erstere völlig gesetzlich anerkannt und geschützt werden.

Schliesslich wirft sich die Frage auf, wer soll, wenn das Maklerwesen völlig der freien Concurrenz überlassen bleibt, künftighin die vielen und ziemlich kostenreichen Verpflichtungen der heutigen Makler übernehmen, z. B. beständige Dejour auf der Börse, Ausführung von Aufträgen der Regierungsbehörden, Anfertigung der Preiscourants, Mittheilung von statistischen Auskünften, Handelsberichten etc. für das städtische und Gouvernements-Preisbureau?

Zu einer Betrachtung der einzelnen Artikel dieses Abschnitts übergehend, erlaubt sich der Börsen-Comité Folgendes zu bemerken:

Im Artikel 88 fehlt eine Bestimmung darüber, ob zur Ausübung von Vermittlergeschäften die Lösung eines Gildenscheins und welcher Gilde namentlich erforderlich ist, da die heutigen Makler zur 2., die Commissionäre zur 1. Gilde steuern, hierin aber doch eine Uebereinstimmung herrschen müsste.

Artikel 95. Es wäre gerecht und wünschenswerth, wenn für Börsengeschäfte, die für eine nicht zum Börsenverein gehörende Person geschlossen worden, neben den Art. 71 und 74, auch der Art. 76 zur Anwendung käme, d. h. dass für derlei Geschäfte ebenfalls die Entscheidung des Börsen-Comités oder der Arbitragecommission massgebend wäre. Es bleibt dem ausser der Börse stehenden Contrahenten ohnehin frei gestellt, seine Bedingungen zu stellen, wie es ihm beliebt, wenn er sich den Börsenregeln nicht fügen will, doch muss dieses in der Abmachung erwähnt werden." —

Die meisten Börsen-Comités des Reichs äusserten ihr Einverständniss mit den Grundzügen der obigen Eingabe und ihre Absicht, sich dem Standpunkte des Rigaer Börsen-Comités auf der bevorstehenden Conferenz anzuschliessen.

Die Sitzungen der Conferenz begannen am 24. October und währten bis zum 10. November 1895. Der Vertreter des Börsen-Comités, Herr R. Kerkovius, verliess die Conferenz einen Tag vor dem formellen Schlusse, ohne das Protocoll unterschrieben zu haben, reichte sodann aber ein Separatvotum ein, in welchem er mit Dank anerkannte, dass zahlreichen Einwänden und Wünschen der Theilnehmer der Conferenz Berücksichtigung in Aussicht gestellt worden sei, sich jedoch für verpflichtet erachtete, nochmals zu betonen, dass er vollkommen bei den vom Börsen-Comité ausgesprochenen Erwägungen und Ansichten verbleibe, die sodann in Kürze recapitulirt wurden.

Bereits im Januar 1896 ging dem Börsen-Comité ein Exemplar des nach den Verhandlungen auf obenerwähnter Conferenz umgearbeiteten Börsenstatuts-Entwurfs zu, in der Form, wie er noch im Laufe des Jahres 1896 an den Reichsrath gelangen soll. Da dieser Entwurf, nach den Uebergangsbestimmungen nur auf die Börsen von Petersburg, Warschau, Odessa, Rostow, Kiew und Libau, nicht auf Riga, Moskau, Charkow u. s. w. zur Anwendung kommen soll, dürfte derselbe für uns

nur von untergeordnetem Interesse sein. In diesem Entwurfe sind die meisten, vom Rigaer Börsen-Comité angefochtenen Bestimmungen beibehalten worden; die wesentlichsten Zugeständnisse dürften darin enthalten sein, dass der Generalversammlung des Börsenvereins ein Prüfungs- und Bestätigungsrecht des Budgets und Rechenschaftsberichts eingeräumt worden ist, vor Allem aber darin, dass das Institut der vereidigten, allerdings nur für je drei Jahre vom Börsen-Comité zu ernennenden Börsenmakler beibehalten wird. Sonst weist der neue Entwurf eine ausserordentlich specialisirte Ausarbeitung der Bestimmungen über die Bevollmächtigten, Börsengeschäfte, Börsenbulletins und über Börsenagenten auf.

76. Verschiedene interne Ereignisse des Börsen-Comités.

Am 18. Januar 1895, zur feierlichen Gratulationscour, hatten der Präses des Börsen-Comités Herr R. Kerkovius, der Vicepräses Herr O. v. Sengbusch und Herr Aeltester H. Stieda das Glück, als Deputirte des Börsen-Comités, Ihren Kaiserlichen Majestäten die treuunterthänigsten Glückwünsche der Rigaer Kaufmannschaft zur Vermählung darbringen zu dürfen, wobei sie eine silberne vergoldete Schüssel mit Salz und Brod überreichten.

Dem Naturforscherverein zu Riga überreichte, zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens, eine Deputation des Rigaer Börsen-Comités, bestehend aus dem Präses Herrn R. Kerkovius und dem Vicepräses Herrn O. v. Sengbusch, am 27. März 1895 eine Glückwunschadresse folgenden Wortlauts: „Zu dem bedeutungsvollen Feste des 50jährigen Bestehens, Wachsens und Gedeihens Ihres Vereins, das heute zu feiern Ihnen beschieden ist, erlaubt sich auch der Rigaer Börsen-Comité, als Vertreter der Rigaschen Kaufmannschaft, Ihnen seine lebhaftesten Sympathien und seine besten Glückwünsche auszusprechen.

Aus kleinen Anfängen, aus einem engen Kreise von Fachgenossen hervorgegangen, ist es dem Verein durch ernste, rastlose Arbeit gelungen, wesentlich zur Kenntniss unserer Heimath und zur Erschliessung ihrer Schätze beizutragen, sowie Anerkennung und Bedeutung in der wissenschaftlichen Welt, weit über die Grenzen unserer Heimath hinaus, zu gewinnen.

Auch der Rigaer Kaufmannschaft sind die Früchte Ihrer Arbeit in mancherlei Beziehung zu Gute gekommen und demnach kann der Börsen-Comité nicht umhin, am heutigen Tage in anerkennendster Dankbarkeit auch der unmittelbaren Beziehungen zu gedenken, in die zu Ihnen zu treten es ihm vergönnt war. Ist es Ihr Verein doch gewesen, der die meteorologischen und Wasserstandsbeobachtungen in Riga in's Leben gerufen und durch seine Arbeiten der Regulirung unseres

heimathlichen Stromes, damit aber auch der Entwickelung von Handel und Verkehr wesentliche Dienste geleistet hat.

Möge es dem Vereine auch fernerhin beschieden sein, den bisherigen Erfolgen seiner dankenswerthen und idealen Arbeit neue, nicht minder bedeutungsvolle Resultate anreihen zu können und auch in den kommenden Generationen jenes ideale Streben, jenen hingebenden Sinn für ernste, wissenschaftliche Arbeit zum Wohle der Heimath zu finden, die den Verein zu seiner heutigen Bedeutung geführt haben".

Auf einer allgemeinen Revisionsreise passirte Sr. Erlaucht der Herr Minister der Wegecommunication, Fürst Chilkow, Riga, und fuhr über Tuckum und Goldingen nach Windau, um die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Windau und den Windauschen Hafen zu besichtigen. Für die Rückfahrt nach Riga benutzte Fürst Chilkow den ihm zur Verfügung gestellten Dampfer des Börsen-Comités „Hercules"; die an der Fahrt Theil nehmenden Herren Präses R. Kerkovius, Viceconsul N. Fenger und Hafenbau-Ingenieur A. Pabst hatten hiebei Gelegenheit, Sr. Erlaucht mehrere für den Börsen-Comité wichtige Angelegenheiten vorzutragen, und fanden dabei wohlwollendes Entgegenkommen.

Am fünfzigjährigen Jubiläum der hiesigen Fabrik von A. Wolfschmidt betheiligte sich der Börsen-Comité, indem er durch eine Deputation seiner Glieder ein Glückwunschschreiben überreichen liess.

Am 2. December 1895 verstarb plötzlich auf der Rückreise von Petersburg nach Riga der Gouverneur von Livland, General-Lieutenant M. A. Sinowjew, der ein Decennium hindurch in rastloser Thätigkeit und angestrengtester Schaffensfreudigkeit an der Spitze unserer Provinz gestanden hatte. Dank seiner ausserordentlichen administrativen Begabung, verbunden mit einer unermüdlichen Arbeitskraft, hatte General M. A. Sinowjew bald eingehendstes Verständniss für die Bedürfnisse und die Entwickelung, sowie für die Eigenart unseres Handels und unserer Industrie gewonnen und dieses Verständniss bei jeder sich bietenden Gelegenheit, mit besonderem Wohlwollen für unsere Kaufmannschaft, an den Tag gelegt. Zur Bestattung des Entschlafenen begaben sich der Vicepräses des Börsen-Comités O. v. Sengbusch und Aeltester H. Stieda nach Petersburg und legten, zum Ausdrucke des Dankes der Kaufmannschaft und zur Ehrung des Andenkens M. A. Sinowjew's, einen silbernen Kranz auf dessen Grab.

XV. Unterrichtswesen.

77. Das Rigasche Polytechnikum.

Wie im Jahresbericht für 1894 (Handels-Archiv Jahrgang 1895, Seite 193) erwähnt, hatten die Delegirten des Börsen-Comités im Verwaltungsrathe des Polytechnikums, nach der ersten Lesung des Projects

zur Reorganisation des Polytechnikums, sich eine Zwischenfrist ausgebeten, um die Stellungnahme ihres Auftraggebers zum projectirten Entwurfe des neuen Statuts zu erfahren und nähere Verhaltungsmassregeln zu erhalten. Zu diesem Zwecke fand am 2. Februar 1895 eine ausserordentliche Sitzung des Börsen-Comités statt, an der, um nähere Erklärungen und die erforderlichen Auskünfte zu geben, auf besondere Einladung auch der Director des Polytechnikums, Herr Professor Grönberg, Theil nahm. Das Ergebniss der eingehenden Debatten war, dass man beschloss, den Verwaltungsrath des Polytechnikums zu ersuchen, die äussersten Anstrengungen zu machen, um bei der geplanten Reorganisation die staatlichen Rechte für Docenten und Studirende des Polytechnikums, die Aufrechterhaltung des Wahlrechts des Verwaltungsraths und die Leistung der Pensionszahlungen an die Docenten der Anstalt aus den Mitteln des Reichsschatzes zu erlangen. Hiernach fand im Verwaltungsrathe die zweite Lesung des Entwurfs statt, worauf derselbe an die Commission nach Petersburg zurückging und hier, abermals unter Theilnahme von Vertretern des Polytechnikums, nochmals durchberathen wurde. Nach einer Mittheilung des Herrn Curators des Rigaschen Lehrbezirks soll der Entwurf des neuen Statuts noch im Laufe der bevorstehenden Frühlingssession an den Reichsrath gebracht werden.

Dem Rechenschaftsberichte des Polytechnikums für das Lehrjahr 1894/95 ist zu entnehmen, dass beim Beginne des Lehrjahres die Gesammtzahl der Studirenden 1049 (gegen 897 im Vorjahre) betrug. Im Laufe des Jahres kamen noch 82 hinzu, so dass die Gesammtzahl 1131 betrug (gegen 980 im Vorjahre). Im Laufe des Studienjahres traten 159, am Schlusse desselben 107 Studirende aus; es verblieben also 865 Studirende im Polytechnikum (gegen 768 im Vorjahre). Aufgenommen wurden zu Anfang des neuen Studienjahres 265 (gegen 283 im Vorjahre), so dass sich die Zahl der Polytechniker am 18. October 1895 auf 1130 belief (gegen 1049 im Vorjahre); unter diesen waren gebürtig: aus Riga 90 und aus den Ostseeprovinzen 206.

78. 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 1895 von 62 Mädchen und 51 Knaben, zusammen von 113 Kindern (gegen 109 im Vorjahre) besucht.

79. Die Germannsche Schule.

Das Triennium, für welches die Generalversammlung der Kaufmannschaft am 10. November 1892 dem Herrn Oberlehrer Fr. Germann zum Unterhalte von Handelsklassen bei seiner Realschule eine jährliche

Subvention bewilligt hatte, war im ersten Halbjahre 1895 abgelaufen. In Folge des Gesuchs des Oberlehrers Germann beschloss der Börsen-Comité noch für weitere 2 Jahre die Bewilligung der bisherigen Garantie bis zum Betrage von 2000 Rbl. jährlich bei der Kaufmannschaft zu beantragen, wobei er sich von den Erwägungen leiten liess, dass einerseits bisher nicht die ganze bewilligte Garantiesumme in Anspruch genommen worden, sondern die Zukurzschüsse der Schule sich von Jahr zu Jahr vermindert hätten, sowie dass, andererseits, nach dem Urtheile gewiegter Schulmänner die Handelsklassen thatsächlich einem vorhandenen Bedürfnisse entsprächen. Die Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft vom 3. October 1895 genehmigte diesen Antrag.

80. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins.

An die vom Vorstand des Rigaschen Gewerbevereins nachgesuchte Weiterbewilligung der für dessen Gewerbeschule gezahlten Subvention auch für das Jahr 1896 glaubte der Börsen-Comité dieselbe Bedingung knüpfen zu müssen, die bereits bei der ersten Bewilligung massgebend gewesen war, dass nämlich der Vorstand des Gewerbevereins auch von anderer, am Fortbestehen der Schule mehr interessirter Seite eine Subvention in annähernd gleichem Betrage erwirke. Als der Vorstand des Gewerbevereins nun die Mittheilung machte, dass eine vom Rigaschen Gewerbeamte unter den hiesigen Industriellen veranstaltete Subscription einen Betrag von 1546 Rbl. ergeben habe, beantragte der Börsen-Comité bei der Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft vom 12. Januar 1896 die Bewilligung einer Subvention von 1500 Rbl. für die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins auch für das Jahr 1896. Der Antrag wurde genehmigt.

XVI. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.

81. Versorgung der Armen mit Holz.

Von den im Laufe des Jahres 1894 eingegangenen Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse wurde, mit Hinzuziehung einer zu diesem Zwecke vorhandenen Reservesumme, der Betrag von 1741 Rbl. zur Versorgung hiesiger Armen mit Brennholz verwandt. Von dieser Summe sind 1050 Rbl. dem städtischen Armenamte und 500 Rbl. dem Verein gegen den Bettel überwiesen worden, während 191 Rbl. an verschämte Arme vertheilt wurden.

82. Curatorium für Arbeitshäuser.

Durch Allerhöchsten Befehl vom 1. September 1895 ist ein besonderes Curatorium zum Unterhalte, zur Förderung und Errichtung von Arbeitshäusern begründet worden, dessen Protectorat Ihre Majestät die Kaiserin Alexandra Feodorowna übernommen hat. Der Börsen-Comité spendete für dieses wohlthätige Unternehmen einen einmaligen Beitrag von 1000 Rbl. mit der Bitte, im Hinblick auf den § 7 des Statuts dieses Curatoriums, als Mitglied desselben aufgenommen zu werden; gleichzeitig trug der Börsen-Comité seinem Petersburger Vertreter, Herrn C. von Hübbenet, auf, in seiner Eigenschaft als Vertreter des Börsen-Comités durch einen Betrag von 100 Rbl. jährlich zweckförderndes Mitglied des Curatoriums zu werden.

XVII. 83. Betheiligung an Ausstellungen.

Allgemeine russische Kunst- und Industrie-Ausstellung in Nishny-Nowgorod.

Ausser seiner mehr indirecten Betheiligung an den Vorarbeiten zu dieser Ausstellung, wie sie im Jahresberichte für 1894 (Handelsarchiv Jahrgang 1895 Seite 197) dargelegt ist, beschloss der Börsen-Comité, auf mündliche Aufforderung des Directors des St. Petersburger Forstinstituts, wirkl. Staatsraths N. S. Schafranow, auch eine directe Betheiligung, durch Ausstellen von 21 Proben von Exporthölzern und eines Sortiments von Rothholz-Planken und Battens.

XVIII. Handelsstatistik, Börsen-Zeitung, Industrie-Zeitung, und Handels-Archiv.

84. Handelsstatistik.

Die handelsstatistische Section des Börsen-Comités hat im Berichtsjahre 1895, gleich wie in den Vorjahren, die Reihe ihrer Publikationen mit einem vorläufigen Bericht über den Import und Export zur See im abgeschlossenen Jahr 1894 eröffnet. Der Abdruck jenes Berichts wurde in der Nr. 60 der „Börsen- und Handelszeitung“ vom 14. März 1895 begonnen. Der Bericht schloss sich der Form nach den bisher erschienenen Veröffentlichungen gleicher Art an und wurde, wie üblich, durch Separatabzüge, den Interessenten zugänglich gemacht, sowie im 22. Jahrgange des Rigaer Handelsarchivs 1895 pag. 243 ffe. publicirt. Die Separatabzüge wurden durch die Beigabe eines Anhanges erweitert, der eine

Uebersicht über die während der Navigationsperiode 1894 für Dampfer hier abgeschlossenen Frachten darbot. Die „Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels“ wurden auch im Berichtsjahr, wie seit dem Jahre 1891, in zwei gesonderten Abtheilungen veröffentlicht, von denen die erste den Handel Rigas auf den Wasserwegen, die zweite den Eisenbahnverkehr eines gegebenen Zeitraumes umfasst. Im Juni 1895 wurde zunächst die II. Abtheilung des Zahlenberichts für das Jahr 1893, die den Handelsverkehr auf den Eisenbahnen jenes Jahres darstellt, veröffentlicht. Die Schwierigkeiten, die der Zusammenstellung dieses Berichts dadurch erwuchsen, dass die Verstaatlichung der privaten, Riga mit dem Reich verbindenden Eisenbahnen für die Anordnung der Eisenbahnstatistik ein unvollkommenes, provisorisches Stadium schuf, sind im Vorwort zu jenem Bericht eingehend dargelegt worden. Im September 1895 konnte die I. Abtheilung des 29. Jahrganges der „Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels“, die den Handelsverkehr auf den Wasserwegen im Jahre 1894 umfasst, veröffentlicht werden. Dieses Zahlenbild schloss sich zwar der Form nach den bisher publicirten Druckwerken gleicher Art vollständig an, war aber doch in so fern ansehnlich erweitert, als es eine „Uebersicht über Dampfer- und Segler-Frachten für die Pentade 1890—1894“ vorführte.

Neben diesen Hauptarbeiten sind von der handelsstatistischen Section im Laufe des Berichtsjahres noch mehrfach Zahlenberichte für die „Rigaer Börsen- und Handels-Zeitung“ aufgearbeitet und dort zum Abdruck gebracht worden. Diese fortlaufenden Arbeiten haben im Jahre 1895 insofern eingeschränkt werden müssen, als die in früheren Jahren der „Börsen- und Handels-Zeitung“ dargebotenen monatlichen Uebersichten über den Handelsverkehr auf der Riga-Dwinsker Bahn fortfallen mussten, weil das bezügliche Urmaterial von der neuen Verwaltung der Bahn zu einem so späten Zeitpunkt geliefert wurde, dass eine Veröffentlichung völlig nutzlos gewesen wäre.

Es sind der „Börsen- und Handelszeitung“ 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 Seeexport, 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) vierteljährlich: der russische Flachs- und Hanfexport über Wirballen; 5) jährlich: a. der Seeexport der einzelnen Handelsfirmen nach dem Quantum der einzelnen Waarengattungen; b. systematisches Inhaltsverzeichniss der „Rigaer Börsen- und Handelszeitung.“

Bereits im Mai 1894 hatte der Secretair der statistischen Section des Börsen-Comités, Herr cand. oec. pol. A. Tobien beim Börsen-Comité eine Eingabe gemacht, in welcher er auf die Unzuträglichkeiten hinwies, die daraus entständen, dass seit einigen Jahren die vielfach ineinander greifenden Arbeiten des Secretairs der statistischen Section und des Redacteurs der „Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung" nicht mehr, wie es früher zu Zeiten des Herrn v. Jung-Stilling der Fall gewesen wäre, in einer Hand vereinigt wären. Der Börsen-Comité konnte nicht umhin, die Ausführungen des Herrn Tobien als begründet und eine Vereinigung beider Aemter als wünschenswerth anzuerkennen, musste zur Zeit aber auf ein näheres Eingehen auf diesen Plan verzichten, da er keine Person in Aussicht hatte, der die vereinigten Functionen hätten übertragen werden können. Als jedoch im December 1894 der Börsen-Comité sich entschloss, an Stelle der weiteren Subventionirung der „Börsen- und Handels-Zeitung" ein eigenes Blatt herauszugeben, einstweilen aber die Redaction jener Zeitung zu sich herüberzunehmen, trat man der erwähnten Frage wieder näher. Für die Redactionsgeschäfte wurde Herr Bruno v. Gernet angestellt und gleichzeitig verpflichtet, täglich eine gewisse Zeit in der handelsstatistischen Section zu arbeiten, um sich, unter der Leitung des Herrn Tobien, mit den Geschäften bekannt zu machen und eventuell, nach 1 bis 2 Jahren, die Leitung der Section selbstständig übernehmen zu können.

In eine schwere Krise gerieth die weitere Herausgabe der statistischen Jahrbücher: „Rigas Handel und Schifffahrt" in Folge der Schreiben des Dirigirenden des Rigaschen Zollamts vom 28. October und 23. November 1895 sub NNr. 85 und 96, in welchen er dem Börsen-Comité mittheilte, zuerst, dass er, zufolge einer Vorschrift des Zoll-Departements, den Beamten des Zollamts die Entgegennahme eines Honorars vom Börsen-Comité für Lieferung statistischer Materialien strengstens untersagt habe, sodann, dass, wie das Zoll-Departement erläutert habe, das Ertheilen von Auskünften jeglicher Art aus dem Zollamte an den Börsen-Comité, der nicht zu den Behörden im Sinne des Art. 162, Band 2 Swod der Gesetze, gerechnet werden könne, überhaupt nicht statthaft sei und demnach eingestellt werde.

Ein Aufrechterhalten dieser Anordnung müsste ein völliges Eingehen dieser hochbedeutsamen, nunmehr fast 30 Jahre bestehenden Publicationen des Börsen-Comités zur Folge haben, da sämmtliche Materialien über den Importhandel und die Kabotageschifffahrt Rigas, sowie über den Waaren- und Schiffsverkehr mit den Häfen des Schwarzen Meeres einzig und allein aus dem Zollamte zu beziehen sind.

Der damals in Petersburg weilende Präses des Börsen-Comités, Herr R. Kerkovius, und der beständige Petersburger Vertreter des Börsen-Comités, Herr C. v. Hübbenet, haben energisch an den massgebenden Stellen für eine Rücknahme dieser Anordnung gewirkt und

dort Interesse für diese Angelegenheit zu wecken gewusst; doch ist bis hiezu noch kein Erfolg in dieser Beziehung erreicht worden. Schliesslich wandte sich der Börsen-Comité noch mit nachfolgender Vorstellung vom 1. Februar 1896 sub Nr. 93 direkt an das Zoll-Departement:

„Seit dem Jahre 1866 bereits giebt der Rigaer Börsen-Comité alljährlich eine eingehende statistische Uebersicht über Handel und Schifffahrt Rigas heraus, die nicht nur zu einem unentbehrlichen Bedürfniss der Rigaer Handelswelt und namentlich des Börsen-Comités geworden, sondern auch vielfach die schmeichelhafteste Anerkennung seitens der Staatsregierung gefunden hat und von zahlreichen Institutionen derselben, darunter auch vom Zolldepartement, einverlangt wird. Einen grossen Theil der Daten, die die Grundlage für diese statistischen Uebersichten bilden, so namentlich die Auskünfte über den gesammten Import von Waaren, über die Kabotage-Schiffahrt des Rigaer Hafens, über den Waaren- und Schiffsverkehr mit den Häfen des Schwarzen Meeres, bezog nun der Börsen-Comité von Beamten des Rigaschen Zollamts, denen derselbe für diese, über ihre Berufspflichten hinausgehende Arbeit eine Entschädigung von im Ganzen 1150 Rbl. jährlich zahlte.

Nachdem die Mittheilung von statistischen Daten bereits Jahre lang gewährt hatte, fand der Börsen-Comité im Jahre 1886 Veranlassung, diesen Modus legalisiren zu lassen und wandte sich deswegen am 13. März 1886 sub Nr. 53 an den damaligen Dirigirenden des Rigaschen Zollamts. Am 8. Mai 1886 sub Nr. 19 antwortete letzterer, dass dem Zollberechner, Hofrath Schiemann, gestattet worden sei, wie in früheren Jahren, die für die Zwecke der handelstatistischen Section erforderlichen täglichen und wöchentlichen Daten über den Import zu liefern, wobei die Entschädigung für diese Arbeit, wie früher, der privaten Vereinbarung zwischen Börsen-Comité und dem genannten Beamten vorbehalten bleibe.

Wie aus den Acten des Börsen-Comités ersichtlich ist, gab das Mitglied des Börsen-Comités, welches damals mit dem Herrn Dirigirenden des Zollamts mündlich in dieser Angelegenheit verhandelt hatte, formell zu Protocoll, dass der Herr Dirigirende ihm mitgetheilt habe, sein obenerwähntes Schreiben sub Nr. 19 beruhe auf einer Vorschrift des Zoll-Departements, die als eine principielle anzusehen sei. Auf Grund der letzteren Erklärung trat sodann der Börsen-Comité auch zu anderen Beamten des Zollamts in Beziehungen und erhielt von denselben weitere, zu seinen statistischen Arbeiten erforderliche Daten.

Diese Ordnung hat bis heute zur beiderseitigen Zufriedenheit bestanden; dem Börsen-Comité aber ist es nicht bekannt geworden, dass irgend jemals die Nebenarbeiten der Zollbeamten für das Zollamt oder den Interessen der Krone in irgend einer Beziehung von Nachtheil gewesen wären. Es ist auch nicht recht erfindlich, wie das hätte der Fall sein können.

Gegenwärtig nun, in den Schreiben vom 28. October und 23. November 1895 sub NNr. 85 und 96 theilte der Herr Dirigirende des Rigaschen Zollamts dem Börsen-Comité mit, dass, in Folge einer Vorschrift des Zoll-Departements vom 14. October 1895 sub Nr. 19150 der Chef des Rigaschen Zollbezirks ihm aufgetragen habe, dahin gehende Anordnung zu treffen, dass die Geldentschädigung an die Beamten des Zollamts für Lieferung von verschiedenen Auskünften und statistischen Daten und sodann auch die Lieferung der Daten selbst eingestellt würde, da die Börsen-Comités nicht zur Zahl derjenigen Behörden gehörten, denen auf Grund des Art. 162 Bd. 2 des Swod officielle Auskünfte mitzutheilen wären.

In der Erwägung nun, dass sobald die statistischen Auskünfte vom Zollamte nicht mehr zu erhalten sind, der Werth der statistischen Arbeiten des Börsen-Comités vollständig in Frage gestellt wird, ja der Börsen-Comité gezwungen wird, seine statistischen Ausgaben überhaupt einzustellen, in der Erwägung ferner, dass das Zoll-Departement stets lebhaftes Interesse für die Ausgaben des Börsen-Comités an den Tag gelegt hat, sowie letztere von zahlreichen staatlichen Institutionen einverlangt und benutzt werden, ferner die Grundlage eines grossen Theils der seitens der Regierung vom Börsen-Comité verlangten Gutachten bilden, beehrt sich der Börsen-Comité das Zoll-Departement ganz ergebenst zu bitten, geneigtest gestatten zu wollen, dass auch fernerhin wieder dem Börsen-Comité die bisherigen statistischen Auskünfte mitgetheilt werden, wobei der Börsen-Comité gerne bereit ist, auch in Zukunft die bisherigen Beträge jährlich für die Lieferung dieser Daten zu zahlen.

Dringend wünschenswerth wären folgende Auskünfte:

1) monatliche Berichte über die nach Riga zur See eingeführten Waaren mit genauer Bezeichnung: a. der Waare nach dem Gewichte entsprechend der Nomenclatur der vom Zoll-Departement herausgegebenen „Uebersicht über den Aussenhandel Russlands"; b. des ausländischen Hafens, aus welchem die Waare nach Riga versandt worden.

2) halbjährliche Berichte über die Waarenbewegung zur See zwischen Riga und den Häfen des Schwarzen Meeres (grosse Kabotage) mit Angabe der einzelnen Waaren nach dem Gewicht und des Namens des Hafens, der die Waare versandt oder empfangen hat.

3) halbjährliche Berichte über die Waarenbewegung zwischen Riga und den grossen und kleinen Häfen der Ostsee (kleine Kabotage) mit denselben Angaben wie sub 2."

85. Börsen- und Handels-Zeitung.

Wie im Jahresbericht für 1894 (Handelsarchiv Jahrgang 1895, Seite 199) erwähnt, hatte der Börsen-Comité der Inhaberin der „Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung", der Müllerschen Buchdruckerei, das bis-

herige Verhältniss gekündigt und einstweilen für das Jahr 1895 eine neue Vereinbarung geschlossen, durch welche in redactioneller und finanzieller Hinsicht dem Börsen-Comité ein massgebender Einfluss zugestanden wurde. Da die Müllersche Buchdruckerei auf ein Abtreten der Concession nicht einging, reichte der Börsen-Comité am 30. Januar 1895 sub Nr. 963 bei der Oberpressverwaltung ein Gesuch um Concessionirung einer neuen Handels-Zeitung unter dem Namen „Rigaer Börsenblatt" ein, indem er sich im Wesentlichen hinsichtlich des Formats, Preises, Inhalts und Modus des Erscheinens der „Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung" anschloss. Dank den Bemühungen des Petersburger Vertreters des Börsen-Comités, Herrn C. v. Hübbenet, erfolgte die Concession ohne jegliche Weitläufigkeiten bereits am 9. März 1895 sub Nr. 1569. Als Herausgeber wurde der Rigaer Börsen-Comité, als verantwortlicher Redacteur der Secretair des Börsen-Comités Herr M. v. Reibnitz bestätigt, Als Gehilfe des letzteren, für die directe Besorgung der Redactionsgeschäfte wurde bereits vom 1. Januar 1895 ab der cand. oec. pol. Herr Bruno v. Gernet angestellt, dem gleichzeitig die unmittelbare Leitung der mit der Vertretung der Russischen Telegraphen-Agentur verbundenen Arbeiten übertragen wurde.

Bis zum Schlusse des Jahres erschien noch, nach wie vor, die „Rigasche Börsen- und Handels-Zeitung", deren Inhalt nur unwesentlich erweitert wurde, so namentlich durch wöchentliche Mittheilung von Berichten verschiedener Elevatore, durch zahlreiche ausländische Marktberichte über Importwaaren, durch Erweiterung der Zufuhrlisten der hiesigen Eisenbahnstationen u. a. m.

Die Bemühungen des Börsen-Comités um Gewinnung authentischer Auskünfte über die Thätigkeit der bedeutenderen Eisenbahn-Elevatore fanden bereitwilligstes Entgegenkommen seitens der Verwaltungen der Sysran-Wjäsmaer und der Rjäsan-Uraler Bahn. Auf ihnen zugestellten gedruckten Blanketts übersenden die Elevator-Verwaltungen von Uslowaja, Pensa, Morschansk, Koslow, Rjaschsk, Lebedjan und Dankowo, sowie Jelez recht regelmässige Berichte über Witterung, Vorräthe von verschiedenem Getreide, Preise u. s. w. Eine Ablehnung seiner Bitte erfuhr der Börsen-Comité, leider, von der für Riga wichtigen Verwaltung der Süd-Ost-Bahnen. Seit Eröffnung der Thätigkeit des Rigaschen Elevators wurden auch über diesen regelmässige Berichte veröffentlicht.

Im September 1895 theilte ein Beamter der Station Riga der Riga-Dwinsker Bahn, der lange Jahre hindurch der „Börsen- und Handels-Zeitung" täglich Auskünfte über die Waarenzufuhr auf der Riga-Dwinsker Bahn geliefert hatte, mit, dass ihm die Fortsetzung dieser Arbeit seitens seiner Vorgesetzten untersagt worden sei. Die an die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn gerichtete Bitte des Börsen-Comités, die Mittheilung dieser Auskünfte auch weiterhin zu gestatten, fand, nach verhältnissmässig kurzen Verhandlungen, bereitwilligstes Entgegenkommen und es

wurde nicht nur der bisherige Modus nunmehr für die Riga-Dwinsker und Tuckumer Bahn vom Chef der vereinigten Bahnen legalisirt, sondern es wurden hinfort die gewünschten Auskünfte noch bedeutend erweitert durch Aufnahme sowohl vieler neuer Artikel, als auch der Zufuhren auf der Mitauer Bahn und der von der Pskow-Rigaer auf die Station Riga I übergebenen Güter.

Im Besitze einer eigenen Concession für die vom 1. Januar 1896 ab herauszugebende Zeitung forderte nunmehr der Rigaer Börsen-Comité die hervorragenderen hiesigen Druckereien zur Einreichung von Offerten für den Druck und für die Pacht des Annoncentheils des „Rigaer Börsenblatts" auf. Bei der Concurrenz erwies sich die Offerte der Druckerei von R. Ruetz als die annehmbarste, mit der sodann auch am 9. December 1895 der desbezügliche Contract, vorläufig auf ein Jahr, geschlossen wurde. Um das neue Unternehmen bekannt zu machen, wurden im November und December drei Probenummern harausgegeben, deren erste das Programm des „Rigaer Börsenblatts" in folgenden Worten brachte:

„Dem bereits seit langen Jahren auf's Lebhafteste empfundenen Bedürfnisse unserer Kaufmannschaft nach einem Organ, welches den Handels- und industriellen Interessen Riga's dienen und einen beständigen und zuverlässigen Ueberblick über die sich von Jahr zu Jahr verwickelter gestaltenden Factoren der Handelsgesetzgebung und örtlichen Handelsbeweguug bieten sollte, hatte der Rigaer Börsen-Comité von vorne herein seine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Nach mancherlei missglückten Versuchen fand sich vor 25 Jahren eine einigermassen befriedigende Lösung, als die hiesige Müllersche Buchdruckerei, unter namhafter pecuniärer Betheiligung des Börsen-Comités, die „Rigasche Börsen- und Handels-Zeitung" begründete. Im Laufe von 25 Jahren hat sich die Müllersche Buchdruckerei um die Entwickelung des Blattes und Anpassung desselben an die Bedürfnisse und Anforderungen der Kaufmannschaft wohlverdiente Anerkennung erworben, dennoch empfand der Rigaer Börsen-Comité es als einen gewichtigen Uebelstand, dass er, als Repräsentant der Rigaer Kaufmannschaft, jeder unmittelbaren Verfügung über dieses Blatt und jeglichen massgebenden Einflusses auf Form und Inhalt desselben beraubt war. So entschloss er sich denn, nachdem er bereits im laufenden Jahre sich die Disposition über den Inhalt der „Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung" vorbehalten hatte, ein eigenes Organ herauszugeben. Unter dem Namen „Rigaer Börsenblatt" wird dasselbe vom 1. Januar 1896 ab, unter der verantwortlichen Leitung des Secretairs des Börsen-Comités, sechs mal wöchentlich am Morgen in einem, gegen die gegenwärtige „Rigaer Börsen- und Handels-Zeitung" wesentlich erweiterten Format erscheinen.

In erster Reihe wird das „Rigaer Börsenblatt" selbstverständlich den Interessen der Rigaer Kaufmannschaft zu dienen bestimmt sein,

während es sodann seine Aufgabe darin sehen soll, durch ausgiebige Benutzung der russischen und ausländischen Presse und durch Heranziehung von zuverlässigen Berichterstattern gewissermassen den Vermittler zu spielen in den lebhaften Handelsbeziehungen zwischen Russland und dem Auslande und zur Kenntniss der beiderseitigen Verhältnisse und Bedürfnisse hüben und drüben beizutragen. Um dieser doppelten Aufgabe gerecht zu werden, wird es an erster Stelle die durch die Russische Telegraphen-Agentur übermittelten telegraphischen Coursberichte der Petersburger und hervorragenderen ausländischen Fonds- und Produktenbörsen bringen, sodann seine Leser durch authentische Wiedergabe mit den den Handel, die Industrie und Schifffahrt betreffenden Gesetzen, Anordnungen und Forderungen der Staatsregierung und der örtlichen Institutionen, mit den Vorgängen und Ereignissen im örtlichen Handels- und Verkehrsleben bekannt machen. In eingehenden Erörterungen sollen Handel, Industrie und Verkehr betreffende Fragen allgemeinen Charakters behandelt, in kurzen Notizen soll über alle bemerkenswertheren Vorgänge auf dem Gebiete der gesammten Volkswirthschaft referirt werden. Für den Geld- und Waarenmarkt wird das „Rigaer Börsenblatt" zuverlässige und möglichst regelmässige Stimmungsberichte der Petersburger und anderer Fondsbörsen, sowie tägliche Marktberichte über Getreide, Flachs, Saaten u. a. von den hauptsächlichsten nach Riga gravitirenden Productions- und Sammelcentren Russlands und Handelscentren des Auslands, Saatenstands- und Ernteberichte u. s. w. bringen. Besondere Pflege soll der Handelsstatistik gewidmet werden durch Auskünfte über den Import und Export Russlands im Allgemeinen, Riga's insbesondere, über Waarenzufuhr und Schiffsverkehr Riga's und Libau's, Holzflössung, Wasserstands- und Witterungsberichte u. s. w. u. s. w. Endlich werden in besonderen Beilagen die zwei Mal wöchentlich erscheinenden Bülletins der Rigaer Börse, die Ziehungslisten der Prämienanleihen und Prämien-Pfandbriefe, die Veränderungen im Rigaschen Handelsregister und die Jahresexportliste Riga's nach den einzelnen Firmen und Artikeln versandt werden.

Der Börsen-Comité ist sich der grossen Schwierigkeiten der übernommenen Aufgabe wohl bewusst, tritt an dieselbe aber mit der festeu Zuversicht heran, dass inmitten unserer Kaufmannschaft die Werthschätzung eines eigenen Organs immer mehr und mehr Boden gewinnen, jedes einzelne Glied der Kaufmannschaft immer mehr und mehr sich nicht nur als Mitbesitzer, sondern auch als Mitarbeiter dieses Blattes zu fühlen beginnen wird. Nur unter dieser Voraussetzung kann und wird dieses Blatt das werden, was es sein soll — das Organ der Rigaer Kaufmannschaft."

Die „Rigaer Börsen- und Handels-Zeitung" hat mit dem Schlusse des Jahres 1895 ihr ferneres Erscheinen eingestellt.

86. Industrie-Zeitung.

Die vom Börsen-Comité in statutenmässiger Vertretung der örtlichen Industrie subventionirte Industrie-Zeitung hat auch im Jahre 1895, in ihrem 21. 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: Weitere Fortschritte in der Flachsgewinnung von E. Pfuhl; Bericht der Commission des Technischen Vereins über die Wirkung der projectirten Reichs-Gewerbesteuer auf die Rigaer Industrie; über die organische Verbindung der in Riga mündenden Eisenbahnen mit dem Wasserwege vom Ingenieur W. Liebreich; der Eisgang und das Hochwasser der Düna im Frühjahr 1895 von Ingenieur A. Pabst.

87. Handels-Archiv.

Der 22. Jahrgang des Rigaschen Handelsarchivs ist im Jahre 1895 in 3 Heften (gegen 2 Hefte im Vorjahre) erschienen, welche den Rechenschafts- und Finanzbericht des Börsen-Comités für 1894, das Verzeichniss der Börsenvereinsglieder und die Aemterbesetzung des Börsen-Comités für 1895, den Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1894, das Verzeichniss der gesammten Rhederei Rigas für 1894, die Rechenschaftsberichte der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser, der Rigaer Börsenbank und der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts für 1894, die Tabellen der Handelsabgaben für Ein- und Ausfuhrwaaren, den speciellen Nachweis der auf der Riga-Dwinsker Bahn nach Riga beförderten Getreidewaaren und die Uebersetzung der Brochüre des Fürsten Golizyn „Vergleich einer Preisberechnung des Transports von Getreide von den einzelnen Gouvernements nach russischen Häfen und Königsberg“ enthalten.

Riga, im Februar 1896.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1896.

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

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

Alf. Th. Busch:
Theodor Busch

Daudert & Jansen:
Carl Hammond

August Dombrowsky:
Aug. Nic. Dombrowsky
Carl Eduard Sihlit

Herren: W. Eickert:
Julius Vogelsang

S. M. Eliasberg:
J. M. Eliasberg

J. G. Fahrbach:
Georg Fahrbach
Georg Friedr. Fahrbach

Gebr. Fränkel:
Rob. Carl Fränkel
Wold. Gottl. Fränkel

Frisk & Co., G. Dittmar Nachf.:
Carl Axel Th. Frisk

Herm. Froese Nachf., Aksjonow & Musso:
Alex. Aksjonow

Froese & Co.:
Hermann Froese

Goldschmidt & Co.:
Charles Drishaus

R. John Hafferberg:
Jacob Erhardt
Rob. Carl Hafferberg

John Hammer:
Lud. Wilh. Kerkovius

v. Heimann & Co:
Alexander v. Heimann
Max v. Heimann

Helmsing & Grimm:
Carl Alex. Helmsing
Joh. Eugen Leo Grimm

J. A. Herskind:
J. A. L. Herskind

E. Höflinger:
Eugen Ferd. Höflinger

Herren: P. Höflinger:
Paul L. Höflinger

H. Höpker & Co.:
Heinr. Ed. Höpker

A. Höflinger:
Arthur Carl August Höflinger

H. E. Hoffmann:
Herm. Ed. Hoffmann

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

Gebrüder Kamarin:
Nicolai Pawlowitsch Kamarin

Kerkovius & Co:
Wilh. Ludw. Kerkovius jun.

W. Kleinberg:
Wladimir Kleinberg

S. P. Klimow:
Stepan Petrow Klimow

J. C. Koch:
Edgar Koch

A. Kriegsmann & Co.:
Nikolai Fenger

Herren: H. Laerum:
Henrik Laerum

A. Larsson:
Anders Larsson

John Laurentz:
Friedr. Rich. Laurentz
Magnus Georg Pannewitz

Max Levy:
Max Levy

Ed. Wm. Loesewitz:
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

Ed. R. Lange:
Carl Ludw. Wold. Lange

A. B. Lowson & Co.:
Andrew B. Lowson

Julius Ferd. Lesser:
Julius Ferd. Lesser

Edgar Lyra & Co.:
Edgar Hugo Robert Lyra
Hugo Joh. Ernst Lyra

Richard Lyra:
Rich. Ferd. Max Lyra

F. E. Meier & Co.:
Adolf Alex. Dobbert

Herren: Meltzer & Co.:
Nicolai 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:
Joh. Friedr. Miram
Emil Ferdinand Miram
Victor Smolian

Johannes Mitschke:
Johannes Mitschke

L. F. Mohr:
Ludwig Frantzen Mohr

Mündel & Co.:
Carl Wilh. Mündel
Aug. Joh. Carl Mündel

Henry Müller:
Henry James Müller

Rob. Niemann:
Georg Robert Niemann

Alex. Ovander:
Leon Ovander

C. Ohss:
Carl Ohss

A. Oehlrich & Co.:
Alfred Ferd. Oehlrich

Herren: Pychlau, Th.:
Wilh. Oskar v. Sengbusch

Wm. Ruetz & Co.:
Carl Patric Ruetz
Aug. Jacob Ruetz

John Rücker & Co.:
Alex. Heinr. Hoberg

A. G. Ruhtenberg:
GustavAlex.Ruhtenberg

E. H. Rustad:
Erik Hansen Rustad

Schaaf, Wolzonn & Co.:
Maria Wolzonn, geb. Kaminsky

Schaar & Caviezel:
Carl Johann Caviezel

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:
Arvid Sellmer

A. G. Sengbusch & Co.:
Oscar v. Sengbusch
Carl Gustav v. Sengbusch

Herren: Rud. W. Seuberlich:
Rud. W. Seuberlich

Paul Starr:
Paul Christian Starr

Starr & Co.:
Carl Aug. Weiss

Herm. Stieda:
Joh. Herm. Raphael Stieda

Stollberg & Burchard:
Aug. B. M. Nagel

C. Stritzky:
Christian Carl Christoph v. Stritzky

Alex. Schwartz Söhne:
Eug. Schwartz
Paul Alex. Schwartz

Robert Schleicher:
Friedr. Ad. Robert Schleicher

Alex. Schepeler:
Alexander Schepeler

Chr. R. Schmidt:
ChristianReinh.Schmidt

Wold. G. Sperling:
Wold. Georg Sperling

Wm. Stender & Co.:
Wilh. Joach. Georg Stender

D. Schwarzbort:
David Mowschowitz Schwarzbort

Herren: James Siering & Co.:
James Fr. Wilh. Siering
Andreas Georg Olaf Brandt

A. Schiemann:
Alex. Heinr. Schiemann

Georg Thalheim:
Elisabeth Thalheim, geb. Rosenthal

Henry Thoms & Co.:
Henry Thoms

A. Trampedach:
Rud. Th. Kerkovius
Carl Fr. Heinr. Kehrhahn

August Trautmann:
Carl August Trautmann

Herren: 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 1895.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	80,464	54
Zinsen vom Reservecapital	„	8,035	82
	Rbl.	88,500	36

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen:			
a. Verzinsung . . . . . Rbl. 14,000 —			
b. Tilgung . . . . . „ 8,100 —			
	Rbl.	22,100	—
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 1895	„	25,000	—
8) Subvention für das Bolderaasche Cholera-Lazareth	„	427	1
	Rbl.	55,687	1
9) Ueberschuss pro 1895 zum Reservecapital der 1/6 % Steuer	„	32,813	35
	Rbl.	88,500	36

C. Reserve-Capital.

Bestand am 31. December 1894	Rbl.	169,764 8
Ueberschuss pro 1895	„	32,813 35
Mithin beträgt das Reserve-Capital ult. December 1895	Rbl.	202,577 43
bestehend in Guthaben bei der Börsenbank von:	Rbl.	202,577 43

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.	4,832 —		
b. Hausmiethen	„	7,568 75		
c. Auctionsabgabe	„	19 3		
d. Zinsen des Reserve-Capitals	„	8,033 33	Rbl.	20,453 11
2) Winterhafen:				
a. von Schiffen und Hölzern .	Rbl.	1,598 33		
b. Grundgelder	„	288 10		
c. Miethe für Kohlenplätze, Speicher, Bude, Wohnungen und Heuschlag	„	2,095 43		
d. Zinsen des Reserve-Capitals und Coursgewinn	„	5,535 27	„	9,517 13
3) Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités:				
a. vom Schleppdienst. . . .	Rbl.	48,893 —		
b. Gewinn an Steinkohlen . .	„	3,788 26		
c. Zinsenüberschuss	„	415 60	„	53,096 86
4) Börsenvereinsabgabe (à 10 Rbl. jährlich) . . .			„	1,470 —
5) Zinsen vom Fundationskapital der Börsenbank. .			„	5,000 —
6) Dividende der Slip-dock- und Maschinenfabrik-Actien			„	3,180 —
7) Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschafts-Actien			„	3,300 —
8) Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch. . . .			„	1,736 59
9) Revenüen des Börsenspeichers			„	2,000 —

10) Ladekrähne und Taucherapparat:					
a. Einnahme des Andreaskrahns	Rbl.	500	—		
b. Einnahme des Ladekrahns bei Mühlgraben	„	—	—		
c. Einnahme des Taucherapparats	„	—	—		
				Rbl.	500 —
11) Einnahme der Börsen- und Handels-Zeitung*)				„	3,521 74
12) Einnahme von der Russischen Telegraphen-Agentur				„	10,379 17
13) Zuschuss aus den Zinsen des Reserve-Capitals der Börsenbank				„	54,690 99
				Rbl.	168,845 59

B. Ausgabe.

1) Börsenhaus:					
a. Hausreparaturen	Rbl.	3,506	20		
b. Hausunkosten	„	1,769	81		
c. Beheizung	„	2,070	46		
d. Gagenetat	„	1,771	—		
e. Strassenbeleuchtung	„	94	92		
f. Verwaltungsunkosten	„	825	36		
g. Mobiliar-Assecuranz	„	73	80		
				Rbl.	10,111 55
2) Winterhafen:					
a. Gagenetat und Unterhaltung	Rbl.	3,474	83		
b. Subvention der Bolderaaschen Volksschule	„	500	—		
				„	3,974 83
3) Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités:					
a. Gagen	Rbl.	13,851	42		
b. Unkosten und Remonten	„	34,479	22		
				„	48,330 64
4) Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten				„	863 9
5) Ladekrähne und Taucherapparat:					
a. Ladekrahn in Mühlgraben	Rbl.	150	—		
b. Ladekrahn auf dem Andreasdamm	„	62	60		
c. Taucherapparat	„	—	—		
				„	212 60
6) Kanzlei des Börsen-Comités:					
a. Gage des Secretairs, des Rendanten, des Buchhalters, des Archivars, des Assistenten u. zweier Ministeriale, Localmiethe und Beheizung	Rbl.	9,450	—		

*) Ausstände an Abonnements-Geldern und Inseraten verblieben ultimo 1895: Rbl. 639 99 Kop.

	b. Druckkosten und Inserate, Schreibmaterialien und diverse kleine Ausgaben . .	Rbl.	2,089 98		
	c. Bücher und Zeitschriften .	„	698 60	Rbl.	12,238 58
7)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen			„	7,670 —
8)	Ausgaben der Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten			„	4,028 55
9)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités:				
	a. Gagenetat	Rbl.	3,540 —		
	b. Druck des Handelsberichts, nach Abzug der verkauften Exemplare	„	1,529 60		
	c. Kanzleibedürfnisse, Ex- und Importlisten, Preiscourante .	„	1,812 48	„	6,882 8
10)	Druck des Handels-Archivs			„	488 80
11)	Rigasche Börsen- und Handels-Zeitung			„	9,385 1
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung			„	1,200 —
13)	„ des Polytechnikums			„	10,000 —
14)	„ der Versuchsstation			„	500 —
15)	„ der Handelsklassen der Germannschen Privat-Realschule . .			„	1,150 —
16)	„ der Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins			„	1,500 —
17)	„ der Schifferkasse			„	500 —
18)	„ der Maklerkasse			„	500 —
19)	Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen . . .			„	10 78
20)	Russische Telegraphen-Agentur, Rigaer Vertretung			„	9,958 84
21)	Handels- und Cours-Telegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . .			„	2,773 69
22)	St. Petersburger Witterungsdepeschen			„	446 62
23)	Gage des Lootsencommandeurs			„	3,500 —
24)	Beitrag der Kanzlei des Dispacheurs			„	600 —
25)	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers			„	2,944 77
26)	Gehilfe des Saatschreibers			„	1,500 —
27)	Zuschuss zur Getreide-Controle			„	1,787 —
28)	Saat-Analyse			„	800 —
29)	Telephon-Compagnie			„	301 25
30)	Steinkohlen-Ascheabfuhr und Kohlenkasten an der Düna			„	310 57
31)	Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .			„	100 —

32) Unterstützung an 2 Wittwen ehemal. Mastenwraker				Rbl.	480 —
33) St. Petersburger Agentur				„	4,949 36
34) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .				„	4,000 —
35) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)				„	5,362 50
36) Versorgung der Armen mit Holz				„	1,741 —
37) Unterstützung arbeitsunfähiger Glieder des Messer-Amts				„	500 —
38) Bolderaaer Polizei				„	360 —
39) Getreidetelegramme an das Finanzministerium .				„	163 55
40) Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt				„	70 —
41) Unvorhergesehenes:					
Gratification	Rbl.	100 —			
Unterstützung e. Beamtenwittwe	„	300 —			
desgl. „ „	„	300 —			
Beitrag zu einer Collecte . .	„	500 —			
desgl. „ „ „ . .	„	135 —			
desgl. „ „ „ . .	„	300 —			
Reise-Subvention	„	500 —			
Ausgaben zur Nishny-Nowgoroder Ausstellung	„	100 —			
Antheil an der Normaluhr-Regulirung	„	100 —			
Ausstattungskosten e. Adresse .	„	97 —			
Ausgaben für das Saatenwraker-häuschen und Apparate . .	„	272 67			
Bedienung der Sturmwarnungs-Signalapparate	„	27 85			
Rest der Subvention für die Navigationsschule pro 1895	„	2,894 21			
Diverse kleine Ausgaben . .	„	23 20			
Einmaliger Beitrag an das Curatorium der Arbeitshäuser unter dem Protectorat Ihrer Majestät der Kaiserin . .	„	1000 —			
				„	6,649 93
				Rbl.	168,845 59

Reserve-Capital:

A. des Börsen-Vereins.

Das Reserve-Capital betrug beim Buchschluss 1894 .		Rbl.	660,385 96
Diesjährige Vermehrung, bestehend aus dem Zinsenüberschusse . .	Rbl. 18,896 33		
und aus den getilgten Börsenbau-Obligationen	„ 14,000 —	„	32,896 33
		Rbl.	693,282 29

Activa:

1) Guthaben bei der Börsenbank	Rbl.	146,019	4
2) Werthpapiere und Zinsen per 31. December 1895	„	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	„	331,840	75
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.	921,282	29

Passiva:

Anleihe bei der Börsenhaus-Kasse	Rbl.	80,000 —
Noch zu tilgende Börsenbau-Obligationen	„	148,000 —
	Rbl.	228,000 —
Capital des Börsenvereins ult. December 1895 . . .	„	693,282 29
	Rbl.	921,282 29

B. des Börsenhauses.

Das Reserve-Capital belief sich ult. December 1895 auf Rbl. 188,370 8 und besteht in:

Angenommener Werth des Inventariums	Rbl.	2,784 —
Auf 1896 zu übertragende Auslagen für Beleuchtung	Rbl.	155 65
Darlehn an die Börsenvereinskasse	„	80,000 —
Guthaben bei des Börsenbank . .	„	105,430 43
	Rbl.	188,370 8

C. des Winterhafens.

Das Reserve-Capital belief sich ult. December 1895 auf Rbl. 124,400 84

Werthpapiere nebst anhaftenden Zinsen	Rbl.	48,488 34
Angenommener Werth des Inventariums	„	153 20
Guthaben bei der Börsenbank . .	„	75,759 30
	Rbl.	124,400 84

D. der Dampferkasse.

Das Betriebs-Capital beträgt ult. 1895 . . . . . Rbl. 39,863 98

Das Capital der Dampfer-Kasse besteht in:

Dampfer „Hercules“ angenommener Werth . . .	Rbl.	80,000 —
Dampfer „Simson“ angenommener Werth . . .	„	60,000 —
Dampfer „Comet“ angenommener Werth . . .	„	3,000 —

Dampfer „Hernmarck“, Kostenpreis	„	38,266 27	
	Rbl.	181,266 27	
abzüglich des Guthabens der Börsenvereins-Kasse	„	68,000 —	
		„	113,266 27
Folglich beträgt das unveränderte Gesammtvermögen der Dampfer-Kasse		Rbl.	153,130 25

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbauabgabe.

Einnahme:

Von der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports	Rbl.	80,464 54

Ausgabe:

1) Für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten	Rbl.	10,140 72
2) Uebertragung auf die Stromvertiefungs-Kasse zum Baggerbetrieb	„	49,192 94
3) Ueberschuss zum Reservefond (deponirt beim Reichsbank-Comptoir)	„	21,130 88
	Rbl.	80,464 54
Mithin beträgt das Reserve-Capital ult. Dec. 1895	Rbl.	21,130 88

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Kasse.

Einnahme:

a. Ertrag der Stromvertiefungs-Abgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	103,920 42
b. Zinsen	„	895 38
c. Uebertragung des Ueberschusses der prolongirten Hafenbauabgabe	„	49,192 94
	Rbl.	154,008 74

Ausgabe:

a. Dritte Abschlagszahlung für Zinsen (von Rbl. 22,290 20) auf getilgte temporäre Vorschüsse der Rigaer Börsenbank, Rest . .	Rbl.	16,371 17
b. Baggerbetriebskosten	„	137,422 57
c. Gagen	„	215 —
	Rbl.	154,008 74

V. Theil.

Das Seemannshaus.

Einnahme:

a. Zinsen von 25,000 Rbl., unantastbares Capital	Rbl.	1,221 39
b. Miethe der Navigationsschule und der Herberge	„	3,150 —
c. Logirgeld	„	262 43
d. Zinsenüberschuss der Seehospitalkasse	„	1,987 40
	Rbl.	6,621 22
Zukurzschuss per 1895	„	1,632 10
	Rbl.	8,253 32

Ausgabe:

a. Gagenetat	Rbl.	1,020 —
b. Verpflegung der Pensionäre	„	2,282 96
c. Brennholz und Gas	„	1,527 77
d. Feuerversicherung	„	285 32
e. Stadtabgaben und Kronsimmobiliensteuer	„	321 6
f. Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,147 58
g. Abschreibung vom Bauwerth des Seemannshauses pro 1895, 1 %	„	1,668 63
	Rbl.	8,253 32

Das unantastbare Capital beträgt		Rbl.	25,000 —
Das Capital betrug am 1. Jan. 1895	Rbl. 176,012 22		
Es hat sich im Jahre 1895 vermindert um	„ 1,632 10		
		„	174,380 12
Mithin beträgt das Vermögen des Seemannshauses ult. December 1895		Rbl.	199,380 12

und besteht in:

a. eisernes Capital	Rbl.	25,000 —
b. Betriebs-Capital	„	5,434 30
c. Inventarium	„	3,751 75
d. Haus (Buchwerth)	„	165,194 7
	Rbl.	199,380 12

VI. Theil.

Wladimir-Maria-Stiftung.

Einnahme:

Zinsen per 1895	Rbl.	452 20

Ausgabe:

An 6 invalide Schiffer verausgabte Unterstützungsquoten	„	350 —
Ueberschuss per 1895	Rbl.	102 20

Das Capital der Stiftung betrug ult. December 1894	Rbl.	10,907 38
Es hat sich im Jahre 1895 vermehrt um	„	102 20
Mithin beträgt das Capital der Stiftung ult. Dec. 1895	Rbl.	11,009 58

VII. Theil.

Die Seehospital-Kasse.

Einnahme:

a. Eingegangener halber Antheil an den Kur- und Verpflegungskosten	Rbl.	575 43
b. Zinsen vom Reservecapital	„	2,939 89
	Rbl.	3,515 32

Ausgabe:

a. Kur- und Verpflegungskosten kranker Seeleute im Allgemeinen Krankenhause, in der Reimersschen Anstalt und in Rothenberg .	Rbl.	1,327 92
b. Gezahlte Unterstützung	„	200 —
c. An die Seemannshauskasse gezahlter Zinsenüberschuss des Capitals	„	1,987 40
	Rbl.	3,515 32
Das Capital betrug beim Buchschluss 1895	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 1895 aus der 1/6 % Steuer	Rbl.	5,000 —		
Beitrag der Börsen-Kaufmannschaft pro 1895 aus der Börsenvereinskasse .	„	2,894 21	Rbl.	7,894 21
b. Zinsen			„	2 93
c. Schulgelder			„	348 —
d. Schulgelder für die Heizer- und Maschinistenschule			„	866 —
			Rbl.	9,111 14

Ausgabe:

a. Gagen	Rbl.	4,550 —
b. Oeconomie-Ausgaben und Anschaffung neuer Lehrmittel	„	509 91

c. Miethe für das Local der Schule im Seemannshause nebst Beleuchtung und Beheizung . .	„	3,000	—
d. Für die Heizer- und Maschinistenschule (Gagen und Examinationskosten)	„	1,051	23
	Rbl.	9,111	14
Unverändertes Reserve-Capital ult. December 1895, bestehend in Inventar	Rbl.	1,401	93

IX. Theil.

Die Börsenbankhaus-Kasse.

Einnahme:

Eingegangene Miethen	Rbl.	25,254	4

Ausgabe:

Beheizung	Rbl.	1,985	49
Beleuchtung	„	674	75
Zinsen	„	17,629	31
Gagen der Hausdiener, des Maschinisten und Heizers	„	1,290	—
Abgaben, Assecuranz, diverse Verwaltungs- und Hausunkosten	„	3,032	2
Reparaturen	„	642	47
	Rbl.	25,254	4

Activa:

Der Buchwerth des Börsenbankhauses	Rbl.	331,840	75

Passiva:

Anleihe bei der Börsenvereinskasse pr. ult. Dcbr. 1895	Rbl.	331,840	75

Riga, im Februar 1896.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Budget

des

Rigaer Börsen-Comités

pro 1896.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1) Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	70,000	—
2) Zinsen vom Reserve-Capital	„	8,000	—
	Rbl.	78,000	—

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen .	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	„	500	—
7) Etatmässiger Unterhalt der Rigaer Hafenverwaltung	„	25,000	—
8) Einmalige Zahlung zur Einrichtung der Hafenverwaltung	„	20,500	—
9) Ueberschuss zum Reservecapital der 1/6 % Steuer	„	2,740	—
	Rbl.	78,000	—

II. Theil.

Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen der Börsenvereins-Capitalien und Zinsen von den Börsenvereins-Anstalten.

A. Einnahme.

1) Einnahme des Börsenhauses:			
a. Miethzinsen und andere Revenüen	Rbl.	12,000	—
b. Zinsen des Reservecapitals	„	8,000	—
2) Winterhafen:			
a. Revenüen	„	3,800	—
b. Zinsen des Reservecapitals	„	5,200	—
3) Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités . .	„	48,000	—
4) Börsenvereinsabgabe	„	1,400	—

5)	Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank .	Rbl.	5,000 —
6)	Dividende des Slip-dock und der Maschinenfabrik	„	2,500 —
7)	Dividende der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschaft	„	3,000 —
8)	Strafgelder für verspätetes Erscheinen an der Börse	„	1,700 —
9)	Revenüen des Börsenspeichers	„	2,000 —
10)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	500 —
11)	Rigaer Börsenblatt	„	4,000 —
12)	Rigaer Vertretung der Russ. Telegraphen-Agentur	„	10,300 —
13)	Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank	„	75,680 —
		Rbl.	183,080 —

B. Ausgabe.

1)	Börsenhaus: Gagenetat und Unterhaltung . . .	Rbl.	9,000 —
2)	Winterhafen:		
	a. Gagenetat und Unterhaltung	„	4,000 —
	b. Subventionirung der Bolderaaschen Volksschule	„	500 —
3)	Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités .	„	48,000 —
4)	Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten . . .	„	800 —
5)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	200 —
6)	Kanzlei des Börsen-Comités.	„	14,000 —
7)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen.	„	7,700 —
8)	Ausgaben der Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahnangelegenheiten.	„	6,000 —
9)	Handelsstatistische Section des Börsen-Comités .	„	7,000 —
10)	Druck des Handelsarchivs	„	800 —
11)	Rigaer Börsenblatt	„	10,300 —
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung	„	1,200 —
13)	„ des Polytechnikums	„	10,000 —
14)	„ der Versuchsstation	„	500 —
15)	„ der Handelsclassen der Germannschen Privat-Realschule . .	„	1,500 —
16)	„ der Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins	„	1,500 —
17)	„ der Schifferkasse	„	500 —
18)	„ der Maklerkasse	„	500 —
19)	Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen . . .	„	300 —
20)	Handels- und Courstelegramme, Domesnaessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . .	„	3,000 —
21)	St. Petersburger Witterungsdepeschen	„	500 —
22)	Rigaer Vertretung der Russ. Telegraphen-Agentur	„	10,300 —
23)	Telegraphische Berichterstattung an das Departement für Handel und Manufacturen des Finanzministeriums über Getreidepreise, See-Frachten etc.	„	300 —

24) Gage des Lootsencommandeurs	Rbl.	3,500	—
25) Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	„	2,000	—
26) Beitrag zum Unterhalt der Kanzlei des Dispacheurs	„	600	—
27) Zuschuss zur garantirten Einnahme d. Saatschreibers	„	3,000	—
28) Gehilfe des Saatschreibers	„	1,500	—
29) Zuschuss für die Getreide-Controle	„	1,700	—
30) Saat-Analyse	„	800	—
31) Telephon-Compagnie	„	400	—
32) Steinkohlenasche-Abfuhr und Kohlenkasten an der Düna	„	500	—
33) Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . .	„	100	—
34) Bolderaasche Polizei	„	400	—
35) Unterstützung an 2 Wittwen ehemaliger Mastenwraker	„	480	—
36) St. Petersburger Agentur des Börsen-Comités . .	„	5,500	—
37) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker .	„	4,000	—
38) Unterstützung von 5 arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts	„	500	—
39) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	10,000	—
40) Versorgung der Armen mit Holz	„	1,700	—
41) Unvorhergesehenes	„	8,000	—
	Rbl.	183,080	—

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbau-Abgabe.

A. Einnahme.

Ertrag der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe . . .	Rbl.	70,000	—

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	„	42,000	—
3) Ueberschuss zum Reserve-Capital	„	16,000	—
	Rbl.	70,000	—

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Kasse.

A. Einnahme.

1) Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	90,000	—
2) Zuschuss aus der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe	„	42,000	—
	Rbl.	132,000	—

B. Ausgabe.

Zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten	Rbl.	132,000	—

V. Theil.

Das Seemannshaus.

A. Einnahme.

1) Zinsen vom Betriebscapital	Rbl.	1,200 —
2) Miethe der Navigationsschule etc.	„	3,150 —
3) Logirgeld	„	200 —
4) Zuschuss aus der Seehospitalkasse	„	2,250 —
5) Vom Capital zu deckender Zukurzschuss . . .	„	1,620 —
	Rbl.	8,420 —

B. Ausgabe.

1) Gagenetat	Rbl.	1,020 —
2) Verpflegung der Pensionaire	„	2,300 —
3) Beheizung und Beleuchtung	„	1,600 —
4) Feuerversicherung	„	300 —
5) Stadtabgaben und Immobiliensteuer	„	350 —
6) Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben . .	„	1,200 —
7) Abschreibung vom Bauwerth des Seemannshauses 1%	„	1,650 —
	Rbl.	8,420 —

VI. Theil.

Die Seehospitalkasse.

A. Einnahme.

Zinsen vom Capital	Rbl.	3,000 —

B. Ausgabe.

1) Verpflegung kranker Seeleute im Stadtkrankenhause	Rbl.	750 —
2) Zuschuss zum Unterhalt des Seemannshauses . .	„	2,250 —
	Rbl.	3,000 —

VII. Theil.

Die Börsenbankhaus-Kasse.

A. Einnahme.

Miethen	Rbl.	25,000 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung des Baucapitals à 5%	Rbl.	17,000 —
2) Unterhaltungs- und Verwaltungskosten	„	8,000 —
	Rbl.	25,000 —

Riga, im Februar 1896.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Ergänzungs-Budget des Rigaer Börsen-Comités

pro 1895.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

Im Theil I hat eine Ueberschreibung des Budgets pro 1895 nicht stattgefunden, es ist vielmehr, statt des vorausgesehenen Zukurzschusses von 8960 Rbl., ein Einnahme-Ueberschuss von 32,813 Rbl. 35 Kop. erzielt worden.

II. Theil.

Börsenvereinsabgabe, Zinsen etc.

Budget-Posten.	A. Einnahme.	Anschlag.	Effective Einnahme.		Mehr-Einnahme.		Minder-Einnahme.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
1	Börsenhaus	20,000	20,453	11	453	11	—	—	
2	Winterhafen	8,500	9,517	13	1,017	13	—	—	
3	Dampfer d. Börsen-Comités	45,000	53,096	86	8,096	86	—	—	
4	Börsenvereinsabgabe	1,500	1,470	—	—	—	30	—	
6	Slip-Dock und Maschinenfabrik	2,500	3,180	—	680	—	—	—	
7	Central-Waaren-Dépôts	3,000	3,300	—	300	—	—	—	
8	Börsenbesuchs-Strafgelder	1,700	1,736	59	36	59	—	—	
11	Börsen- u. Handelszeitung	4,000	3,521	74	—	—	478	26	
12	Telegraphen-Agentur	10,400	10,379	17	—	—	20	83	
					+10,583	69	— 529	09	
	ab Mindereinnahme				529	09			
					+10,054	60			

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
1	Börsenhaus	9,000	10,111	55	1,111	55	—	—	
2	Winterhafen	4,000	3,474	83	—	—	525	17	
3	Dampfer des Börsen-Comités	47,000	48,330	64	1,330	64	—	—	
4	Börsenspeicher	800	863	09	63	09	—	—	
5	Ladekrähne und Taucherapparat	200	212	60	12	60	—	—	
6	Canzlei des Börsen-Comités	14,000	12,238	58	—	—	1,761	42	
7	Pensionen	7,000	7,670	—	670	—	—	—	
8	Eisenbahn-Delegation	6,000	4,028	55	—	—	1,971	45	
9	Handelsstatistik	7,000	6,882	08	—	—	117	92	
10	Handels-Archiv	800	488	80	—	—	311	20	
11	Börsen- u. Handels-Zeitung	9,500	9,385	01	—	—	114	99	
15	Germannsche Schule	1,000	1,150	—	150	—	—	—	
19	Riga-Bolderaaer Telegraph	300	10	78	—	—	289	22	
20	Domesnaes'sche Telegram., Courstelegramme etc.	3,000	2,773	69	—	—	226	31	
21	Witterungstelegramme	400	446	62	46	62	—	—	
22	Telegraphen-Agentur	10,400	9,958	84	—	—	441	16	
23	Telegramme an das Finanzministerium über Getreidepreise etc.	300	163	55	—	—	136	45	
25	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	2,000	70	—	—	—	1,930	—	
27	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers	3,000	2,944	77	—	—	55	23	
29	Zuschuss zur Getreide-Controle	1,600	1,787	—	187	—	—	—	
31	Telephon-Compagnie	400	301	25	—	—	98	75	
32	Steinkohlenasche-Abfuhr	500	310	57	—	—	189	43	
34	Bolderaasche Polizei	400	360	—	—	—	40	—	
36	St. Petersburger Agentur	5,500	4,949	36	—	—	550	64	
38	Unterstützung an 5 arbeitsunfähige Glieder des Messeramtes	300	500	—	200	—	—	—	
39	Repräsentationskosten	5,000	5,362	50	362	50	—	—	
40	Armen-Holzgeld	1,700	1,741	—	41	—	—	—	
41	Unvorhergesehenes	5,000	6,649	93	1,649	93	—	—	
					+5,824	93	— 8,759	34	
	Hierzu die Mehr-Einnahme						10,054	60	
							18,813	94	
	Ab obige Mehr-Ausgabe						5,824	93	
							— 12,989	01	
	Der Zuschuss aus den Mitteln der Börsenbank war nach dem Budget pro 1895 veranschlagt mit						67,680	—	
	Die Minderausgabe beträgt wie oben angegeben						12,989	01	
	Somit beträgt der Zuschuss nur						54,690	99	

IV. Theil.

Die Stromvertiefungs-Casse.

Budget-Posten.	A. Einnahme.	Anschlag	Effective Einnahme.		Mehr-Einnahme.		Minder-Einnahme.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
1	Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. pr. einkommende u. 10 Kop. pr. ausgehende Schiffslast	80,000	103,920	42	23,920	42	—	—	
2	Zinsen	—	895	38	895	38	—	—	
					+24,815	80			

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
1	Baggerbetriebskosten	128000	137,422	57	9,422	57	—	—	
2	Zinsen auf Vorschüsse der Börsenbank	—	16,371	17	16,371	17	—	—	
3	Gagen	—	215	—	215	—	—	—	
					+26,008	74			
	ab die Mehr-Einnahme				24,815	80			
					+1,192	94			
	Der Zuschuss aus der prolongirten 1/6% Hafenausgabe war veranschlagt mit				48,000	—			
	Hierzu noch die obige Mehrausgabe				1,192	94			
	Somit beträgt der Zuschuss				49,192	94			

V. Theil.

Seemannshaus.

Budget-Posten.	A. Einnahme.	Anschlag.	Effective Einnahme.		Mehr-Einnahme.		Minder-Einnahme.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
1	Zinsen vom Betriebskapital	1,200	1,221	39	21	39	—	—	
3	Logirgeld	200	262	43	62	43	—	—	
4	Zuschuss aus der Seehospitalkasse	2,250	1,987	40	—	—	262	60	
					+83	82	—262	60	
	Ab die Mehr-Einnahme						83	82	
							—178	78	

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
2	Verpflegung der Pensionäre	2,200	2,282	96	82	96	—	—	
3	Beheizung u. Beleuchtung	1,600	1,527	77	—	—	72	23	
4	Feuerversicherung.....	400	285	32	—	—	114	68	
5	Stadtabgaben und Immobiliensteuer	400	321	6	—	—	78	94	
6	Reparaturen etc.....	1,180	1,147	58	—	—	32	42	
7	1% Abschreibung vom Bauwerth des Hauses	--	1,668	63	1,668	63	—	—	
					+1,751	59	—298	27	
	ab Minder-Ausgabe				298	27			
					1,453	32			
	+ Minder-Einnahme.....				178	78			
	Somit beträgt der aus dem Kapital zu deckende Zukurzschuss				1,632	10			

Riga, im Februar 1896.

Der Rigaer Börsen-Comité.

RIGAER

Handels-Archiv.

Dreiundzwanzigster Jahrgang.

1896.

Heft II.

Riga, 1896.
R. Ruetz' Buchdruckerei, Domplatz Nr. 11/13.

Rigaer Handels-Archiv.

Dreiundzwanzigster Jahrgang.

1896.

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

M. v. Reibnitz.

Дозволено цензурою. Рига, 12 Августа 1896 г.

Inhalt.

Pag.

1) Aemterbesetzung im Rigaer Börsenverein für das Geschäftsjahr 1896 225

2) Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1895 235

3) Verzeichniss der gesammten Rigaschen Rhederei pro 1895 313

4) Rechenschaftsbericht der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1895 323

5) Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1895 343

6) Rechenschaftsbericht der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga pro 1895 354

Aemter-Besetzung

im

Rigaer Börsenverein für das Geschäftsjahr 1896.

I.

Die Glieder des Börsen-Comités

(nach ihrer Anciennität).

Herr	Aeltester M. Pannewitz	bis 1897.
„	O. v. Sengbusch	
„	Alex. Mentzendorff	
„	R. Kerkovius	bis 1898.
„	Vice-Consul N. Fenger	
„	Eugen Höflinger	
„	Aeltester H. Stieda	bis 1899.
„	Aeltester R. Bierich	
„	Consul M. Lübeck	
„	C. Hartmann	bis 1900.
„	Wold. G. Sperling	
„	General-Consul C. Helmsing	
„	J. Vogelsang	bis 1901.
„	Vice-Consul A. Larsson	
„	C. Lange	

Suppleanten:

Herr Aeltester R. Braun.
„ Ch. Drishaus.
„ H. Treyer.
„ R. Lyra.
„ Aug. Mündel.

II.

Die Delegationen des Börsenvereins.

A. Permanente Delegationen.

1. Der Verwaltungsausschuss des Börsen-Comités:

Präses:	Herr	R. Kerkovius.
Vice-Präses:	„	O. v. Sengbusch.
Erster Börsenältester:	„	Aeltester H. Stieda.
Zweiter „	„	Vice-Consul N. Fenger.
Dritter „	„	Aeltester R. Bierich.

Suppleanten:

Herr Consul M. Lübeck.
„ General-Consul C. Helmsing.

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 R. Kerkovius, 1. Schlüssel.
„ O. v. Sengbusch, 2. Schlüssel.
„ Aeltester H. Stieda, 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.
„ 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 Aeltester H. Stieda.
   „ O. v. Sengbusch.
   „ Wold. G. Sperling.

9. Delegation für das Seemannshaus und die Wladimir-Maria-Stiftung.
   Herr Aeltester H. Stieda.
   „ O. v. Sengbusch.
   „ Wold. G. Sperling.

10. Die Verwaltung der Seehospital-Casse.
   Herr Aeltester H. Stieda.
   „ O. v. Sengbusch.
   „ Wold. G. Sperling.

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.
   „ C. Hartmann.
   „ J. Vogelsang.
   „ Ch. Drishaus.
   „ Eugen Höflinger.
   „ Vice-Consul A. Larsson.
   „ Aug. Mündel.

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.
„ F. L. Meyer.
„ S. P. Klimow.

18. Die Oelkuchen-Jury der Rigaer Börse.
Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ Wold. G. Sperling.
„ Ch. Drishaus.
„ L. Ovander.

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 R. Kerkovius.
„ Stadthaupt L. Kerkovius.
„ O. v. Sengbusch.
„ R. Lyra.
„ Aeltester R. Braun.

22. Die Delegation für das Heringsgeschäft.

Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ H. Treyer.
„ F. Mohr.

23. Die Delegation für das Salzgeschäft.

Herr Aeltester H. Stieda.
„ L. Ovander.

24. Die Delegation für das Importgeschäft.

Herr C. Hartmann.
„ General-Consul C. Helmsing.
„ Aeltester M. Pannewitz.
„ C. Lange.
„ Alex. Mentzendorff.
„ Eugen Höflinger.
„ Aeltester H. Stieda.

25. Die Delegation für das Manufacturwaarengeschäft und die örtliche Fabrikindustrie.

Herr Jul. Vogelsang.
„ Paul Schwartz.
„ Aug. Mündel.
„ G. v. Sengbusch.
„ Aeltester C. A. Weiss.
„ W. Weir.
„ Fr. Lorch.
„ Fr. R. Laurentz.

26. Delegation für Zoll-Angelegenheiten.

Herr Aeltester M. Pannewitz.
„ C. Lange.
„ Aeltester Carl Jansen.

27. Die Delegation für den verantwortlichen Zoll-Artell.

Herr Aeltester M. Pannewitz.
„ Eug. Höflinger.
„ C. Lange.
„ Aeltester C. Jansen.
„ K. Zelmin.

28. 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.

29. Die Eisungscommission.

Herr Vice-Consul N. Fenger, Präses.
„ Eug. Höflinger bis 1897.
„ H. Laerum bis 1898.
„ Ch. Drishaus bis 1899.

Suppleanten:

Herr R. Lyra.
„ H. Treyer.

30. 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.

31. Die Delegation für die Usancen der Börse.

Herr Präses R. Kerkovius.
„ O. v. Sengbusch.
„ Aeltester H. Stieda.
„ R. Lyra.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ Eug. Höflinger.
„ dim. Consul E. Grimm.

32. Die Delegation für Bank-, Wechsel- und Geldgeschäfte.

Herr A. v. Heimann.
„ P. Starr.
„ Paul A. Schwartz.

33. Vorstand der Pensionskasse der Beamten des Börsen-Comités und der Börsenbank.

Delegirter des Börsen-Comités:
Herr Präses R. Kerkovius 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 }

34. 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.

35. Deputirte zum Comptoir für die Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.
Herr Consul M. Lübeck.
„ Alex. Mentzendorff.
„ C. Lange.
„ H. Treyer.

36. Deputirte zum Verwaltungsrath der polytechnischen Schule.
Herr General-Consul C. A. Helmsing.
„ H. Kehrhahn.

Suppleanten:
Herr Aeltester H. Stieda.
„ J. Vogelsang.

37. Deputirte zur Inspection des Ballastloschwesens.
Herr O. v. Sengbusch.
„ Consul M. Lübeck.

38. 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.

39. Deputirte zur Livl. Bezirks-Verwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser.

Herr Präses R. Kerkovius.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.
„ W. G. Sperling.
„ Aug. Mündel.

40. Deputirte der Börsenvereins-Kaufmannschaft zur Rigaschen Handelssteuer-Repartitionsbehörde.

Herr Aeltester R. Braun
„ H. Treyer
Suppleanten „ Alex. Mentzendorff
„ Paul Schwartz

für das Triennium 1894—1896.

41. 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.
„ 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.
„ C. W. Mündel.
„ R. Schleicher.

42. D. Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts.

Herr Commerzienrath C. Zander, für den Börsen-Comité.
„ 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.
„ James Hill.

Revidenten.

Herr General-Consul C. Helmsing.
„ Percy v. Jacobs.

43. E. Direction der Gesellschaft des Slip-dock und der Bolderaaschen Maschinenfabrik.

Delegirter des Börsen-Comités:

Herr Aeltester R. Bierich.

44. F. Directorium der Börsenbank.

Herr L. Ovander.	bis 1897.
„ Eug. Höflinger	
„ Commerzienrath C. Zander	bis 1898.
„ O. v. Sengbusch	
„ Vice-Consul N. Fenger	
„ P. A. Schwartz	bis 1899.
„ Aeltester A. Jansen	

Substitute.

Herr Alex. Mentzendorff.
„ Wold. G. Sperling.
„ Jul. Vogelsang.
„ C. Hartmann.
„ E. F. Miram.
„ Aeltester M. Pannewitz.
„ H. Treyer.

Revidenten.

Herr Aeltester Wm. Vajen.
„ F. G. Fahrbach jun.
„ V. Smolian.

Substitut.

Herr Victor Mentzendorff.

45. G. Die Administration der Unterstützungskasse des Börsenvereins.

Glieder:	Herr Präses R. Kerkovius,	1. Schlüssel.	bis 1897.
	„ Aeltester H. Stieda,	2. „	
	„ Aeltester R. Bierich,	3. „	
	„ Consul M. Lübeck		
	„ General-Consul C. Helmsing		
	„ Vice-Consul N. Fenger		
	„ C. Hartmann		
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 1895.

(Von der handelsstatistischen Section des Börsen-Comités.)

Das Berichtsjahr ist seit 1890 das erste Jahr, welches in seinem Verlaufe dem russischen Aussenhandel kein Ereigniss von einschneidender handelspolitischer Bedeutung gebracht hat. Der vorigjährige Aussenhandel, welcher also unter ganz normalen Bedingungen vor sich ging, hatte Musse, alle die Veränderungen und Verschiebungen in's alte Geleise zu bringen, alle die Schäden zu repariren, welche durch die Zollerhöhungen und Ausfuhrverbote der Jahre 1890, 1891 und 1892 und den Zollkrieg in 1893/94 hervorgerufen waren; er konnte eben das fortsetzen, was schon das durch den Abschluss der Handelsverträge denkwürdige Jahr 1894 begonnen hatte. Die Unsicherheit, der der Handel und mit ihm die Production und die Industrie in Folge der beständigen Zollerhöhungen Jahre hindurch ausgesetzt waren, hatte im Grossen und Ganzen aufgehört und es trat eine gewisse Stabilität ein, mit der man rechnen konnte. Leider machte sich jedoch im Jahre 1894, nachdem die besten Bedingungen für eine gedeihliche Entwickelung des Handels gegeben zu sein schienen, nicht nur für Cerealien, sondern überhaupt fast für alle im Aussenhandel in Frage kommenden Artikel ein derartiger Preisniedergang geltend, dass das Ergebniss des Handels trotz der grösseren Ausdehnung und Ungebundenheit des Handelsverkehrs in keiner Weise günstig ausfiel. Dahingegen deutete die schon am Anfange des Berichtsjahres 1895 bemerkbare, wenn auch geringe, Preissteigerung für eine ganze Reihe wichtiger Artikel auf Anzeichen günstigster Art für eine Weiterentwickelung des auswärtigen Handels im wirthschaftlich wünschenswerthen Sinne hin. Mit frischer Energie traten allerorts Productionskräfte zu Tage. England und mit ihm auch andere Staaten verwischten die letzten Spuren des Baringkrachs, die Vereinigten Staaten von Nordamerika hörten mit

der Durchsicht ihrer Zollgesetze auf und betraten den internationalen Markt wieder als hervorragende Käufer. Durch den Krieg in Ostasien eröffneten sich den Märkten Aussichten auf Anleihen und grosse Bestellungen und schliesslich kam noch der grosse Zufluss von Gold aus den transatlantischen Ländern hinzu. In Folge dessen machte sich nach der langen Zeit wirthschaftlicher Depression fast überall mehr Unternehmungslust, mehr Vertrauen bemerkbar, was um so mehr in Anschlag gebracht werden muss, als sich der Geschäftswelt, welche durch den beständigen Rückgang der Preise so grosse Verluste erlitten hatte, eine förmliche Muthlosigkeit bemächtigt hatte.

Wenn der bessere Geschäftsgang im jüngst verflossenen Jahre in den weiter unten folgenden Zahlen über Rigas Handelsverkehr nicht überall zum Ausdruck gelangt, so ist das wohl auch darauf zurückzuführen, dass sich eben wirthschaftlicher Aufschwung resp. Niedergang nur schwer ziffernmässig darstellen lässt, zumal bei einer so vielgestaltigen Bethätigung, wie es der Handel ist. Als Kennzeichen zur Beurtheilung des Handelslebens können eben nicht ausschliesslich handelsstatistische Daten dienen, sondern müssen auch Nachrichten über die nationale und internationale Wirthschaftslage herangezogen werden.

Dass auf die Beilegung der russisch-deutschen Zolldifferenzen ein so überaus grosses Gewicht gelegt wird, geht aus dem enormen Handelsverkehr hervor, der zwischen Russland und Deutschland besteht. Deutschland figurirt als Herkunftsland für die Importwaaren Russlands an erster Stelle, wenn es auch als Bestimmungsland für russische Producte erst nach Grossbritannien, also an zweiter Stelle steht.

In dem Bericht über den Handel Rigas pro 1894 wurde in Ermangelung von einschlägigen Daten auf Grund von verschiedenen Anzeichen nur die Vermuthung ausgesprochen, dass Deutschland dank den Bestimmungen des Handelstractats im Stande sein werde, seine seit einer Reihe von Jahren behauptete, aber im Zollkriegsjahre verloren gegangene Stellung im Austauschverkehr mit Riga wiederum zurückzuerlangen. Dass diese Vermuthung sich voll und ganz erfüllt hat, lehren uns die statistischen Ausweise über die Verkehrsrichtung des Rigaer Handels im Jahre 1894, welche wir hier zum Vergleich heranziehen müssen, da diese Angaben für das Jahr 1895 noch nicht zu beschaffen sind. Darnach betrug der Werth unseres Imports aus Deutschland im Zollkriegsjahre 1893 nur circa $4^1/_2$ Mill. Rubel, während im Jahre 1894 trotz des Umstandes, dass noch ein Viertel des Jahres unter der Herrschaft des Zollkrieges stand, für circa 9 Mill. Rubel Waaren von dort bezogen wurden. Unser Export nach Deutschland, welcher im Jahre 1893 einen Werth von $4^3/_4$ Mill. Rubel hatte, stellte sich im Jahre 1894 auf 7 Mill. Rubel. Im jüngst verflossenen Jahre dürfte sich dieses Verhältniss noch günstiger gestaltet haben.

Waren Ruhe und stetiger, wenn auch langsamer Fortschritt die Signatur des vorigjährigen internationalen Handels, so hat die Börse zwölf Monate der eigenartigsten Bewegung hinter sich, wie sie in den Annalen dieses Instituts schwerlich schon dagewesen sein dürften.

Aus der letztjährigen Gestaltung des Rubelcourses geht hervor, dass die von unserem Finanzministerium getroffenen, weitgehenden Massnahmen zur grösst möglichsten Stabilisirung unseres Rubelcourses von vollständigem Erfolg gekrönt sind. Es schwankte nämlich unser Rubelcours, wie aus der unten angeführten Tabelle erhellt, im Monatsdurchschnitt nur zwischen 45,67½ und 45,02½ Rbl. pro 100 Mark, so dass sowohl unseren Importeuren als auch Exporteuren eine sichere Basis für ihre Calculationen und Handelsoperationen gegeben war. Der Rubelcours auf Berlin stellte sich in 1895 folgendermassen:

	höchster	niedrigster	durchschnittlicher
		Cours	
Januar	45,37½	45,25	45,31⁷/₈
Februar	45,37½	45,27½	45,32½
März	45,37½	45,30	45,33⁸/₉
April	45,40	45,35	45,36¹/₉
Mai	45,27½	45,15	45,23¹/₁₈
Juni	45,30	45,25	45,26¼
Juli	45,35	45,30	45,32²/₉
August	45,32½	45,15	45,26¹⁷/₁₈
September . . .	45,20	45,10	45,13⅓
October	45,12½	45,02½	45,06¼
November . . .	45,37½	45,17½	45,19¹³/₁₈
December . . .	45,67½	45,37½	45,54⅙
überhaupt:			
1895:	45,67½	45,02½	45,28⁹/₅₂
1894:	45,82½	44,97½	45,42
1893:	48,12½	45,40	46,50¹/₄₂
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

Vorstehende Tabelle beweist zur Evidenz, dass seit 1888 kein einziges Jahr einen derart geringen Schwankungen ausgesetzten Rubelcours aufzuweisen hatte wie das Berichtsjahr.

Aber auch in anderer Hinsicht hat unsere Finanzleitung Erfolge aufzuweisen. Unsere russischen Werthe waren trotz des wilden Börsenspiels, das sich im verflossenen Jahre immer wieder auf fast allen in- und ausländischen Börsen bemerkbar machte, dank dem energischen

Verhalten unseres Finanzministeriums, im Laufe des Jahres verhältnissmässig geringen Schwankungen ausgesetzt und hielten sich selbst auf dem internationalen Geldmarkt sehr gut; allerdings kam es auch an unseren Börsen zu starken Rückschlägen. Eine starke Ueberspeculation in Industriewerthen war bei uns die Ursache jener Vorgänge. Zum Schluss des Jahres erholten sich jedoch die Course wieder.

Das völlige Aufhören der Agiotage mit unserem Rubelcourse im Auslande, der Kauf und Verkauf von Tratten durch die Staatsbank und vor Allem die stufenweise Festigung unserer Valuta (Herstellung des einfachen Verhältnisses von 1 zu $1^1/_2$ zwischen Gold und Creditvaluta), die die Einführung der Goldwährung zum Ziele hat, — alles dieses hat einen günstigen Einfluss auf unseren Wechselcours zur Folge gehabt.

Dem normalen, durch keine gewichtigen handelspolitischen Massnahmen beeinträchtigten Gang des Handels, der zeitweilig besseren Preisgestaltung und dem ausserordentlich stabilen Rubelcours kann es zugeschrieben werden, dass sich Rigas auswärtiger Handel im verflossenen Jahre ziffernmässig günstiger gestaltet hat, als im Vorjahre. Den weiter unten angeführten Werthziffern zufolge, weist unser Export einen um circa $8^3/_4$ Mill. Rbl. höheren Werth auf, als im Jahre 1894, was wohl in erster Linie die um $3^1/_2$ Mill. Pud grössere Getreide- und die um ca. 2 Mill. Pud grössere Flachsausfuhr zu Wege gebracht hat. Der Werth der importirten Waaren hat nach diesen Daten um ca. $4^1/_2$ Mill. Rbl. abgenommen, doch sind wir geneigt, den Importwerth, der ja nur auf Grund vorläufiger, wenig zuverlässiger Daten berechnet ist, für zweifellos höher zu halten und zwar einmal deshalb, weil auch die vorläufige und definitive Werthziffer des Imports pro 1894 um mehr als 3 Mill. Rbl. differirte und zum anderen, weil die im jüngst verflossenen Jahre importirten Quantitäten von denjenigen des Vorjahres nur sehr wenig abweichen, wobei noch berücksichtigt werden muss, dass die Preise im Berichtsjahre im Grossen und Ganzen höher standen.

Der Werth des Imports und Exports Rigas hat betragen:

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:	28,331,576	56,417,950

Der Werth der nach Riga importirten Waaren ist demnach im Berichtsjahre grösser gewesen, als in allen Jahren seit 1866 mit Ausnahme der Pentade 1876—1880, die durschschnittlich einen um ca. 4 Mill. Rbl. und des Jahres 1894, das sogar einen um ca. $4^3/_4$ Mill. Rbl. grösseren Importwerth aufweist. Die Werthziffer unseres Exporthandels kann als eine glänzende bezeichnet werden, da die Höhe derselben (mehr als 56 Mill. Rubel) nur noch einmal, und zwar in der Pentade 1881—1885 erreicht worden ist. In der Pentade 1866—1870 stellt sich beispielsweise der Exportwerth im Durchschnitt um ca. 25 Mill. Rubel niedriger als im Berichtsjahre. Unsere im verflossenen Jahre importirten Waaren repräsentiren nur die Hälfte des Werthes der Exportwaaren, ein Verhältniss, das mit wenigen Ausnahmen seit 1866 besteht. Für ganz Russland stellt sich das Verhältniss von Einfuhr zur Ausfuhr auf 2 zu 3.

Der Werth des Gesammtumsatzes des Rigaer Handels stellt sich demnach:

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	„
1894:	80,853,043	„
1895:	84,749,526	„

Wies schon das Jahr 1894 in Folge der Belebung durch den Abschluss des Handelsvertrages eine selten günstige Werthziffer (ca. 81 Mill. Rubel) des Gesammtumsatzes auf, so wird dieselbe noch bei Weitem vom Berichtsjahre und zwar um 4 Mill. Rubel übertroffen. Doch ist die Werthziffer in demselben immerhin noch um ca. 3 Mill. Rubel hinter dem Durchschnitt in der Pentade 1876—1880 zurückgeblieben; alle anderen Jahre resp. Quinquennien rangiren in dieser Hinsicht hinter dem Berichtsjahr.

Der Aussenhandel des gesammten europäischen Russland hat sich im verflossenen Jahre in derselben Weise gestaltet, wie unser Rigaer Handel. Während nämlich im Jahre 1894 sich eine grosse Steigerung des Werthes der nach Russland importirten Waaren bemerkbar machte, ist im jüngst verflossenen Jahre, ebenso wie bei uns, eine kleine Minderung des Importwerths zu verzeichnen. Dahingegen weist der Werth der aus Russland exportirten Waaren in gleicher Weise wie derjenige der aus Riga verschifften Waaren dem Vorjahre gegenüber eine nicht unerhebliche Steigerung auf, kommt aber doch dem des Jahres 1890 und erst recht nicht dem Jahre 1891 gleich. In den ersten elf Monaten (1. Jan.—1. Decbr.) der letzten sechs Jahre betrug nach amtlichen in

dem Blatte des Finanzministeriums veröffentlichten Daten der Werth der über die Grenze des europäischen Russland (mit Einschluss der kaukasischen Grenze und im Handel mit Finnland) ex- resp. importirten Waaren:

Vom 1. Januar bis 1. December	Einfuhr Rbl.	Ausfuhr Rbl.
1890:	351,366,000	642,335,000
1891:	321,446,000	669,221,000
1892:	341,178,000	431,063,000
1893:	387,655,000	535,816,000
1894:	472,549,000	610,793,000
1895:	453,595,000	641,144,000

Nach den einzelnen Hauptwaarengruppen gestaltete sich der Werth des Exports Russlands während der ersten 11 Monate der beiden letzten Jahre wie folgt:

	1894	1895
	1000 Rbl.	
Lebensmittel	394,074	360,241
Rohe und halbbearbeitete Materialien	184,061	237,609
Vieh	11,334	13,962
Fabrikate	21,324	29,332
Im Ganzen	610,793	641,144

In erster Linie kommt also für den russischen Exporthandel die Gruppe der Lebensmittel, zu der auch das Getreide gehört, in Betracht. Dass diese Gruppe im jüngst verflossenen Jahre eine um ca. 34 Mill. Rubel geringere Werthziffer aufweist als im Jahre 1894, ist zum Theil auch darauf zurückzuführen, dass sich, wie aus einer weiter unten angeführten Tabelle ersichtlich ist, der letztjährige Export von Feldfrüchten um ca. 80 Mill. Pud niedriger gestellt hat als im Jahre 1894. Hätten die 1895er Getreidepreise nicht durchschnittlich über dem Niveau derjenigen im Jahre 1894 gestanden, so hätte bei einem derartigen Ausfall im Exportquantum der Exportwerth der Lebensmittelgruppe ein noch ungünstigeres Resultat ergeben. In zweiter Linie ist hier die Gruppe der rohen und halbbearbeiteten Materialien von Bedeutung, deren Exportwerth um ca. 50 Mill. Rubel dem Vorjahre gegenüber gestiegen ist.

I. Der Export.

Dass das Getreide im Rigaer Ausfuhrhandel sehr viel von seiner früheren Bedeutung eingebüsst hat, ist eine besonders seit dem Jahre 1892 bemerkbar gewordene Thatsache. Um so erfreulicher ist es, dass, wie aus der unten folgenden Tabelle erhellt, im verflossenen Jahre ein

Aufschwung in der Getreideverschiffung stattgefunden hat, der nicht als ganz belanglos gelten kann. Sind doch im verflossenen Jahre ca. 3½ Mill. Pud mehr als im Jahre 1894 in's Ausland umgesetzt worden. Freilich kann sich das Berichtsjahr mit Ausnahme der Jahre 1892, 1893 und 1894 fast mit keinem seiner Vorgänger messen. Doch muss hier besonderes Gewicht darauf gelegt werden, dass seit dem bösen Jahr 1892, das etwa die Hälfte des letztjährigen Getreideexports aufwies, die Exportziffern von Jahr zu Jahr eine Steigerung erfahren haben, man also die Hoffnung hegen darf, die frühere günstige Position, wenn auch nur ganz allmählich, wieder zu erlangen.

Rigas Getreideexport betrug in Puden:

	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:	4,442,940	2,781,744	6,022,098	493,200	13,739,982

Es haben also alle Getreidearten mit Ausnahme von Hafer eine grössere Exportziffer ergeben. Ganz besonders hat sich der Roggenexport gehoben, der in den Jahren 1892 und 1893 zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken war. Er betrug das sechsfache des im Jahre 1894, das dreizehnfache des im Jahre 1893 und gar das dreiundvierzigfache des im Jahre 1892 verschifften Quantums. Der letztjährige Roggenexport kann sich den in den früheren guten Jahren verschifften Roggenquanten beinahe an die Seite stellen. Nur das Jahr 1888, das überhaupt eine ganz exceptionelle Stellung in unserem Getreidehandel einnimmt, ist dem Berichtsjahre bei Weitem überlegen. Wenn sich auch der Export von Gerste nur um etwa 750,000 Pud dem Vorjahre gegenüber gehoben hat, so hat er doch damit eine Höhe erreicht, wie sie auch die guten Exportjahre durchschnittlich aufweisen. Sogar der Export von Weizen, den die Südhäfen fast ganz an sich gezogen haben, ist dem Vorjahre gegenüber um ca. 300,000 Pud gestiegen, doch ist das Quantum des verschifften Weizens noch immer ein so geringes, dass dieser Artikel für unseren Getreidehandel nur von sehr untergeordneter Bedeutung ist. Unser Haferexport ist im Vergleich mit dem Jahre 1894 um etwa 1,300,000 Pud zurückgegangen, weicht jedoch trotzdem nicht namhaft von den in

den früheren Jahren, mit Ausnahme des Jahres 1888, versandten Durchschnittsquanten ab.

Die Getreideausfuhr des gesammten Russlands im verflossenen Jahre hat, wenn sie auch um 80 Mill. Pud geringer war als im Jahre 1894, im Vergleich mit allen anderen Vorjahren, ein äusserst befriedigendes Resultat ergeben. Sogar das für den russischen Getreidehandel überaus günstig verlaufene Jahr 1890 ist von ihm um ca. 100 Mill. Pud übertroffen. Weizen ist im Berichtsjahre in einem Quantum ausgeführt worden, welches ca. 37 Mill. Pud mehr beträgt, als das im Jahre 1894 zum Export gelangte. Der Roggenexport stellte sich um ca. 11 Mill. Pud höher als im Vorjahre und hat somit noch nicht dagewesene Dimensionen angenommen. Im Gersteexport nimmt dagegen das Jahr 1894 mit ca. 142 Mill. Pud seit einer Reihe von Jahren die erste Stelle ein, während das Berichtsjahr, in welchem 102 Mill. Pud ausgeführt wurden, an die zweite Stelle tritt. Auch bezüglich des Haferexports hat das Berichtsjahr seine Vorjahre bei Weitem übertroffen, mit Ausnahme des Jahres 1894, hinter dem es mit ca. 25 Mill. Pud zurückgeblieben ist.

Der Getreideexport Russlands gestaltete sich in den letzten sechs Jahren in der Zeit vom 1. Januar bis 1. December nach dem Beiblatt des „Westnik Finanzow", der „Torg. Prom. Gaseta" Nr. 12 vom 17. Januar 1896 folgendermassen (in Puden):

	1890	1891	1892
Feldfrüchte überhaupt	394,692,000	388,794,000	179,430,000
Darunter:			
Weizen	173,611,000	176,059,000	73,794,000
Roggen	74,115,000	67,938,000	11,146,000
Gerste	58,737,000	45,947,000	41,333,000
Hafer	47,274,000	45,955,000	18,655,000
	1893	**1894**	**1895**
Feldfrüchte überhaupt	362,314,000	574,430,000	496,006,000
Darunter:			
Weizen	142,564,000	184,353,000	221,745,000
Roggen	29,388,000	74,702,000	85,713,000
Gerste	99,984,000	142,712,000	102,243,000
Hafer	48,272,000	87,161,000	62,002,000

Was die Getreideernte Russlands im verflossenen Jahre anlangt, so bezifferte sich die Ernte des Sommergetreides in 60 Gouvernements nach den Ausweisen des statistischen Centralcomités auf 1,482,000,000 Pud, was gegen die Durchschnittsernte für das Jahrfünft 1890—1894 eine Zunahme von 90 Mill. Pud und gegen die Ernte des Jahres 1894 eine Abnahme von 152 Mill. Pud ergiebt. In denselben 60 Gouvernements ergab das Wintergetreide im Jahre 1895 einen Ertrag von 1,384,000,000 Pud; dem nach bezifferte sich das gesammte Ernteresultat des Jahres 1895 auf 2,866,000,000 Pud und überstieg die Durchschnittsernte für das Jahr-

fünft um 273 Mill. Pud, blieb aber hinter dem gesammten Ernteergebniss des Jahres 1894 um 292 Mill. Pud zurück. Das Areal der Getreidesaaten ist aber auch im Jahre 1895 gegen 1894 um ca. 1,832,000 Dessjätinen zurückgegangen. Wenn auch das Jahr 1895 in Bezug auf die Quantität der Getreideernte dem Jahre 1894 nachsteht, so übertrifft es dasselbe um ein Erhebliches in Bezug auf die Qualität des Korns.

Nachstehende Tabelle, welche amtlicher Quelle entnommen ist, stellt den Ertrag der Ernte an Winterroggen und -Weizen in 60 Gouvernements des europäischen Russland dar:

	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
1888—1892:	107,238	14,330
1893:	130,482	17,162
1894:	152,207	20,756
1895:	131,897	19,688

Ueber die Ernte von Sommerroggen und -Weizen, sowie Hafer und Gerste in den Jahren 1895, 1894 und 1893 bringt dieselbe Quelle folgende Daten:

	1893	**1894**	**1895**
	in 1000 Pud		
Sommerroggen . . .	24,818,8	25,062,6	11,170,7
Sommerweizen . . .	524,408,5	475,260,4	317,605,6
Hafer	643,985,2	716,721,7	635,620,8
Gerste	453,086,2	370,999,9	300,570,7

Der Ausfall im vorigjährigen Getreideexport dem Jahre 1894 gegenüber ist mithin auch eine Folge des geringeren Getreidebaues und der schwächeren Ernte. Die Einschränkung des Getreidebaues dürfte wohl zweifellos auf die ganz miserablen Getreidepreise in den letzten Jahren zurückzuführen sein.

Russlands Getreidehandel, welcher sich zu Anfang des Berichtsjahres in Folge der Ueberproduction der vorhergegangenen Jahre in überaus gedrückter Lage befand, schlug bald den Weg zu einer zwar langsamen, dafür aber soliden nnd stetigen Festigung der gesammten Marktbedingungen ein. Die in allen Ländern so überreiche Ernte des Jahres 1894, das dem Ueberflussjahre 1893 folgte, hatte natürlich für die Preisbildung höchst ungünstige Folgen gehabt und die grosse und krasse Entwerthungsperiode, die bereits in der Campagne 1891/92 begonnen hatte, erreichte im Herbst 1894 ihren Höhepunkt. Dieser abnorme Zustand währte auch noch während der ersten Monate

des abgelaufenen Jahres, wobei sich die Exportthätigkeit auf ein Minimum beschränkte, weil die üblen Erfahrungen der vorhergegangenen Jahre eine jede, wenn auch noch so beschränkte Speculation als ein überaus gewagtes Unternehmen erscheinen liessen. Wenn nun der Getreidehandel im Innern des Reiches auch ohne diesen belebenden Factor sich einer viel standhafteren Haltung erfreuen konnte, als die Märkte im Auslande, so ist dieses in allererster Linie auf die seitens der Regierung getroffenen Massregeln zurückzuführen, nämlich die auch kleinen creditbedürftigen Producenten gewährten Darlehen auf Getreide und die im umfangreichen Masse vorgenommenen Getreideaufkäufe für die Bedürfnisse der Intendantur. Ein weiterer Factor zur Festigung der Märkte waren die wenig befriedigenden Berichte über die Resultate der Ernte in Ostindien, Australien und Argentinien, die im Februar zu allgemeiner Kenntniss gelangten. Dank diesen Umständen nahm die im Februar eingetretene Hausse-Bewegung im März noch grössere Dimensionen an. Hand in Hand damit ging auch eine rapid wachsende Zunahme des Exports, so dass Russland im Frühjahr 1895 dasjenige Land war, das den grössten Theil des Bedarfs der europäischen Consumländer zu decken hatte. Zu den Umständen, welche der Marktstimmung eine steigende Tendenz verliehen hatten, trat im April noch ein neuer hinzu, der von ungemeinem Einflusse sein sollte, es waren nämlich die höchst ungünstig lautenden Nachrichten über die Ernteaussichten sowohl in Europa, wie auch in den Vereinigten Staaten. Unter dem Einflusse dieser Hiobsposten entwickelte sich nun ein wahres Drängen und Hasten, um den Bedürfnissen für die Zukunft unter möglichst günstigen Bedingungen zu genügen und die Speculation begann nun auch endlich aus ihrer bisherigen Reserve herauszutreten und betheiligte sich an den Umsätzen mit bedeutenden und zahlreichen Ankäufen. Diese Bedingungen blieben im Wesentlichen dieselben während des ganzen Frühjahrs und auch noch bis in den Juni hinein, wo die Preisscala den höchsten Punkt erreichte. Dabei wies sowohl der Export von Brodgetreide, als auch die Ausfuhr von Futterkorn im Vergleich mit der entsprechenden Periode in den Vorjahren eine fast noch nie erreichte Höhe auf. Die Reaction blieb jedoch nicht aus. Wie so häufig waren auch dieses Mal die Berichte über die Ernte-Aussichten absichtlich oder unabsichtlich pessimistisch gefärbt gewesen und die wirklichen Ernte-Resultate schienen doch nicht so unbefriedigend, wie man es hatte glauben machen wollen. Die Folge war nun die, dass die Preisnotirungen ebenso schnell nach unten stürzten, wie sie vorher, vielleicht etwas unbesonnen, in die Höhe getrieben waren und diese in der zweiten Hälfte des Juni eingetretene Baisse-Bewegung hielt, von einem fast völligen Nachlassen der Exportthätigkeit begleitet, bis Anfang August an. Wiederum war man auch dieses Mal über das Mass hinausgegangen, denn, wie sich schliesslich herausstellte, war die Ernte, wenn auch nicht dürftig, so doch mit Bezug auf das Brodgetreide

unzureichend ausgefallen. So kam es denn, dass zum dritten Male im Jahre 1895 die Baisse einer langsam steigenden Aufwärtsbewegung Platz machte. Seit dem August beginnen sich die Preise wieder zu erholen und gleichzeitig belebt sich wieder die Exportthätigkeit; doch muss hier bemerkt werden, dass die Daten über den Export im zweiten Halbjahre dem ersten gegenüber eine starke Abnahme der ausgeführten Quantitäten aufweisen und zwar entfällt das Minus auf das Futtergetreide, während Weizen und Roggen in stetig zunehmendem Masse in's Ausland umgesetzt wurden. Einen abermaligen Impuls erhielt die steigende Tendenz auf unseren Märkten, als die ersten Nachrichten über den mangelhaften Stand der Wintersaaten nicht nur in Europa, sondern anch in den Vereinigten Staaten eintrafen, so dass gegen Ende des Jahres sich im Grossen und Ganzen wiederum eine steigende Tendenz der Preise bemerkbar machte.

Da der entscheidende Fortschritt im Getreidehandelsverkehr Russlands mit Deutschland im Jahre 1895, in welchem der Handelsvertrag voll in Kraft war, gemacht worden ist, lassen wir hier eine überaus interessante, den „Monatlichen Nachweisen über den auswärtigen Handel des deutschen Zollgebiets“ entnommene Tabelle folgen, in welcher die Angaben über den Import der vier wichtigsten Getreidearten nach Deutschland und die wichtigsten Bezugländer für dieselben in den bemerkenswerthen Jahren 1892 bis 1895 gegenübergestellt sind.

Es wurden nach Deutschland importirt in Tausenden von Doppelcentnern (1 Doppelcentner = 100 kg = ca. 6 Pud):

Weizen:

	1892	1893	1894	1895
überhaupt	12,962	7,034	11,538	13,381
hiervon aus:				
Russland	2,572	216	2,805	6,782
Oesterreich	456	237	194	268
Rumänien	917	1,435	1,429	1,271
Nord-Amerika . . .	6,302	3,149	3,234	1,935
Argentinien . . .	661	1,513	3,462	2,632

Roggen:

	1892	1893	1894	1895
überhaupt	5,485	2,275	6,536	9,648
hiervon aus:				
Russland	1,233	992	5,334	8,419
Oesterreich . . .	343	3	4	—
Rumänien	268	527	884	938
Nord-Amerika . . .	1,361	181	55	30
Argentinien . . .	—	—	—	23

	Gerste:			
	1892	1893	1894	1895
überhaupt	5,832	8,517	10,974	9,290
hiervon aus:				
Russland	1,769	2,492	5,303	6,194
Oesterreich	2,635	3,730	3,448	2,377
Rumänien	773	2,027	1,931	463
Nord-Amerika . . .	102	6	16	11
Argentinien	—	—	—	—

	Hafer:			
	1892	1893	1894	1895
überhaupt	878	2,429	4,025	2,387
hiervon aus:				
Russland	79	83	2,921	2,254
Oesterreich	607	574	124	31
Rumänien	—	876	476	22
Nord-Amerika . .	—	424	85	15
Argentinien . . .	—	—	—	—

Im verflossenen Jahre hat nach diesen Ziffern Russland an Deutschland ca. 142 Mill. Pud Getreide geliefert, mithin mehr als das sechsfache des im Jahre 1893 nach Deutschland versandten Quantums, welches ca. 23 Mill. Pud betrug. Am lebhaftesten wird der Contrast zwischen dem Berichtsjahre und dem Zollkriegsjahre durch nachstehende Tabelle über den Bezug der einzelnen Getreidearten nach Deutschland aus Russland illustrirt, wobei die oben angegebenen Daten zum besseren Verständniss in Puden umgerechnet sind.

Es wurden aus Russland nach Deutschland exportirt:

	1895	1893
	Millionen Pud	
Weizen	$40^1/_2$	$1^1/_4$
Roggen	$50^1/_2$	6
Gerste	37	15
Hafer	$13^1/_2$	$^1/_2$
Total	$141^1/_2$	$22^3/_4$

Russland exportirte im Berichtsjahr nach Deutschland an Weizen das zweiunddreissigfache (in 1894 das dreizehnfache) des im Jahre 1893 dorthin versandten Quantums. Während Deutschland im Jahre 1894 das fünffache des im Jahre 1893 aus Russland importirten Roggenquantums von dort bezog, lieferte Russland diesen Artikel im Jahre 1895 schon in mehr als achtfacher Menge an Deutschland. Die Versorgung Deutschlands mit russischer Gerste hat im Berichtsjahr dem Jahre 1893 gegenüber um mehr als das Doppelte zugenommen. Von Hafer wurde im jüngst verflossenen Jahre siebenundzwanzig Mal so viel als im Jahre 1893 aus Russland nach Deutschland gebracht.

Russland versorgt das deutsche Zollgebiet fast ausschliesslich mit Hafer (1895: 94 %, 1894: 72 % und 1893: ¾ %) und Roggen (1895: 87 %, 1893: 43 %). Bei ersterem ist die Betheiligung Oesterreichs, Rumäniens und der Vereinigten Staaten nur eine verhältnissmässig geringe und sichtbar in den Jahren 1892 bis 1895 zurückgegangen: in Oesterreich von rund 3½ Mill. Pud auf ca. 200,000 Pud, in Rumänien von ca. 5¼ Mill. Pud im Jahre 1893 auf 1⅓ Mill. Pud und in den Vereinigten Staaten von 2½ Mill. Pud auf ca. 90,000 Pud. Beim Roggen ist nur die Betheiligung Rumäniens an der Einfuhr noch bemerkenswerth, die von ca. 2½ Mill. Pud im Jahre 1892 auf ca. 7½ Mill. Pud im Jahre 1895 gestiegen ist. Auch bei der Einfuhr von Weizen und Gerste in das deutsche Zollgebiet steht jetzt Russland an der Spitze, da es 1895 von ersterem mehr als die Hälfte, von letzterer aber über zwei Drittel lieferte. Bemerkenswerth ist beim Weizen die Abnahme der von Oesterreich und den Vereinigten Staaten von Nordamerika gelieferten Mengen, da hier in dem Zeitraum 1892/95 ein Rückgang von 2¾ Mill. Pud auf 1,600,000 Pud für Oesterreich und von ca 38 Mill. Pud auf 11½ Mill. Pud für die Vereinigten Staaten zu verzeichnen ist. Dagegen nahm während der gleichen Zeit die deutsche Einfuhr aus Rumänien und Argentinien zu, indem sie bei ersterem von 5½ Mill. Pud auf 7½ Mill. Pud und bei letzterem von rund 4 Mill. Pud auf 15¾ Mill. Pud stieg. Bei der Gerste blieb der Export Oesterreichs nach Deutschland in dem Zeitabschnitt 1892/95, wohl wesentlich bedingt durch den Ausfall der Ernten, annähernd auf demselben Standpunkte, während der Gersteexport Rumäniens nach Deutschland von 4½ Mill. Pud auf 2¾ Mill. Pud zurückgegangen ist.

Was nun den letztjährigen Rigaer Getreidehandel anlangt, so hat er trotz der immer fühlbarer werdenden Concurrenz unserer Südhäfen, sowie mancherlei anderer Erschwerungen seit dem Jahre 1892 das günstigste Ergebniss gezeitigt. Das Jahr 1895 begann unter ziemlich ungünstigen Auspicien: die Getreidepreise standen fast auf demselben niedrigen Niveau wie Ende 1894; Schweden, von dessen Markt wir schon ohnehin durch unsere Südhäfen fast ganz und gar verdrängt sind, schickte sich an, die bereits am Ende des Jahres 1894 vorgenommene Zollerhöhung für Getreide zu verschärfen, was auch schon im März thatsächlich durchgeführt wurde; endlich verlautete von Belgien, das als Absatzgebiet für unseren Hafer von hervorragender Bedeutung ist, dass man dort mit dem Gedanken an eine Erhöhung der Haferzölle umgehe. Doch schon Anfang April schlug die Stimmung in Folge ungünstiger Saatenstandberichte aus fast allen Welttheilen vollkommen um. Die Lage des Getreidemarktes wurde immer fester, die Exportthätigkeit immer lebhafter und die Preise stiegen rapid, namentlich für Roggen. Hafer wurde, da die Einführung der Zollmassnahmen in Belgien greifbare Gestalt angenommen hatte und im Juli durchgeführt werden sollte,

so schnell wie möglich von den dortigen Importeuren bezogen, so dass sie schon im Juni ihren Bedarf gedeckt hatten. Die deutschen Getreideimporteure nahmen uns unseren Roggen ab und bewilligten in Erwartung einer weiteren bedeutenden Preissteigerung die verlangten verhältnissmässig hohen Preise. Aber schon im Juli machte sich, da die Ernteberichte sich als gefärbt und unwahr herausstellten, eine völlige Geschäftsstille bemerkbar, so dass bereits in diesem Monat die Preise wiederum einen ganz ungewöhnlich niedrigen Stand einnahmen. Von da ab schleppte sich das Getreidegeschäft bis zum Ende des Jahres im Grossen und Ganzen in matter Haltung hin und zu einer allgemeinen Erholung und Belebung, wie sie die Südhäfen dazwischen wieder aufwiesen, kam es nicht mehr. Nur für Roggen machte sich immer wieder eine bessere Stimmung bemerkbar und besonders Ende November und den ganzen December hindurch, also nachdem die nicht sehr glänzenden Ernteresultate bekannt geworden waren, fanden grosse Verschiffungen statt. Letztere waren wohl auch eine Folge der Bestrebungen der Inhaber, die hiesigen grossen Lagerbestände an Roggen noch vor Jahresschluss abzustossen. Die gegen Ende des Jahres in allen anderen Artikeln herrschende flaue Stimmung wurde durch die billigen Lieferungen seitens der Südhäfen noch verstärkt. Diese Exportplätze sind eben durch die ausserordentliche Fruchtbarkeit und Nähe ihrer Versorgungsrayons uns in dieser Hinsicht bei Weitem überlegen. Die endlich im September des verflossenen Jahres erfolgte Erlaubniss zum Bau der Bologoje-Pskower Bahn, welche uns dem weiten und reichen Wolgarayon bedeutend näher bringt und uns an den Vortheilen des billigen Transports zu Wasser in erhöhtem Masse Theil nehmen lassen wird, sowie die stetige weitere Ausdehnung des russischen Zufuhreisenbahnnetzes dürften aber auch die billigen Getreidebezugsquellen Rigas wesentlich erweitern, unsere Zufuhrthätigkeit belebter gestalten und unsere Concurrenzfähigkeit somit in nicht unbedeutendem Masse festigen.

Die Verschiffungen von Weizen aus Riga, sowie aus den uns benachbarten Ostseehäfen betrugen (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:	493,200	6,332

	Reval	St. Petersburg
1886—1890:	1,655,058	7,030,317
1891:	2,407,007	6,553,169

	Reval	St. Petersburg
1892:	—	40,350
1893:	31,470	291,920
1894:	225,305	39,980
1895:	787,303	2,710,380

Die Ostseehäfen haben zusammen etwa 4 Mill. Pud Weizen exportirt, spielen also im Weizen-Export des ganzen Reiches, der circa 222 Mill. Pud betragen hat, garkeine Rolle. Dieses ungünstige Verhältniss hat sich aber erst seit dem Jahre 1892 herausgebildet, da noch im Jahre 1891 ca. 13 Mill. Pud verschifft wurden. Libau, das seit mehreren Jahren so gut wie gar keinen Weizen exportirt hat, nahm aber auch schon damals nur sehr geringen Antheil an der Weizenverschiffung der Ostseeplätze. St. Petersburgs Weizenexport, der in den Jahren 1892 bis 1894 fast zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken war, betrug im Berichtsjahre doch noch ca. $2^3/_4$ Mill. Pud. Dahingegen weisen Reval und besonders Riga in den letzten Jahren ganz minime Exportziffern auf, wenn auch ersteres im Jahre 1895 ca. 550,000 und letzteres etwa 300,000 Pud mehr als im vorhergegangenen Jahre verschifft haben.

Während die Weizenpreise im December des Jahres 1894 mit 65—73 Kop. schlossen, nachdem sie im October des Jahres den niedrigsten Standpunkt mit 60—65 Kop. eingenommen hatten, weisen sie schon im Februar des Berichtsjahres einen geringen Aufschwung auf und zwar 67—76 Kopeken für 125/129 ℔ russische Waare. Im März ist eine weitere kleine Steigerung um 2 Kopeken, im April schon eine Erhöhung um ca. 8 Kopeken zu vermerken. Im Mai und Anfang Juni sind die höchsten Preise des Berichtsjahres mit 75—85 Kopeken per Pud erzielt worden. Von da ab ist ein beständiger Rückgang der Weizenpreise zu beobachten, so dass im December nur noch 67—75 Kop. für 123/130 ℔ russische Waare zu bedingen waren. Für kurischen Weizen standen die Preise am höchsten Ende Mai und Anfang Juni, nämlich 75—80 Kopeken und am niedrigsten im September, wo Inhaber nur 58—65 Kopeken für 121/122 ℔ Waare erzielen konnten.

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
1894:	717,561	1,303,768
1895:	4,442,940	1,968,263

	Reval	St. Petersburg
1886—1890:	1,784,967	12,789,820
1891:	1,501,637	6,886,273
1892:	—	619,209
1893:	112,446	806,301
1894:	153,955	2,705,670
1895:	624,676	7,588,773

Während die Roggenausfuhr der Ostseehäfen in den Jahren 1892, 1893 und 1894 einen kaum namhaften Umfang hatte, weist das Berichtsjahr dank den günstigen Conjuncturen für diesen Artikel eine ganz erhebliche Exportziffer, nämlich mehr als 14 Mill. Pud auf. Allerdings kann sich dieses Resultat nicht im Entferntesten mit demjenigen des Quinquenniums 1886—1890, in welchem durchschnittlich 28 Mill. Pud, also das Doppelte verschifft wurde, vergleichen. Unter den baltischen Häfen steht Petersburg wie auch schon im Jahre 1894 mit ca. $7^1/_2$ Mill. Pud an erster Stelle; sodann folgt Riga mit ca. $4^1/_2$ Mill. Pud. Die geringste Exportziffer entfällt auf Reval, das nur etwas über 600,000 Pud verschifft hat.

Die Preise für Roggen waren bei Beginn des Jahres 1895 fast dieselben wie diejenigen, mit welchen das Vorjahr geschlossen hatte, nämlich 55—58 Kop. für 120 ℔ russische Waare und 53—55 Kop. für kurische Waare. Aber schon im März erhöhten die Inhaber ihre Forderungen, welche Taktik sie auch noch während der Monate April, Mai, Juni und Juli, wo die Preise zeitweilig ihren höchsten Stand mit 65—69 Kop. pro Pud erreichten, verfolgten. August, September und October verlaufen mit einigen wenigen Unterbrechungen sehr ruhig und die Preise nehmen in diesen Monaten ihre niedrigste Position mit 52—54 Kop. für 120 ℔ Waare ein. Im November und December werden jedoch dem Markt hin und wieder Anregungen geboten, so dass Inhaber öfters grosse Zurückhaltung an den Tag legten. Das Jahr schliesst mit 54—55 Kop. für 120 ℔ russische Waare.

Der Export von Gerste gestaltete sich folgendermassen (in Puden):

	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:	2,781,744	442,191

	Reval	St. Petersburg
1886—1890:	626,155	17,810
1891:	637,192	61,465
1892:	233,315	—
1893:	215,096	—
1894:	271,203	173,776
1895:	637,807	59,560

Wie seit jeher, so hat auch im jüngst verflossenen Jahre Riga den grössten Gersteexport unter den baltischen Häfen gehabt. Doch ist das aus Riga verschiffte Quantum um ca. 250,000 Pud kleiner gewesen als in der Pentade 1886—1890. Nach Riga rangirt im Gersteexport Reval, dann Libau und endlich Petersburg. Diese drei Häfen haben jedoch zusammen noch nicht einmal die Hälfte des aus Riga allein exportirten Quantums verschifft. Im Gersteexport Russlands, welcher im verflossenen Jahre ca. 102 Mill. Pud betrug, nehmen also die baltischen Häfen, welche zusammen etwa 4 Mill. Pud exportirten, nur eine sehr bescheidene Stellung ein.

In den ersten Monaten des Jahres bedang 6zeilige gedörrte 100 ℔ Gerste nur 50 bis 52 Kop. und russische Waare 45—52 Kop., was sich jedoch schon Ende März änderte, wo 57—58 Kop. resp. 54—58 Kop. erzielt wurden. In den letzten Wochen des April machte sich eine weitere Steigerung bemerkbar und der Mai brachte die höchsten Notirungen mit 59—64 resp. 58—63 Kop. Auch im Juni, Juli und August werden noch verhältnissmässig hohe Preise erzielt, während in den letzten Monaten des Jahres für 6zeil. gedörrte 100 ℔ Waare fast durchweg nur 55—56 Kop. zu bedingen waren und im December Verkäufer mit 54—60 Kop. für russische Waare am Markte verbleiben. Für kurische Gerste, welche im September zu 52—53 Kop. angeboten wurde, erhöhten Inhaber ihre Forderungen im November und December auf 55—56 Kop.

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:	6,022,098	25,548,183

	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:	4,163,382	13,391,520
1894:	10,008,848	24,052,662
1895:	7,652,818	18,581,484

Von hervorragender Bedeutung für den russischen Haferexport sind die baltischen Häfen, da fast das ganze aus Russland exportirte Quantum Hafer über diese Häfen geht. So verschifften die 4 bedeutendsten Ostseehäfen im Jahre 1895 ca. 58 Mill. Pud und im Jahre 1894 73 Mill. Pud Hafer, während der Haferexport des gesammten russischen Reichs im ersteren Jahre 62 Mill. und im letzteren Jahre 87 Mill. Pud betrug. Es sind also, abgesehen von den Ostseehäfen, über alle anderen Exportplätze Russlands im Jahre 1895 nur 4 Mill. und in 1894 14 Mill. Pud Hafer versandt worden. Dieses starke Uebergewicht der baltischen Häfen im Haferexport hat sich erst in den letzten Jahren herausgebildet, also gerade zu einer Zeit, wo unser Export von anderen Getreidearten immer mehr zurückging. Der Hafer nimmt im Getreideexport der Ostseehäfen eine ebenso hervorragende Stelle ein, wie der Weizen im Getreideexport der Südhäfen.

An der Spitze der Haferexportplätze steht seit einer Reihe von Jahren weitaus Libau, welches im jüngst verflossenen Jahre 25½ Mill. Pud gegen 32 Mill. in 1894 verschifft hat. Petersburg folgt an zweiter Stelle mit 18 Mill. Pud. Riga, welches nur den vierten Theil (ca. 6 Mill. Pud) des Libauer Exportquantums verschifft hat, ist seit zwei Jahren sogar hinter Reval zurückgeblieben, welches im Jahre 1894 etwa 2¾ Mill. und im Jahre 1895 ca. 1,600,000 Pud mehr als Riga versandt hat.

Während im ersten Vierteljahr hohe Waare zu 55—63 Kop. und gedörrte Waare zu 48—53 Kop. angeboten wurde, machte sich schon im April und Mai eine nicht unbedeutende Preissteigerung bemerkbar. Im Juni, Juli und August erhöhten Inhaber ihre Forderungen noch mehr und hielten mit grosser Hartnäckigkeit an denselben fest, so dass während dieser drei Monate sich die Preise fast unverändert auf 60—68 Kop. für hohe Waare hielten, während für gedörrte Waare 57—60 Kop. erzielt wurden. Aber schon im September mussten sich Inhaber nachgiebiger zeigen und ihre Forderungen auf 57—62 Kop. für hohe Waare ermässigen. An diesem Preise hielten sie jedoch bis zum Schluss des Jahres fest. Gedörrte Waare bedang dahingegen vom September bis zum Schluss des Jahres nur ca. 50—52 Kop.

Der Flachsexport Rigas und der benachbarten Ostseehäfen hat betragen:

	aus Riga	aus Libau
1888:	2,467,712	1,198,191
1889:	2,665,192	1,587,100
1890:	3,919,253	677,521
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:	4,711,492	935,603

	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:	1,084,609	934,904
1893:	1,035,361	759,525
1894:	1,254,902	776,280
1895:	1,615,739	866,950

Der letztjährige Flachsexport Rigas hat, wie aus der vorstehenden Tabelle hervorgeht, im Berichtsjahre eine noch nicht dagewesene Höhe erreicht und übertrifft sogar die Jahre 1890 und 1893 um 800,000 resp. 1 Mill. Pud. Auch die Flachsverschiffung aller anderen russischen Ostseeplätze hat im jüngst verflossenen Jahre 1894 gegenüber zugenommen. Nächst Riga hat Reval die bedeutendste Exportziffer zu verzeichnen; doch ist der grösste Theil des über diesen Hafen verschifften Flachses nur Transitwaare. In Folge des frühen Schlusses der Herbstschifffahrt im Petersburger Hafen stellt sich die Menge des für Rechnung der St. Petersburger Exporteure über Reval während des Jahres verschifften Flachses öfters viel höher als diejenige, welche über St. Petersburg selbst versandt wird. Riga nahm und nimmt nicht nur unter den baltischen Häfen, sondern auch unter allen Flachs exportirenden Plätzen des ganzen Reichs die erste Stelle ein. Ueber alle baltischen Häfen gehen etwa zwei Drittel des gesammten aus Russland zum Export gelangenden Quantums dieser Waare.

Was nun die Absatzgebiete für unseren Flachs anlangt, so figurirt, wie seither, an erster Stelle Grossbritannien. An zweiter Stelle ist jedoch seit einigen Jahren Belgien an Stelle Frankreichs, welches jetzt erst in dritter Linie in Betracht kommt, getreten. Deutschland hat für uns auch nach der Beilegung der Zolldifferenzen keine Bedeutung erlangt; sein Bezug von Flachs aus Riga ist sogar in den letzten Jahren stetig zurückgegangen. Es wird eben mit russischem Flachs, den es in be-

deutendem Masse verbraucht, nicht auf dem Seewege, sondern auf dem Landwege über die westliche Grenze versorgt.

Rigas Flachsgeschäft im Berichtsjahr hat nicht nur einen lebhaften, sondern auch einen recht günstigen Verlauf genommen. Schon im letzten Drittel des Jahres 1894 festigte sich der Markt langsam und ruhig, aber stetig, nachdem die Sommermonate vor dem Beginn der Campagne 1894/95 in Folge gänzlichen Mangels an Nachfrage seitens der Spinner fast geschäftslos verlaufen waren. Amerika trat nämlich wieder als hervorragender Abnehmer von Garn auf den Weltmarkt, die Spinner verkauften flott und mussten deshalb zwecks Ergänzung ihrer Vorräthe immer neue Ankäufe von Rohmaterial vornehmen. Da diese Nachfrage noch während der ganzen ersten Hälfte des Berichtsjahres anhielt, waren die Läger auf unseren Märkten im Innern des Reichs fast geräumt, ehe noch die neue Ernte auf dem Markt erschienen war. Die Preise im Berichtsjahre waren fest und wiesen im Allgemeinen keine grossen Schwankungen auf; auch waren sie entschieden höher als diejenigen, mit welchen das Jahr 1894 geschlossen hatte. Es wurde gezahlt je nach Herkunftsort, Sortiment und Wrake für Risten 43—45 Rbl., Zins 36—40 Rbl., Superior 31—35 Rbl. und Hofs- ×HD× 38 Rbl. pro Berkowez. Dass im Berichtsjahre fast 2 Mill. Pud mehr als im Jahre 1894 aus Riga exportirt worden sind, lässt sich einerseits darauf zurückführen, dass vom Jahre 1894 grosse Läger zurückgeblieben waren, andererseits haben auch die Sundsperre, sowie der Umstand, dass auch Libaus Hafen im Winter 1894/95 einige Zeit hindurch geschlossen war, dabei mitgewirkt. Dadurch kam mehr Flachs nach Riga, während anderenfalls ein grosses Quantum über Libau gegangen wäre.

Die 1895er Flachsernte im ganzen Reiche dürfte nicht grösser ausgefallen sein, als die des Jahres 1894. Auch die Qualität der jüngsten Ernte ist kaum besser. Die Felder hatten anfänglich ein gutes Aussehen und liessen auf ein in jeder Hinsicht vortreffliches Ernteergebniss rechnen. Doch trat später anhaltender Regen ein, wodurch sich der Flachs auf den Feldern lagerte und die Qualität der Faser litt.

Nach Angabe des statistischen Central-Comités ist aber die Flachsernte in den 18 Gouvernements, die für die Versorgung der ausländischen Märkte und unserer Fabriken ganz besonders in Frage kommen, im Jahre 1895 doch etwas reichlicher ausgefallen als im Jahre 1894. Und zwar steht der reichere Ertrag im Zusammenhang mit der Erweiterung des Aussaatareals. In den 18 Gouvernements stellt sich nämlich nach den Daten des genannten Comités das Aussaatareal und die Ernte in den 3 letzten Jahren folgendermassen:

	Aussaatareal Dessjätinen	Ernte Pud
1893:	769,128	13,285,858
1894:	828,859	14,691,563
1895:	915,106	15,786,097

Vom Gesammtertrag des Jahres 1895 entfallen auf den Motschenez-Rayon 7,862,786 Pud (gegen 6,289,058 Pud im Jahre 1894) und auf den Slanetz-Rayon 7,923,311 Pud (gegen 8,402,475 Pud im Jahre 1894). Die Ernte des Motschenez-Rayons weist mithin eine Zunahme, die des Slanetz-Rayons eine Abnahme auf.

Der Flachsexport des ganzen russischen Reichs hat, der amtlichen „Torg. Prom. Gas." zufolge, betragen in den ersten elf Monaten:

1894	1895
P u d	
7,508,000	11,650,000

Also auch die Flachsausfuhr des ganzen Reichs hat im letzten Jahre einen bedeutenden Aufschwung erfahren. Für das Flachsgeschäft auf allen russischen Märkten waren, wie das Organ des Finanzministeriums schreibt, in der ersten Hälfte des letzten Jahres sehr günstige Bedingungen vorhanden, die ja auch, wie wir weiter oben bemerkt haben, speciell unserem Rigaer Flachshandel förderlich gewesen sind. Am Anfange der laufenden Flachscampagne war das Exportgeschäft jedoch leblos und zwar in Folge der abwartenden Taktik der ausländischen Käufer, welche unsere Verkäufer zu Concessionen in den Preisen zwingen wollten. Aber auch unsere Exportfirmen waren zurückhaltend. In Folge dessen kam es anfänglich fast gar nicht zu Abschlüssen mit ausländischen Firmen und der Flachsexport Russlands ging merklich zurück. Vom Ende September ab trat jedoch wieder ein Umschwung ein und der Export belebte sich derart, dass von da ab 250,000 bis 300,000 Pud Flachs wöchentlich verschifft wurden. Im December gestaltete sich die Ausfuhrthätigkeit noch lebhafter. Die geringe Nachfrage des Auslandes bei Beginn der Herbstcampagne, sowie der gleichzeitige verhältnissmässig niedrige Preisstand hätte auf unseren Flachshandel im Innern des Reiches einen noch weit ungünstigeren Einfluss ausgeübt, wenn ihm nicht die russischen Fabriken zu Hilfe gekommen wären. Die Fabriken waren nämlich geradezu mit Aufträgen überhäuft, so dass sie unausgesetzt Rohmaterial kaufen mussten, um einer Erschöpfung ihrer Vorräthe vorzubeugen und ihren eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen.

Der russische Flachsexport über Wirballen betrug:

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	„

Im verflossenen Jahre ist also über diese Grenzstation ein grösseres Quantum transportirt worden als im Jahre 1894, doch war in früheren Jahren der Versand von Flachs auf dieser Linie viel stärker. Der über

Wirballen gehende Flachs nimmt seinen Weg hauptsächlich nach Königsberg, von wo aus er weiter versandt wird.

Rigas Hanfexport betrug:

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:	478,553	„

Die letztjährige Exportziffer ist also seit dem Jahre 1892 die grösste; mit den in früheren Jahren erreichten Resultaten kann sich jedoch das verflossene Jahr nicht im Entferntesten vergleichen.

Es ist aber auch gar keine Aussicht auf eine erhebliche Besserung dieses Exporthandelszweiges vorhanden, da der Verbrauch von Hanf, an dessen Stelle andere Producte verwandt werden, immer mehr eingeschränkt wird. Ferner nimmt auch der Bezug überseeischer Erzeugnisse nach Europa immer mehr zu, welche unseren Producten starke Concurrenz machen. So war auch im Berichtsjahre ein stärkerer Bedarf an Jute, Manila- und Sisal-Hanf etc. auf dem Weltmarkte bemerkbar. Der stärkere Bedarf an Jute wird durch die Importziffern Dundee's, des bedeutenden Bestimmungshafens für Jute, charakterisirt. Es wurden im Jahre 1895 300,000 Ballen Jute mehr als in 1894 und 600,000 Ballen mehr als in 1893 nach Dundee verschifft. Alle Bedarfsländer importirten an Manila-Hanf im Berichtsjahre 803,850 Ballen gegen 656,200 Ballen in 1894.

Der Hanfexport Libaus war im verflossenen Jahre recht bedeutend, nämlich 224,328 Pud, doch ist fast das ganze Quantum nur Speditionsgut, da Libau selbstständigen Hanfexport so gut wie garnicht betreibt. Ueber Reval wurden 30,066 Pud und über St. Petersburg 98,273 Pud verschifft.

Rigas Hanfgeschäft nahm im Berichtsjahre einen ganz befriedigenden Verlauf. Das Geschäft ging flott bei hohen festen Preisen. So wurde für отборный Reinhanf 43—45 Rbl. und für GFSPRH 39—40 Rbl. pro Berkowez gezahlt. Die hohen festen Preise waren einerseits durch die gute Nachfrage und andererseits dadurch bedingt, dass die 1894er Ernte von Wintergut klein war, wie denn überhaupt die letzten Ernten nicht reichlich ausgefallen sind. Die Läger (besonders von Wintergut) waren denn auch schon im Laufe des Sommers fast völlig geräumt. Auch die Quantität der 1895er Ernte war nicht gross, dafür aber die Qualität sehr gut. In Folge der guten Nachfrage war aber die Bearbeitung des Hanfes im Innern des Reichs eine sehr schlechte, in manchen Gegenden mit 10 pCt. Heedeeinlagen.

Russlands Hanfexport betrug:

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:	3,130,000*)	„

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	„

Der Hanfexport ganz Russlands hat also im Jahre 1895 dem Jahre 1894 gegenüber zugenommen, ist aber geringer als in den achtziger Jahren. Die Ausfuhr über Wirballen weist seit dem Jahre 1892 einen beständigen Rückgang auf.

Das russische Hanfgeschäft im Berichtsjahre zeichnete sich durch einen gleichmässigen ruhigen Charakter aus und blieb von grossen Speculationen verschont, weshalb sich auch die Preise auf einem ziemlich gleichmässigen Niveau hielten. Characteristisch für das Geschäft waren: spärliches Angebot, verbunden mit Hartnäckigkeit der Verkäufer, und abwartende Haltung der Käufer, besonders am Anfang des Jahres. Zu Beginn des Sommers gestaltete sich jedoch das Exportgeschäft etwas belebter. So wurde im Mai und Juni im Vergleich mit dem April fast das doppelte Quantum ausgeführt und diese Belebung hielt fast während des ganzen Sommers an. Im Herbst trat jedoch wiederum eine gewisse Geschäftsstille ein, doch bewegten sich die Exportziffern in normalen Grenzen. Die ausländischen Käufer beschlossen nämlich, da sie die Preise für zu hoch hielten, niedrigere Preise abzuwarten. Dieser Haltung der ausländischen Consumenten traten jedoch Gerüchte von der Erschöpfung der Vorräthe in ersten Händen hinderlich in den Weg. Diese Gerüchte bewahrheiteten sich auch in der Folge. Dazu kam noch, dass die keineswegs günstigen Resultate der italienischen Hanfernte bekannt wurden. Endlich stellte sich mit immer grösserer Gewissheit heraus, dass auch die Hanfernte Russlands einen nicht unerheblichen Ausfall zu verzeichnen hatte. In Folge dessen gaben die ausländischen Consumenten ihre abwartende Haltung auf und begannen wieder zu kaufen, so dass die Exportziffern auch gegen Ende des Jahres keinen Rückgang aufwiesen.

*) In den ersten 11 Monaten.

Nach amtlichen Angaben belief sich die Hanfernte Russlands im Jahre 1894 auf 15,175,158 Pud, während sie im Jahre 1895 insgesammt 14,485,366 Pud erreichte. Jedoch bei Aussonderung nur der Gouvernements, wo die Hanfcultur im Handel eine wichtige Rolle spielt — Orel, Kursk, Mohilew, Tschernigow, Poltawa, Ssimbirsk und Smolensk, ergiebt sich schon ein merklicherer Ernteausfall, nämlich — 5,576,180 Pud, anstatt 6,157,500 Pud im Jahre 1894.

Rigas Export von Schlagleinsaat betrug:

	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:	312,474	= 2,577,910½	„

Unser Schlagleinsaatexport hat allerdings im Berichtsjahre ca. 800,000 Pud mehr betragen als im Vorjahre, doch hat er noch lange nicht die Höhe erreicht, die er in den Jahren 1886—1890 besass. Der Grund für den besonders seit dem Jahre 1892 bemerkbaren Rückgang dieses Artikels in unserem Export liegt hauptsächlich in der von den Südhäfen bereiteten starken Concurrenz. Die Production von Leinsaat hat, da der Weizenanbau wegen des starken Preisrückganges für diesen Artikel nicht mehr so lohnend ist wie früher, im Süden des Reiches in bedeutendem Masse zugenommen. Ferner mag aber auch nicht ohne Einfluss auf die Abnahme des Rigaer Leinsaatexports die Thatsache sein, dass in den letzten Jahren in den Zufuhrgebieten Rigas eine grosse Anzahl von Oelmühlen entstanden ist, welche bedeutende Quantitäten von Saat absorbiren, woraus dann allerdings wieder eine Zunahme unseres Leinkuchenexports erwachsen ist.

Unser vorigjähriger Herbstexport von Schlagsaat nahm seinen Weg fast ausschliesslich nach Hull, wo noch immer eine Vorliebe für baltische Saat existirt. Der bedeutende belgische Markt blieb für Riga fast verschlossen, indem die dortigen Käufer es vorzogen, sich mit Asow- und La-Plata-Saat zu versorgen.

Im Leinsaatexport hat unter unseren baltischen Nachbarhäfen Petersburg im verflossenen Jahre mit 368,484 Tschetwert = 3,044,993 Pud die erste Stelle eingenommen, sodann folgt Reval mit 736,009 Pud, ein Quantum, welches seit dem Jahre 1891 von keinem Jahre übertroffen ist. Pernau verschiffte nur 8,417 Tschetwert = 69,440¼ Pud.

Der Artikel Leinsaat hat an der rückgängigen Preistendenz, welche für alle anderen Bodenerzeugnisse in den letzten Jahren eingetreten ist,

ebenfalls in vollem Masse Antheil genommen. Als ein gewichtiger Grund für die Entwerthung dieses Artikels ist folgendes anzusehen: Während früher für die Versorgung des Weltbedarfs fast ausschliesslich Russland und Indien in Frage kamen, hat sich diesen Ländern gegenüber seit einigen Jahren Argentinien als ein mächtiger Concurrent erwiesen, welcher im Stande zu sein scheint, seine Mitbewerber auf dem Weltmarkte zu überflügeln. So betrug der exportfähige Ueberschuss der 1894er Leinsaaternte 1 Mill. Quarters = ca. 12 Mill. Pud, während die Schätzung der 1895er Ernte die erstaunliche Ziffer von $1^1/_2$ Mill. Quarters = 18 Mill. Pud aufweist, ein Plus, gegen welches der stattgehabte Ausfall in der Leinsaaternte Indiens nur wenig in's Gewicht fällt.

In Riga begann das Jahr mit etwas höheren Preisen als im December 1894 und zwar mit 115—116 Kop. für Steppenwaare, Basis 7 Mass und mit 107—108 Kop. für gedörrte Waare. Ende März, sowie im April, Mai und Juni machte sich ein weiteres allmähliches Steigen bemerkbar und wird Ende Juni 123 bis 126 Kop. für Steppenwaare und am Anfang dieses Monats 120—122 Kop. für gedörrte Leinsaat verlangt. Damit sind aber auch die Höchstpreise für diese Waare in dem Jahre 1895 erreicht, denn von da ab werden Inhaber immer nachgiebiger in ihren Forderungen, so dass im November und bis zum Schluss des December nur noch 109 bis 110 Kop. für Steppenwaare und 101 bis 102 Kop. für gedörrte Leinsaat zu bedingen waren. Die Preise im December 1895 standen also um mehrere Kop. niedriger, als zum Schluss des Jahres 1894, wie denn überhaupt die Preise für diesen Artikel im Allgemeinen im Jahre 1894 höher standen, in welchem gedörrte Schlagsaat zeitweilig zu 140 Kop. und Steppenwaare zu 143 bis 147 Kop. Nehmer fanden.

Was den vorigjährigen Saatenhandel des ganzen russischen Reichs anlangt, so verlief er ebenso wie im Jahre 1894 recht günstig. Im Allgemeinen waren weder die Preise noch die Stimmung starken Schwankungen unterworfen, sondern der Handel verlief ruhig und gleichmässig. Die bessere Lage des russischen Saatenhandels im Innern des Reichs ist namentlich der Entwickelung der Oelmühlenindustrie zuzuschreiben. Aus dem ganzen Reiche wurde im Berichtsjahre nach amtlichen Daten fast noch einmal so viel Leinsaat in's Ausland exportirt als im Jahre 1894, nämlich 23,291,000 Pud gegen 12,597,000 Pud in 1894. Das Saatengeschäft im ganzen Reiche lag bis zum Frühjahr still und die Verkäufer nahmen eine abwartende Haltung ein. Im Mai änderte sich die Lage vollkommen: es wurde flott gehandelt und die Preise stiegen. Bald machte sich jedoch eine Reaction bemerkbar, da das Angebot von russischer und namentlich, wie wir schon oben bemerkten, von Argentina-Saat stärker wurde. Die Leinsaaternte Russlands erwies sich im Vergleich mit den Vorjahren als eine ziemlich gute sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht. Der grössere Ernteertrag war wohl eine Folge der bedeutenden Erweiterung der Anbaufläche, die wiederum

durch die guten Absatzverhältnisse in den vorhergegangenen Jahren bedingt waren.

Säeleinsaat gelangte aus Riga zum Export:

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:	„	„	„	590,671⅝ „

Unser letztjähriger Export von Säesaat weicht also von der Durchschnittsexportziffer der Vorjahre nur sehr wenig ab. Nur das Jahr 1893 hat eine um ca. 120,000 Pud höhere Ausfuhrziffer ergeben, was auf die damals stark gestiegenen Flachspreise zurückzuführen ist. Da jedoch im verflossenen Jahre die Flachspreise keineswegs eine besonders namhafte Höhe erreichten, sondern auf einem im Vergleich zu den früheren Jahren verhältnissmässig niedrigen Niveau standen, war kein Anlass zu einer Erweiterung der Anbaufläche für Flachs und somit zum stärkeren Bezuge von Säesaat vorhanden. Die Hauptabsatzgebiete für unsere Säesaat sind seit einer Reihe von Jahren der belgische, deutsche, französische und englische Markt. Die Pernausche Säesaat, von welcher im verflossenen Jahre 21,040 Pud exportirt wurden, hat ihren Weg einzig und allein nach Deutschland genommen. Die Preise für Säeleinsaat standen am Anfang des Jahres höher und gingen dann allmählich herunter. Für 98 % Saat in Säcken à 5 Pud wurden in Irland 18 bis 19 s, in Frankreich für hohe Qualität 25 bis 26 Frcs., für niedrige Qualität 22 Frcs. gezahlt. In Deutschland wurden Rmk. 16½ per Sack cif. Stettin gezahlt.

Rigas Export von Hanfsaat betrug:

1888:	87,445 Tschetw.	=	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 „

Dieser Artikel hat seit einigen Jahren an seiner früheren Bedeutung für unseren Export verloren. Während das Quinquennium 1886—1890 noch eine durchschnittliche Exportziffer von ca. 400,000 Pud aufwies, sank das verschiffte Quantum dieses Artikels schon im Jahre 1892 auf 109,186 Pud, um im Jahre 1894 auf 46,949 Pud zurückzugehen. Das Berichtsjahr hat allerdings ein bei Weitem günstigeres Resultat ergeben als sein Vorgänger, nämlich das fünffache Exportquantum, doch lässt sich nichts an

der Thatsache ändern, dass dieser Exportzweig unseres Hafens im Niedergange begriffen ist. Es scheint aber auch einerseits der Anbau von Hanfsaat stark zurückzugehn, andererseits kommt der Artikel für die Oelmühlen des Auslandes nicht mehr in Betracht, nachdem speciell in der Seifenfabrikation andere billigere Oele Eingang gefunden haben. Der Artikel wird jetzt fast ausschliesslich zu Futterzwecken verwendet.

Der Hanfsaatexport des gesammten Reichs, welcher gleichfalls in der letzten Zeit stark zurückgegangen war, hat dahingegen im Berichtsjahre eine ganz aussergewöhnliche Höhe erreicht. Es wurden nämlich nach Daten des Finanzministeriums in den ersten 11 Monaten des Berichtsjahres 1,209,000 Pud gegen 681,000 Pud in derselben Periode 1894, also fast das doppelte Quantum, in's Ausland versandt.

Allerdings ist auch das geerntete Quantum Hanfsaat im Jahre 1895 das grösste seit dem Jahre 1892 gewesen.

Es betrug nach dem „Westnik Finanzow" Nr. 9 vom 3. (15.) März 1896 die Hanfsaaternte im ganzen europäischen Russland mit Einschluss des Weichselgebiets in Puden:

1892:	8,919,093
1893:	15,715,883
1894:	15,362,877
1895:	16,680,541

Was die 1895er Gestaltung der Preise für Hanfsaat am hiesigen Platze anlangt, so wurden die höchsten Preise, nämlich ca. 140 Kop., im Juni bewilligt, während im December nur ca 102 Kop. geboten wurden. Die Verkäufer hatten ihre seit dem April stetig erhöhten Forderungen zum Schluss des Jahres um ein Bedeutendes herabsetzen müssen. Die Preise waren während des Jahres vielfach nur nominelle.

An Oelkuchen wurden verschifft:

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:	2,903,553	„

Unser Oelkuchen-Export hat im verflossenen Jahre beinahe die bedeutende Ziffer von 3 Mill. Pud erreicht, mithin ist fast dreimal so viel als im Jahre 1889 verschifft worden. Es ist eben in der Entwickelung dieses Zweiges unseres Exporthandels ein stetiger Fortschritt zu bemerken, der auch im Berichtsjahre insofern zum Ausdruck gekommen ist, als das verschiffte Quantum wieder ein Mehr dem Vorjahr gegenüber, und zwar um ca. 100,000 Pud, ergeben hat. Riga verschifft fast ausschliesslich Lein- und Sonnenblumenkuchen, während der Versand von

Raps- und Rübkuchen vorzugsweise seinen Weg über die Südhäfen nimmt. Von dem russischen Gesammtexport von Oelkuchen, der, wie aus einer weiter unten folgenden Tabelle hervorgeht, in den letzten Jahren ca. 12—13 Mill. Pud betragen hat, geht etwa der vierte Theil über Riga. Unsere baltischen Nachbarhäfen, mit Ausnahme Libaus, spielen im Oelkuchenhandel eine sehr unbedeutende Rolle. So versandte Reval im verflossenen Jahre nur 66,474 Pud; es scheint, dass der dortige Oelkuchenhandel im Rückgange begriffen ist, da die in den letzten Jahren verschifften Quanten immer geringer geworden sind. Dagegen verschiffte Libau im Jahre 1895 1,499,808 Pud Oelkuchen und Oelkuchenmehl.

Auch für diesen Artikel ist in den letzten Jahren eine weichende Preistendenz eingetreten. Wenn schon die Preise für Leinkuchen Ende 1894 von 66—70 Kop. für courante Marken als niedrig zu bezeichnen sind, so weisen sie am Anfang des Berichtsjahres noch einen weiteren, nicht unbedeutenden Rückgang auf, so dass im März für russische Waare nur 60—63 und für hiesige Waare ca. 64 Kop. zu bedingen waren. Während am Anfang 1894 als höchster Preis 90 bis 94 Kop. für courante Marken bewilligt wurden, ist der höchste im Jahre 1895 gezahlte Preis 73—75 Kop. für hiesige Waare und 70—75 Kop. für russische Kuchen und zwar wurden diese Preise nur eine ganz kurze Zeit hindurch, am Anfang Juni, bewilligt. Von da ab weichen die Preise langsam aber stetig so, dass das Jahr mit 64—66 Kop. für hiesige und 63—66 Kop. für russische Waare schloss.

Russland hat, der amtlichen „Handels- und Industrie-Zeitung“ zufolge, in den ersten 11 Monaten der letzten 2 Jahre an Oelkuchen exportirt:

	1894	1895
Leinkuchen	7,591,000	7,580,000
Hanfkuchen	782,000	502,000
Sonnenblumenkuchen. . .	2,416,000	3,291,000
Raps- und Rübkuchen . .	1,878,000	2,181,000
Total . .	12,667,000	13,554,000

Also auch das ganze Reich weist einen Aufschwung im Export dieses Artikels im verflossenen Jahre auf. Dabei muss bemerkt werden, dass im vorigen Jahre in Folge hinreichender Ernte an Futtergetreide die Nachfrage nicht einmal besonders stark war. Der wachsende Export dieses Artikels legt beredtes Zeugniss von der erweiterten Production unserer Oelmühlen-Industrie ab.

An Mineralöl wurde aus Riga verschifft:

1887:	332,274	Pud
1888:	422,061	„
1889:	401,575	„
1890:	305,667	„

1891:	248,803	Pud
1892:	229,707	„
1893:	313,103	„
1894:	277,568	„
1895:	323,170	„

Der letztjährige Export ist mithin seit 1890 der stärkste gewesen, steht jedoch weit hinter den Jahren 1888 und 1889, in welchen circa 100,000 Pud mehr verschifft wurden, zurück.

Aus dem gesammten russischen Reiche wurden nach amtlichen Angaben exportirt in den ersten 11 Monaten:

	Naphthaproducte		Darunter Petroleum	
1892:	49,033,000	Pud	39,906,000	Pud
1893:	54,164,000	„	44,373,000	„
1894:	47,240,000	„	37,728,000	„
1895:	60,384,000	„	47,677,000	„

Also sowohl die Ausfuhr von Naphthaproducten überhaupt, als auch von Petroleum im Speciellen hat im Berichtsjahr erheblich zugenommen. Dagegen weist Russlands Hauptrivale auf dem internationalen Petroleummarkt, die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, einen starken Ausfall in dem Export von Beleuchtungsölen auf. Es betrug nämlich die Petroleumausfuhr der Vereinigten Staaten nach Angabe unseres Finanzministeriums im Jahre 1895 124,413,000 Pud, gegen 133,718,000 Pud in 1894, demnach in 1895 ca. 9 Mill. Pud weniger. Der Ausfall im nordamerikanischen Export kommt also fast dem Mehr im russischen Export gleich.

Auch die Naphthaausbeute Russlands gestaltete sich im verflossenen Jahre sehr günstig und überstieg zum ersten Mal diejenige Nord-Amerikas. Dieses ist vor Allem auf den colossalen Ertrag der Naphthafontainen zurückzuführen.

Die Naphthaausbeute Russlands und der Vereinigten Staaten hat betragen:

	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

Das verflossene Jahr war für den russischen Petroleumhandel, welcher sich in den vorhergegangenen Jahren in schwieriger Lage befunden hatte, sehr günstig. Der Export ging im Laufe des Jahres mit grossem Erfolg von Statten, nur in den letzten zwei Monaten verringerte er sich etwas in Folge der Unterbrechung des Verkehrs auf einer Strecke der Transkaukasischen Bahn, der Hauptarterie für unseren Petroleumexport aus Baku in's Ausland. Von grösstem Einfluss auf die gesteigerte Nachfrage nach russischem Petroleum war die Verbreitung des Gerüchts vom Versiegen der amerikanischen Naphthaquellen. Diese Gerüchte sind entschieden übertrieben, doch steht soviel fest, dass die Quellen nicht mehr so reich sind, wie früher. Jedenfalls können wir noch auf Jahre hinaus mit der amerikanischen Concurrenz rechnen. Von grosser Bedeutung für den Exporthandel war ferner die Zusammenschliessung aller unserer Naphthaindustriellen zu einem Verbande, der ein vorzügliches Gegengewicht gegen die Concurrenz der mächtigen Standard Oil-Compagny, sowie gegen diejenige der russischen Naphthaindustriellen unter einander bildete. Die inländischen Märkte hatten jedoch durch diesen Verband unter hohen Preisen zu leiden. In früheren Jahren, wo der Export mit einem gewissen Risico verknüpft war, konnte der innere Markt über ein reiches Angebot verfügen, das einen stetigen, niedrigen Preisstand zur Folge hatte. Nachdem dieses Risico durch die Regulirung des Exports beseitigt war, konnten die Industriellen eine gewisse Zurückhaltung beobachten und dadurch höhere Preise erzielen.

Was den Preisgang für Petroleum im verflossenen Jahre betrifft, so zogen die Preise bereits im Januar an und verfolgten eine steigende Tendenz bis in den April hinein, wo sie ihre höchste Notirung erreichten. Sodann begannen aber die Preise zu fallen bis zum Juni, von wann ab sie stabil blieben. Mit dem Herbst erholten sich die Preise und es trat eine erhöhte Exportthätigkeit ein. Die beiden letzten Monate des Jahres brachten den inneren Märkten eine starke Preiserhöhung, weil die Petroleumzufuhr nach Russland in Folge der Zerstörung der Transkaukasischen Bahn durch Ueberschwemmung vollständig abgeschnitten war.

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:	1,134,552	„

Das Berichtsjahr hat mithin ein ganz aussergewöhnliches Resultat zu verzeichnen, da in demselben mehr als das Doppelte des im Jahre

1894 verschifften Quantums zum Export gelangte, nämlich 1,134,552 Pud, während Riga im Jahre 1886 nur 53,166 Pud, also etwa den zwanzigsten Theil des letztjährigen Quantums versandt hat. Dieser grosse Aufschwung des Eierhandels im Berichtsjahr ist einmal auf die stärkere Eierproduction und die im Mai 1894 eingeführten ermässigten Tarife für Beförderung von Eiern und zum andern auf die Einrichtung unserer beiden neuen regelmässigen Dampferlinien Riga-Hamburg und Riga-Antwerpen zurückzuführen, welchen es zuzuschreiben ist, dass uns die Eiertransporte in erhöhtem Masse, zwecks Weiterversand in's Ausland auf dem billigeren Wasserwege, zugeführt wurden.

Riga steht als Eierexportplatz Russlands an zweiter Stelle nach Wolotschisk, es folgen Petersburg mit 104,080,320 Stück = 433,668 Pud, Libau mit 91,868,418 Stück = 382,785 Pud. Der Eierexport Russlands nimmt seine Richtung hauptsächlich über die baltischen Häfen und über die Landgrenze, während die Südhäfen einen nur unbedeutenden Antheil daran nehmen. Die über die Landgrenze gehenden Eier werden nach Oesterreich und Deutschland (Königsberg und Hamburg) transportirt und von dort wiederum zum Theil weiter versandt. Rigas hauptsächlichste Abnehmer dieses Artikels sind in erster Linie Grossbritannien, sodann Deutschland und Belgien. Lübeck ist bisher für unseren Eierhandel von grosser Bedeutung gewesen, da fast das ganze nach Deutschland versandte Quantum seinen Weg über Lübeck nahm. In neuerer Zeit, eben durch die Dampferverbindung Riga-Hamburg, gehen auch grosse Sendungen direct nach Hamburg. In England, das uns im Jahre 1894 die Hälfte aller exportirten Eier abnahm (309,437 Pud), sind Hull, Hartlepool, Gravesend und Leith unsere wichtigsten Absatzorte für diesen Artikel. Die zum Export aus Riga gelangenden Eier werden nach Riga hauptsächlich auf der Orel-Livny-Jeletz-Gräsi-Woronesher, der Moskau-Räshsk-Orenburg-Koslow-Saratower, der Moskau-Muromer, Nishni-Nowgorod-Jaroslaw-Wologdaer Eisenbahn und aus dem Gouvernement Witebsk zugeführt. Da die Eier leicht dem Verderben ausgesetzt sind, ist eine schnelle Beförderung Hauptbedingung für den gedeihlichen Aufschwung des Eierhandels. Es ist daher auch seitens der Eisenbahnen, bezüglich der Transportgeschwindigkeit, viel gethan worden, was auch anderen Artikeln zu Gute gekommen ist. Der Eierhandel des ganzen russischen Reichs hat seit 1880, in welchem Jahre er sich zum ersten Male von der Vermittelung Oesterreichs emanzipirte, einen ganz enormen Aufschwung genommen. Im Jahre 1881 betrug die Stückzahl der exportirten Eier ca. 67 Mill. Stück, zehn Jahre später, also 1891 schon 829 Mill. Stück und in den 11 ersten Monaten der Jahre 1894 und 1895 sind bereits 917,164,000 resp. 1,367,169,000 Stück zum Export gelangt, also in 1895 1,300,000,000 Stück mehr oder zwanzig Mal soviel als im Jahre 1881.

Das Gesammtquantum der ausgeführten Holzwaaren betrug

1891:	40,600,000	engl. Cubikfuss
1892:	38,200,000	„ „
1893:	34,600,000	„ „
1894:	41,200,000	„ „
1895:	41,800,000	„ „

Das von oberwärts auf der Düna angeflösste Quantum belief sich

1891	auf ca.	6,800	Flösse
1892	„ „	11,500	„
1893	„ „	11,750	„
1894	„ „	13,800	„
1895	„ „	13,600	„

Im Gegensatz zu dem in vielen Theilen unseres Zufuhrgebiets fast schneelosen Winter 1893/94 hatten wir 1894/95 während der ganzen langen Dauer des Winters überall gute Schlittenbahn, so dass die Ausfuhr der Hölzer aus den Wäldern bequem und ohne aussergewöhnlichen Kostenaufwand bewerkstelligt werden konnte; auch in Bezug auf die Flössung kann das Jahr 1895 im Allgemeinen als ein normales bezeichnet werden. Die auf der Düna von oberwärts angebrachte Anzahl von Flössen hielt sich ungefähr auf derselben Höhe, wie im Jahre vorher.

Die Ausfuhr übertraf diejenige des Vorjahrs noch um eine Kleinigkeit und war überhaupt die stärkste des letzten Quinquenniums, doch darf man aus diesem Umstande keineswegs auf eine besonders lebhafte Nachfrage seitens des Auslandes schliessen, vielmehr war der Absatz für die meisten Artikel recht träge und oft nur durch grosse Concessionen in den Preisen zu erzielen. Eine Ausnahme bildete auch für das verflossene Jahr wieder die Sleepersbranche, da für diesen Artikel die Nachfrage mit dem Angebot gleichen Schritt hielt und im Herbst kaum befriedigt werden konnte.

Zu den einzelnen Artikeln unseres Holzexports übergehend, berichten wir wie folgt:

Von kantigen und runden Balken wurden ausgeführt:

	kantige	
	fichtene	grähnene
1891:	30,794	29,662
1892:	26,787	34,421
1893:	23,990	30,976
1894:	13,960	26,998
1895:	22,321	25,706

runde

	fichtene	grähnene
1891:	95,214	118,706
1892:	116,829	172,399
1893:	50,817	156,532
1894:	59,802	156,410
1895:	32,333	119,472

in Summa

1891:	274,376	Stück
1892:	350,436	„
1893:	262,315	„
1894:	257,170	„
1895:	199,832	„

Ellern-, Espen- und Birkenbalken:

1891:	126,524	Stück
1892:	127,240	„
1893:	113,908	„
1894:	153,962	„
1895:	162,610	„

Fichtene holländische Brussen waren stark angeboten, und die Preise verfolgten eine weichende Richtung. Während im Anfang des Jahres noch einige Contracte zu 4 bis 5 Kop. pr. laufenden Fuss über Durchschnittsfusszahl für 2te Sorte, also 27′ zu 31 à 32 Kop. geschlossen wurden, konnte man im Sommer schon 2 à 3 Kop., im Herbst 3 à 4 Kop. pr. Fuss billiger kaufen; 3te Sorte wurde $3^1/_2$ à 4 Kop. pr. Fuss unter dem Preise für 2te Sorte gehandelt. Der Absatz nach Holland, Belgien und Nordfrankreich war sehr schleppend.

Die Vorräthe, die wir in die neue Saison hinübernehmen, sind indessen nicht von Bedeutung und da für 1896 nur eine sehr kleine Zufuhr in Aussicht steht, so ist zu hoffen, dass in der bevorstehenden Saison die Lage des Artikels sich wieder günstiger gestalten wird.

Grähnene holländische Brussen. Auch in diesem Artikel haben wir einen Preisrückgang zu verzeichnen. Die ersten Abschlüsse fanden zu 25 à 26 Kop. pr. laufenden Fuss für 28/29 Fuss Durchschnittslänge Kron statt, doch wichen diese Preise im Laufe der Saison allmählich auf ca. 23 Kop.; 2te Sorte wurde mit etwa 3 Kop. pr. Fuss unter dem Kronpreise bezahlt. Beim Verkauf nach Holland erzielte man anfangs etwa 36 cents für 27/28 Fuss Kron, später nur etwa 34 cents. Für besonders gute Parthien mit wenig oder gar keiner 2ten Sorte wurden in einzelnen Fällen auch wesentlich bessere Preise erzielt.

Von fichtenen und grähnenen englischen Brussen kamen wieder nur Kleinigkeiten vor, so dass ein Marktwerth dafür nicht anzugeben ist.

Dem Geschäft in Nordischen Kappbalken ist, wie schon in unserem vorigjährigen Bericht angedeutet, eine sehr empfindliche Concurrenz in den Nachbarhäfen Libau, Windau, Pernau und Narwa entstanden; namentlich von dem letztgenannten Hafen wurden grosse Quantitäten zu sehr niedrigen Preisen, mit denen unser Platz nicht concurriren konnte, nach Holland verschlossen. Wir haben denn auch einen grossen Ausfall in der Ausfuhr dieses Artikels zu verzeichnen; es wurden 1895 von fichtenen nordischen Kappbalken nur ca. 32,000 Stück gegen ca. 60,000 Stück im Jahre 1894 und von grähnenen nur ca. 119,000 Stück gegen ca. 156,000 Stück im Jahre 1894 exportirt.

Das Platzgeschäft in fertig behauener Waare war wieder nur unbedeutend, da der überwiegend grösste Theil des ausgeführten Quantums von Exportfirmen in eigenen Wäldern oder aus hier am Platz gekauften runden Balken gearbeitet wurde. Der Platzpreis für grähnene hielt sich fast das ganze Jahr hindurch anf etwa 13 Kop. für 11″ und 10 Kop. für 10″, fichtene etwa ½ Kop. billiger. Da die meisten Verkäufe inclusive Fracht und Assecuranz geschlossen wurden, so ist der f. a. B. Werth schwer anzugeben; derselbe dürfte ungefähr 18 à 18½ cents für 11″ und 15 à 15½ cents für 10″ betragen haben.

Ellern- und Espenbalken. Die Preise für diese Artikel sind ganz verschiedene, je nach der Qualität der Waare, da sie bis auf Brennholzwerth hinuntergeht.

Für gesunde und prima Verschiffungswaare wurde gezahlt:

Ellern:	10″	8½— 9	Kop.	per laufenden engl. Fuss
	11″	10½—11	„	
	12″	12 —13	„	
Espen:	10″	7½— 8	„	
	11″	8½— 9½	„	
	12″	11 —12	„	

Alles bei 20′ Durchschnittslänge.

Von den Ankünften wurden schliesslich auch die geringsten Qualitäten untergebracht, so dass keine Stocks zum Frühjahr 1896 übrig blieben.

Die Ausfuhr von Mauerlatten betrug nach Stückzahl:

	fichtene	grähnene	in Summa
1891:	56,935	44,822	101,757
1892:	68,113	25,773	93,886
1893:	65,819	21,894	87,713
1894:	60,131	24,919	85,050
1895:	49,464	22,992	72,456

Fichtene 10 × 10″ Mauerlatten. Dem recht starken Angebot stand eine nur schwache Nachfrage gegenüber, so dass der im Anfang des Jahres angelegte Preis von 20½ à 21 Kop. für 27/28′ 2. Sorte sich nicht lange behaupten konnte; derselbe ging denn auch successive bis 19½ à 19 Kop. zurück; 3. Sorte wurde vielfach auf Sleepers umgearbeitet.

Der Verkauf nach Grossbritannien war wegen mangelnder Nachfrage, die wohl zum Theil auf die in Folge des langen Winters verringerte Bauthätigkeit und hauptsächlich auf die niedrigen Preise von amerikanischem Pitch Pine zurückzuführen ist, sehr schwer; die meisten Verkäufe wurden wie gewöhnlich cif. geschlossen. Der f. a. Bord-Werth für eine Durchschnittslänge von 27/28′ dürfte von 34/6 bis 33/6 pr. load von 72 lauf. Fuss variirt haben; dass in einzelnen Fällen, namentlich für besondere Längenspecificationen auch wesentlich höhere Preise erzielt wurden, ist natürlich nicht ausgeschlossen.

Das Geschäft in kurzen Mauerlatten, welches sich in den letzten Jahren nach Stettin und Berlin entwickelt hat, war 1895 wenig belangreich, da es bei den hohen Sleeperspreisen vortheilhafter auskam, die kurzen Längen auf Sleepers umzuarbeiten.

Fichtene 11 × 11″ Mauerlatten waren recht vernachlässigt, dieselben wurden schon im Anfang der Saison mit 1 à 2 Kop. pr. Fuss unter Durchschnittsfusszahl gehandelt und waren im Herbst selbst zu noch billigeren Preisen schwer verkäuflich.

Wie allgemein verlautet, sind in der bevorstehenden Saison nur kleine Zufuhren von fichtenen Mauerlatten zu erwarten, so dass wir auch für diesen Artikel auf eine günstigere Marktlage hoffen dürfen.

Grähnene 10 × 10″ Mauerlatten, anfangs zu 17½ à 17 Kop. pr. Fuss für 27/28′ Kron gehandelt, konnten sich auf diesem Standpunkt nur kurze Zeit halten, da das Angebot die Nachfrage bedeutend überstieg, die Preise gingen denn auch allmählich bis ca. 15 Kop. pr. Fuss für 27/28′ Kron und in vereinzelten Fällen selbst noch weiter herunter. Die Verkäufe nach Grossbritannien dürften anfangs etwa 29 s à 28 s 6 d, später kaum 26 s pr. Load von 72 lauf. Fuss f. a. B. ergeben haben.

Von Sleepers aller Dimensionen wurden exportirt:

	kantige	runde	in Summa
1891:	1,848,968	109,294	1,958,262
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:	2,056,971	1,657	2,058,628

Im November-December 1894 fanden einige Lieferungsabschlüsse pr. Sommer 1895 mit dem üblichen Vorschuss zu Rbl. 1,50 bis Rbl. 1,55 und im Anfang Januar 1895 zu Rbl. 1,57 bis Rbl. 1,60 für das Sortiment von 40 % scharfkant, 30 % 8″ Blatt und 30 % 7″ Blatt statt; nachdem aber im Januar eine hiesige Firma Rbl. 1,70 ohne Vorschuss bewilligt hatte, wurde dieser Preis — mit dem üblichen Vorschuss natürlich entsprechend niedriger — bald allgemein angelegt und hielt sich auf dieser Höhe bis zum Juni, um von da ab successive bis 180 Kop. im October zu steigen.

Fichtene 10×10″ □ 6″ Blatt wurden anfangs zu 115 bis 120 Kop. gehandelt und stiegen allmählich bis 128 à 130 Kop.

Da aus dem vorhergehenden Jahre keine Vorräthe herübergenommen wurden, so war das Geschäft in bei erst offenem Wasser disponibler Waare nur höchst unbedeutend; die englischen Käufer bewilligten für diesen Termin 34 s bis 34 s 6 d für das Sortiment von 50 % scharfkant, 40 % 8″ Blatt und 10 % 7″ Blatt. Per Mai-Juni wurden im Januar verschiedene Contracte zu 32 s 3 d à 32 s 6 d für 50/40/10 % geschlossen, später trat eine kleine Abschwächung ein; die englischen Käufer, welche auf eine besonders starke Zufuhr rechneten, versuchten den Preis zu drücken, und es gelang ihnen auch, einige kleinere Ankäufe zu 32 s à 31 s 9 d und selbst darunter zu machen, doch sahen sich dieselben im Juni wieder genöthigt, 32 s à 32 s 6 d zu bewilligen. Als es sich später herausstellte, dass die Zufuhren hier sowohl wie in den preussischen Häfen keineswegs übermässig gross waren und kaum zur Deckung des Bedarfs der britischen Bahnen ausreichten, stieg der Preis im August auf 32 s 9 d à 33 s, im September auf 33 s 6 d à 34 s und im October wurde bis 35 s bezahlt. Alles für die Specification von 50/40/10 %, während 40/30/30 % durchweg 9 d à 1 s pr. Load billiger gehandelt wurde.

6″ Blatt zuerst zu 22 s 6 d à 23 s geschlossen, hoben sich allmählich bis 25 s, 7″ Blatt stiegen von 28 s bis 29 s 6 d à 30 s.

Nicht unerwähnt wollen wir lassen, dass einzelne der indischen Eisenbahnen, welche seit einer Reihe von Jahren Metallschwellen verwandten, zu unseren Rothholz-Sleepers zurückgekehrt zu sein scheinen und dieser Umstand dürfte jedenfalls mit dazu beigetragen haben, dem Sleepersmarkt in den letzten beiden Jahren eine grössere Festigkeit zu verleihen.

Fichtene 9×9″ □ $8^{11}/_{12}$′ Sleepers, von denen nur wenig zugeführt wurde, waren im Frühling und Sommer sehr vernachlässigt und wurden zu 80 bis 85 Kop. für 75 % 7″ 25 % 6″ Blatt geschlossen; erst als im Spätherbst sich grössere Nachfrage zeigte, stieg der Preis auf 88 bis 90 Kop. Beim Verkauf nach Grossbritannien war anfangs nur 20 s à 20 s 6 d, im Spätherbst 22 s à 22 s 6 d zu bedingen.

Fichtene 6×10″ halbe Quadratsleepers, für welche man anfangs 125 Kop. pro Paar für englische und 135 Kop. pro Paar für rheinländische zahlte, stiegen in Folge lebhafter Nachfrage von Holland und Deutschland allmählich bis 145 Kop. resp. 155 Kop. pro Paar. Nach Grossbritannien wurde von dieser Dimension nur sehr wenig verschifft, da man dort die nach dem Continent erzielbaren Preise nur in Ausnahmefällen bewilligte.

Fichtene 10×5″ auf allen Seiten behauene halbe Quadratsleepers wurden im Winter zu 100 Kop. bis 105 Kop. pr. Paar contrahirt, verfolgten aber bald eine steigende Richtung und schlossen mit 115 à 120

Kop. pro Paar. Die englischen Käufer boten anfangs 21 s à 21 s 6 d pr. 16 St. f. a. B., im Juli war 22 s 6 d à 23 s zu bedingen; im August-September wurde zu 24 s und später vereinzelt noch höher geschlossen.

Fichtene $9 \times 4^1/_2$ Zoll behauene halbe Quadratsleepers bezahlte man im Winter auf Contract mit ca. 80 Kop. pro Paar, später mit ca. 85 Kop. und gegen Schluss der Saison bewilligte man 88 bis 90 Kop. pro Paar; der ausländische Verkaufspreis hob sich von 20 s à 20 s 6 d allmählich bis 21 s 6 d à 22 s per 20 Stück f. a. B.

Das Geschäft in grähnenen $10 \times 10''$ Quadratsleepers $8^{11}/_{12}'$ lang war wieder nur unbedeutend. Man zahlte anfangs 107 à 108 Kop., später 112 à 115 Kop. pro Stück; der Verkaufspreis nach dem Auslande betrug während der ganzen Saison 21 s à 21 s 6 d pr. 8 Stück f. a. B.

Sleepers fast aller Dimensionen wurden beinahe vollständig geräumt.

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
1891:	36,656	6,242,836	7,866,235
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	6,156,008	10,065,661

	in Summa
1891:	14,145,727
1892:	11,343,077
1893:	11,567,093
1894:	15,704,371
1895:	16,257,622

Wie aus vorstehender Zusammenstellung ersichtlich, weist das Berichtsjahr eine sehr hohe Exportziffer für geschnittene Hölzer auf; trotzdem kann dasselbe aber für die am Sägemühlengeschäft betheiligten Firmen nicht befriedigend genannt werden. Die schon seit einer Reihe von Jahren beobachtete Erscheinung, dass für runde Sägebalken zu hohe, nicht im Verhältniss zu den im Auslande für fertig gesägte Hölzer erhältlichen Werthen stehende Preise angelegt werden, hat sich auch im Jahre 1895 wiederholt. Der Nutzen bei der Fabrikation ist dadurch auf ein Minimum reducirt worden, und von einem wirklich gewinnbringenden Geschäft kann eigentlich nur noch die Rede sein, wenn günstige Conjuncturen zu Hilfe kommen; diese fehlten aber im verflossenen Jahre, die Preisbewegung war vielmehr eine rückläufige und wenn auch der Herbst eine lebhaftere Nachfrage und eine Preisaufbesserung auf den ausländischen Märkten brachte, so konnte man daraus hier, der höheren Frachten wegen, doch nur wenig oder keinen Nutzen ziehen.

Breite Planken, grähnene sowohl wie fichtene, waren wieder sehr vernachlässigt, namentlich $3 \times 10^1/_2$" waren gar nicht oder doch nur zu Schleuderpreisen verkäuflich; Battens dagegen konnten, wenn auch zu wenig befriedigenden Preisen stets coulant placirt werden. Fichtene und grähnene Bretter fanden regelmässigen guten Absatz hauptsächlich nach Deutschland.

Der Verkaufspreis nach dem Auslande stellte sich ungefähr wie folgt:

Grähnene 3×11" Planken 2. Sorte ca. 6 £ 0/0
„ 3×9" „ 2. „ „ 5 £ 10/0
„ 3×8" Battens 2. „ „ 5 £ 5/0 à 4 £ 15/0
„ 3×7" „ 2. „ „ 5 £ 0/0 à 4 £ 10/0

Alles pro Standard frei an Bord.

Grähnene 3×9" Planken metrisch gelängt:
anfangs 20 Centimes für 2a Sorte und 18 Centimes für 3a Sorte
später 18 „ „ 2a „ „ 16 „ „ 3a „
pr. lauf. metr. Fuss frei an Bord.

Fichtene 3×9" 2. Sorte anfangs zu Frcs. 175 à 170 geschlossen, später kaum zu Frcs. 160 pr. Stand. f. a. B. verkäuflich.

Fichtene $2^1/_2 \times 7$" Battens unsortirt circa Frcs. 140 f. a. B.

Grähnene Bretter:

$1^1/_2$" und 1×9" Kron ca. 160 Mk.
$1^1/_2$" „ 1×9" 2a „ 145 „
} pro Stand. f. a. B.

pro Stand. f. a. B.

1×8" unsortirt ca. 50 pCt. Kron und 50 pCt. 2a enthaltend ca. 125 Mk.
1×7" „ „ „ „ „ „ 115 „
1×6" „ „ „ „ „ „ 110 „
1×5" „ „ „ „ „ „ 95 à 90 Mk.

Alle diese Preise verstehen sich für besonders bevorzugte Marken, während geringere Waare auch bedeutend billiger verkauft wurde.

Eichene Stäbe. Das Lager betrug am 1. Januar 1895:
1354 Schock Kron-Pipenstäbe
503 „ „ -Oxhoftstäbe
43 „ Wrackstäbe aller Längen.

Zugeführt wurden:

	1891	1892	1893	1894	1895	
Kron-Pipenstäbe	1006	788	2004	1483	372	Schock
„ -Oxhoftstäbe	594	1951	2713	476	41	„
Wrackstäbe aller Längen . . .	80	373	685	175	94	„

und wurden dagegen verschifft, resp. hier am Platze verbraucht:

Kron- und Wrack-Pipenstäbe	1135	829	2048	391	1119	„
„ „ „ -Oxhoftstäbe .	795	2049	2041	1418	579	„

so dass zum 1. Januar 1896 als Lager verblieben:
689 Schock Kron-Pipenstäbe
20 „ „ -Oxhoftstäbe
— „ Wrackstäbe aller Längen

Die matte Stimmung im Stäbegeschäft bei Beginn des Jahres 1895, zum Theil in Folge des grossen vom vorhergehenden Jahre herübergenommenen Lagers, zum Theil in Folge geringer Nachfrage von Seiten des Auslandes, hielt so ziemlich während des ganzen Jahres an, und wurden im Frühjahre auf Lieferung 61 bis 62 Rbl. bezahlt, so erzielte späterhin auch Loco-Waare nur einen geringen Aufschlag und bedang 63 bis 64 Rbl. pr. Schock $2^1/_2 \times 5 \times 72''$ franz. Kron als Basis.

Mehr gesucht und besser bezahlt wurden nur die Dimensionen von 96" und 108".

Wrack-Stäbe fanden zu hohen Preisen hier am Platze Verwendung und bedangen:

118—120	Rbl.	pr.	Schock	8′
75— 76	„	„	„	7′
58— 60	„	„	„	6′
35— 36	„	„	„	5′
23— 24	„	„	„	4,

Die überaus geringe Zufuhr im Jahre 1895 erklärt sich wohl zum Theil aus der geringeren Ergiebigkeit der für unseren Platz in Betracht kommenden Wälder, dann aber wohl auch hauptsächlich aus dem Umstande, dass inländische Lieferanten sich mehr und mehr anderen Häfen zuwenden, wie Libau und namentlich Memel, wo einmal die Platzunkosten geringer sein und dann auch bei Empfang und Wracke Erleichterungen zugestanden werden sollen, während man hier noch an den alten strengen Bestimmungen des Eichenholzwracker-Amts festhält.

Angesichts dieser Verhältnisse sind denn auch Lieferanten gezwungen, für nach hier kommende Stäbe höhere Preise, als für nach anderen Häfen zu liefernde zu verlangen, und da das Ausland nicht Willens ist Riga diese höheren Preise zuzugestehen, so verliert eben der früher so rege Rigasche Stäbeexport von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung.

Splittholz. Der Export betrug:

1891:	10,449	Faden
1892:	11,920	„
1893:	11,070	„
1894:	13,841	„
1895:	13,378	„

Der hiesige Platzpreis war während des ganzen Jahres durchweg ca. 5 Rubel pro Fuss bis zum Schiff geliefert; der bei den Verkäufen nach dem Auslande erzielte f. a. B. Preis dürfte etwa 12 s betragen haben.

Von Pitprops wurden exportirt:

1891:	1,808,165	Stück
1892:	2,474,742	„
1893:	2,712,962	„
1894:	2,378,254	„
1895:	2,262,332	„

II. Der Import.

Schon in der Einleitung zu diesem Bericht wiesen wir darauf hin, dass unser vorigjähriger Importhandel durch einen fast beispiellos stabilen Rubelcours, sowie durch die aus den Handelsverträgen resultirende Festlegung der Zollsätze erheblich unterstützt wurde, so dass das ziffernmässige Ergebniss dieses Zweiges des Aussenhandels allen Jahren seit 1884 weit überlegen ist und sich sogar dem bezüglich des Importhandels aussergewöhnlich günstig verlaufenen Jahre 1894 zum mindesten an die Seite stellen kann. Es ergiebt sich denn auch, dass beinahe alle wichtigen Artikel fast in gleichen Mengen aus dem Auslande bezogen wurden wie im Jahre 1894. Eine Ausnahme hiervon machen Steinkohlen, von denen etwa 800,000 und Eisenbahnschienen, wovon ca. 260,000 Pud im Jahre 1895 mehr als im vorausgegangenen Jahre importirt wurden. Dahingegen ist ein namhafter Minderimport für Farbeholz (ca. 400,000 Pud weniger als 1894), Harz (160,000 Pud) und Thonerde (300,000 Pud) zu verzeichnen. Wenn nun, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, die Werthangabe des letztjährigen Imports im Vergleich mit derjenigen des Jahres 1894 einen starken Rückgang aufweist, so sind wir, wie bereits Eingangs betont, in Hinsicht auf die fast gleichen importirten Quantitäten der beiden Jahre, sowie in Folge des Umstandes, dass die Preise im Jahre 1895 im Grossen und Ganzen höher standen, als im Vorjahre, entschieden zu der Annahme berechtigt, die letztjährige Berechnung des Importwerthes, die auf Grund vorläufiger Angaben ausgeführt ist, für nicht endgiltig zu halten. Es wird sich bei der definitiven Werthberechnung zweifelsohne ein höherer Werth herausstellen, wie denn auch die vorläufige Werthziffer des Imports pro 1894 mehr als 3 Mill. Rbl. weniger betragen hat, als die endgiltige.

Der Rigaer Einfuhrhandel betrug seinem Werthe nach:

1884—1888:	22,360,890	Rbl.
1889:	20,076,548	„
1890:	21,692,964	„
1891:	18,830,838	„
1892:	20,698,639	„
1893:	26,384,643	„
1894:	33,066,954	„
1895:	28,331,576	„

Die Hauptbezugsländer für die Rigaer Importwaaren sind von jeher Grossbritannien und Deutschland gewesen. In früheren Jahren überwog unser Import aus Grossbritannien denjenigen aus Deutschland ganz bedeutend. Seit dem Jahre 1886 wurde die Differenz zu Gunsten Grossbritanniens jedoch immer geringer. Das Zollkriegsjahr 1893 hatte aber in diesem Verhältniss eine vollkommene Wandlung geschaffen, so dass uns Grossbritannien in diesem Jahre 46 pCt., Deutschland aber

nur 17 pCt. unserer Importwaaren lieferte. Es waren eben Grossbritannien sowie andere Bezugsländer an Deutschlands Stelle getreten. Wenn auch das frühere Verhältniss zwischen Deutschland und Grossbritannien bezüglich unserer Importwaaren im Jahre 1894 noch nicht hergestellt ist, so ist doch Deutschland wieder stark in den Vordergrund getreten. Wir bezogen nämlich 42,4 pCt. unserer Importwaaren aus Grossbritannien (also 4 pCt. weniger als in 1893) und 27,3 pCt. aus Deutschland, mithin 10 pCt. mehr als in 1893. Belgien stand als Bezugsland für unsere Importwaaren im Jahre 1894 mit 12,1 pCt. des Gesammtimports an dritter Stelle.

Der Werth der nach Riga importirten Waaren betrug

	aus Deutschland	aus Grossbritannien
	Rbl.	Rbl.
1876—1880:	9,350,904	14,038,931
1881—1885:	7,908,456	12,624,361
1886—1890:	6,410,554	8,704,067
1891:	5,957,991	7,498,452
1892:	6,917,658	7,703,654
1893:	4,658,282	12,122,147
1894:	8,984,635	13,836,282

Der Werth der im Jahre 1894 aus Deutschland importirten Waaren ist also grösser als in allen hier angeführten Jahren resp. Jahrfünften mit Ausnahme des Quinquenniums 1876—1880.

Der vorigjährige Einfuhrhandel des gesammten Russland hat hinsichtlich seines Werthes im Vergleich mit dem Jahre 1894, welches in dieser Hinsicht allerdings aussergewöhnlich günstig verlaufen ist, einen kleinen Rückgang erfahren.

Es wurden nämlich nach amtlichen Angaben in der Zeit vom 1. Januar bis 1. December der letzten 4 Jahre nach Russland eingeführt:

	1895	1894	1893	1892
	Werth in Rubeln			
Lebensmittel . . .	63,475,000	62,051,000	72,985,000	55,403,000
Roh- und halbverarbeitete Materialien . . .	261,884,000	289,469,000	259,030,000	235,702,000
Thiere	2,639,000	2,385,000	1,338,000	807,000
Fabrikate	125,597,000	118,644,000	88,603,000	75,356,000
	453,595,000	472,549,000	421,956,000	367,286,000

Nach dieser Tabelle ist in den Gruppen der „Lebensmittel“, der „Fabrikate“ und der „Thiere“ eine Steigerung dem Jahre 1894 gegenüber eingetreten, während in der Gruppe der „rohen und halbbearbeiteten Materialien“ eine Minderung zu verzeichnen ist. Fabrikate sind mit jedem Jahre mehr eingeführt worden, was einen Beweis dafür liefert, dass Russland trotz der Entwickelung seiner Fabrikthätigkeit in den

letzten Jahren und der hohen Zölle auf Industrieproducte noch lange nicht in der Lage ist, seinen stetig steigenden Bedarf an Fabrikaten selbst zu decken, sondern das Ausland dazu in immer bedeutenderem Masse heranziehen muss, da die industriellen Fortschritte Russlands offenbar im langsameren Tempo vor sich gehen, als das wachsende Bedürfniss der stark zunehmenden Bevölkerung.

Ueber den russisch-deutschen Handelsverkehr in den beiden letzten Jahren liegt noch kein Zahlenmaterial unseres Finanzministeriums vor. Es seien daher zur Beurtheilung der Wirkung des durch das Handelsabkommen getroffenen freieren Verkehrs nachstehende bemerkenswerthe Aeusserungen, welche anlässlich der gegenwärtig schwebenden Tarifverhandlungen mit Deutschland von der officiösen russischen Presse gemacht worden sind, erwähnt:

„Wie die Entwickelung des deutsch-russischen Handels in den beiden letzten Jahren zeigt, ist Russland bei dem Abschlusse des Handelsvertrages und bei den bisherigen Vereinbarungen der beiderseitigen Eisenbahnen in keiner Weise zu kurz gekommen. Im Jahre 1894 hat sich die Einfuhr Deutschlands nach Russland (mit Ausschluss des Edelmetallverkehrs) um 35 Mill. Mark vergrössert, gleichzeitig ist aber unsere Ausfuhr nach Deutschland um über 40 Mill. Rbl. gestiegen, so dass die Handelsbeziehung Russlands gegen Deutschland eine active ist. Auch im letztverflossenen Jahre hat unser Export nach Deutschland mehr zugenommen, als der Import nach Russland und in Folge dessen wird die Handelsbilanz Russlands gegen Deutschland für das Jahr 1895 mit einem erheblich grösseren Betrage als im Vorjahre activ sein."

Aber auch die Berichte der deutschen Handelskammern sprechen fast einstimmig von einem in den letzten beiden Jahren stattgehabten Aufschwung der Industrie, welcher nur dem Abschluss des Handelsvertrages mit Russland zu verdanken ist. Namentlich wird hervorgehoben, dass das Eisengewerbe dadurch eine befriedigende Rentabilität gebracht hat.

Der Rigaer Importhandel gestaltete sich nach den einzelnen wichtigsten Artikeln folgendermassen:

Steinkohlen und Coaks wurden nach Riga eingeführt:

1886—1890:	10,235,827	Pud im Durchschnitt
1891:	11,095,079	„
1892:	11,062,049	„
1893:	11,492,697½	„
1894:	13,033,558½	„
1895:	13,833,638½	„

Riga hat also circa 800,000 Pud mehr an Steinkohlen und Coaks als im Jahre 1894 eingeführt, wie denn überhaupt die Einfuhr dieses Artikels seit dem Jahre 1886 stetig gewachsen ist. Unsere sich von Jahr zu Jahr entwickelnde Industrie weist naturgemäss auch einen immer

stärkeren Bedarf an diesem Heizmaterial auf, welches sie eben aus dem Auslande beziehen muss, da die inländische Kohle in Folge der grossen Entfernung ihrer Productionsgebiete von uns und den anderen baltischen Häfen durch die Transportkosten derart vertheuert wird, dass sie eine Concurrenz mit der ausländischen nicht auszuhalten vermag. Die im vorigen Jahre gehegte Befürchtung, dass die Regierung die Absicht habe, durch die Einführung erhöhter Tarife die ausländische Kohle aus den baltischen Häfen, die zusammen ca. 100 Mill. Pud importiren, zu verdrängen und ein Heizmaterial inländischen Ursprungs einzuführen, (vide Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1894) hat sich nicht bewahrheitet. Der am 1. August 1895 zur Einführung gelangte neue Steinkohlentarif gewährte allerdings für den Bezug von inländischen Steinkohlen bedeutende Frachtermässigungen (Donez- und Dombrowski'sches Bassin), indessen enthielt derselbe aber auch Ermässigungen für den Versand von ausländischen Steinkohlen und Coaks. Die für den Import gewährte Frachtermässigung ist deutlich aus nachstehender vergleichender Zusammenstellung zu ersehen. Die Ermässigung beginnt schon bei Entfernungen von 210 Werst.

	Bisheriger Tarif	Neuer Tarif
	Waggonweise	
Werstentfernung	Kop. pr. Pud	Kop. pr. Pud
210	3,81	3,80
300	5,34	4,85
400	6,73	6,15
500	8,00	7,67
600	9,00	8,00
700	10,00	8,33
800	10,75	8,67
900	11,25	9,00
1000	11,75	9,33
1100	12,25	9,67
1200	12,75	10,00
1300	13,25	10,40
1400	13,75	11,20
1500	14,25	12,00

Die Ermässigung beziffert sich darnach bei Entfernungen von 210 Werst bis 1500 Werst von 0,01 Kop. pro Pud bis zu $2^1/_4$ Kop. pro Pud.

Während wir unseren Bedarf an Steinkohle fast ausschliesslich aus England beziehen, ist unser hauptsächlichster Lieferant von Coaks Deutschland.

Der Steinkohlenimport unserer Nachbarhäfen hat betragen (in Pud):

	1889	1890	1891	1892
St. Petersburg mit 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	1,881,491
Libau	4,728,601	3,589,930	3,881,480	4,648,827

	1893	1894	1895
St. Petersburg mit Kronstadt	69,789,230	77,165,670	76,569,312
Reval mit Baltischport	3,012,020	3,638,830	1,498,248
Libau	4,235,611	5,221,927	5,552,052

Der gesammte Import 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
Steinkohlen	104,087	119,330	116,577
Coaks	17,639	17,671	18,864

Die stärkste Steinkohleneinfuhr hat demnach seit jeher Petersburg zu verzeichnen. Es folgt darnach Riga, dann Libau und endlich Reval. St. Petersburgs Import im Jahre 1895 weist dem Jahre 1894 gegenüber eine kleine Minderung, Libaus Import dagegen eine Steigerung auf. Beim Revaler Import ist ein ziemlich beträchtlicher Ausfall bemerkbar (ca. 65 %). Im Allgemeinen hat der Bezug ausländischer Steinkohle über die baltischen Häfen in den letzten zehn Jahren stark zugenommen.

Das gesammte russische Reich hat gerade in den letzten Jahren trotz der intensiveren Exploitirung der russischen Steinkohlenläger ganz bedeutende Mengen ausländischer Steinkohle zur Befriedigung der Nachfrage seitens der Industrie beziehen müssen. Ueber die russische Landgrenze wird vorwiegend schlesische Steinkohle gebracht, was durch den Abschluss des Handelsvertrages in erheblichem Masse gefördert wurde.

Grossbritanniens Kohlenproduction hat in den letzten 5 Jahren betragen in Tons:

1891:	185,479,126
1892:	181,786,871
1893:	164,325,795
1894:	188,277,525
1895:	190,000,000*)

*) Annähernde Ausbeute nach Schätzung.

Grossbritanniens Kohlenausfuhr in den letzten 5 Jahren 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

„Die Kohlenindustrie Grossbritanniens hat", wie die „Times" schreibt, „selten ein unbefriedigenderes Jahr als das soeben beendete zu verzeichnen gehabt. Der Preis für Kohle ist während des ganzen Jahres fast unaufhörlich zurückgegangen, so dass er am Schluss des Jahres in den meisten Förderungsdistricten 10 d bis 1 s 2 d pro Ton unter dem Durchschnittspreise des Vorjahres stand. Mit anderen Worten, es ist der Durchschnittspreis für Kohle am Schlusse des Berichtsjahres niedriger als zu irgend welcher Zeit während der letzten 7 Jahre und es ist daher nicht schwer abzuschätzen, was diese Lage der Dinge für den Grubenbesitzer zu bedeuten hat."

Riga führte an Stangeneisen ein (mit Ausnahme des Transits):

1889:	436,494	Pud
1890:	376,364	„
1891:	288,925	„
1892:	305,101	„
1893:	360,877	„
1894:	975,654½	„
1895:	989,849½	„

Unser Import von Stangeneisen ging seit dem Jahre 1883, in welchem eine Zollerhöhung vorgenommen wurde, stark zurück (1882 wurden noch 1,122,431 Pud, gegen 360,877 Pud in 1893 eingeführt). In den beiden letzten Jahren ist jedoch wieder ein Aufschwung in dem Bezug dieses Artikels eingetreten, obgleich der Zoll nach dem Handelsvertrage doch noch 50 Kop. Gold pro Pud beträgt. Im Berichtsjahre ist fast dreimal so viel eingeführt worden als im Jahre 1893. Unser Hauptlieferant von Stangeneisen war Deutschland, dessen Eisenproduction in den letzten beiden Jahren in Folge stark erweiterten Absatzes in Russland (namentlich von Sorteneisen) bedeutend gewachsen ist. Die schutzzöllnerischen Massnahmen seitens unserer Regierung, welche in den Jahren 1883, 1887 und 1891 ergriffen wurden, haben somit ihren Zweck, die einheimischen Hüttenwerke derart zu heben und ihre Production in einem Masse auszudehnen, dass sie den inländischen Bedarf voll zu decken und somit das ausländische Product zu verdrängen im Stande sind, nicht erreicht. Unsere Eisenproduction hat in Folge dieser Massnahmen allerdings erhebliche Fortschritte zu verzeichnen, doch ist aber auch unser Bedarf an diesem Product stark gestiegen.

Nach Russland wurden im Jahre 1894 — 10,594,000 Pud und 1895 — 12,138,000 Pud Eisen vorwiegend aus Deutschland und Belgien eingeführt. Der Import von Eisen hat also im Berichtsjahre 1½ Mill. Pud mehr als im Jahre 1894 betragen.

Nach deutschen Ziffern hat die Eisenausfuhr Deutschlands nach Russland in den letzten 4 Jahren betragen (in Tonnen):

	1895	1894	1893	1892
Roheisen	6,775	6,908	5,420	5,442
Eck- und Winkeleisen .	28,356	18,226	8,518	4,596
Eisenbahnschienen . .	5,448	7,210	1,100	1,161
Stabeisen	92,808	84,465	29,833	21,554
Platten und Bleche . .	48,874	28,026	12,218	6,073
Grobe Eisenwaaren . .	13,316	10,988	7,928	8,695
Gesammtausfuhr, soweit nachgewiesen .	215,688	159,658	67,321	48,679

Man sieht hieraus, welchen enormen Einfluss der deutsch-russische Handelsvertrag auf den deutschen Eisenexport nach Russland gehabt hat. Die Gesammtausfuhr des Berichtsjahres ist mehr als vier mal so gross, als diejenige des Jahres 1892. Eck- und Winkeleisen sind in sechsfacher, Platten und Bleche in achtfacher und Stabeisen in vierfacher Menge im Vergleich mit dem Jahre 1892 nach Russland versandt worden.

Was die übrigen Staaten anlangt, so ergiebt sich nach der deutschen Statistik, dass die deutsche Ausfuhr nach den westeuropäischen Staaten überall zurückgegangen ist.

Gusseisen und Stahl wurde nach Riga importirt:

	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:	446,967 „	574,256½ „

Wenn der Bezug von Gusseisen im Berichtsjahre auch eine Steigerung von ca. 90,000 Pud dem Vorjahre gegenüber aufweist, so bleibt das importirte Quantum doch noch um ca. 1½ Mill. Pud dem Jahre 1890 gegenüber zurück. Hierbei muss bemerkt werden, dass die ausserordentlich hohe Importziffer des Jahres 1890 wohl durch die damals bevorstehende Generalrevision des Zolltarifs, die eine weitere Erhöhung der Zölle befürchten liess, hervorgerufen ist. Das verflossene Jahr steht seit 1891 gleich hinter dem Jahre 1893, in welchem ca. 60,000 Pud mehr importirt wurden, an zweiter Stelle. Unsere Hauptbezugsquelle für diesen Artikel war und ist Schottland.

Der Gusseisen-Import des gesammten russischen Reichs nimmt in den letzten Jahren beständig ab; so wurden in den ersten elf Monaten 1894 noch 8,640,000 Pud gegen 7,387,000 Pud in derselben Zeit des Jahres 1895 eingeführt. Diese Erscheinung lässt sich daraus erklären, dass sich die Menge des in Russland selbst ausgeschmolzenen Gusseisens seit dem Jahre 1850 um mehr als das sechsfache vermehrt hat. Es wurden nach Daten des Comptoirs der Eisenindustriellen in allen Fabriken Russlands hergestellt in Millionen Pud:

1850:	13,8	1890:	57,5
1860:	18,1	1891:	62,3
1870:	21,9	1892:	66,8
1880:	27,3	1893:	71,5
1885:	31,6	1894:	80,1
		1895:	84,0*)

Die russische Gusseisenproduction ist also im letzten Jahre um ca. 4 Mill. Pud gestiegen. Da nun der Totalimport Russlands im verflossenen Jahre nur etwas über 7 Mill. Pud betragen hat, dürfte schon in den nächsten Jahren, falls unsere Production in gleicher Weise vorwärts schreitet wie bisher, ein erheblicher Rückgang in dem Bezug dieses Artikels aus dem Auslande zu verzeichnen sein.

Das soeben geschlossene Jahr war ein sehr interessantes in der Geschichte des Roheisenhandels. Von Anfang Januar bis Mitte April herrschte auf dem Markt vollständige Stagnation und der Preis für Schottische Warrants schwankte zwischen 41 s ½ d und 42 s 3 d. Doch nach dieser Periode stieg der Preis rapide und stand am Ende Juli auf 45 s 3 d. Durch Speculation wurden die Preise noch mehr in die Höhe getrieben, so dass sie am 9. September ihren Höhepunkt erreichten und Schottische Warrants zu 49 s 1 d und Cumberland-Hematite zu 51 s 6 d gekauft wurden. Seitdem sind die Preise, abgesehen von einigen vorübergehenden Aufbesserungen, beständig gefallen.

Unser letztjähriger Bezug von unverarbeitetem Stahl ist grösser gewesen als in allen Vorjahren mit Ausnahme des Jahres 1894, in welchem ca. 120,000 Pud mehr importirt worden sind. Während wir im Jahre 1893 in Folge der Zolldifferenzen einen namhaften Theil unseres Bedarfs an Stahl statt wie bisher von Deutschland aus Belgien bezogen, hat das Jahr 1894 Deutschland seine frühere Stellung wieder zurückgegeben. Grossbritannien ist jedoch auch in diesem Jahre weitaus unsere wichtigste Bezugsquelle für diesen Artikel gewesen.

Der russische Gesammtimport von Stahl ist im Berichtsjahre um 800,000 Pud gestiegen, nämlich von 2,023,000 Pud in 1894 auf 2,828,000 Pud im Jahre 1895.

*) Annähernde Production nach Schätzung.

Unser Import von Maschinen betrug:

	Landwirthschaftl. Maschinen und deren Theile	and. Maschinen und Maschinentheile
1886—1890 im Durchschnitt:	42,728 Pud	124,229 Pud
1891:	39,504 „	101,989 „
1892:	86,013 „	155,882 „
1893:	154,909 „	234,114½ „
1894:	129,009 „	291,516 „
1895:	111,581½ „	311,923 „

Unser Import von landwirthschaftlichen Maschinen ist also im Berichtsjahre wiederum, wenn auch nicht sehr bedeutend, den beiden Vorjahren gegenüber zurückgegangen, während der Bezug von anderen Maschinen eine weitere Steigerung und zwar um 20,000 Pud erfahren hat. Der Import Rigas an landwirthschaftlichen Maschinen in früheren Jahren war allerdings noch weit kleiner.

Nahm auch Grossbritannien als unser wichtigster Lieferant von Maschinen wie bisher die erste Stelle ein, so hat es im Jahre 1894 im Vergleich mit dem Zollkriegsjahre doch eine kleine Einbusse erlitten und zwar zu Gunsten Deutschlands, dessen Maschinen-Export nach Riga im Jahre 1894 mehr als doppelt so viel betrug als im Jahre 1893, nämlich 49,248½ Pud gegen 21,408 Pud. Der Ausfall im Maschinen-Export Grossbritanniens nach Riga betrug fast ebenso viel wie die Zunahme des deutschen Maschinen-Exports nach Riga, nämlich 29,000 Pud.

Russland, das an Maschinen aller Art in den Jahren 1890 und 1891 durchschnittlich 24,707 Tonnen aus Deutschland bezogen hat, importirte in den Jahren 1894 und 1895 durchschnittlich 58,403 Tonnen, mithin etwa 34,000 Tonnen mehr.

Die nicht unerhebliche Herabsetzung des Zolles für alle Arten von Maschinen durch den deutsch-russischen Handelstractat hat auf unseren Bezug von landwirthschaftlichen Maschinen keinen belebenden Einfluss ausgeübt. Ob die Entwickelung unserer Maschinenindustrie, welche allerdings grosse Fortschritte zu verzeichnen hat, wesentlich dazu beigetragen hat, lässt sich nicht mit Bestimmtheit feststellen, einen gewissen Antheil dürfte sie jedenfalls daran genommen haben. Auch die gedrückte Lage der Landwirthschaft dürfte darauf Einfluss gehabt haben.

Da die Einfuhr von landwirthschaftlichen Maschinen auch noch nach dem Handelstractate unter unverhältnissmässig hohen Zöllen leidet, wird um deren Ermässigung seit längerer Zeit dringlich petitionirt.

Libaus Import von Maschinen und Apparaten stellte sich im Jahre 1895 auf 152,952 Pud, Revals Import dagegen auf 484,052 Pud, demnach um ca. 60,000 Pud höher als der Rigaer Import dieses Artikels.

Der Gesammtimport Russlands von Maschinen hat im Jahre 1894 — 5,020,000 Pud gegen 5,418,000 Pud in 1895 im Werthe von 41,766,000 resp. 48,589,000 Rbl. betragen. Russland hat also im jüngst verflossenen Jahre 7 Mill. Rbl. mehr als im Vorjahre für Maschinen verausgabt, ein Zeichen, dass ein steigendes Bedürfniss nach ausländischen Maschinen für industrielle Zwecke vorhanden ist.

Rigas Import von Schienen und Eisenbahnmaterial 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:	284,163½ „	14,444½ „

Unser Import von Schienen hat demnach im Berichtsjahre wohl in Folge der Ausdehnung unseres Eisenbahnnetzes eine seit dem Jahre 1886 noch nicht erreichte Höhe aufgewiesen; nur das Jahr 1893, in welchem ca. 100,000 Pud weniger importirt wurden, kann sich mit den jüngst verflossenen Jahren vergleichen, während in allen früheren Jahren wohl auch in Folge des damals bestehenden Verbots der Schieneneinfuhr, ganz geringe Quantitäten von diesem Artikel bezogen wurden. Dagegen ist im Import von anderen Eisenbahnmaterialien ein starker Rückgang dem Jahre 1894 gegenüber zu verzeichnen, es wurde nämlich in 1895 nur der achte Theil des im Vorjahre bezogenen Quantums importirt. Doch war unser Bezug dieses Artikels niemals sehr gross, namentlich seit dem Jahre 1888. Das Jahr 1894 bildete eine vereinzelt dastehende Ausnahme. Vornehmlich Deutschland, dann aber auch Grossbritannien sind unsere Hauptlieferanten für diesen Artikel.

Der Gesammtimport Russlands an Stahlschienen betrug im Jahre 1895 1,137,000 Pud gegen 553,000 Pud im Jahre 1894, hat also in Folge unserer grossen Bahnbauten eine nennenswerthe Vermehrung erfahren.

Rohe Baumwolle wurde nach Riga eingeführt:

1886—1890:	134,834	Pud	im	Durchschnitt
1891:	111,576	„	„	„
1892:	117,350	„	„	„
1893:	230,121½	„	„	„
1894:	169,946½	„	„	„
1895:	160,569	„	„	„

Unser Baumwollimport, welcher im Jahre 1893 eine ansehnliche Höhe erreicht hatte, ist in den letzten beiden Jahren stark zurückgegangen, so dass im Berichtsjahre etwa 70,000 Pud weniger als im Jahre 1893 importirt wurden. Freilich war unser Bezug von Baumwolle in den Jahren 1886 bis 1892 noch geringer als im jüngst verflossenen Jahre. In wie weit der in den letzten Tagen des Jahres 1894 zur Einführung gelangte höhere Zoll auf Baumwolle (210 Kop. Gold statt 140 Kop.) auf den Bezug dieses Products im Berichtsjahre mitgewirkt hat, lässt sich nicht beurtheilen, da die Differenz zwischen den in den Jahren 1894 und 1895 eingeführten Quantitäten (9000 Pud in 1895 weniger) eine so geringe ist, dass eine Schlussfolgerung sehr gewagt erscheinen muss. Dagegen lässt sich mit Bestimmtheit sagen, dass der am 1. November 1894 erstellte ermässigte Tarif für die Beförderung von Baumwolle [Diff. Nr. 40 ($IV^1/_{18}$—VII $^1/_{36}$)] auf den Eisenbahnen nicht im Stande gewesen ist, eine Belebung unseres Baumwollimports herbeizuführen, vielleicht deshalb, weil die Vortheile der billigeren Beförderung durch die namhafte Zollerhöhung paralysirt worden sind. Die mit dem herabgesetzten Tarif und dem Zollaufschlag in Zusammenhang stehende grössere Zufuhr centralasiatischer Baumwolle hat naturgemäss unsern Import eingeschränkt.

Die Zollerhöhung scheint den Libauer Baumwollimport ganz besonders stark betroffen zu haben. Es betrug nämlich der Baumwollimport Libaus:

1889:	1,369,832	Pud
1890:	556,030	„
1891:	546,294	„
1892:	522,658	„
1893:	720,281	„
1894:	342,133	„
1895:	64,239	„

Mithin ist im jüngst verflossenen Jahre etwa der fünfte Theil des im Jahre 1894 bezogenen Quantums über Libau eingeführt worden. Ueberhaupt ist aber der Baumwollimport Libaus, wohl in Folge der Concurrenz Königsbergs, seit dem Jahre 1890 mit Ausnahme eines einzigen Jahres (1893) beständig zurückgegangen. Eine ganz gewaltige Differenz weisen die Jahre 1889 und 1895 auf, da in letzterem nur der einundzwanzigste Theil des 1889er Importquantums zur Einfuhr gelangte. Auch Reval, das nächst Petersburg und Odessa der wichtigste Baumwolle-Importhafen Russlands ist, hat im verflossenen Jahre einen starken Ausfall in der Baumwolleinfuhr zu verzeichnen; es wurden nämlich importirt*)

*) Nach Angabe des statistischen Bureaus des Revaler Börsen-Comités.

1890:	3,667,709	Pud
1891:	2,241,346	„
1892:	1,967,270	„
1893:	1,343,662	„
1894:	2,709,528	„
1895:	1,837,403	„

St. Petersburgs Baumwollimport hat nach Daten des Finanzministeriums in 1895*) nur 1,738,000 Pud gegen 2,332,000 Pud in 1894*), Odessas Import in 1895*) nur 1,409,000 Pud gegen 2,605,000 Pud im Jahre 1894*) betragen. Ebenso weisen alle anderen russischen Zollämter im letzten Jahre bei Weitem geringere Baumwollimportziffern auf als im Jahre 1894.

Somit ist auch Russlands Gesammtimport zweifelsohne, unter dem Einfluss des Zollaufschlages und der dadurch geförderten Baumwollproduction in Centralasien, erheblich gefallen (um ca. 33 %), wie aus nachstehender Tabelle hervorgeht:

	Pud	Werth in Rubeln
1894:	9,766,000	78,699,000
1895:	6,671,000	52,442,000

Der Weltmarkt für Rohbaumwolle war, wie das Blatt unseres Finanzministeriums schreibt, im Jahre 1895 plötzlichen und unerwarteten Schwankungen ausgesetzt und festigte sich die ungünstige Stimmung desselben erst in der zweiten Hälfte des Jahres. Die Hauptursache für die ungünstige Marktlage war die starke Ueberschätzung der Baumwollernte Amerikas. Erst im September trafen die ersten Nachrichten von einer ungünstigen Baumwollernte Amerikas ein und die Preise wurden in Folge dessen um ein Drittel in die Höhe getrieben. Der Jahresschluss verlief alsdann ruhig aber fest.

Unsere einheimische Baumwollcultur im Turkestangebiet und im Chanat Buchara hat im Jahre 1895 recht günstige Resultate erzielt. Die letzte Baumwollernte Mittelasiens kann man nämlich auf $3^1/_2$ Millionen Pud schätzen.

Der Rigaer Salzimport aus dem Auslande, welcher früher einen wichtigen Zweig unseres Einfuhrhandels bildete, ist seit der Aufhebung der Salzaccise im Jahre 1880 derart zurückgegangen, dass er heute fast aufgehört hat. Dazu hat auch noch der verhältnissmässig hohe Zoll im Betrage von 20 Kop. Gold pro Pud beigetragen, der bei der Einfuhr über alle Häfen des russischen Reichs, mit Ausnahme derjenigen

*) In 11 Monaten nach Angabe des „Westnik Finanzow".

des Gouvernements Archangel, in welchen 10 Kop. pro Pud an Zollgebühr erhoben wird, zu entrichten ist.

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:	19,681½	„

Der letztjährige Salzimport ist also so gering, wie noch nicht dagewesen.

In demselben Masse wie der Salzimport aus dem Auslande, welcher jetzt nur in rothem Steinsalz besteht, abgenommen hat, ist die Zufuhr weissen Salzes aus der Krim stetig gewachsen; sie betrug nämlich:

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	„

Die beiden letzten Jahre weisen also die grössten Zufuhrmengen auf. Es sind in jedem dieser Jahre 900,000 Pud mehr als im Durchschnitt des Quinquenniums 1886 bis 1890 zugeführt worden. Im Jahre 1895 sind etwa 50,000 Pud Salz weniger als im Vorjahre aus der Krim zu uns gebracht worden. Reval bezog im verflossenen Jahre aus der Krim ebenfalls ein beträchtliches Quantum Salz, nämlich 1,157,835 Pud, während Libaus Salzzufuhr nur 559,938 Pud betragen hat. In's gesammte russische Reich wurden im Jahre 1894 603,000 Pud, im Jahre 1895 588,000 Pud, mithin im letzteren 15,000 Pud weniger an Kochsalz aus dem Auslande eingeführt.

Die Rigaer Einfuhr von Korkholz betrug:

1886—1890:	200,706	Pud im Durchschnitt
1891:	225,349	„
1892:	217,907	„
1893:	227,549	„
1894:	275,190½	„
1895:	275,381½	„

Die Einfuhr dieses Artikels, welche sich auf Rigas bedeutende Korkindustrie stützt, hat in den letzten Jahren nicht unerheblich zugenommen. Doch sind die in den beiden letzten Jahren eingeführten Quantitäten einander fast gleich. Während bis zum Jahre 1876 mehr als 90 %

unseres Korkholzes aus Portugal eingeführt wurde, kommen seit jener Zeit namhafte Quantitäten aus Afrika. In dritter Linie kommt bei diesem Artikel Spanien als Bezugsland in Betracht.

Libaus Korkholzimport hat im jüngst verflossenen Jahre bedeutend zugenommen und zwar um mehr als 50,000 Pud. Es sind dort nämlich in den letzten Jahren mehrere Fabriken entstanden, deren Bedarf an Rohmaterial stetig grösser wird. Im laufenden Jahre ist dort wieder eine neue Fabrik eröffnet.

Libau bezog an Korkholz:

1889:	60,562	Pud
1890:	30,311	„
1891:	69,916	„
1892:	95,241	„
1893:	80,914	„
1894:	66,573	„
1895:	118,499	„

Ueber Reval und St. Petersburg gehen nur sehr geringe Quantitäten dieses Artikels.

Das gesammte russische Reich importirte an unverarbeitetem Korkholz nach amtlichen Daten in den ersten elf Monaten:

1893:	344,000	Pud
1894:	380,000	„
1895:	470,000	„

Dass sich der Bezug des ganzen Reichs im letzten Jahre um 90,000 Pud vergrössert hat, dürfte neben dem grösseren Libauer Import wohl seinen Grund auch darin haben, dass im Süden des Reichs im verflossenen Jahre einige Korkindustrien entstanden sind.

Riga ist für den russischen Korkholzimport von grosser Bedeutung, da weit mehr als die Hälfte des ganzen Quantums über Riga eingeführt wird. Während nämlich im Jahre 1895 Riga 275,000 Pud bezog, gingen über alle anderen Zollämter des Reichs nur 195,000 Pud.

Farbeholz in Scheiten wurde nach Riga eingeführt:

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:	732,416	„

Der Import von Farbeholz ist also im Berichtsjahre kleiner gewesen als in vielen Vorjahren, namentlich sind in den Jahren 1888, 1891 und 1894 bedeutend grössere Quantitäten (in letzterem Jahre ca. 400,000 Pud mehr) eingeführt worden.

Der Bezug dieses Artikels nahm seit dem Jahre 1884, in welchem die Fabrik für Farbeholz-Extracte in Mühlgraben gegründet wurde, einen bedeutenden Aufschwung. Das hauptsächlichste Herkunftsland für diesen Artikel ist Amerika. Doch beziehen wir ein erhebliches Quantum nicht direct, sondern durch Vermittelung Frankreichs und Deutschlands.

In Libau und Moskau bestehen gleichfalls derartige Fabriken. Der Libauer Import von Farbeholz ist nächst Riga der namhafteste. Er erreichte im Jahre 1894 mit 507,803 Pud das Maximum, während er im jüngstverflossenen Jahre nur 386,136 Pud betrug. Der Durchschnitt des Libauer Imports dieser Waare für das Jahrzehnt 1884—1893 stellte sich auf 355,405 Pud, somit hat das Jahr 1895 diesen Durchschnitt überschritten.

Die Einfuhr Petersburgs ist namhaft, dagegen hat diejenige Revals keine Bedeutung erlangt.

Für den Import des ganzen Reichs liegen uns keine Angaben vor.

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:	164,975½	„

Unser letztjähriger Harzimport war also ganz bedeutend geringer als in irgend einem der hier angeführten Vorjahre. Es wurde nur die Hälfte des im Jahre 1894 eingeführten Quantums bezogen. Der Import dieses Artikels, welcher sowohl für unsere bedeutende Seife- und Wagenschmier-Fabrication und unsere Bierbrauereien als auch zum Weiterversand in's Innere bezogen wird, war in den Jahren 1881—1887 viel namhafter, hat aber stark unter der Concurrenz Petersburgs, Odessas und Rostows a./Don gelitten. So sind wir durch Petersburg von unserem wichtigen Absatzort Moskau und durch Odessa und theilweise Rostow a./Don von Charkow und Polomnoje in Folge der günstigeren Lage der Concurrenzhäfen verdrängt worden. Der Ausfall im Import des Berichtsjahres ist ferner in der am 1. September 1894 erfolgten Aufhebung der für die Beförderung von Gallipot und Harpius nach Moskau, Kursk, Charkow und Kiew giltigen billigen Specialtarife zu suchen, wodurch der Transport dieser Artikel stark vertheuert wurde. Durch die bereits am 21. September 1894 erfolgte Einführung der Differenziale Nr. 43 (IV. Kl. 1/18 — V. Kl. 1/24) für die Beförderung dieser Producte wurden die Tariferhöhungen allerdings im Wesentlichen wieder beseitigt, doch wurde für Harpius durch diesen neuen Tarif nicht ganz das alte Verhältniss erreicht. Russland hat trotz seines grossen Waldreichthums nicht die genügende

Qualität Harz aufzuweisen und bezieht daher ganz beträchtliche Mengen dieses Artikels vornehmlich aus Südamerika und Frankreich. In der uns vorliegenden Statistik über den Aussenhandel des ganzen russischen Reichs sind die Importziffern für diesen Artikel nicht getrennt, sondern mit mehreren anderen Artikeln zusammen aufgeführt. Nur für „Harpius und Harz für Bierbrauer" giebt es dort gesonderte Angaben. Davon sind nach Russland in den ersten elf Monaten 1894 1,435,000 Pud gegen 1,386,000 Pud in derselben Periode 1895 eingeführt worden, mithin 1895 ca. 50,000 Pud weniger.

Der Wein-Import Rigas gestaltete sich folgendermassen:

	Wein		Champagner	
1888:	30,260	Wedro	22,772	Flaschen
1889:	40,462 1/2	„	25,715	„
1890:	46,154 1/2	„	29,388	„
1891:	35,955	„	34,242	„
1892:	30,796	„	20,582	„
1893:	31,324 5/8	„	31,912	„
1894:	40,509 3/4	„	26,561	„
1895:	43,411 1/4	„	31,064	„

Es sind demnach im soeben verflossenen Jahre ca. 3000 Wedro und 4500 Flaschen Champagner mehr als im Jahre 1894 nach Riga eingeführt worden. Unser Weinimport ist also im Berichtsjahr stärker gewesen als im Quinquennium 1890—1894, in welchem durchschnittlich ca. 6000 Wedro Wein und gegen 2500 Flaschen Champagner weniger eingeführt wurden. Der Bezug ausländischer Weine über Reval hat in den letzten Jahren stark nachgelassen. Es wurden 1880—1884 durchschnittlich 147,872 Pud Wein, 99,909 Flaschen nicht moussirende Weine und 93,128 Flaschen Champagner, dagegen in 1890—1894 durchschnittlich nur 13,696 Pud Wein, 8,333 Flaschen nicht moussirende und 15,164 Flaschen Champagner bezogen (cf. Christian Fleischer, Ergebnisse der Revaler Handelsstatistik aus den Jahren 1890—1894 pag. 28). Die Abnahme des Imports ausländischer Weine ist zweifelsohne auf den stärkeren Consum russischer Weine zurückzuführen.

Auch für Riga ist seit 1866 ein starker Ausfall im Weinimport bemerkbar, was aus folgender Tabelle hervorgeht. Der Rigaer Import von Wein (incl. Champagner) betrug*)

	durchschnittlich	
1866—1870:	72,207	Wedro
1871—1875:	87,746	„
1876—1880:	75,937	„

*) cf. Alex. Tobien Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866—1891 pag. 36.

durchschnittlich

1881—1885: 57,586 Wedro
1886—1890: 38,076 „
1891—1895: 38,565 „

Libaus Weinimport ist dagegen seit 1880, in welchem Jahre er ca. 9000 Pud betrug, gestiegen. 1894 wurden 12,140 Pud und 1895 12,553 Pud Wein in Fässern bezogen. Ausserdem wurden noch einige Tausend Flaschen Wein importirt.

Der Wein-Import des gesammten russischen Reichs betrug in den beiden letzten Jahren:

	1894	1895
Wein in Fässern:	492,000 Pud	503,000 Pud
„ „ Flaschen:	825,000 „	848,000 „

Der Soda-Import Rigas hat betragen

1889: 156,038 Pud
1890: 164,454 „
1891: 132,785 „
1892: 146,410 „
1893: 184,288 „
1894: 127,825 „
1895: 128,900 „

Trotz der am 1. Juli des Berichtsjahres erfolgten Tarifherabsetzung für die Beförderung von Soda hat der Import dieses Artikels im Vergleich mit dem Jahre 1894 nur um 1000 Pud zugenommen. Das im letzten Jahre eingeführte Quantum Soda steht hinter allen anderen Vorjahren seit 1876, oft in ganz bedeutendem Masse zurück. Dieser Artikel hat im Jahre 1891 eine bedeutende Zollerhöhung erfahren, welche den Zweck hatte, die inländische Sodaerzeugung zu heben. Dieses scheint auch einigermassen gelungen zu sein, da der Import von Krystallsoda so gut wie aufgehört hat und auch caustische Soda in weit geringeren Quantitäten aus dem Auslande bezogen wird. Trotzdem müssen aber noch ganz namhafte Mengen dieses Artikels eingeführt werden, da das Inland die verstärkte Nachfrage der heimischen Industrie, hauptsächlich der Seifenindustrie, noch lange nicht hinreichend befriedigen kann. Unser Hauptlieferant für diesen Artikel ist England, aber auch aus Belgien werden seit 1886 erhebliche Quantitäten (Solvay) zu uns eingeführt. Im Soda-Import Russlands steht Riga an hervorragender Stelle. Libau hat in den Jahren 1894 und 1895 nur 12,977 resp. 10,137 Pud Soda und Pottasche eingeführt. Auch Revals Soda-Import*) ist im Vergleich mit dem unsrigen gering (1893: 7484, 1894: 23,114 und 1895: 19,549 Pud).

Der Import von Soda und Pottasche in's ganze russische Reich hat in den letzten Jahren offenbar unter dem Einflusse der Zollerhöhungen

*) Incl. Pottasche.

und der gesteigerten, inländischen Production stark abgenommen. Es wurden importirt in den ersten 11 Monaten*)

1893: 563,000 Pud
1894: 294,000 „
1895: 314,000 „

Dass im Jahre 1895 20,000 Pud mehr als im Vorjahre importirt wurden, kann angesichts des starken Rückganges dem Jahre 1893 gegenüber garnicht in's Gewicht fallen. In der Pentade 1881—1885 wurden durchschnittlich nach Riga allein ca. 295,000 Pud eingeführt, also fast ebensoviel wie im Jahre 1894 in's ganze russische Reich.

Wenn auch die Preise für Soda im Jahre 1895 noch immer tief unter dem Niveau derer von 1890—1893 waren, so haben sie sich, wie die deutsche „Chem. Ztg." schreibt, doch wesentlich erholt.

Der am 20. Mai 1892 erstellte allgemeine Tarif für Soda wurde am 1 Juli 1895 aufgehoben und der Artikel „Soda" wurde in den Tarif der I. und II. Gruppe aufgenommen, wobei für Soda (crystallisirte und calcinirte) die Differenziale Nr. 13 (V $^1/_{24}$—VIII $^1/_{40}$) und für caustische die Differenziale Nr. 9 (IV $^1/_{18}$—VII $^1/_{36}$) zur Einführung gelangte.

Der neue Tarif brachte ganz bedeutende Ermässigungen, was deutlich aus nachstehender vergleichender Zusammenstellung ersichtlich ist:

	Bisheriger Tarif		Neuer Tarif	
	für Soda calc. u crystall.	für Soda caust.	für Soda calc. u. crystall.	für Soda caust.
Werstentfernung	Kop. pr. Pud	Kop. pr. Pud	Kop. pr. Pud	Kop. pr. Pud
100	4,17	5,56	4,17	5,56
200	8,33	11,11	8,33	11,11
300	11,25	15,00	11,25	15,00
400	15,00	20,00	15,00	18,33
500	18,75	25,00	18,75	20,00
600	21,25	28,33	20,74	21,67
700	22,89	30,26	21,74	23,33
800	23,89	31,26	22,74	25,00
900	24,89	32,26	23,74	26,33
1000	25,89	33,26	24,74	27,33
1100	26,69	34,06	25,74	28,33
1200	27,49	34,86	26,74	29,33
1300	28,29	35,66	27,74	30,33
1400	29,09	36,46	28,74	31,33
1500	30,00	37,50	29,74	32,33
1600	32,00	40,00	30,00	33,33
1700	34,00	42,50	31,88	35,42
1800	36,00	45,00	33,75	37,50
1900	38,00	47,50	35,63	39,58
2000	40,00	50,00	37,50	41,67

*) Nach amtlichen Daten.

Der Tarif für Soda (calcinirte und crystallisirte) ermässigte sich darnach auf Entfernungen von 600 Werst 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. pr. Pud bis zu 8,33 Kop. pr. Pud.

Rigas Import von Heringen 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$^{3}/_{4}$**)	„

Der Import ist also im Jahre 1895 etwas grösser gewesen als im Vorjahre. Er betrug 82,602$^{3}/_{4}$ Tonnen, von denen 6794 ungewrakt verblieben. Gegen das Jahr 1893 und besonders gegen 1872 ist das Berichtsjahr mithin um ein Bedeutendes in Bezug auf die Einfuhr von Heringen zurückgeblieben. Wir bezogen, wie bisher, am meisten Norweger Heringe, sodann schottische und schwedische. Der Import von holländischer Waare ist nur unbedeutend.

Wenn der Import im Berichtsjahre etwas grösser gewesen ist als im Jahre 1894, so ist als Grund dafür der Umstand anzusehen, dass im Herbst von Norwegen in Folge besseren Fanges mehr Heringe bezogen wurden. Im ganzen Frühjahr war dagegen die Einfuhr von Norweger Heringen sehr klein, da der 1894er Herbstfang von Heringen in Norwegen total misslungen war, woher auch schon der 1894er Herbstimport norwegischer Heringe fortfallen und an ihrer Stelle mehr schottische Heringe eingeführt werden mussten. Im Frühjahr hielten sich die Preise für norwegische Heringe unverändert, weil die Läger klein waren. Im Herbst wurde 17 Rbl. für KKK, 16 Rbl. für KK und 15 Rbl. für K bezahlt. Der Absatz war im ganzen Herbst ungewöhnlich schlecht, wozu einerseits die nicht befriedigende Qualität der neuen Heringe und andererseits die durch die niedrigen Getreidepreise bedingte Geldknappheit auf dem Lande beigetragen haben mögen. Ende November waren die Preise bereits um 3 Rbl. pro Tonne gefallen.

Der Import schottischer Heringe war in den beiden letzten Jahren ziemlich gleich, nämlich 25,000 Tonnen gegen ca. 27,000 Tonnen im Jahre 1894. Die Preise hielten sich lange ziemlich unverändert und schwankten überhaupt sehr wenig.

Zu Anfang 1896 betrug das hiesige Lager 33,000 Tonnen, also 9000 Tonnen mehr als im Jahre 1895 und 5800 Tonnen weniger als am 1. Januar 1894.

---

*) Davon kamen über Libau ca. 5000 Tonnen.

**) Davon kamen über Libau ca. 7625 Tonnen.

Libau und Reval importirten in den letzten Jahren:

Libau

1890:	136,889½	Tonnen
1891:	122,541¾	„
1892:	211,580	„
1893:	240,753	„
1894:	159,079	„
1895:	190,915	„

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	„

Der Revaler Heringsimport hat seinen Weg seit 1885 in grösseren Quantitäten als früher über Baltischport genommen.*)

Der Import Libaus weist also eine Steigerung um ca. 30,000 Tonnen gegen 1894 auf; dagegen bleibt das Berichtsjahr mit ca. 50,000 Tonnen hinter dem Jahre 1893 zurück. Petersburg bezog in den ersten elf Monaten 1895 ca. 888,000 Pud = 98,666⅔ Tonnen. Königsberg exportirte in den beiden letzten Jahren nach Russland fast das gleiche Quantum, nämlich 190,000 Tonnen in 1895 gegen 200,000 Tonnen in 1894, mithin ungefähr ebensoviel als der Import Libaus ausmacht.

Russlands Gesammt-Import an Heringen betrug in den letzten 3 Jahren (11 Monate):

	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

In den letzten Jahren hat also der Bezug von Heringen nach Russland stetig abgenommen. Auch die am 1. August 1894 eingeführte Tarifherabsetzung beim Transport von Heringen auf Entfernungen von über 600 Werst hat den Absatz von Heringen in Russland nicht zu erweitern vermocht.

---

*) Reval mit Baltischport importirten: 1892: 514,783 Pud, 1893: 688,636 Pud, 1894: 557,939 Pud. (cf. Chr. Fleischer, Ergebnisse der Rev. Handelsstat. aus den Jahren 1890—1894, Reval 1895.)

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:	27,741	„

Während von diesem Artikel in den Jahren 1893 und 1894 fast die gleichen Quantitäten bezogen wurden, weist der Kaffeeimport des Berichtsjahres seinen beiden Vorjahren gegenüber eine Mehreinfuhr von ca. 3000 Pud auf, welche jedoch nicht in den Handel gelangten, sondern auf Lager verblieben sind. Im Vergleich mit früheren Jahren ist unser Bezug von Kaffee stark zurückgegangen. So wurden 1871—1875 durchschnittlich noch 41,856 Pud und 1876 bis 1880 39,654 Pud bezogen. Den Höhepunkt erreichte der Bezug dieses Artikels im Jahre 1874 (48,496 Pud). Wir beziehen unseren Bedarf an Kaffee nicht direct, sondern durch Vermittelung Grossbritanniens, Deutschlands, Belgiens und Hollands. In früheren Jahren wurde meistentheils Ceylon-Kaffee nach Riga eingeführt, doch ging schon seit 1888 der Kaffeeanbau in Ceylon zurück, so dass die Preise für Ceylon-Sorten, besonders in den letzten Jahren, stark gestiegen sind. In Folge dessen werden in Riga neuerdings die Java-Sorten, welche wir aus Amsterdam beziehen, bevorzugt. Während Rigas Kaffeeimport in den letzten Jahren, namentlich seit 1888, keine erheblichen Schwankungen zu verzeichnen hat, machte sich in der Revaler Einfuhr dieses Artikels in den letzten Jahren eine sprunghafte Bewegung bemerkbar, wie solches aus folgender Tabelle*) hervorgeht:

1890:	50,685	Pud
1891:	34,334	„
1892:	21,537	„
1893:	18,910	„
1894:	20,580	„
1895:	16,165	„

Dagegen weisen die in den nachstehenden Jahrfünften durchschnittlich nach Reval eingeführten Quantitäten dieses Artikels*) eine grössere Gleichmässigkeit auf:

1880—1884:	33,242	Pud
1885—1889:	26,710	„
1890—1894:	29,209	„

Riga stand hinsichtlich des Imports dieses Artikels in vielen Jahren hinter Reval, während Libaus Kaffeeimport seit jeher viel unbedeutender

*) Vergl. Chr. Fleischer, Ergebnisse der Revaler Handelsstatistik aus den Jahren 1890 bis 1894, Reval 1895.

ist als der unsrige (1895: 9247 Pud). Seit 1893 hat jedoch Riga Reval nicht unerheblich überflügelt. Petersburg, welches durchschnittlich jährlich weit über 100,000 Pud Kaffee bezieht, ist einer der ersten Kaffeeimportplätze des gesammten russischen Reiches. Ueber alle russischen Zollämter gingen nach amtlichen Angaben in den ersten 11 Monaten 1895 384,000 Pud gegen 383,000 Pud in derselben Zeitperiode 1894.

Rigas Reisimport gestaltete sich folgendermassen:

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:	27,063½	„

Im Berichtsjahr ist somit ein ganz erhebliches Quantum Reis nach Riga importirt worden; nur die Jahre 1886 und 1894 weisen höhere Importziffern auf. Dass im Jahre 1895 ca. 7000 Pud weniger als im Jahre 1894 aus dem Auslande importirt worden, erklärt sich aus unserem stärkeren Bezuge von Reis aus Transkaukasien (Baku), wo der persische Reis in den dortigen Reisschälfabriken so gut bearbeitet wird, dass er mit den billigen ausländischen Sorten sehr gut concurriren kann. Wir beziehen unseren Reis über Deutschland (Bremen) Belgien und Dänemark. Revals Reisimport ist viel unbedeutender als der unserige (1880 bis 1894 durchschnittlich 6572 Pud, 1895 3629 Pud; ausserdem wurden über Odessa 1260 Pud zugeführt); Libau importirte im Jahre 1895 12,563 Pud.*) In's gesammte russische Reich wurden nach dem „Westnik Finanzow" in den ersten 11 Monaten 1894 235,000 Pud und 1895 217,000 Pud von bearbeitetem Reis eingeführt.

Das Geschäft in künstlichen Düngemitteln gestaltete sich im vergangenen Jahre nicht lebhaft. Obgleich die Preise für Superphosphat und Thomasschlacke sich niedriger stellten als in vielen vorhergehenden Jahren, war der Absatz doch nur schleppend. Die Importeure verhielten sich äusserst reservirt, wodurch sich die wieder stark zurückgegangene Ziffer des eingeführten Quantums erklärt, welche sich voraussichtlich, nach genau erfolgter Feststellung, noch weiter reduciren dürfte.

Laut Aufgabe des Zollamts wurden eingeführt an künstlichen Düngestoffen 827,974 Pud, was, wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich, nur

*) Ausserdem wurden noch 1014 Pud zugeführt.

ca. 65% des Imports der Jahre 1892/93 beträgt. Gegen das Vorjahr weist der Import eine Abnahme von ca. 360,000 Pud = ca. 60,000 Sack auf.

Nach Angabe des Zollamts wurden nach Riga eingeführt:

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*)	„

Die Einfuhr der einzelnen Sorten von Düngstoffen gestaltet sich in den drei letzten Jahren wie folgt:

	1893	1894	1895
	Pud	Pud	Pud
Superphosphate . .	975,156	766,614	541,668
Thomasschlacke . .	275,322	347,321	140,034
Kainit	76,962	80,193	58,320
Versch. Düngemittel**)	—	—	87,952
	1,327,440	1,194,128	827,974

Auch im Jahre 1894, für welches die Angaben über die Verkehrsrichtung unseres Aussenhandels erst vorliegen, lieferte uns Grossbritannien das grösste Quantum dieses Artikels (Superphosphat). Aus Amerika wurde im Jahre 1894 eine beträchtliche Menge von Rohphosphaten bezogen (274,783½ Pud). Das im Jahre 1895 importirte Quantum Rohphosphate betrug 252,142 Pud.

Unsere Nachbarhäfen Libau und Reval importirten an künstlichen Düngstoffen

	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	„

Während Libaus Import in früheren Jahren bedeutend kleiner war als der Rigaer Import, hat er im jüngst verflossenen Jahre nur ca. 150,000

*) In diesen Zahlen sind die Mengen der eingeführten Rohphosphate nicht mit-eingerechnet.

**) Angabe des Zollamts, die nicht nach den einzelnen Sorten gegliedert werden konnte.

Pud weniger als der unsrige betragen. Der letztjährige Import Libaus steht hinter dem Jahre 1894 um ca. 170,000 Pud zurück. Dagegen weist Reval einen grösseren Import als im Jahre 1894 auf.

Von den einzelnen Düngstoffsorten wurden in den drei letzten Jahren nach Libau eingeführt:

	1893 Pud	1894 Pud	1895 Pud
Superphosphate . .	436,700	489,271	410,386
Thomasschlacke . .	296,676	351,447	221,772
Kainit	7,359	12,473	46,615
	740,735	853,191	678,773

Von anderen wichtigen Artikeln wurden eingeführt:

	Kreide Pud	Gummi Pud	Thonerde 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:	2,777,232½	43,080	936,439

	Schwefel Pud	Salpeter Pud	Coprah 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:	121,823	18,381½	135,124

Von diesen hauptsächlich für unsere Industrie eingeführten Artikeln sind im Berichtsjahre nur Kreide und Salpeter dem Jahre 1894 gegenüber in erhöhtem Masse bezogen worden, während die Einfuhr aller anderen Artikel einen Rückgang aufweist, namentlich diejenige von Thonerde und Coprah.

Bei der Beförderung von Thonerde in Waggonladungen wurde vom 8. April 1895 ab die Anwendung des Differenzial-Tarifs Nr. 28

(X $^{1}/_{65}$—X $^{1}/_{100}$) für die Hafenplätze freigegeben; doch ist, wie aus vorstehender Tabelle ersichtlich, diese Massnahme dem Import dieses Artikels in keiner Weise förderlich gewesen.

Auch auf den Import von Schwefel hat die am 1. September 1894 eingeführte Tarifermässigung (von der VI. Kl. auf die Differenziale Nr. 17 VI $^{1}/_{30}$—VII $^{1}/_{36}$) keinen günstigen Einfluss ausgeübt, da im jüngst verflossenen Jahre ca. 10,000 Pud weniger als im Vorjahre aus dem Auslande bezogen wurden. Dieses mag auch darauf zurückzuführen sein, dass die Preise für Schwefel in Sicilien stark gestiegen waren und die Fabriken daher zum Theil andere Producte verwandt haben.

Der letztjährige Import von Coprah steht, seinem Quantum nach, hinter den meisten Vorjahren, mit Ausnahme von 1889, 1890 und 1891. Dabei stellte sich der Preis für dieses Product niedriger als im Jahre 1894, nämlich auf 250 Kop. pro Pud.

Die Zahl der eingegangenen Schiffe betrug (excl. Kronsdampfer):

1891:	2120	Schiffe	mit	503,606	Lasten
1892:	1674	„	„	443,631	„
1893:	1626	„	„	433,929	„
1894:	1783	„	„	493,733	„
1895:	1903	„	„	544,534	„

und zwar mit Ballast:

1891:	1091	Schiffe	mit	302,970	Lasten
1892:	694	„	„	242,505	„
1893:	588	„	„	221,918	„
1894:	672	„	„	247,860	„
1895:	789*)	„	„	286,181	„

oder in Procenten der in Summa eingegangenen Lastenzahl, mit Ballast:

1891:	60,2	pCt.
1892:	54,7	„
1893:	51,1	„
1894:	50,2	„
1895:	52,6	„

Die Zahl und Grösse der eingegangenen Dampfer betrug:

1891:	1515	Dampfer	mit	427,635	Lasten
1892:	1187	„	„	384,397	„
1893:	1131	„	„	373,978	„
1894:	1314	„	„	436,402	„
1895:	1544	„	„	500,624	„

*) Für 21 Schiffe mit 2,344 Lasten unter russischer Flagge fehlte die Angabe, ob sie beladen oder mit Ballast eingekommen waren.

so dass von der Gesammtheit der überhaupt eingegangenen Lasten die Dampferlasten

1891: 84,9 pCt.
1892: 86,6 „
1893: 86,2 „
1894: 88,4 „
1895: 91,9 „

umfassten.

Es segelten unter:

	1891	1892	1893	1894	1895
Russischer Flagge (excl. der Krons- und Bergungsdampfer)	526	491	481	509	468
Deutscher Flagge	503	362	263	314	363
Schwedischer Flagge	227	106	121	124	185
Norwegischer Flagge	106	88	103	95	91
Dänischer Flagge	261	206	192	254	321
Holländischer Flagge	60	40	42	28	25
Belgischer Flagge	—	—	6	8	6
Französischer Flagge	3	1	4	5	2
Englischer Flagge	430	377	412	441	436
Oesterreichischer Flagge	—	1	1	1	2
Italienischer Flagge	2	1	1	—	1
Spanischer Flagge	2	—	—	4	3
Amerikanischer Flagge	—	1	—	—	—
	2120	1674	1626	1783	1903

Der erste Dampfer traf am 1. Januar, der erste Segler am 17. April ein. Officielle Eröffnung der Navigation am 22. April, „Erst offen Wasser“ am 29. April 1895.

Rigas Export zur See

vom 1. Januar bis zum 31. December.

	1894		1895
Anis	14229	Pud	24289
Asbest	8734	„	8101
Aepfel	—	„	105
Beeren	1	Kiste	—
„	—	Pud	35
Bier	6	„	—
Brod	3	„	—
Branntwein, versüsster	130605	Flasch.	140834
„ „	—	Anker	1
Butter	14752	Pud	14567
Bleiasche	—	„	45
Borax	—	„	50
Blutdünger	—	„	33
Blüthen	—	„	23
Böte, leere	1	Stück	—
Canthariden	61	Pud	210
Cement	1	Kiste	—
Cichorie	181	Pud	161
„	5	Kisten	—
Confect	—	Pud	36
Conserven	37	„	118
„	24	Kisten	6
Coriander	581	Pud	2334
Deggut	368	„	486
Droguen	122	„	122
Diverse Waaren	4	Kisten	—
„ „	5	Pud	—
Eier	554406	„	1134552
Eiweiss	1497	„	2752
Eigelb	12944	„	20131
Eisenschlacke	39655	„	—
Federn, Bett-	1346	„	2488
„ Daunen	9	„	96
„ Posen	80	„	179
Filz	—	„	3
Firnisssatz	—	„	3673
Fische	874	„	848
„	71	Kisten	650
Flachs	2757606	Pud	4711492
„ -Heede	25435	„	99934
„ -Garn	30	„	552
Fleisch	8697	„	292
Gasreinigungsmasse	—	„	5500
Gedärme	292	„	894
Getreide: Weizen	18728	Tschw.	49320
„ Weizenmehl	—	Pud	942
„ Roggen	79729	Tschw.	493660
„ „	1	Sack	—
„ Gerste	251834	Tschw.	347718
„ Hafer	1223258	„	1003683
„ Erbsen	20958	„	25949
„ Bohnen	3355	„	6244
„ Linsen	305	„	581
„ Wicken	5609	„	8132

	1894		1895
Getreide: Grütze	316	Pud	13
Geweihe	—	„	16
„	—	Kisten	4
Gummiwaaren	14886	Pud	24354
„ alte	5858	„	12652
Gurken	20	„	—
Haare: Pferdemähnen	63	„	—
„ Pferdeschweife	—	„	1560
„ Pferdehaar	502	„	19326
„ „	2	Colli	—
„ Kameel-	—	Pud	8071
„ Kuh- u. Ziegen-	8833	„	4087
„ Schweinsborsten	480	„	1483
Häute und Felle:			
Pferde-	—	„	22950
Rinder-	—	„	1914
Elen-	17	„	—
Kalb-, Schaf-, Ziegen-	128946	„	138813
Bärenfelle	1	„	—
Hasenfelle	1649	„	785
Hanf	410929	„	478553
„ -Tors	57796	„	62725
„ -Garn	75835	„	63686
„ -Stricke	18	„	—
Harz	—	„	14
Heu	168146	„	1117
Honig	12	„	—
Hopfen	10	„	1643
Horn und Hornabfall	2672	„	2393
„ „ „	2	Colli	—
Hülsen	—	Pud	7
Kalksteine	—	„	7
Kalmuswurzeln	—	„	34
Kartoffeln	11	„	1477
Kaviar	25	„	7
Kälbermagen	266	„	189
Käse	488	„	2161
Käsestoff	—	„	275
Kiesabbrände	88251	„	95837
Kleie	71075	„	17690
Knochen-Kohle u.-Asche	15936	„	19445
Kienruss	—	„	5
Korkspähne	125782	„	142803
Krebse	9511	Körbe	12372
Kupferabfall	373	Pud	361
Kümmel	19	„	10
Lachsbrut	—	Kisten	3
Leder	3567	Pud	378
Lederabfall	9	„	—
Lederwaaren	35	„	2
Leim	641	„	701
Leimleder	—	„	1751
Lichte	18	„	18
Lumpen	4945	„	91202

	1894		1895
Lycopodium	—	Pud	351
Marmelade	—	„	5
Maschinen	—	„	16
Maschinentheile	1	Kiste	—
Matten	5212	Pud	11258
„	8120	Stück	11700
Mehl	1	Sack	—
„	215	Pud	—
Messingwaaren	25	„	—
Mutterkorn	—	„	183
Obst	—	„	339
„	56	Kisten	—
Oel, diverses	1	Pud	—
„ Lein-	84	„	520
„ Hanf-	11	„	—
„ Bakuine	277568	„	323170
Oelkuchen	2799661	„	2903553
„	1	Kiste	—
„	3	Colli	—
Papyros und Cigarren	2000	Stück	9000
„ „ „	10	Pud	5
„ „ „	2	Kisten	—
Pilze	—	Pud	2
Reis	1	„	—
Saat, Säelein-	5201	Tonnen	4716
„ „	119799	Säcke	110537
„ Schlaglein-	214728	Tschwt.	312474
„ Hanf-	6707	„	32835
„ Raps- und Rüb-	520	„	1377
„ Dedder-	14113	„	15376
„ Aussiebsel	1102	„	7364
„ Klee-	1266	Pud	313
„ Gras-	72	„	—
„ Gurken-	81	„	115
„ Sonnenblumen-	122	„	—
„ Senf-	—	„	488
„ Kanarien-	—	„	10
„ Timothy-	1020	„	1916
„ Zittwer-	430	„	8364
„ Mohn-	—	„	594
„ diverse	3	„	—
Säcke	5	„	—
Santonin	300	„	1070
Schachtelspahn	285	„	25
Segeltuch	—	Stück	6
Schwämme	19	Pud	—
Seidenabfall	17	„	—
Seide	8	„	2
Seife	71	„	31
Senf	1310	„	4241
Silberasche	—	„	20
Spinnabfall	2146	„	—
Stroh	11127	„	—
Tabak	18190	„	42755
Tabak	3	Kisten	—
Tauwerk, altes	3231	Pud	3305
Thee	—	„	5
Theer	227	„	246
„	1	Kiste	—
Thiere: Pferde	1015	Stück	1019
Gänse	—	„	12
Thiere: Enten	—	Stück	12

	1894		1895
Thon	6	Pud	—
Thonscherben	—	„	22585
Thonwaaren	663	„	—
Tinte	—	„	10
Victualien	3	Kisten	3
„	—	Pud	2
Wachstuch	—	„	87
Wein	—	„	3
„	—	Flaschen	168
„	2	Fässer	—
Wild und Geflügel	4556	Pud	13874
Woilok	82	„	106
Wolle	1818	„	4121
Zinnasche	513	„	—
Zucker	20104	„	—
Zwiebeln	5920	„	—
Holz: Spieren	65	Stück	300
„ Balken, fichtene	73762	„	54654
„ „ grähnene	183408	„	145178
„ „ birkene, ellerne etc.	153962	„	162610
„ Klötze, diverse	88510	„	77123
„ Bretter, 1—2 1/2"	10163494	„	10065661
„ „ 3"	5495315	„	6156008
„ „ über 3"	45562	„	35953
„ Wagenschoss	180	„	159
„ Pipenstäbe, franz. Mass: 3 — 3 1/2, 6 — 8, 84—108	5708	„	11063
2 1/2 — 3, 5 — 6, 72—78	4365	„	26339
„ Oxhoftstäbe, franz. Mass: 2 1/2 — 3, 5 — 6, 36—40	52219	„	15261
„ Bootsmasten	15470	„	34236
„ Sparren und Ricker	308387	„	197376
„ Pitprops	2378254	„	2262332
„ Brennholz	6308	Faden	5108
„ Splittholz	13841	„	13378
„ Schwellen, kantige	1977056	„	2056971
„ „ runde	34689	„	1657
„ Mauerlatten, ficht.	60131	„	49464
„ „ grähn.	24919	„	22992
„ Kistenbretter	445	Kisten	287
„ Kreuzhölzer	2300	Stück	—
„ Schaufeln	844	„	250
„ Holzdraht	67874	Pud	103594
„ Holzspan	16	„	—
„ „	10	Kisten	—
„ Holzwolle	124	Pud	636
„ Holzwaaren	3658	„	6586
„ „	102	Colli	—
„ „	1	Kiste	—
„ Stäbe, diverse	500	Stück	6695
„ Ruder	—	„	100
„ Latten	6088	„	534602
„ „	3117	Bünde	—
„ Pfosten	700	Stück	—

Rigas Import zur See

vom 1. Januar bis zum 31. December.

	1894		1895
Alabaster, verarbeiteter	325½	Pud	4½
Alaun	6527	„	6011
Aluminium	—	„	130
Ambosse	2164	„	1322
Anilinfarben	605	„	701
Apothekerwaaren	6911½	„	9656
Apfelsinen	4508	Kisten	3911
Arac in Fässern	30	Pud	192
„	—	Flaschen	60
Asphalt in Stücken und flüssiger	8017½	Pud	11758
Austern	149	„	256½
Badeschwämme	64½	„	64½
Baumwolle, rohe	169946½	„	160569
Baumwollenfabrikate	1601½	„	5314
Baumwollengarn	9908	„	4077
Bienenstöcke m. Bienen	15	Stück	11
Bier	21	Oxhoft	6
„ in Fässern	1769	Pud	1430½
„	144	Flaschen	2
Bilder und Gemälde	286	Pud	187
Bimstein	1498	„	1415½
Bindfaden	—	„	306
Blättertabak	17454½	„	6157
Blei in Mulden	74513	„	96659
„ verarbeitetes	358½	„	1074½
Bleiweiss	5744½	„	6071½
Böttcherarbeit	390½	„	384½
„ (leere Fässer)	59805	Stück	67357
Braunroth	5010	Pud	4968½
Braunstein	607	„	—
Brod, gebackenes	246½	„	334
Buchbinderarbeit	101½	„	55
Buchdrucker-Schrift (Lettern)	715½	„	591
Buchdrucker-Schwärze	54½	„	32½
Bücher, gedruckte	13475½	„	12376
Bürsten	27½	„	30
Cacao	3419	„	4588½
Caffee	24923	„	27741
Capern	85	„	101
Cement	1355	Tonnen	695
„	62½	Pud	—
Champagner	26561	Flaschen	31064
Chem. Stoffe u. Producte	103130½	Pud	128886
Cichorienwurzeln	25420½	„	7741
Cigaretten	—	Stück	7000
Cigarren	290450	„	360750
Citronen	2593	Kisten	3537
Cochenille	—	Pud	12

	1894		1895
Cocosbast, unverarbeitet	568	Pud	361
Cocosbastfabrikate	372	„	95½
Cognac	1½	Oxhoft	9
Cognac in Fässern	2180½	Pud	2471½
„	1903	Flaschen	2099
Confect	37½	Pud	48
Coprah	198235½	„	135124
Corinthen	6423	„	10356½
Dachpappe	—	„	8494
Dachpfannen	1111	„	—
Dampfböte	2	Stück	—
Datteln	166	Pud	227
Daunen	—	„	7½
Draht, unverarbeiteter	7917½	„	7380
„ verarbeiteter	2102½	„	3023½
Drainröhren	80320	Stück	21494
„	13	Pud	—
Drechslerarbeit	619½	„	892½
Düngemittel	1194128	„	827974
darunt. Superphosphat	766614	„	541668
Thomasschlacke	347321	„	140034
Kainit	80193	„	58320
Versch. Düngem.	—	„	87952
ausserd. Rohphosphate	274783½	„	252142
Eier	—	„	1
Eisen, unverarbeitetes	975654½	„	989849½
Eisenbahnzubehör	111301	„	14444½
Eisenblech in Tafeln	813	„	1089
Eisenblechfabrikate	3312½	„	3103½
Elfenbein, unverarbeitet	8½	„	4½
Equipagen	4	Stück	254
Essenzen	114½	Pud	97½
Essig in Fässern	66	„	42
„	—	Flaschen	18
Farben	29922	Pud	27423½
Farbeholz, gemahlenes	4387½	„	11026
„ in Scheiten	1114654½	„	732416
Farbeholzextracte	311	„	333
Fayencefabrikate	4814½	„	2946½
Feigen	651½	„	1176
Fensterglas	1065½	„	1419½
Fischbein	20½	„	19½
Fische, frische	190	„	567½
„ marinirte	286½	„	152
Flachs	—	„	1264
Fleisch, frisches	1	„	4
„ ges. u. geräuchert	2½	„	48½
Fleischextract	25	„	47½
Fournire	645½	„	1009½
Früchte, frische	1982½	„	1806½

	1894		1895
Früchte, eingemachte .	262½	Pud	243½
„ getrocknete ..	2401½	„	2418
Gelatine	2381/2	„	381
Geldschränke	5	Stück	29
„	66	Pud	—
Gemüse, frische	4317	„	2657½
„ eingemachte .	927	„	908
„ getrocknete ..	152½	„	—
Gerbestoffe	22222	„	37194
Gewürze	9405½	„	8909½
Glätte	11174	„	15297½
Glasfabrikate	2794½	„	2640½
Glaubersalz	1365	„	53½
Graphit	3985½	„	4233½
Graupen	—	„	92
Grütze	—	„	142
Gummiarten, rohe	48212	„	43080
Gummifabrikate	1526	„	2473
Gusseisen, unverarbeit.	353911	„	446967
„ verarbeitetes	33605½	„	13709
Gyps, gemahlener	7	„	—
Gypsfabrikate	73½	„	130
Häute, grosse, bearbeitet	3659½	„	3871½
„ kleine, „	275	„	319½
„ lackirte	24½	„	431
„ rohe u. gesalzene	102998½	„	50284
„ für Fussbekleidung zugeschn..	12½	„	10½
Hafer	3	„	6
Hafergrütze	26	„	85
Hafermehl	670½	„	1285
Handwerksgeräthe	19572½	„	14399
Hanf, roher	9½	„	48½
Harz	324460	„	164975½
Heringe*)	76648 1/12	Tonnen	75506 3/4
„	40	1/16 „	76
„	32	1/32 „	1
„	500	Pud	—
Holz, Eichen-	—	„	45281
„ Eichenstämme ..	—	„	73945
„ Eichenplanken..	—	„	12627
Holzkohlen	127½	„	—
Honig	21	„	—
Hopfen	7778½	„	4428½
Horn, unverarbeitetes .	5967	„	5337
Hüte	56	Stück	258
Hummer	611	Pud	631
Indigo	412	„	171
Instrumente, mathematische, physikal. etc.	909	„	696½
Instrumente, musikal..	444½	„	450½
„ „	13	Stück	39
Instrumentenzubehör ..	93	Pud	44
Johannisbrod	3456	„	5299
Jute, rohe	7923½	„	17218½
Jute-Garn	32½	„	—
Jute-Gewebe	5523½	„	2591
Käse	890	„	755½
Karden	277½	„	490
Kartoffeln	471½	„	50
Kastanien	733½	„	503
Ketten, eiserne	336	„	211
Kirschsaft	141½	„	71

	1894		1895
Korbmacherarbeit.....	36	Pud	67½
Korkholz, unverarbeitet	275190½	„	275381½
Korkholz, verarbeitetes	230½	„	785
Kreide, rohe	2444932	„	27772321/2
„ gemahlene....	634½	„	832
Kupfer, unverarbeitetes	5701	„	11994
Kurzwaaren	1165½	„	1112½
Lackiröl	920½	„	142½
Laternen	45	„	5½
Ledertuch	312½	„	78½
Leim	335	„	300½
Leinenfabrikate	589½	„	372½
Leinengarn	310½	„	1026
Lichte	119½	„	48½
Liqueur	6464	Flaschen	9247
„	—	Pud	9½
Locomotiven u. Tender	6	Stück	2
Lorbeerblätter	410	Pud	1436
Lumpen	14631½	„	46936
Mais	91	„	19
Malzextract	—	„	622
Mandeln	4660½	„	2795½
Marmor, unverarbeiteter	702	„	542½
„ verarbeiteter ..	5044½	„	1295
Maschinen, landwirthschaftliche	123822	„	108763
Maschinen, industrielle	263936½	„	286239
Maschinentheile, landwirthschaftliche	5187	„	2818½
Maschinentheile, indust.	27579½	„	25684
Matten	823	Stück	100
„	—	Pud	8
Mauersteine	1831335	Stück	2213937
„	8678	Pud	27566
Mehl, Weizen-	—	„	62000
Messerwaaren	460½	„	339
Messing, unverarbeitetes	3391	„	2344
Messing- und Kupferfabrikate	2961	„	3595½
Metallcompositionsfabrikate	222	„	201½
Metallerz	501154	„	2225
Mineralwasser	75762	Flaschen	88836
„	3490	Kruken	1685
Minium	1628	Pud	4417½
Möbel	108	„	427½
Muscheln, leere	15½	„	4
Nadeln	285	„	38
Nägel, eiserne	319	„	78½
„ hölzerne	327½	„	162
„ metallene	16	„	27
Naphtha, gereinigte ..	10347	„	11785½
Nüsse	619½	„	2333
Ocher	7701½	„	9524
Oel in Fässern	18536	„	16342½
„ „ Flaschen	507½	„	242
Papier	2486½	„	10215½
Papiermasse, rohe	86514½	„	84311½
Papierschnitzel	—	„	5349½
Papiertapeten	134	„	229½
Paraffin, unverarbeitet.	7487	„	10810½
Parfümerien	504½	„	349
Pastete	31½	„	24½

*) Ausserdem kamen über Libau in 1894 ca. 5000 Tonnen in 1895 ca. 7625 Tonnen.

	1894		1895
Perlgraupen	2977	Pud	1547
Petroleum	3	„	—
Petroleummotorböte	—	Stück	1
Pflanzen, lebende	3903½	Pud	3545½
Pflaumen	3938½	Pud	2683
Pianoforte und Flügel	25	Stück	14
Pianofortezubehör	—	Pud	5
Pomeranzen	39	Kisten	74
Pomeranzenschalen	645	Pud	564
Porcellanfabrikate	593	„	520½
Porter	7	Pipen	—
„	20	Oxhoft	54
„	4	Butts	2
„ in Fässern	566	Pud	125
„	3528	Flaschen	1549
Posamentirarbeit	62½	Pud	107½
Potal in Büchelchen	5	„	20
Pottasche	299½	„	296½
Rauchwerk	21½	„	11½
Reis	34147½	„	27063½
Roggen	304	„	—
Rohr, unverarbeitetes	2253½	„	1207
Rosinen	1067	„	1887½
Rübenwurzeln	308	„	309
Rübsaat und Raps	6	„	—
Rum	1	Oxhoft	5
„ in Fässern	101½	Pud	111
„	7	Flaschen	12½
„	—	Pipen	5¾
Sämereien, Garten-	5890	Pud	15945
Säuren, chemische	7903½	„	12249
Sago	111½	„	255½
Saiten, musikal.	9	„	9
Salpeter	15930½	„	18381½
Salz, Stein-	50210½	„	17550
„ Tisch-	2051½	„	2131½
Sand	159350½	„	107767½
Sardellen	255	„	355½
Sardinen	2077½	„	3186
Sattlerarbeit	137	„	101½
Schafscheeren	191	„	361½
Schellack	2392	„	1754½
Schiefer, unverarbeiteter	50921	„	52398
„ verarbeiteter	2497	„	1869
Schienen	24895½	„	2841631½
Schirme	3820	Stück	3103
„	—	Pud	33
Schlosserarbeit	4389	„	4156½
Schmalz	67281	„	48826½
Schmiedearbeit	56342	„	57625
Schmirgel	6007	„	8591
Schwefel	132548½	„	121823
Schwefelkies	—	„	312951½
Schwerspath	—	„	53961½
Seegras	354	„	357
Seide, rohe	101	„	144½
Seidenfabrikate	137½	„	42½
Seidengarn	140	„	101
Seife, nicht wohlriech.	173	„	197½
Senf	88	„	107

	1894		1895
Sensen	3970½	Pud	3493½
Silber, unverarbeitetes	35	„	—
Silber- u. Goldfabrikate	10½	„	18
Soda	127825	„	128900
Spiegelgläser, belegte u. unbelegte	22½	„	81
dito dito	246	Stück	1415
Stärke	3048½	Pud	3462
Stahl, unverarbeiteter	692484	„	574256½
Steine, als: Mühl-, Wetz- etc.	287879½	„	440029½
dito dito	29604	Stück	12641
Steinkohlen u. Coaks	13033558½	Pud	13833638½
Syrup	1128	„	767
Talk	—	„	12½
Taue	183	„	457½
Thee	475	„	3303½
Theer	4818	Tonnen	5235
„	—	Pud	11
Thiere, verschied. Art	565	Stück	351
„ „ „	2	Kisten	—
Thonerde	1217419	Pud	936439
Thran	697½	„	3792
„	12	Tonnen	—
Tinte	195	Pud	131½
Tischlerarbeit	2775	„	4440½
Tischlerholz	31559½	„	132441
Töpferwaaren	9973	„	18066
Tonnenbänder	31	„	142
„	—	Stück	300
Uhren, gold. u. silberne	1107	Stück	1122
„ Tisch- u. Wand-	9714	„	6385
„ Thurm-	1	„	6
Uhrenzubehör	34	Pud	26
Velocipedes	273	Stück	240
Waagen zum Wägen	3907	Pud	811½
Wachs	193	„	406½
Waffen	101½	„	140½
Waffenzubehör	35	„	21½
Wagenschmiere	349	„	608½
Weine	191⅜	Pipen	189⅝
„	937¼	Oxhoft	1092¼
„	5	Ohm	9⅛
„	7½	Butts	3
„ in Fässern	11919½	Pud	12172½
„	7028½	Flaschen	6357¾
Weinstein	911	Pud	298½
Weintrauben	246½	„	459½
Wichse	177½	„	198½
Woilok	214	„	244½
Wolle, rohe	12020	„	9063½
Wollenfabrikate	5570	„	4007
Wollengarn	7752	„	7455
Wollkratzen	—	„	4
Zink, unverarbeitetes	4619½	„	4798½
„ verarbeitetes	631½	„	1139
Zinkweiss	11119½	„	8829½
Zinn, unverarbeitetes	7744½	„	7464½
„ verarbeitetes	191½	„	763½
Zucker, raffinirter	72	„	108

Uebersicht über die während der Navigations-Periode 1895 für Dampfer hier geschlossenen Frachten.

England.

Nach **London** und **Hull** variirten die Frachten zwischen 10½ Pence und 1/3 pro 320 Pfund Haferbasis.

Flachs und Hanf zwischen 15/0 und 17/6 pro Ton.
Oelkuchen „ 5/6 „ 9/6 „ „
Oel „ 10/0 „ „
Eier „ 22/6 „ „
Planken „ 17/6 „ 25/0 „ Standard.
Sleepers „ 6/6 „ 8/9 „ Load.
Splittholz „ 27/0 „ 37/6 „ Fad. v. 288 Cubikf.
Firewood „ 24/0 „ 30/0 „ „ „ 216 „
Birkenholz „ 10/6 „ 14/0 „ Load.
Timber „ 6/6 „ 11/0 „ „
Ellernholz 12/0 „ „

Grimsby. Planken „ 18/0 „ 27/6 „ Standard.
Sleepers „ 5/6 „ 6/9 „ Load.

West-Hartlepool und Sunderland.
Planken zwischen 19/0 und 25/0 pro Standard.
Sleepers „ 5/9 „ 8/0 „ Load.
Splittholz „ 30/0 „ 31/6 „ Faden von 288 Cubikfuss.
Timber 6/8 „ Load.

Nach der **Ostküste Gross-Britanniens.**
Oelkuchen zwischen 8/0 und 9/6 pro Ton.

Nach dem **Englischen Canal.** Getreide 1/4½ pro 320 Pfund Haferbasis.

Newhaven. Splittholz 37/6 pro Faden von 288 Cubikfuss.
Mauerlatten 8/0 „ Load.

Plymouth. Planken 27/6 pro Standard.
Sleepers zwischen 6/3 und 7/4½ pro Load.
plittholz „ 37/0 „ 37/6 pro Faden von 288 Cubikfuss.
Mauerlatten 7/0 „ Load.
Firewood 36/0 „ Faden „ 216 „

Bristol. Splittholz „ 42/6 „ 43/6 „ „ „ 288 „
Newport Mon. Sleepers „ 5/6 „ 8/6 „ Load.
Cardiff. Planken 25/0 „ Standard.
Splittholz „ 37/0 „ 37/6 „ Faden von 288 Cubikfuss.
Manchester. Getreide „ 1/1½ „ 1/9 „ 320 Pfund Haferbasis.
Flachs u. Hanf zwischen 25/0 und 27/6 pro Ton.
Oelkuchen „ 9/6 „ 12/0 „ „
Ellernholz zwischen Pfge. 21 und Pfg. 24 pro Fuss.
Sleepers Schlge. 8/6 „ Load.

Rotterdam, Schiedam und Dordrecht.
Getreide zwischen Schlge. 0/10½ u. Schlge. 1/4½ pr. 320 Pfund Haferbasis.
Oel „ Frcs. 14 „ Frcs. 16 „ Ton.
Säesaat „ Cts. 50 „ Sack.
Ellernholz „ Pfge 19 „ Pfge. 24 „ Fuss.
Sleepers „ „ 45 „ „ 52 „ Stück.
„ Schlge. 7/6 „ Load.

Harlingen. Norweg. Kappbalken zwischen Hfl. 15 und Hfl. 17 pro Tult.
Brussen „ Cts 8 „ Cts. 8½ „ Fuss.
Mauerlatten „ Hfl. 15 „ Hfl. 16 „ Std.

Delfzyl. Norweg. Kappbalken „ „ 14 „ „ 16 „ Tult.
Planken „ „ 12 „ „ 13 „ Std.
Brussen „ Cts. 7 „ Cts. 8 „ Fuss.
Timber u. Mauerlatten „ Hfl. 14 „ Hfl. 18 „ Std.

Middelburg. Norweg. Kappbalken „ 15 „ Tult.
Brussen Cts. 8 „ Cts. 9 „ Fuss.
Mauerlatten „ 7 „ „

Terneuzen. Norweg. Kappbalken Hfl. 17 „ Tult.
Brussen Ctms. 22 „ Fuss.
„ Cts. 7½ „ „
Espene Brussen Ctms. 22 „ „

Belgien.

Antwerpen.
Getreide zwischen Schlge. 0/10½ u. Schlge. 1/3 pr. 320 Pfd. Haferbasis.
Flachs u. Hanf „ Frcs. 17 „ Frcs. 20 „ Ton.
Oelkuchen „ Schlge. 9/0 „ Schlge. — „ „
Säesaat „ Frcs. 15/16 „ Frcs. 3/4 „ Sack.
Eier „ Schlge. 17/6 „ Schlge. 22/6 „ Ton.
Planken „ Frcs. 25 „ Frcs. 30½ „ Standard.
Bretter „ „ 28½ „ „ 32 „ „
Mauerlatten „ Ctms. 15 „ Fuss.
Splittholz „ Frcs. 33½ „ „ 40 „ Faden.
Brussen „ Ctms. 19 „ „ 22 „ Fuss.
Espene Brussen „ 21 „ „

Gent. Getreide zwischen Schlge. 0/10½ und Schlge. 1/3 pro Ton.
Flachs u. Hanf „ Frcs. 16 „ Frcs. 22½ Ton.

Oel zwischen 17/6 und 23/0 pro Ton.
Planken „ 25/0 „ 35/0 „ Standard.
Splittholz „ 35/0 „ 47/6 „ Fad. v. 288 Cubikf.
Sleepers „ 8/0 „ 12/0 „ Load.
Brussen 13/0 „ „
Birkenholz 12/0 „ „
Espenholz 12/0 „ „
Firewood 30/0 „ Fad. v. 216 Cubikf.

Leith und Dundee.
Getreide zwischen 0/9 und 1/4½ pro 320 Pfund Haferbasis.
Flachs u. Hanf „ 14/6 „ 16/0 „ Ton.
Oelkuchen „ 6/0 „ 7/0 „ „
Eier 22/6 „ „
Planken „ 17/6 „ 23/0 „ Standard.
Splittholz „ 25/0 „ 33 „ Faden v. 288 Cubikfuss.
Mauerlatten 8/6 „ Load.

Firth of Forth.
Planken zwischen 16/0 und 25 pro Standard.
Splittholz „ 5/6 „ 7/0 „ Load.
Sleepers „ 23/0 „ 31/6 „ Faden von 288 Cubikfuss.

Montrose. Flachs und Hanf 17/6 pro Ton.
Oelkuchen zwischen 6/6 und 7/0 pro Ton.
Splittholz „ 27/0 „ 27/6 „ Faden v. 288 Cubikfuss.

Aberdeen. Flachs u. Hanf zwischen 17/6 und 18/3 pro Ton.
Planken 21/9 „ Standard.
Brussen u. Mauerlatten 7/0 „ Load.
Sleepers 7/0 „ „

Campeltown. Getreide 1/7½ pro 320 Pfund Haferbasis.

Belfast. Getreide zwischen 1/3 und 1/7½ pro 320 Pfund Haferbasis.
Flachs u. Hanf „ 19/0 „ 25/0 „ Ton.
Oelkuchen „ 9/6 „ 10/0 „ „

Dublin. „ 11/6 „ „
Oel 12/0 „ „
Sleepers „ 7/4½ „ 9/0 „ Load.
Splittholz 45/0 „ Faden v. 288 Cubikfuss.

Holland.

Amsterdam, Zaandam und Westzaan.
Norweg. Kappbalken zwischen Hfl. 15 und Hfl. 17 pro Tult.
Mauerlatten „ „ 12 „ „ 17 „ Standard.
Planken „ „ 10 „ „ 15 „ „
Bretter „ „ 15 „ „ „
Brusseen „ Cts. 7 „ Cts. 9 „ Fuss.
Oelkuchen zwischen Frcs. 8 und Frcs. 9 pro Ton.
Säesaat „ „ 15/16 „ „ 1 „ Sack.
Planken „ „ 25 „ „ 30½ „ Standard.
Mauerlatten „ Ctms. 13½ „ Ctms. 17 „ Fuss.
Splittholz „ Frcs. 30 „ Frcs. 37½ „ Faden.
Espen-Rundholz „ Ctms. 25 „ Ctms. 35 „ Fuss.
Brussen „ „ 20 „ „ 23 „ „
Espene Brussen „ „ 22 „ „ 23 „ „

Frankreich.

Dünkirchen.
Getreide zwischen Schlge. 10½ u. Schlge. 1/4½ pro 320 Pfund Haferbasis.
Flachs u. Hanf „ Frcs. 17 „ Frcs. 25 „ Ton.
Oelkuchen „ „ 8 „ „ 11 „ „
Säesaat „ „ 15/16 „ „ 1 „ Sack.
Planken „ 27½ „ „ „ Standard.
Brussen „ Ctms. 18 „ Ctms. 23½ „ Fuss.
EspeneBrussen 23 „ „
Mauerlatten „ „ 14 „ „ 15 „ „

Calais. Planken zwischen Frcs. 30 u. Frcs. — pro Standard.
Dieppe. „ „ „ 26 „ „ 27 „ „
Rouen.
Getreide zwischen Schlge. 0/10½ u. Schlge. 1/4½ pr. 320 Pfund Haferbasis.
Flachs u. Hanf „ Frcs. 17 „ Frcs. 25 „ Ton.
Säesaat „ „ 1¼ „ „ 1¾ „ Sack.
Planken „ „ 25 „ „ 35 „ Standard.

Honfleur. Planken zwischen Frcs. 30 u. Frcs. — pr. Standard.
Caen. „ „ „ 31 „ „
Rochefort. „ „ „ 33 „ „ 34 „ „
Bordeaux. Getreide Schlge. 1/4½ „ 320 Pfund Haferbasis.
Flachs u. Hanf „ Frcs. 36 „ Ton.
Planken „ „ 31 und Frcs. 40.

Deutschland.

Königsberg. Roggen Rmk. 13 pro 2000 Ko.
Oel „ 1½ „ Fass.

Stettin und Lübeck.
Roggen zwischen Rmk. 6 und Rmk. 12 pro 2000 Ko.
Oelkuchen „ „ 8 „ „ 9½ „ Ton.
Oel „ 10 „ „
Hafer „ „ 8 „ „ 13½ „ 2000 Ko.
Eier „ „ 20 „ „ 30 „ 2000 Ko.
Planken „ „ 18 „ „ 21 „ Standar.

Stettin und Lübeck.
Bretter zwischen Rmk. 17 und Rmk. 20 pro Standard.
Ellernholz Pfge. 15 „ Cubikfuss.
Espenholz „ 18 „ „
Mauerlatten „ 8 „ Pfge. 12 „ „
Sleepers „ 42 „ „ 47 „ Stück.

Kiel. Roggen Rmk. 11½ „ Rmk. 13 „ 2000 Ko.
Flensburg. Roggen „ 10 „ „ 14½ „ „
Sleepers Pfge. 57 „ „ Stück.

Schleswig-Holstein.
Roggen zwischen Rmk. 12 und Rmk. 14 pro 2000 Ko.
Kleie „ 18 „ „
Oelkucken „ „ 14 „ Ton.

Hamburg. Roggen „ „ 9 „ Rmk. 10 „ 2000 Ko.
Hafer „ „ 10 „ „ 10½ „ „
Leinsaat „ 0⅔ „ Sack.
Oel „ 10 „ Ton.
Eier „ „ 15 „ „ 20 „ „
Planken „ „ 20 „ „ 21 „ Standard.

Brake. Bretter „ „ 24 „ „ 27 „ „
Planken „ 27 „ „
Ellernholz „ Pfge. 20 „ Pfge. 22½ „ Fuss.
Sleepers „ „ 55 „ „ 60 „ Stück.

Bremen.
Hafer zwischen Schlg. 1/0 u. Schlge. 1/3 pr. 320 Pfund Haferbasis.
Planken „ Rmk. 27 „ Rmk. 30 „ Standard.
Bretter „ „ 27 „ „ 28½ „ „
Ellernholz „ Pfge. 23 „ Pfge. 24 „ Fuss.
Mauerlatten „ Rmk. 27 „ Standard.

Gestemünde. Planken Rmk. 26 pro Standard.
Mauerlatten „ 25 „ „
Papenburg. Bretter „ 26½ „ „

Dänemark.

Kopenhagen. Roggen zwischen Mark 12 und Mark 14 pro 2000 Ko.
Oelkuchen „ 15 „ 2000 „
Kopenhagen. Flachs und Hanf Mark 20/0 pro Ton.
Eier Schlge. 20/0 „ „
Dänemark nördl. Aarhus.
Roggen zwischen Mark 12 und Mark 16 pro 2000 Ko.
Oelkuchen „ „ 14 „ „ 16 „ 2000 „
Flachs u. Hanf „ 22 „ Ton.
Kleie zwischen „ 18 „ „ 26 „ 2000 Ko.
Randers. Flachs u. Hanf zwischen Mark 22 und Mark 27 pro Ton.
Dänemark nördl. Aalborg.
Roggen zwischen Mark 12 und Mark 15 pro 2000 Ko.

Schweden.

Stockholm. Roggen zwischen Rmk. 10 und Rmk. 14 pro 2000 Ko.
Oelkuchen „ 13 „ 2000 „
Flachs u. Hanf „ 20 „ Ton.
Gefle. Roggen „ 11 „ 2000 Ko.
Kåge. „ „ 11½ „ „ 14 „ „
Norköping. Roggen „ 11 „ „ 13 „ „
Oelkuchen „ 12 „ Ton.
Ostschweden. Roggen „ 12 „ 2000 Ko.
Südschweden. „ „ 13 „ „
Landscrona. Oelkuchen „ 15 „ „
Hjo u. Jönköping. Espenholz zwischen Öre 22 u. Öre 23 pr. Fuss.
Malmö. Roggen Rmk. 14 „ 2000 Ko.
Göteberg. „ „ „ 13 „ „ „
Oelkuchen „ 15 „ „

Norwegen.

Christiania. Roggen zwischen Rmk. 12 u. Rmk. 15 pro 2000 Ko.
Flachs u. Hanf „ „ 20 „ „ 25 „ Last.
Moss. Roggen „ „ 14 „ „ 15 „ 2000 Ko.
Tönsberg. Flachs u. Hanf „ 25 „ Last.
Skien. Roggen „ „ 14 „ „ 14½ „ 2000 Ko.
Stavanger. Roggen „ „ 14 „ „ 15 „ „

Verzeichniss

der Schiffe, deren Rheder oder Correspondentrheder in Riga wohnhaft sind.

Januar 1896.

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	J. Breede . . .	170	31
6	3-m. Schon.	Der Kurländer F & E	HPDN	G. Melbard . .	186	50
7	3-m. Schon.	LindaMorgenrödenF&E	HKVN	J. Adamson .	218	
8	Bark . . .	Golgatha E & F . . .	MBCH	A. Kalnin . .	184½	68
				Zoll-Lasten	1757	
		Herr **J. Grell.**				
9	Bark . . .	Japan* F m	HKQR	H. 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	Rosenfeld . .	166	26
		Herren **C. Krauklin & Tode.**				
13	3-m. Schon.	Anna E & F	MBHG	Tode	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	HRCN	Keese	190	6
		Herr **J. Janson** & Mehrere.				
15	3-m. Gff.-S.	Jupiter F	HPDQ	H. Pukne . .	163	7
		Herren **J. Janson & Co.**				
16	Gff.-Schon.	Magdalena E & F . .	HKPS	Seeting	82½	
17	Gff.-Schon.	Mars E & F.	HMSB	J. Graude . .	83½	
18	Gff.-Schon.	Aurora E & F	HMRW	Anderson . . .	81½	
19	Gff.-Schon.	Zelotais E & F	HRCL	P. Jacobson .	97½	
20	Gff.-Schon.	Katarina E & F . . .		P. Jeger . . .	67	
				Zoll-Lasten	412	
		Herr **J. Salming.**				
21	Bark . . .	Louise F	MBNT	J. Salming . .	279	111
		Herr **G. Müller.**				
22	Bark . . .	August E	MBNH	G. Müller . .	192	1
		Herr **N. Sehl.**				
23	3-m.Schon.	Max F	MBTK	N. Sehl . . .	169	11
		Herr **L. Kontermowitz.**				
24	3-m.Schon.	Bravo E m*.	MBHR	Lewerdowitz .	157	108
		Herr **R. Seeberg.**				
25	Schoner . .	Lucas E & F		C. Krohn . . .	101	
26	Schoner . .	Paulus E & F.		J. Tschulksten	101	
27	Gff.-Schon.	Andreas E & F		P. Benkis . .	74½	
28	Gff.-Schon.	Petrus E & F		Skujen	74½	
				Zoll-Lasten	351	
		Herr **C. Seeberg.**				
29	Gff.-Schon.	Dorothea E & F . . .	MBJG	Busch.	61½	
30	Gff.-Schon.	Lina E & F	HNQC	Fritzmann . .	50½	
31	Slup	Jack		— — —	30	
				Zoll-Lasten	142	
		Herr **Grundmann.**				
32	Gff.-Schon.	Urania E & F	HRDT	Grundmann .	88	

№	Bauart.	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Unterscheidungs-Signal.	Namen der Schiffer	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herr **Launitz.**				
33	Gff.-Schon.	Woldemar	HKNF	Launitz	105½	
		Herr **H. Tönnison.**				
34	Gff.-Schon.	Hans E & F	HPDV	H. Tönnison .	62½	10
		Herr **G. M. Beckmann.**				
35	Gff.-Schon.	Georg & Lucie E & F	HKNP	A. Lurring . .	51½	3
		Herr **A. Lodders.**				
36	Bark . . .	Heinrich & Catharina E glv	HNQR	C. Wack . . .	166	29
		Herren **Strautmann & Röhrich.**				
37	3-m. Schon.	Lucinde E* m	LIDQ	C. Russmann .	159½	102
		Herren **Röhrich & Co.**				
38	3-m. Gff.-S.	Alice D & F	HLDJ	F. Wack . . .	136½	
		Herr **K. Wihtol.**				
39	Schoner . .	Banga E & F	HKMC	K. Wihtol . .	113½	
		Herr **E. Erting.**				
40	Gff.-Schon.	Latwis E & F.	HPDT	Erting	50	
		Herr **A. Thomel.**				
41	3-m. Gff.-S.	Silvanus E & F. . . .	LRDJ	A. Thomel . .	157	
		Herr **J. Schwalbe's Erben** (Weisse Kirche).				
42	3-m. Schon.	Rinuschen F.	MBSN	S. Bagat . . .	149	5
		Herr **P. Schnohre** (Weisse Kirche).				
43	3-m. Schon.	Maria & Anna E & F	MBGF	P. Schnohre .	127½	20
		Hrn. **M. Bakmann & Co.** (Mühlgraben).				
44	3-m. Gff.-S.	Robert F.	HKLC	M. Bakmann .	127	

№	Bauart.	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Unterscheidungs-Signal.	Namen der Schiffer	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		K. Janson & Pawar (Mühlgraben).				
45	Gff.-Schon.	Christian E & F . . .	MCRV	K. Janson . .	114	
		Herr **M. Grewe** (Bolderaa).				
46	3-m. Gff.-S.	Breedis E & F		M. Grewe . .	168	
		Herr **C. Berg** (Bolderaa).				
47	Gff.-Schon.	Gustav Friedrich E & F	MBNJ	C. Berg . . .	56½	
		Herr **J. Putnin** (Majorenhof).				
		Gubernator Sinowjew				
48	3-m. Gff.-S.	E & F		O. Wink . . .	191	
49	3-m. Gff.-S.	Baltija E & F		M. Urdsing .	111	
				Zoll-Lasten	302	
		Herr **M. Grewe** (Weisse Kirche).				
50	3-m. Schon.	Orient E & F		?	245	

Total 50 Segelschiffe mit 7104 Zoll-Lasten.

10 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	
Herren **G. A. Sengbusch & Co.** . . .	6	Möve S. . . .	MBTS	— — —	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 **Grell, Röhrich & Lodders** . .	—	Phönix		J. Röhrich . . .	30	75	hol.
				Total	1028	2696	

73 Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferde-stärke.	Lasten.	
Rigaer Stadtdampfer	—	A.	H. Klock	16	6	
	—	B.	E. Thurau	16	6	
	—	C.	T. Plath	16	6	
	—	D.	J. Hildebrand	16	6	
	—	E.	J. Scheffel	16	6	
	—	F S.	Laatze	13	3	
	—	G S.	Melkert	13	3	
	—	H S.	Strup	13	3	
Der Börsen-Comité	5	Hercules S.	O. Harmsen	100	28	
	21	Simson	J. Plawneek	120	54½	eis.
	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	
Herr **Carl Seberg**	16	Union S.	H. Wimbe	15	6	
Herr **M. Kruming**	30	Neptun S	J. Behrsing	40	21	
Herr **W. Kleinberg**	18	Riga-Bolderaa S.	E. Erting	15	14	
	28	Mary.	vacant	36	17	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferde-stärke.	Lasten.	
Herr **D. Nowikow**	22	Präcise S	A. Janson	12	9	
Herren **Linde & Co.**	31	John Bull S	W. Linde	35	13	
Herr **C. A. Linde**	20	Pilot S	C. A. Linde	30	14	
Herren **Helmsing & Grimm**	11	Mosquito S	Schmidt	45	6	
	29	Express S	F. Reimer	15	14	
	34	Courier S	Wigand	13 9/10	8	
Herr **J. Skuje**	9	Adler	Aistraut	21 1/3	41	eis.
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	
	—	Wilhelm	Alksne	3	4	
	—	Bienenhof	J. Jaunsem	12	5	
Herr **Robert Loder**	—	Una S	Grickmann	25	5	
Herren Geb. **J. H. & M. L. Sehl**	25	Omnibus S	H. Annus	25	15	
	52	Mitau	W. Sehl	25	20	
	53	Paul	F. Kilp	12	9	eis.
Herren **Reinberg & Ohsoling**	36	Riga S	Augustovsky	35	9 1/2	
Herr **A. Dombrowsky**	7	Parat S	Mentz	18	5	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferde-stärke.	Lasten.	
Herr **Nicolai Haarmann**	19	Activ S	J. Breese	12	3	eis.
	23	Rival S	Putning	15	3½	eis.
Herr **G. W. Schumann**	39	Wiking S	Uder	20	5	eis.
Herr **Ananow**	40	Moskwa S.	W. Breede	15	4	eis.
Herr **L. Lugge**	41	Newa S	L. Lugge	30	12	eis.
Herr **Silber**	43	Rota S.	Silber	12	3½	eis.
Herren **Gebrüder Fraenkel**	44	Flora S	Rudolph	14	3	eis.
Herr **A. Oehlrich**	45	Baku S	Apse	12	3½	eis.
Herr **Berg**	46	Wladimir S	Berg.	12	3	eis.
Herr **A. Ballod**	—	Nora S.	vacant	?	5½	eis.
Herr **P. Bornhold**	—	Vera S.	A. Kimende	6	2½	eis.
Herr **Ehmann**	47	Bravo S	Sakke	10	2	eis.
	56	Luna	Spalwain	20	5	eis.
	—	Dwina S	G. Baldohanetz	7	2½	eis.
Herr **R. Schmitz**	—	Lydia S	Meising.	2	2	eis.
Herr **Hans Strautmann**	48	Prima S	Neuburg	9	2	holz
Herr **D. Nowikow**	49	Blitz S.	H. Osoling	10	2½	eis.
	51	Mercur S	Petersen	18	5	eis.
Herr **J. Dombrowsky**	55	Catharina	R. Roose	12	5	eis.
	61	Jacob S	Dombrowsky	30	6	eis.

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder.	Nr. und Flagg.-Nr.	Schiffsname.	Schiffersname.	Nominelle Pferde-stärke.	Lasten.	
Herr **D. Nesterow**	54	Rjasan S	J. Grünfeld . . .	22	5	eis.
	69	Rabotnik S . . .	Semel	18	4	
Herr Ingenieur **Wittig**	70	Cito S	vacant	$13^1/_4$	$3^1/_2$	
Herr **A. Augsburg**	—	Prima I S. . . .	Fr. Honrich . . .	10	5	
	—	Secunda II S. . .	H. Tschikst . . .	10	5	
	—	Tertia III S . . .	B. Jürgenson . . .	2	3	
	—	Quarta S IV . . .	K. Jürgenson . . .	3	3	
	—	Quinta S V . . .	vacant	3	3	
	—	Sexta S VI . . .	J. Kruming . . .	10	5	
	—	Septima S VII . .	J. Gulbe	10	5	
	—	Octava S VIII . .	E. Butte	$3^3/_4$	4	
	—	Nona IX	J. Kampe	$3^3/_4$	4	
	—	Decima X S . . .	vacant	$3^3/_4$	4	
			73 Dampfer mit	$1424^{11}/_{15}$	$601^1/_2$	

XXIV. Rechenschafts-Bericht

der

Livländischen Bezirksverwaltung

der unter dem Allerhöchsten Protectorat

Ihrer Majestät der Kaiserin

stehenden

Kaiserlich Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser

pro 1895.

Gemäss § 44 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 nachstehenden Bericht zu erstatten.

I. Bestand und Verwaltung des Rettungswesens im Livländischen Bezirk.

Der Livländische Bezirk zählte im Jahre 1895 im Ganzen 128 active und 175 zweckfördernde Mitglieder (gegen 133 active und 189 zweckfördernde im Vorjahre), von denen auf den Oeselschen Localverein 14 active und 57 zweckfördernde und auf den Pernauschen 9 active und 39 zweckfördernde Mitglieder der Rettungsgesellschaft kommen. Leider muss hierbei die wenig ermuthigende Thatsache constatirt werden, dass die Mitgliederzahl in unserem Bezirk, trotz der auf die Belebung des Interesses für die Bestrebungen der Gesellschaft gerichteten Massnahmen der centralen und localen Verwaltungsorgane, wie unter anderen die unentgeltliche Versendung des Monatsjournals „Спасаніе на водахъ“ an alle activen Mitglieder, sowie der Jahresberichte der Bezirksverwaltung, in den letzten Jahren nicht zugenommen, sondern von Jahr zu Jahr abgenommen hat. Es wird jetzt Aufgabe der Bezirksverwaltung sein,

auf Mittel und Wege zu sinnen, um nicht nur einem weiteren Sinken der Mitgliederzahl Einhalt zu thun, sondern auch möglichst weite Kreise innerhalb dieses Bezirks für die humanen Zwecke der Gesellschaft zu interessiren und auf diese Weise derselben neue Mitglieder zuzuführen. Dieses muss sowol zur Verstärkung der materiellen Mittel, wie zur Erlangung der moralischen Unterstützung der Ortsbevölkerung geschehen, deren die Institutionen der Rettungsgesellschaft für ihre Wirksamkeit unfraglich benöthigt sind.

Die Zahl der Rettungsstationen, von denen 5 Seestationen und 1 Flussstation direct von der Livländischen Bezirksverwaltung verwaltet werden, 8 dem Oeselschen Local-Comité, 2 dem Pernauschen und 1 dem Schlockschen Local-Comité unterstellt sind, ist unverändert geblieben.

Eine neue Rettungsstation sollte, wie im Jahresberichte pro 1894 erwähnt worden, auf Anregung der Oberverwaltung am Peipus-See errichtet werden, doch muss die Ausführueg dieses Projects zur Zeit noch unterbleiben, bis die Frage der Beschaffung der dazu erforderlichen Mittel gelöst ist. Bezüglich des Ortes, sowie der Nothwendigkeit der Errichtung dieser Station äusserte sich, auf eine Anfrage der Bezirksverwaltung, der Herr Jurjewsche Kreischef mittels Schreibens vom 3. Juli 1895 sub Nr. 1153 dahin, dass Unglücksfälle auf dem Peipus-See im Ganzen nicht sehr oft, vorzugsweise aber in der Nähe der Mündung des Embach-Flusses, der Insel Meschy oder Pirisaar, sowie auch unweit der grossen bevölkerten Dörfer vorkommen. Die Unglücksfälle ereignen sich beim Verkehr der mit Holz beladenen grossen Böte (Lodjen), hauptsächlich aber bei Ausübung des Fischereigewerbes im frühen Frühjahr und Spätherbste bei veränderlichem Wetter, sodann komme es zuweilen vor, dass im Frühjahr Leute auf abgerissenen Eisschollen in die offene See fortgetragen werden. Der regste Bootsverkehr herrsche an der Mündung des Embach-Flusses, sowie in dem kanalähnlichen Durchbruche, der den Pskowschen mit dem Peipus-See verbindet, d. i. zwischen dem Livländischen Ufer und der Insel Pirisaar (Meschy), weshalb es auch wünschenswerth erscheine, dass die Rettungsstation auf dieser Insel errichtet werde, wo unter den Fischern eine genügende Anzahl kühner und erfahrener Leute für die Bootsmannschaft und auch ein Vormann zu finden sein werden.

Capt. Bruhns, der, im Auftrage der Bezirksverwaltung, in Gemeinschaft mit dem Herrn Jurjewschen Kreischef Baron Maydel Anfang October 1895 die in Frage kommende Ortschaft besichtigt hat, ist ebenfalls der Ansicht, dass der geeignetste Platz für die Rettungsstation die Insel Pirisaar sei und zwar müsse die Station auf der Nordseite dieser Insel errichtet werden, damit man eventuell nach beiden Seiten hin Hilfe leisten könne. Die Insel sei von ca. 900 Menschen bewohnt, welche einen recht regen Verkehr mit dem Festlande auch zur Zeit des schwachen Eises unterhalten, daher müsse die Station nicht nur mit

einem Ruderboot, sondern auch als Winterstation mit einem Schlittenboot ausgerüstet werden. Für die Verwaltung hätten, nach dem Berichte des Herrn Bruhns, die Herren Professoren Dr. Körber und Dr. Russow, Kaufmann Alex. Frederking, Kreischef Baron Maydel und Polizeimeister Rast sich bereit erklärt, unter dem Vorsitz des Herrn Professor Dr. Körber, zu einem Local-Comité zusammenzutreten, dem auch die Verwaltung der demnächst in Jurjew zu errichtenden 4 Rettungsposten, durch welche einem unzweifelhaften Bedürfniss abgeholfen werden soll, zustehen würde.

Da jedoch zum Bau der Rettungsstation aus Mangel an Mitteln nicht geschritten werden kann und auch die Errichtung der erwähnten Rettungsposten noch nicht zur Ausführung gekommen ist, so hat auch der Local-Comité einstweilen noch nicht in Function treten können. Es muss hierbei bemerkt werden, dass die Unterhaltung der Rettungsposten, deren Einrichtung und Ausrüstung demnächst in die Wege geleitet werden soll, als sichergestellt gelten kann, nachdem die massgebenden Persönlichkeiten der Jurjewer St. Marien-Gilde auf persönliche Anfrage die Zusicherung gegeben haben, dass die Subvention von 100 Rbl., welche diese Gilde eine Reihe von Jahren der Livländischen Bezirksverwaltung zur Unterhaltnng der See-Rettungsstationen gezahlt, vor einigen Jahren aber zurückgezogen hat, dem neu ins Leben zu rufenden Local-Comité zur Verfügung gestellt werden würde, wobei weitere Mittel noch durch die Jahresbeiträge der dem in Jurjew zu gründenden Localverein beitretenden Mitglieder aufgebracht werden könnten.

Um die Errichtung einer Rettungsstation in Arensburg haben die Herren wirkl. Staatsrath Dr. med. Mierzejewski, der Oeselsche Kreischef, der Commandeur der Grenzwachenbrigade mit noch mehreren anderen Personen durch Vermittelung des Herrn Obristen v. Glinsky sich an die Oberverwaltung gewandt. Da aber der Oberinspector der Gesellschaft, General Ssuslow, der die betreffende Eingabe beim Schreiben vom 12. Januar 1895 sub Nr. 20 der Livländischen Bezirksverwaltung zur Aeusserung übersandte, gleichzeitig bemerkte, dass auf eine Betheiligung der Oberverwaltung an den Einrichtungs- und Unterhaltungskosten der Arensburger Station nicht zu rechnen sei, so lehnte auch die Bezirksverwaltung, trotz aller Sympathie für die gute Sache, mit Rücksicht auf ihre beschränkten Mittel in dem Antwortschreiben an den Herrn Oberinspector vom 14. April 1895 sub Nr. 11 es ab, die erwähnten, nicht unbedeutenden Kosten auf sich zu nehmen, betonte aber zugleich, dass, falls die Station dennoch errichtet werden sollte, dieselbe nicht direct der Oberverwaltung, wie es die Bittsteller wollen, sondern der Bezirksverwaltung, resp. dem Oeselschen Local-Comité unterstellt sein soll.

Ferner ist der Bezirksverwaltung ein Antrag des Besitzers des Gutes Kaunispäh, wirklichen Staatsraths J. v. Sengbusch, um Ueberweisung des im vorigen Jahre ausrangirten alten Zerrelschen Bootes an

denselben zur Errichtung einer Rettungsstation beim Grenzwachencordon Rahhudis, auf der Halbinsel Sworbe, unweit Zerrel, sowie ein Antrag des Oeselschen Local-Comités zugegangen wegen Errichtung zweier Rettungsposten in Arensburg, nach dem Muster der in Riga am Düna-Ufer bestehenden und zwar des einen an der Romasaarschen Brücke und des andern an der Brücke des städtischen Hafens.

Was den ersteren Antrag anbelangt, so hat die Bezirksverwaltung das alte, aber immerhin noch brauchbare Zerrelsche Boot, welches nach geschehener Instandsetzung als Reserveboot dieser Verwaltung zur Verfügung stehen soll, zu dem genannten Zwecke nicht hergeben wollen, zumal die Nothwendigkeit der Errichtung einer Rettungsstation an dem erwähnten Orte nicht klar dargethan ist, während die Rettungsposten in Arensburg mit Rücksicht auf die nicht bedeutenden Anlage- und Unterhaltungskosten, sowie in Anbetracht dessen, dass bei früheren, wiederholt dort vorgekommenen Unglücksfällen das Fehlen von Rettungsvorrichtungen sich recht unangenehm fühlbar gemacht hat, hergestellt und mit den erforderlichen Apparaten ausgerüstet werden sollen.

Auf Antrag des Herrn Präsidenten der Bezirksverwaltung wurden im vorigen Jahre, ausser der im Jahre 1894 auf der Aa bei Dubbeln errichteten Flussstation, noch zwei provisorische Bootsposten, der eine bei dem Dampfbootstege in Dubbeln, der andere bei dem Anlegestege in Majorenhof, mit je einem dejourirenden Bootsmanne eröffnet und zwar in Berücksichtigung dessen, dass die Aa, die während der Badesaison auf weiten Entfernungen zu Vergnügungsfahrten benutzt wird, bei den genannten Badeorten eine Biegung macht und von der etwa in der Mitte zwischen den neu eröffneten Bootsposten befindlichen Flussstation nicht genügend übersehen werden kann. Die Kosten der Einrichtung dieser beiden Bootsposten (bestehend aus je einem leichten Ruderboot mit der erforderlichen Ausrüstung) beliefen sich auf 200 Rbl., während die beiden Bootsleute ebenso wie die Rettungsleute der von diesen Bootsposten etwa $1^1/_2$ Werst entfernten Dubbelnschen Flussstation eine feste Gage von je 25 Rbl. monatlich bezogen.

Aus dem Bestande der Livländischen Bezirksverwaltung schied im Januar 1895 der Vice-Präsident derselben dim. Bürgermeister Eduard Hollander durch Niederlegung dieses Amtes, das er seit der Begründung des Livländischen Rettungsbezirks (1872) ununterbrochen inne gehabt, aus, worauf in der Generalversammlung vom 26. Mai 1895 Herr dim. Rathsherr C. G. Westberg zum Vice-Präsidenten und der Director der Rigaschen Cementfabrik Herr Theod. Behrmann zum Gliede der Bezirksverwaltung gewählt wurden.

Unter den Vormännern der Rettungsstationen haben im abgelaufenen Jahre folgende Veränderungen stattgefunden:

Der Vormann der Station Filsand, Herr Sidoroff, wurde vom Oeselschen Local-Comité seines Amtes entsetzt und an dessen Stelle Jaen Teeâr, genannt Thaler, im April 1895 als Vormann angestellt, während an Stelle des verstorbenen verdienstvollen Vormannes der Station Salismünde, des Besitzers von Neu-Salis Herrn Reinh. von Vegesack, im September 1895 Herr Dr. med. Eugen von Frey als Vormann der Station Salismünde bestätigt wurde.

Für sämmtliche Vormänner der Rettungsstationen dieses Bezirks hat die Bezirksverwaltung aus dem Dépôt der Oberverwaltung das im § 10 des Allerhöchst bestätigten Statuts der Gesellschaft vorgesehene Abzeichen kommen lassen.

Da die Mehrzahl der Rettungsstationen des Livländischen Bezirks der directen Leitung und Aufsicht des Oeselschen Local-Comités unterstellt und auch die administrativen Rechte und Befugnisse dieses Comités bezüglich der Verwaltung der gedachten Stationen denen der Bezirksverwaltung ganz analoge sind, so konnte die letztere den im Schoosse des Local-Comités angeregten Gedanken, für die Oeselschen Stationen einen eigenen sachkundigen und die Sprache des Landvolks beherrschenden Inspector anzustellen, dem die Leitung der auf den Stationen vorzunehmenden Bau- und Remontearbeiten an den Gebäuden und an dem Inventar, sowie die Einübung der Mannschaften und die Controle über die ordnungsmässige Conservirung der Rettungsapparate übertragen werden sollte, nur sympathisch aufnehmen, zumal durch ein solches Arrangement die Sache des Rettungswesens in diesem Bezirk nur gewinnen konnte. Die Bezirksverwaltung bestätigte daher den vom Local-Comité für das Amt eines Inspectors der Oeselnschen Rettungsstationen in Vorschlag gebrachten Navigationslehrer Herrn Capitain Joh. Prinz (zugleich Mitglied des Local-Comités) und als Stellvertreter desselben, im Behinderungsfalle, Herrn Schiffscapitain Friedrich Gottl. Thomson und genehmigte die von der Local-Verwaltung unter dem 9. Mai 1895 sub Nr. 25 vorgestellte, für den Inspector ausgearbeitete Instruction.

Bekanntlich wird auf Anordnung der Oberverwaltung alljährlich am 9. Mai in den rechtgläubigen und evangelischen Kirchen der Hafenstädte eine Collecte zum Besten der Rettungsgesellschaft veranstaltet. Als Resultat der Sammlung vom Jahre 1895 hat das Livländische evangelisch-lutherische Consistorium der Bezirksverwaltung den Betrag von 6 Rbl. 61 Kop. übersandt, 117 Rbl. 2 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 Kirchvorstände (причты) laut Mittheilung des Rigaschen geistlichen Consistoriums die gesammelten Beträge direct der Oberverwaltung vorstellen, dieser Verwaltung unbekannt geblieben ist.

2. Umbau der Rettungsstationen.

Im abgelaufenen Jahre ist die früher (am 9. Juni 1894) der Livländischen Bezirksverwaltung vom Marineressort übergebene Station Zerrel, welche fortan den Namen „Rettungsstation Ihrer Hoheit der Prinzessin Alice von Hessen“ führen wird, nach dem von der Oberverwaltung unterm 26. Juni 1895 sub Nr. 416, approbirten Plane des Architekten Academikers Scheel unter persönlicher Leitung des Inspectors Capitain Bruhns im Ziegelrohbau mit einem Kostenaufwande von 5599 Rbl. 7 Kop. vollständig umgebaut, mit zwei Abfahrtsbrücken und einer Drehscheibe zum Drehen des Bootes versehen und am 3. September 1895 in Gegenwart des Vertreters der Oberverwaltung Capitain I. Ranges Baron Nolcken, sowie der Vertreter der Bezirksverwaltung und des Oeselschen Local-Comités und zahlreich erschienener Gäste feierlich eingeweiht und dem Betrieb übergeben worden.

Ueber die weiteren Verhandlungen bezüglich der Ausrüstung und Verwaltung dieser Station, wie auch bezüglich der Instandsetzung der ebenfalls im Jahre 1894 vom Marineressort übernommenen Station Filsand wird ausführlicher weiter im Pkt. 4 referirt, es sei an dieser Stelle nur noch erwähnt, dass nach dem Berichte des Oeselschen Local-Comités vom 14. September 1895 sub Nr. 52 der Herr Inspector der Baltischen Abtheilung Capitain I. Ranges Baron Nolcken sein Urtheil über diese Station in die Worte fasste: „diese Station nimmt unter allen ihren Schwestern des ganzen Reiches, sowol in Bezug auf Solidität, als auch in Bezug auf die äussere Form und Schönheit des Baues unstreitig den ersten Platz ein“.

Der Umbau der Station Kuiwast, welcher im abgelaufenen Jahre den Gegenstand wiederholter Berathungen der Bezirksverwaltung gebildet, ist von dem Inspector Capitain Bruhns auf ca. 2340 Rbl. veranschlagt worden (darunter Maurer-, Zimmer- und Schmiedearbeiten 1650 Rbl. 90 Kop.). Wie bereits in dem Jahresberichte pro 1893 erwähnt, ist die im Jahre 1876 massiv erbaute Bootsscheune dieser Station so niedrig angelegt, dass bei höherem Wasserstande das Wasser in derselben bis zu $1^1/_2$ Fuss ansteigt und dadurch in der Scheune sich eine Menge Feuchtigkeit ansammelt, die sowohl für das Gebäude wie für das Inventar überaus schädlich ist. Die Nothwendigkeit der Erhöhung des Stationsgebäudes steht hiernach ausser Frage, die veranschlagten Kosten dieser baulichen Veränderung sind aber im Vergleich zu den Kosten der ursprünglichen Anlage dieser Station (der Neubau hat seinerzeit ca. 2600 Rbl. gekostet) so enorm hoch, dass die Bezirksverwaltung schon mit Rücksicht auf ihre durch die Bauten der letzten Jahre, sowie durch Verwaltungsunkosten verschiedener Art recht bedeutend ge-

schwächten Mittel sich nicht entschliessen konnte, die Ausführung der oberwähnten Bauarbeiten im abgelaufenen Jahre anzuordnen. Die Erledigung dieser Baufrage ist daher auf das Jahr 1897 verschoben.

3. Revision, Ausrüstung und Remonte der Stationen.

Wie früher, so sind auch im abgelaufenen Jahre die meisten Stationen des Livländischen Bezirks von dem Inspector Capitain Bruhns revidirt und bei der Gelegenheit seitens der Bootsmannschaften Uebungsfahrten ausgeführt worden und zwar die Stationen: Salismünde am 2. Juli, Filsand am 24. Juli im Beisein der Herren Obrist von Glinsky und Capitain Thomson, Soila am 24. August, Kollingen am 26. August, Karral am 27. August, Runoe am 30. August. Von dem Herrn Inspector der Baltischen Abtheilung, Herrn Capitain I. Ranges Baron Nolcken in Gemeinschaft mit Herrn Bruhns sind besichtigt worden die Stationen Raggazeem am 25. September, Bullen und Magnusholm am 27. September. Ausserdem hat der stellv. Oeselsche Local-Inspector Capitain Thomson im Laufe des Jahres 1895 die Oeselschen Stationen wiederholt inspicirt.

Auf der Station Soëla ist das Eisboot auf zwei eichene Sohlen (Schleifen) gelegt, die grossen Plattformen an beiden Enden desselben sind verkleinert und das Boot neu gestrichen; auch das grosse Boot ist gereinigt, geschliffen und neu gestrichen, der Korkwulst ist abgenommen, gestrichen und von Neuem wieder angebracht worden, ebenso haben die Thüren des Schuppens einen neuen Anstrich erhalten.

Auf der Station Kühno hat der Pernausche Local-Comité folgende Arbeiten ausführen lassen: die Abfahrtsbrücke nebst dem Steindamm ist um 3 Faden verlängert und der Damm reparirt worden; die Thür des Bootsschuppens hat eine Verkleidung aus $^3/_4$″ Brettern erhalten, ausserdem sind das Dach und die Wände des Schuppens getheert und die Signalleine am Leuchtthurm zum Aufhissen des Signals für die Alarmirung der Rettungsmannschaft erneuert und am Schuppen das Wappen der Gesellschaft aufgemalt worden. Alle diese Arbeiten zusammen haben 121 Rbl. 76 Kop. gekostet.

Da die Rettungsleinen (Wurfleinen) von den Rettungsposten bei der Stadt Riga, wie im Jahresberichte pro 1894 pag. 6 bereits erwähnt, häufig gestohlen wurden, übersandte die Bezirksverwaltung bei den Schreiben vom 13. Februar 1895 sub Nr. 3 und 4 die Muster der für Rechnung der Rigaschen Stadtverwaltung aus dreifarbigem Seiler-Garn neu angefertigten Wurfleinen an den Herrn Rigaschen Polizeimeister und den Herrn Rigaschen Kreischef mit dem Ersuchen, diese Muster an die Inhaber von Tracteuranstalten, Getränk-

handlungen, Krügen und Trödelbuden, sowie unter den Polizeibeamten vertheilen zu lassen, damit im Falle des Verkaufs dieser leichtkenntlichen Leinen die Schuldigen leichter ermittelt und zur Verantwortung gezogen werden können.

Sowol der Kreischef wie auch der Polizeimeister erklärten ihre volle Bereitwilligkeit, diesen Wunsch der Bezirksverwaltung zu erfüllen, letzterer ersuchte dabei noch um Ausarbeitung und Zusendung von Regeln für den Gebrauch der Apparate der städtischen Rettungsposten, um die Polizeichargen mit solchen Regeln bekannt zu machen.

Unterm 28. September 1895 sub Nr. 84 ersuchte die Bezirksverwaltung die Oberverwaltnng der Gesellschaft um die Anordnung, dass für die Alarmkanonen der Stationen Kollingen, Salismünde und Soëla zusammen 120 Patronen von je 3/4 Pfd. Pulver abgelassen werden und zwar für die erstere Station 30, für die zweite 50 und für die letztere 40 Patronen. Die Lieferung derselben ist noch nicht erfolgt.

4. Die Rettungsstation Ihrer Hoheit der Prinzessin Alice von Hessen in Zerrel und die Station Filsand.

Von Sr. hohen Excellenz, dem Herrn Präsidenten der Gesellschaft, General-Adjutanten Admiralen Possiet erhielt die Livländ. Bezirksverwaltung folgendes Schreiben, dd. 26. Juni 1895 sub Nr. 415:

„Die Rettungsstation auf der Landzunge von Swalferort, beim Zerrelschen Leuchtthurme, ist auf meinen allerunterthänigsten Bericht an die Erhabene Protectorin der Gesellschaft vom 13. August 1894, entsprechend dem Wunsche des Mitgliedes der Gesellschaft, Fürsten Schirinski-Schichmatow, der zum Unterhalte dieser Station 10,000 Rbl. gespendet hat, als „Rettungsstation Ihrer Hoheit der Prinzessin Alice von Hessen“ benannt worden.

Die dargebrachte Summe wird in der Casse der Oberverwaltung als „besonderes Kapital dieser Station“ mit der Bestimmung asservirt werden, dass aus den Zinsen dieses Kapitals, auf Requisition der Livländischen Bezirksverwaltung, die erforderlichen Summen zur Deckung von ausserordentlichen Ausgaben für die Station, um dieselbe in vollkommen ordnungsmässigem Zustande zu erhalten, abgelassen werden. Die gewöhnlichen laufenden Ausgaben für den Unterhalt dieser Station sind, wie der Bezirksverwaltung bereits eröffnet worden, durch die alljährliche Anweisung der Summe von 500 Rbl. sichergestellt.

Das oben Dargelegte bitte ich die Livländische Bezirksverwaltung zur Kenntniss und Richtschnur zu nehmen.“

Nachdem die zwei für die Stationen Zerrel und Filsand bestimmten 10rudrigen Forrest-Böte, deren Lieferung der Herr

Oberinspector der Gesellschaft schon im Jahre 1894 in Aussicht gestellt hatte, im April 1895 pr. Eisenbahn in Riga angelangt und empfangen worden waren, richtete die Bezirksverwaltung unterm 14. Juni 1895 sub Nr. 35 folgende Vorstellung an den Herrn Oberinspector:

„In dem Schreiben vom 9. Februar 1894 sub Nr. 66 beliebten Ew. Excellenz der Livländischen Bezirksverwaltung unter Anderem über die finanziellen Grundlagen der Uebergabe der Rettungsstationen Filsand und Zerrel in die Verwaltung dieses Bezirks Mittheilung zu machen, wobei nach dem Verschlage B in Aussicht genommen war, der Bezirksverwaltung 5000 Rbl. zur Anschaffung von zwei neuen Rettungsböten für diese Stationen zu bewilligen. Allein, statt dieser Geldbewilligung sind beim Schreiben vom 5. April d. J. sub Nr. 201 zwei 10rudrige Rettungsböte des Systems Forrest hergesandt, welche die Bezirksverwaltung auch bereits von der Eisenbahn empfangen und wohin gehörig abgefertigt hat.

Gegenwärtig stellt es sich aber heraus, dass das Boot der Station Filsand viel zu gross für den Bootschuppen dieser Station ist. Das Boot hat eine Länge von 35 Fuss, eine Breite von 16 Fuss und auf Rollen liegend eine Höhe von 8 Fuss, während die Bootsscheune nur eine Länge von 37 Fuss, eine Breite von 18 und eine Höhe von 9 Fuss hat. Hieraus ergiebt sich, dass, nachdem das Boot in den Schuppen aufgezogen und auf Rollen gelegt worden, dasselbe nicht mehr herauszubewegen möglich ist, ausserdem ist es auch nicht möglich, das Bootsinventar, wie erforderlich, an den Wänden der Scheune zu placiren und einen freien Durchgang an den Seiten zu haben. Demnach ist die Bezirksverwaltung in die Nothwendigkeit versetzt, das Dach der Scheune zu heben und die Scheune selbst um einige Fuss zu verlängern.

Da die Bezirksverwaltung nicht die Mittel zur Ausführung dieser Arbeiten besitzt, so beehrt sie sich an Ew. Excellenz die ergebene Bitte zu richten, sich bei der Oberverwaltung dahin verwenden zu wollen, dass die 2500 Rbl., welche nach dem Verschlage B zur Anschaffung eines neuen Bootes für die Station Filsand bestimmt waren und für welche Summe jetzt der nothwendig gewordene, aber bei der Uebergabe der Station nicht vorausgesehene Umbau der Bootsscheune ausgeführt werden könnte, der Livländischen Bezirksverwaltung zur Verfügung gestellt werden."

Hierauf antwortete der Herr Oberinspector mittelst Schreibens vom 24. Juni 1895 sub Nr. 414, dass die finanziellen Grundlagen der Uebergabe der Stationen Filsand und Zerrel an die Livländische Bezirksverwaltung bei der Besichtigung dieser Stationen im Jahre 1892 durch eine Commission vollkommen übereinstimmend mit denjenigen Forderungen, welche die Vertreter der Livländischen Bezirksverwaltung stellten, festgestellt worden, wobei seitens der Vertreter des Marineressorts und der

Oberverwaltung keinerlei Bemerkungen wegen Ermässigung der von ihnen geforderten Summen verlautbart worden seien.

Als die Bedingungen für die Uebergabe der Rettungsstationen des Marineressorts an die Rettungsgesellschaft dem Verwaltenden des Marineministeriums mitgetheilt worden, sei von Sr. hohen Excellenz am 16. October 1892 eine Aeusserung im zustimmenden Sinne erfolgt, mit Ausschluss jedoch der Bewilligung der von der Commission berechneten 4800 Rbl. zum Neubau der Bootsscheune nebst Abfahrtsbrücken auf der Station Zerrel, wobei statt dieser Summe nur 800 Rbl. zur Remonte der auf der Station bestehenden Bootsscheune angewiesen worden seien.

Dieser Umstand habe auch die Erledigung der Uebergabefrage verzögert; in der Befürchtung jedoch, dass die weitere Fortdauer der unbestimmten Lage, in welcher sich die Frage bezüglich der Uebergabe der Rettungsstationen an die Gesellschaft befand, einen schädlichen Einfluss auf die Sache des Rettungswesens ausüben könnte, habe die Oberverwaltung im Januar 1894 sich entschlossen, die Stationen vom Marineressort ohne Forderung der oberwähnten 4000 Rbl. zum Bau einer neuen Bootsscheune nebst zwei Abfahrtsbrücken auf der Station Zerrel zu empfangen. Ungeachtet der so bedeutenden Reduction der geforderten Summe habe die Oberverwaltung der Livländischen Bezirksverwaltung den vollen Betrag derjenigen Mittel abgelassen, welche die Vertreter desselben verlangt hatten, wobei statt des baaren Geldes zur Anschaffung neuer Böte, aus dem Dépôt der Oberverwaltung zwei fertige Böte geliefert seien, von denen jedes einen Werth von ca. 3500 Rbl. repräsentire. Im Hinblick auf das Dargelegte finde er es nicht für möglich, das in dem Schreiben vom 14. Juni sub Nr. 35 dargelegte Gesuch der Livländischen Bezirksverwaltung bei der Oberverwaltung zu befürworten.

Weiter theilt General Ssuslow mit, dass, als bei der Besichtigung der Station Filsand im Jahre 1892 die Vertreter der Livländischen Bezirksverwaltung auf die Nothwendigkeit hinwiesen, in Filsand statt eines 6rudrigen ein 10rudriges Boot zu haben, er bemerkt habe, dass die vorhandene Bootsscheune für ein 10rudriges Boot sich als zu eng erweisen könnte, worauf die Vertreter des Bezirks erwidert hätten, dass da die grösste Breite eines 10rudrigen Bootes 10 Fuss, die Breite des Schuppens aber 18 Fuss betrage, zu beiden Seiten des Bootes ein freier Durchgang von je 4 Fuss bleibe, was auch genügend sei; falls es nöthig werden sollte, den Schuppen zu verlängern und die Thür desselben höher und breiter zu machen, so erfordere diese Arbeit nur eine unbedeutende Ausgabe, welche, wenn auch nicht besonders vorgesehen, in der Summe von 500 Rbl., die für die Reparatur der Abfahrtsbrücke vom Schuppen bis zum Wasser verlangt würde, inbegriffen sei.

Nach diesem abschlägigen Bescheide konnte die Bezirksverwaltung den Umbau der Station Filsand, der von Capt. Bruhns auf ca. 2970 Rbl. (darunter ca. 1800 Rbl. für Maurer-, Zimmer- und Schmiedearbeiten) veranschlagt worden ist, im abgelaufenen Jahre nicht zur Ausführung bringen lassen.

Unterm 28. October 1895 sub Nr. 93 wandte sich die Bezirksverwaltung auf's Neue an die Oberverwaltung mit nachstehender Vorstellung:

„Wie bereits durch das Telegramm vom 3. September d. J. an Se. Hohe Excellenz, den Herrn Präsidenten der Gesellschaft berichtet, ist die beim Zerrelschen Leuchtthurme auf der Insel Oesel neu erbaute Rettungsstation Ihrer Hoheit der Prinzessin Alice von Hessen am 3. September eingeweiht und eröffnet worden.

Bei den bei Eröffnung der Station ausgeführten Probefahrten hat sich aber erwiesen, dass das von der Oberverwaltung gelieferte Rettungsboot nur ungenügend seinen Zweck erfüllt, wovon auch der Inspector der Baltischen Abtheilung Capitain I. Ranges Baron Nolcken, der an den Probefahrten theilnahm, sich zu überzeugen Gelegenheit hatte. Schon bei Anwesenheit von 20 Personen im Boote zeigte sich am Boden desselben 3 bis 4 Zoll Wasser, wobei in dem Boote sich noch keine Rettungsapparate und andere Geräthe befanden. Dieses Boot sowol, wie auch das der Bezirksverwaltnng zugestellte Filsandsche Boot sind vollkommen nach demselben Typus gebaut und leiden auch an denselben Mängeln, wie das von der Oberverwaltung im Jahre 1881 für die Station Kollingen gelieferte Rettungsboot. Se. Excellenz, der Herr Oberinspector der Gesellschaft, Generalmajor Ssuslow befand gelegentlich der Revision der Station dieses Boot für untauglich und liess es durch ein anderes ersetzen. Nachher wurde das erwähnte Kollingensche Boot in Riga mit solchem Erfolge umgebaut, dass dasselbe noch gegenwärtig auf der Station Soëla zur vollen Zufriedenheit seinem Zwecke dient. Im Hinblick hierauf erscheint es dringend nothwendig, jetzt auf dieselbe Art sowol die erwähnten zwei Böte, das Zerrelsche und Filsandsche, wie auch das frühere Zerrelsche Rettungsboot umzubauen. Der Umbau des letzteren wäre auch aus dem Grunde wünschenswerth und wichtig, weil dann die Bezirksverwaltung zu ihrer Verfügung ein Reserveboot hätte. Der Mangel eines solchen hat sich immer sehr fühlbar gemacht in Anbetracht dessen, dass in der Verwaltung der Bezirksverwaltung sich 19 Rettungsstationen, darunter 15 See-Stationen befinden. Der Umbau eines jeden der genannten 3 Böte würde circa 600 Rbl. und somit der Umban aller drei circa 1800 Rbl. kosten.

Im Zusammenhange hiermit steht die folgende Frage, welche die Bezirksverwaltung der Oberverwaltung zur wohlgeneigten Berücksichtigung ergebenst zu unterhreiten sich erlaubt.

Der Neubau der Station Ihrer Hoheit der Prinzessin Alice von Hessen hat nach der Schlussabrechnung im Ganzen 6755 Rbl. 62 Kop.*) gekostet. Die sich hiernach ergebende bedeutende Ueberschreitung des Voranschlages erklärt sich dadurch, dass diese Station als die erste, die den Namen der jetzt regierenden Herrin und Kaiserin führen wird, geschmackvoller und geräumiger erbaut werden sollte, als die übrigen Stationen. Inwieweit dieses Ziel erreicht worden ist — das wird der Herr Inspector der Baltischen Abtheilung der Gesellschaft, Capitain I. Ranges Baron Nolcken bescheinigen, welcher wiederholt geäussert hat, dass diese Station die erste im Reiche nach Schönheit und Zweckmässigkeit des Baues ist. Fügt man zu der obigen Summe von 6755 Rbl. 62 Kop. noch die Kosten des Umbaues der 3 Rettungsböte mit 1800 Rbl. hinzu, so ergiebt sich, dass die Gesammtsumme der Ausgaben für die Instandsetzung der Station Ihrer Hoheit der Prinzessin Alice von Hessen sich auf 8555 Rbl. 62 Kop. beläuft. Zieht man von dieser Summe die vom Marineministerium zum Umbau der Station Zerrel angewiesenen 4800 Rbl. ab, so ergiebt sich ein Deficit von 3755 Rbl. 62 Kop.

Indem die Livländische Bezirksverwaltung hierüber Bericht erstattet, beehrt sie sich an die Oberverwaltung das ergebene Ersuchen zu richten, ob dieselbe es nicht für möglich erachtet, zur Deckung des oberwähnten Deficits der Bezirksverwaltung im Laufe von sieben Jahren die Zinsen von dem Capital, welches der Fürst Schirinski-Schichmatow speciell zum Bau und zur Unterhaltung der Rettungsstation der damals feierlich verlobten Braut des Grossfürsten Thronfolgers, jetzt glücklich regierenden Herrin uud Kaiserin dargebracht hat, zur Verfügung zu stellen."

Auf diese Vorstellung erhielt die Bezirksverwaltung von dem Herrn Secretair der Gesellschaft, Contre-Admiral Beljawsky unterm 4. December 1895 sub Nr. 2835 eine Resolution folgenden Inhalts:

„Auf das Schreiben vom 28. October c. sub Nr. 93 beehre ich mich im Auftrage des Herrn Präsidenten der Gesellschaft mitzutheilen, dass zum Bau der Station Zerrel vom Marineministerium keine Summen assignirt, sondern der Gesellschaft nur 800 Rbl. zur Reparatur des früheren Bootschuppens überwiesen worden sind.

Von den seitens der Oberverwaltung an die Livländische Bezirksverwaltung gezahlten 4800 Rbl. sind 4000 Rbl. dem Capital von 10,000 Rbl. entnommen, welches der Fürst Schirinski-Schichmatow für diese Station dargebracht hat und hierzu noch die oben erwähnten, vom Marineressort empfangenen 800 Rbl. hinzugefügt worden.

*) Diese Summe hat sich nach genauerer Gruppirung der Ausgabeposten und Verwerthung der Materialienreste auf 5599 Rbl. 7 Kop. reducirt.

In Folge dessen hat sich das Capital des Fürsten auf 6000 Rbl. reducirt. Die Zinsen von diesem Capital werden, gemäss Anordnung des Herrn Präsidenten der Gesellschaft, der Bezirksverwaltung im Laufe von 7 Jahren zur Wiedererstattung der Kosten des Umbaues der Station Zerrel, für welchen Umbau der Kostenanschlag der Oberverwaltung zur Beprüfung und Bestätigung nicht vorgelegen hat, zugesandt werden."

Es verdient noch erwähnt zu werden, dass vom Marineministerium für die Stationen Zerrel und Filsand zwei Kanonen für Alarmirungszwecke nebst Zubehör und je 50 Patronen abgelassen und durch Vermittelung des Directors der Baltischen Leuchtthürme den genannten Stationen zugestellt worden sind.

5. Rettungsfahrten.

Von den Stationen des Livländischen Bezirks sind im December 1894, sowie im Laufe des Jahres 1895 folgende Rettungsfahrten unternommen worden:

a. von der Station Orrisaar am 15. December 1894. Ueber diese Rettungsfahrt stellte der Oeselsche Local-Comité beim Schreiben vom 12. Februar 1895 sub Nr. 7 der Bezirksverwaltung nachstehenden Bericht des Vormannes der genannten Station, Herrn J. Pielbusch vor:

„Am 15. December um 6 Uhr Abends benachrichtigte mich der Postschiffer Wassily Laack, dass er mit seinen drei Menschen und ausserdem einem Moonschen Bauern, die einspännige Post aus Wachtna nach Orrisaar führend, auf etwa einer halben Werst von Orrisaar in der Dunkelheit sich verirrt hätten und auf's dünne Eis gerathen seien. Der Moonsche Bauer sei bereits auf einer Tiefe von $1^1/_2$ Faden durchgebrochen, einer von den Postführern, dem der starke Sturm den Schlitten, beladen mit einem Postpacken, in's offene Wasser getrieben habe, sei demselben nachgelaufen und wahrscheinlich auch bereits durchgebrochen, er habe ihn wegen der Dunkelheit nicht mehr sehen können — ihm selbst sei, da es wegen des Sturmes undenkbar gewesen, dass die Hilferufe in Orrisaar vernehmbar sein würden, kein anderer Ausweg übrig geblieben, als sich über das schwache Eis kriechend zu riskiren, trotzdem dasselbe unter ihm auf einigen Stellen gebrochen war, um die Rettungsstation davon in Kenntniss zu setzen.

Nach erhaltener Mittheilung fuhr ich sofort mit folgender Mannschaft: Wassily Laack, Johann Saarm und Anton Kers mit dem Eisboot aus und gelang es uns unter grosser Anstrengung, indem der starke Weststurm das Boot auf dem sehr glatten Eise seitwärts trieb und weiterhin der Weg durch's Eis gebrochen werden musste, die Stelle zu erreichen, wo der Moon-Grossenhofsche Bauer Michel Wertnau,

von dem einen Postführer Wassily Opkaup bereits aus dem Wasser geholfen, lang ausgestreckt auf dem Eise lag, um einem abermaligen Durchbrechen vorzubeugen, sowie die Postführer Wassily Opkaup und Alexander Torn auf dem Eise stehend ihre mit Postsachen beladenen Schlitten festhielten. Als wir eben dabei thätig waren, die benannten 3 Mann mit der Post, an Schwere ca. $3^1/_2$ Pud, in das Eisboot aufzunehmen, hörten wir Rufe von dem dritten vermissten Postführer Anton Lemberg, dass wir nach ihm nicht mehr suchen sollen, es sei ihm gelungen, sich selbst aus dem Wasser auf's Eis zu schwingen und gleichfalls den Postpacken zu bergen und auf Umwegen das Land zu erreichen. Um 7 Uhr 35 Min. glücklich zurückkehrend, brachte ich den ganz durchnässten und durchfrorenen Michael Wertnau in mein Haus, wo ich ihm trockene Kleider und Thee geben liess."

Herr Pielbusch fügt noch hinzu, dass er über das Nasswerden eines Postpackens durch die geschilderte Ursache Protocoll aufgenommen und dem Chef des St. Petersburger Post- und Telegraphenbezirks vorgestellt habe.

Die Bezirksverwaltung bewilligte der Rettungsmannschaft für diese Ausfahrt die üblichen Fahrgelder mit 3 Rbl. pro Mann, zusammen für 4 Mann 12 Rbl.

b. von der Station Filsand am 8. December 1894. Der Oeselsche Local-Comité stellte beim Schreiben vom 7. April 1895 sub Nr. 15 hierüber einen Bericht des Vormannes der genannten Station, J. Teeär, vor, welchem zu entnehmen ist, dass am 8. December um die Mittagszeit das Rettungsboot mit 6 Mann Besatzung unter Führung des Vormannes Teeär zu dem etwa 6 Werst nordwestlich vom Feuerthurm liegenden dreimastigen Schooner „Tackerorth", Capt. O. D. Weide, ausgefahren sei. Das Schiff, welches von Westervik (Schweden) mit Steinballast nach Riga gehen sollte, war vor zwei Tagen schwer leck geworden und hatte die Nothflagge gehisst; bei Ankunft des Rettungsbootes befand sich im Raume desselben 5 Fuss Wasser. Die Mannschaft des Schiffes (8 Mann) war durch Kälte und ununterbrochenes Pumpen so entkräftet, dass sie nichts mehr leisten konnte. Nachdem die Rettungsmannschaft das Wasser einigermassen ausgepumpt, darauf das Schiff in die Kielkondsche Bucht gebracht und noch weitere 6 Mann zur Hilfe genommen, sei es nach 24stündiger schwerer Arbeit mit Hilfe einer Windpumpe und zweier Hand-Luftpumpen gelungen, das Schiff lenz zu bekommen und in den sicheren Hafen unter Pappe Saar zu bringen.

c. von der Station Salismünde am 8. September 1895 zur Rettung der Besatzung des bei Salismünde gestrandeten russischen Gaffelschooners „Emmeline", dessen Steuer zerbrochen und Losskiel abgerissen war. Da das dreifende Schiff an den Grund schlug und die Gefahr des vollständigen Zerschellens vorlag, so hatte die Mannschaft das Nothsignal gegeben. Die Bezirksverwaltung liess der Rettungs-

mannschaft die üblichen Fahrgelder sowie die Rettungsprämie für fünf gerettete Menschenleben auszahlen.

d. von der Station Kollingen am 6. October 1895 zu der bei Abola aufgelaufenen Bark „Onni Abo". Es erwies sich, dass das Steuerrad zertrümmert war und die Bemannung das Schiff, welches eine volle Bretterladung führte, bereits verlassen hatte, weshalb das Rettungsboot gleich umkehren konnte.

e. von der Station Ihrer Hoheit der Prinzessin Alice von Hessen in Zerrel am 2. November 1895 zur Rettung der Bemannung des beim Zerrelschen Riff gestrandeten russischen Seglers „Livonia", wobei 2 Personen, der Capitain A. Skadding und D. Gutmann (Matrose) gerettet wurden.

f. von der Station Orrisaar am 23. November 1895. Der Vormann, Herr J. Pielbusch, berichtete darüber dem Oeselschen Local-Comité Folgendes: am 23. November um 3 Uhr Nachmittags habe er bemerkt, dass 3 Menschen, aus Wachtna kommend, ihren Weg direct auf Orrisaar über das schwache Eis einschlugen, aber zwei von denselben ca. 1 Werst vom Orrisaarschen Strande durch's Eis brachen, während der dritte laut um Hilfe zu rufen anfing. Schon nach ungefähr 2 Minuten sei Herr Pielbusch mit 4 Leuten von der Rettungsmannschaft mit dem Eisboot, unter Mitnahme der Rettungsleiter, zu den Verunglückten, welche auf einer Tiefe von 2 Faden bis zum Halse im Wasser lagen und mit Anstrengung sich am Eise festhielten, ausgefahren und habe dieselben aus dem Wasser gezogen und sie zusammen mit dem Dritten, dem Bauer Michael Saarkoppel, welcher etwa zwei Faden weiter auf dem Eise stand, aber mit eigener Hilfe sich nicht von dem schwachen Eise entfernen konnte, an's Land gebracht. Die geretteten Personen sind: der Moon-Grossenhofsche Gemeindeälteste Iwan Ristkow, der Gesindewirth Michael Nön und der erwähnte Bauer Michael Saarkoppel.

Ferner sind von Personen, die nicht zum Bestande der Rettungsstationen gehören, folgende Menschenrettungen ausgeführt worden:

aa. Am 27. Mai 1895 haben der Sohn des Kuiwastschen Stationshalters Arthur Wernhoff und der Postknecht Timofei Pertel in der Nähe der Station Kuiwast den Kaufmann Mihkel Weskemeister vom Ertrinken gerettet. Dieser befand sich mit noch zwei anderen Leuten in einem kleinen überladenen Boote, als das letztere zu sinken anfing und die drei Menschen, von denen zwei ertranken, in's Wasser fielen.

bb. Am 18. Juni 1895 ist am Murrikoschen Strande hinter der Insel Bichlalaid, etwa 8 Werst von der Station Soëla entfernt, der Bauer Jacob Kuusk, dessen Boot beim Herausziehen von Netzen durch starken Nordwind umgeworfen war, von Michkel Truwerk und noch 4 anderen Leuten gerettet worden.

cc. Am 8. Juni 1895 haben der Verwalter des Gutes Kaunispäh auf Oesel Woldemar Bardram und der Wachtmeister des Rahhudischen Cordons der Grenzwache Alexander Schiwolowitsch mit Hilfe noch anderer Personen einen 12jährigen Knaben, Namens Frido David, der durch Sturm in einem kleinen Boote in's Meer fortgetragen worden war, gerettet.

dd. in der Nacht vom 25. auf den 26. September 1895 hat der Edelmann Sergei Arkadjewitsch Jelagin den in der Nähe der Eisenbahnbrücke bei Riga in die Düna gefallenen Bauer Peter Grünberg gerettet.

In allen oberwähnten Fällen sind die betreffenden Personen der Oberverwaltung zur Belohnung nach ihrem Ermessen vorgestellt worden.

Schliesslich muss noch erwähnt werden, dass auch die städtischen Rettungsposten an der Düna und am Stadtkanale im abgelaufenen Jahre wiederholt und mit Erfolg zur Rettung von Menschenleben benutzt worden sind.

6. Belohnungen.

Ausser einer Geldbelohnung an den Sundverwalter E. Johannsohn nebst Consorten für die Rettung von 7 Menschen am 15. Mai 1894 sind von der Oberverwaltung im abgelaufenen Jahre keine anderen Belohnungen ertheilt worden.

7. Anordnungen der Oberverwaltung.

Unter den Anordnungen der Oberverwaltung sind folgende hervorzuheben:

1) Mittelst Circulairs vom 31. December 1894 sub Nr. 3751 theilte die Oberverwaltung der Bezirksverwaltung mit, dass dieselbe zur Erinnerung an den verstorbenen Monarchen beschlossen habe, das Versicherungskapital der Gesellschaft, dessen Zinsen dazu bestimmt sind, Personen, die im Dienste der Gesellschaft Verstümmelung erlitten haben, oder den Familien von Personen, die bei Ausübung ihres Dienstes um's Leben gekommen sind, einmalige Unterstützungen zu gewähren, in ein „Pensionskapital des Kaisers Alexander III." umzuwandeln, wobei dieses zur Zeit nur ca. 35,000 Rbl. betragende Kapital durch Beiträge und Sammlungen innerhalb der Gesellschaft verstärkt werden soll.

2) Unterm 6. Februar 1895 sub Nr. 261 theilte die Oberverwaltung im Hinblick auf die bei derselben eingehenden Gesuche um Uebersendung von Abzeichen neuen Musters, der Bezirksverwaltung mit, dass für Personen, die das Recht zum Tragen des goldenen oder silbernen vor der Allerhöchsten Bestätigung des neuen Statuts der

Gesellschaft (31. März 1894) erlangt haben, das Tragen der Abzeichen neuen Musters nicht obligatorisch ist. Diejenigen, welche das Abzeichen neuen Musters zu erhalten wünschen, können dasselbe aus der Kanzlei der Oberverwaltung beziehen und zwar das silberne gegen eine Zahlung von 7 Rbl. 50 Kop. und das goldene gegen eine Zahlung von 10 Rbl. 50 Kop., wobei die Abzeichen alten Musters von dem Juwelier der Oberverwaltung Thalgreen (St. Petersburg, Wassily Ostrow, Ecke der I. Linie und des mittleren Prospects Nr. 46/7) zum Preise von 1 Rbl. pro Stück zurückgekauft werden. Für das Diplom über die Berechtigung zum Tragen des Abzeichens der Gesellschaft sind 5 Rbl. zu zahlen.

3) Durch das Circulair vom 14. März 1895 sub Nr. 158 giebt die Oberverwaltung bekannt, dass die Benutzung der Rettungsböte der Gesellschaft, ausser zu Rettungs- und Uebungsfahrten und bei Revision der Stationen, für Zwecke, die nicht in directer Beziehung zur Menschenrettung stehen, nur unter den nachstehend angeführten Bedingungen und dabei auch nur in Fällen, wenn nach dem Stande des Wetters die Benutzung eines gewöhnlichen Bootes zu der betreffenden Fahrt factisch unmöglich ist, gestattet wird:

a. wenn an Orten, wo keine vereidigten Lootsen existiren, es nöthig wird, einen örtlichen Lootsen auf's Meer zu schicken, um einem ankommenden Schiffe den richtigen Weg zu zeigen. In diesem Falle ist den Ruderern dieselbe Zahlung wie für eine Rettungsfahrt zu leisten.

b. wenn es nöthig wird, auf eine Insel, auf der kein Arzt existirt, einen Arzt zu einem Schwerkranken zu bringen und denselben wieder zurückzuführen.

c. um von einer Insel einen Schwerkranken abzuholen.

d. um einen Geistlichen auf eine Insel zu einem Sterbenden zu bringen (und zurück). In Fällen, in denen die geistliche Handlung aufgeschoben werden kann, ist die Benutzung der Rettungsböte zur Beförderung irgend Jemandes, wer es auch sei, verboten.

e. auf Winterstationen, die mit zwei Schlittenboten ausgerüstet sind, ist es gestattet, das eine derselben zur Zeit schlechter Wege auszusenden, um die Post beim Uebersetzen derselben über einen Fluss zu begleiten, damit kein Unglücksfall mit den bei der Post sich befindenden Personen vorkomme.

Diese Regeln bittet die Oberverwaltung zur Richtschnur zu nehmen.

4) Durch das Circulair vom 4. Juli 1895 sub Nr. 1487 eröffnet die Oberverwaltung, dass, da das von derselben herausgegebene Journal „Спасаніе на водахъ“ als officielles Organ für die Institutionen der Gesellschaft dient, die in demselben abgedruckten Verfügungen der Oberverwaltung über Belohnungen etc. als officielle Antworten auf die betreffenden Vorstellungen der Bezirksverwaltungen anzusehen sind.

8. Finanzbericht pro 1895.

Einnahme.

Saldo vom 1. Januar 1895:

In der Casse der Livländischen Bezirksverwaltung	Rbl.	12,494 15		
In der Casse des Oeselschen Local-Comités	„	17 14		
In der Casse des Pernauschen Local-Comités	„	70 74		
			Rbl.	12,582 03
Jahresbeiträge activer Mitglieder*)			„	3,920 —
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder			„	199 —
Einmalige Beiträge			„	121 95

Vom Oeselschen Local-Comité:

Beitrag der Oeselschen Ritterschaft	Rbl.	50 —		
Beiträge activer Mitglieder	„	70 —		
Beiträge zweckfördernder Mitglieder	„	62 —		
Einmalige Beiträge	„	12 85		
			„	194 85

Vom Pernauschen Local-Comité:

Beitrag der Stadt Pernau	Rbl.	50 —		
Beiträge activer Mitglieder	„	45 —		
Beiträge zweckfördernder Mitglieder	„	44 —		
			„	139 —

Von der Oberverwaltung empfangen:

Zum Umbau der Stationen Zerrel und Filsand	Rbl.	3,735 —		
Zum Unterhalt dieser Stationen pro I. Semester 1895	„	435 —		
Unterstützung an die Wittwe des verstorbenen Andreas Willust	„	50 —		
Belohnungsgelder	„	25 —		
			„	4,245 —
Aus den Sammelbüchsen			„	6 25
Rentengewinn			„	636 82
			Rbl.	22,044 90

*) 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.	2,523 50
Gage des Inspectors des Livländischen Bezirks . . .			„	300 —
Reisegelder			„	1,097 96
Feuerversicherung			„	241 06
Lebensversicherung der Rettungsmannschaften			„	840 —
Gagen der Stationsvorsteher			„	1,506 —
Unvorhergesehene Ausgaben			„	16 —
Uebungsfahrten			„	348 —
Rettungsfahrten			„	196 —
Baukosten der Station Zerrel . . .	Rbl.	5,599 07		
Gewöhnliche Remonte der Boote und Schuppen der übrigen Stationen	„	1,087 35		
			„	6,686 42
			Rbl.	13,754 94
Ultimo December 1895 verblieb in Cassa:				
der Livländ. Bezirksverwaltung . . .	Rbl.	8,191 18		
des Oeselschen Local-Comités . . .	„	— —		
des Pernauschen Local-Comités . .	„	98 78		
			„	8,289 96
			Rbl.	22,044 90

Die vollkommene Uebereinstimmung des vorstehenden Finanzberichts pro 1895 mit den Büchern und Belegen bescheinigen hiermit die Revidenten:

Rob. Bierich. C. G. v. Sengbusch. Rob. C. Hafferberg.

Durch die grösseren Baukosten, sowie dadurch, dass die Kanzlei- und Verwaltungskosten (2523 Rbl. 50 Kop.), sowie die Reisekosten des Inspectors (1,097 Rbl. 96 Kop.) eine ungewöhnliche Höhe erreicht haben, hat sich das Kapital der Bezirksverwaltung im abgelaufenen Jahre um 4,292 Rbl. 7 Kop. vermindert.

9. Budget pro 1896.

Einnahme.

Saldo vom Jahre 1895	Rbl.	8,289 96
Jahresbeiträge der Mitglieder des Livländischen Bezirks	„	4,000 —
Jahresbeiträge der Mitglieder des Oeselschen Localvereins	„	200 —
Jahresbeiträge der Mitglieder des Pernauschen Localvereins	„	130 —
Von der Oberverwaltung zur Unterhaltung der Stationen in Zerrel und Filsand pro 1896	„	1,000 —
Renten v. d. Kapital d. Fürsten Schirinski-Schichmatow	„	280 —
Rentengewinn	„	300 04
	Rbl.	14,200 —

Ausgabe.

Kanzlei-, Verwaltungs- und Druckkosten	Rbl.	1,000 —
Gage des Inspectors des Livländ. Bezirks	„	300 —
Reisekosten	„	500 —
Feuerversicherung	„	350 —
Lebensversicherung der Rettungsmannschaften	„	850 —
Gagen der Vormänner der Stationen	„	1,200 —
Umbau der Station Filsand	„	2,500 —
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	„	300 —
	Rbl.	9,300 —
Verbleiben als Betriebskapital zum 1. Januar 1897 . .	„	4,900 —
	Rbl.	14,200 —

XXXII.

Rechenschafts-Bericht der Rigaer Börsen-Bank

pro 1895.

Das Jahr 1895 hat für die bankgeschäftliche Thätigkeit einen im Allgemeinen günstigen Verlauf genommen und weisen alle Operationen der Börsenbank eine weitere Steigerung gegen das vorige Jahr auf. Der Gesammtumsatz nach dem Hauptbuche beträgt Rbl. 423,754,998 32 Kop., wobei ein Reingewinn von Rbl. 282,920 87 Kop. erzielt worden ist. Von diesem Gewinn musste leider der Betrag von Rbl. 61,687 3 Kop. für Verluste gekürzt werden, welche die Börsenbank durch die Zahlungseinstellung verschiedener Firmen bei den discontirten Wechseln, sowie durch den Ausfall bei einem Waarenbeleihungsgeschäft erlitten hat.

Die einzelnen Hauptconti und Geschäftsbranchen schliessen für das Jahr 1895 wie folgt, ab:

I. Cassa.

Laut Bilanz vom 31. December 1894 betrug der Cassen-Saldo	Rbl.	462,595 24
Im Laufe des Jahres 1895 flossen im Ganzen zur Casse	„	91,402,319 09
	Rbl.	91,864,914 33
und gingen dagegen aus	„	91,267,135 64
Es verbleiben demnach in Cassa am 31. Dec. 1895	Rbl.	597,778 69

II. Einlagen gegen Bankscheine.

Laut Bilanz vom 31. December 1894 war der Betrag der Einlagen		Rbl.	7,726,455 57
Im Laufe des Jahres 1895 wurde eingezahlt:			
auf Kündigung . . .	Rbl. 1,212,606 60		
„ Termin	„ 1,771,613 54	„	2,984,220 14
		Rbl.	10,710,675 71
Von sämmtlichen Einlagen wurden zurückgezahlt		„	1,780,804 25
und verbleiben demnach am 31. December 1895		Rbl.	8,929,871 46
und zwar auf Kündigung .	Rbl. 2,867,837 90		
„ Termin	„ 6,062,033 56		
	Rbl 8,929,871 46		

III. Darlehn-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1894 war der ausstehende Betrag		Rbl.	4,752,967 68
Im Laufe des Jahres 1895 wurden Vorschüsse bewilligt:			
gegen Waaren	Rbl. 2,286,620 —		
„ Werthpapiere . .	„ 21,357,159 45		
„ Obligationen . .	„ 243,200 —	„	23,886,979 45
		Rbl.	28,639,947 13
und darauf zurückgezahlt		„	22,957,913 15
und verbleiben demnach am 31. December 1895		Rbl.	5,682,033 98
und zwar gegen Waaren . .	Rbl. 1,301,920 —		
„ Werthpapiere	„ 3,881,163 98		
„ Obligationen	„ 498,950 —		
	Rbl. 5,682,033 98		

IV. Wechsel-Disconto.

Laut Bilanz vom 31. December 1894 war der ausstehende Betrag	5,169 Stück für	Rbl.	3,523,148 77
Im Laufe des Jahres 1895 wurden discontirt	26,170 „ „	„	16,770,223 50
	31,339 Stück für	Rbl.	20,293,372 27

Davon eingegangen und zum Incasso begeben	24,903 Stück für Rbl.	16,649,477	36
Es verbleiben demnach im Portefeuille am 31. Dec. 1895	6,436 Stück für Rbl.	3,643,894	91

V. Incasso von Coupons und zahlbaren Effecten.

a. Coupons. Laut Bilanz vom 31. December 1894 verbleiben im Portefeuille . .	537 Stück für Rbl.	6,979	77
Im Laufe des Jahres 1895 wurden zum Incasso entgegengenommen	196,511 „ „ „	975,815	47
	197,048 Stück für Rbl.	982,795	24
davon bereits eincassirt .	196,308 „ „ „	975,772	39
Es verbleiben demnach zum Incasso im Portefeuille am 31. December 1895 . . .	740 Stück für Rbl.	7,022	85
b. Zahlbare Effecten. Laut Bilanz v. 31. December 1894 verblieben im Portefeuille	2 Stück für Rbl.	600	—
Im Laufe des Jahres 1895 wurden zum Incasso entgegengenommen	778 „ „ „	413,402	13
	780 Stück für Rbl.	414,002	13
davon eincassirt	779 „ „ „	413,802	13
und verbleiben am 31. Dec. 1895	1 Stück für Rbl.	200	—

VI. Das Werthpapier-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1894 betrug der Werthpapierbestand	Rbl.	773,100	—
Hierzu die Werthpapiere des Reserve-Capitals und die im Laufe des Jahres 1895 angekauften Werthpapiere	„	7,655,754	08
	Rbl.	8,428,854	08
Verkauft u. abgerechnet wurden für Rbl. 7,853,294 52			
abzüglich des hierbei erzielten, dem Gewinn- und Verlust-Conto zugeschriebenen Agios „ 187,962 04	„	7,665,332	48
Es verbleiben demnach am 31. December 1895 . .	Rbl.	763,521	60

Specification der Werthpapiere:

	Nominal-werth	Cours	Buchwerth	
	Rubel.		Rubel.	K.
Tresorscheine	2,650	100	2,650	—
6% Livländ. Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	56,700	101	57,267	—
5½% Rigasche Stadt-Cassa-Obligationen	4,000	100	4,000	—
5% Russ.-Balt. Waggonfabrik-Obligationen	110,500	100	110,500	—
„ Libauer Stadt-Anleihe	26,400	100	26,400	—
„ St. Petersburger Stadt-Obligationen	4,600	100	4,600	—
„ Rigaer Börsenhaus-Obligationen	4,000	100	4,000	—
„ Livländische Pfandbriefe	33,460	101	33,794	60
„ Rigaer Hypotheken-Pfandbriefe	19,500	101	19,695	—
„ Kurländische Hypotheken-Pfandbriefe	7,300	80	5,840	—
„ Charkower Agrar-Pfandbriefe	43,800	100	43,800	—
„ Wilnaer Agrar-Pfandbriefe	65,000	99½	64,675	—
4½% Russ. Boden-Credit-Pfandbriefe, Met.	5,700	150	8,550	—
„ St. Petersburger Stadt-Anleihe	25,000	97	24,250	—
„ Odessaer Stadt-Anleihe	100,000	95	95,000	—
„ Rigaer Stadt-Häuser-Pfandbriefe	59,600	100	59,600	—
„ Kurländische Pfandbriefe	1,800	100	1,800	—
4% Russische Metalliques	197,100	100	197,100	—
Rbl.	767,110	=	763,521	60

VII. Das Giro-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1894 verblieb den Giro-Interessenten ein Guthaben von . . .	Rbl.	980,836 25
Im Laufe des Jahres 1895 wurden eingezahlt . . .	„	23,172,835 47
	Rbl.	24,153,671 72
pr. Check zurückgefordert	„	22,986,524 61
so dass den Giro-Interessenten am 31. December 1895 ein Saldo verbleibt von	Rbl.	1,167,147 11

VIII. Conto der Correspondenten.

Laut Bilanz vom 31. December 1894 verblieben Debitores	Rbl.	1,059,829 17
Im Laufe des Jahres 1895 wurden gezahlt	„	46,964,171 74
	Rbl.	48,024,000 91
und gingen ein	„	46,454,075 38
Es verbleiben demnach am 31. December 1895 Debitores	Rbl.	1,569,925 53

welche bestehen:

aus diversen Debitores . .	Rbl.	3,721,465 03
„ „ Creditores . .	„	2,151,539 50
	Rbl.	1,569,925 53

IX. Entgegennahme von Werthgegenständen zur Aufbewahrung.

Zu den am Anfange des Jahres vorhandenen 1612 Gegenständen kamen im Jahre 1895 hinzu 573, darunter declarirte Werthpapiere für 6,059,878 Rbl. 99 Kop. und sind am Schlusse dieses Jahres noch 1678 Gegenstände im Depositorium.

An Gebühren hierfür empfing die Bank den Betrag von Rbl. 8,565 —

X. Einnahme und Ausgabe von Zinsen.

a. Einlage-Zinsen. Laut Bilanz vom 31. Decbr. 1894 waren rückständig . . . . . Rbl. 193,562 32
Im Jahre 1895 kamen hinzu . . . . . „ 370,774 23
Rbl. 564,336 55
Hiervon wurden gezahlt . . . . . „ 345,145 82
Demnach bleiben am 31. December 1895 noch zu zahlen . . . . . Rbl. 219,190 73

Die Zinsen-Ausgabe vertheilt sich:

auf laufende Rechnung à 2% . .	Rbl.	24,662 27
auf unterminirte Einlagen à 2—4%	„	125,017 17
auf terminirte Einlagen à 4, 4½ u. 5%	„	221,094 79
	Rbl.	370,774 23

Vorstehender Zinsbetrag wurde mit der 5% Capital-Rentensteuer pro 1895 versteuert (= Steuer 18,538 Rbl. 71 Kop.)

Ausserdem ist für im Verwaltungs-Depot-Conto vergütete Zinsen de 3,794 Rbl. 5 Kop. die 5% Capital-Rentensteuer pro 1895 mit 190 Rbl. 96 Kop. berechnet.

b. Darlehns-Zinsen. Der Zinsfuss für Darlehen bewegte sich im Laufe dieses Jahres nach folgender Tabelle:

Datum		Hypotheken	Waaren	Werthpapiere	Ruf	Wechsel
1895 Januar.....	1	6½	6	6	5½	4½—6½
März	1	6	5½	5½	5	4 —6
Mai	18	6	5½	5½	5	3½—6
Juli	1	6	5½	5½	5	4 —6
September..	1	6½	6	6	5½	4½—6½
„ ..	27	7	6½	6½	6½	5½—7
October....	14	7½	7	7	7	6 —7½
November..	7	7	6½	6½	6½	5½—7
„ ..	23	6½	6	6	6	4½—6

Im Ganzen sind für Darlehns-Zinsen, abzüglich der vergüteten Zinsen, eingegangen . . .	Rbl.	636,729	51
Hiervon sind zu kürzen die pro 1896 zum Voraus erhobenen	„	55,058	90
Es beträgt demnach die gesammte Zinsen-Einnahme für das Jahr 1895	Rbl.	581,670	61

Vorstehende Einnahme vertheilt sich wie folgt:

auf Darlehen gegen Waaren . . .	Rbl.	87,628	13
„ „ „ Werthpapiere .	„	164,979	39
„ „ „ Obligationen .	„	29,339	20
„ Discontirungen etc.	„	299,723	89
	Rbl.	581,670	61

Von dieser Summe unterliegen der 0,216% Conto-Courant-Steuer pro 1895 134,289 Rbl. 53 Kop. (= Steuer 5,221 Rbl. 75 Kop.)

c. Werthpapier-Zinsen gingen abzüglich der beim Ankauf v. Werthpapieren gezahlten Zinsen ein	Rbl.	156,329	05
und kommen hier hinzu die den Werthpapieren pro 31. December 1895 anklebenden Renten mit	„	28,660	18
	Rbl.	184,989	23
Hiervon die Zinsen von den Werthpapieren des Reserve-Capitals	„	131,376	11
Es ergiebt sich somit ein Ueberschuss an Werthpapier-Zinsen von	Rbl.	53,613	12

XI. Berechnung von Provisionen.

Im Laufe des Jahres 1895 hat die Bank für Transferte, Incassos und andere Transactionen im Ganzen an Provisionen, abzüglich der gezahlten, eingenommen	Rbl.	49,385	44

XII. Inventarium.

Bestand laut Bilanz vom 31. December 1894 . . .	Rbl.	10,700	—
Im Laufe des Jahres 1895 kamen hinzu	„	3,300	—
	Rbl.	14,000	—
hiervon wurden abgeschrieben	„	1,400	—
Verbleibt Bestand	Rbl.	12,600	—

XIII. Berechnung und Vertheilung des Gewinnes.

Nach vorstehender Darstellung des Geschäftsbetriebes der Börsenbank pro 1895 ergiebt sich folgendes Resultat:

1) an Zinsen sind eingenommen:				
von Darlehen			Rbl.	581,670 61
„ Werthpapieren			„	53,613 12
			Rbl.	635,283 73
Dagegen für Zinsen ausgezahlt und verrechnet:				
für Einlagen	Rbl.	370,774 23		
„ das Grundcapital 5% de Rbl. 1,583,401 89	„	79,170 09	„	449,944 32
			Rbl.	185,339 41
2) Einnahme von Provisionen			„	49,385 44
3) an Gebühren für die Aufbewahrung von Werthgegenständen			„	8,565 —
4) für Agio beim Verkauf von Werthpapieren . . .			„	187,962 04
			zusammen Rbl.	431,251 89
Dagegen verausgabt:				
1) Geschäftsunkosten und zwar:				
Gagen . . . . R. 92,909 88				
Miethe, Beheizung und Beleuchtung „ 20,697 76				
Druckkosten, Insertionsgebühren Bureaubedürfnisse, Porto, Telegramme, Courtage etc. . . . . „ 8,502 50				
Gilden-, Stempel- u. Rentensteuer „ 16,532 64				
Waaren-Empfang, Gerichtskosten und diverse Ausgaben . . . . . „ 8,288 24				
	Rbl.	146,931 02		
2) Tilgungsquote des Inventariums	„	1,400 —		
3) Vom Conto der zweifelhaften Forderungen abgeschrieben .	„	61,687 03	„	210,018 05
			Gewinn Rbl.	221,233 84

	Transport . . .		Rbl.	221,233 84
Hierzu die oben von der Zinsen-Einnahme gekürzten Zinsen des Grundcapitals de	Rbl. 1,583,401 89		„	79,170 09
und die Zinzen v. d. Werthpapieren d. Reservecapitals			„	131,376 11
	ergiebt		Rbl.	431,780 04
Hiervon 5 % Handels-Ergänzungssteuer	Rbl.	21,589 —		
Zu Gunsten des Pensionsfonds laut Beschluss der Generalversammlung d. Kaufmannschaft v. 12. Dec. 1886 4%	„	8,849 35		
An den Börsen-Comité laut Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft gezahlt . .	„	109,474 81		
Tantième an die Directoren, den Geschäftsführer, und die Beamten	„	12,246 17		
			„	152,159 33
	Demnach bleiben		Rbl.	279,620 71

welche laut § 106 der Bankstatuten auf das Stamm-Capital gebracht sind.

XIV. Stamm-Capital.

Bestand am 1. Januar 1895	Rbl.	1,583,401 89
Uebertrag wie oben	„	279,620 71
Bestand am 31. December 1895	Rbl.	1,863,022 60

XV. Pensionsfond.

Bestand am 1. Januar 1895	Rbl.	186,967 43
Im Laufe des Jahres 1895 gingen ein für Beiträge und Zinsen	„	18,862 52
	Rbl.	205,829 95
und wurden ausgezahlt	„	6,771 16
Bestand am 31. December 1895	Rbl.	199,058 79
Davon in Werthpapieren . .	Rbl. 193,440 08	
und baar	„ 5,618 71	
	Rbl. 199,058 79	

XVI. Reserve-Capital.

Bestand am 1. Januar 1895	Rbl.	3,322,321 65
Für die in den Jahren 1888—1891 dem Börsen-Comité gezahlten Summen gingen ein	„	3,853 85
Demnach Bestand am 31. Dec. 1895	Rbl.	3,326,175 50

Davon in Werthpapieren laut Specification 3,326,170 Rbl. 50 Kop.

Specification der Werthpapiere des Reserve-Capitals.

		Nominal-werth.	Cours.	Buchwerth. Rubel.	Kop.
a. Staatspapiere und von der Staatsregierung garantirte Werthpapiere.					
Rjäsan-Koslower Eisenbahn-Obligationen	Mk.	467,000	100à45	210,150	—
Orel-Grjäsi „ „	„	313,100	„	140,895	—
Koslow-Woronesh „ „	„	310,800	„	139,860	—
Kursk-Charkow-Asow „ „	„	77,520	„	34,884	—
	Mk.	1,168,420			
Südwest-Eisenbahn-Obligationen	Met. Rbl.	258,750	147	380,362	50
Riga-Dwinsker-Eisenbahn-Obligationen	„ „	58,000	140	81,200	—
Dwinsk-Witebsker Eisenbahn-Obligationen	„ „	13,500	147	19,845	—
Russ. Consol. Eisenbahn-Obligationen	„ „	5,875	150	8,812	50
3% Russ. Gold-Anleihe	„ „	125	130	162	50
3½% Russ. Gold-Anleihe	„ „	746,875	140	1,045,625	—
	Met. Rbl.	1,083,125			
I. Prämien-Anleihe	Rbl.	3,500	280	9,800	—
II. „ „	„	1,400	240	3,360	—
III. Adels-Prämien-Anleihe	„	19,700	208	40,976	—
V. 5% Inscriptionen	„	45,000	105	47,250	—
5% Staats-Eisenbahn-Rente	„	10,500	100	10,500	—
„ Rybinsk-Bologojer Eisenbahn-Obligationen	„	117,200	„	117,200	—
4½% Süd-Ost Eisenbahn-Obligationen	„	289,900	„	289,900	—
„ Rjasan-Uralsker Eisenbahn-Obligationen	„	76,200	„	76,200	—
„ Kursk-Kiewer Eisenbahn-Obligationen	„	66,500	„	66,500	—
„ Kiew-Woronescher	„	21,700	„	21,700	—
„ Consol. Eisenbahn-Anleihe	„	1,100	„	1,100	—
„ Adels-Agrar-Pfandbriefe	„	300	„	300	—
4% Staats-Rente	„	281,300	97½	274,267	50
„ Südwest-Eisenbahn-Obligationen	„	91,100	95½	87,000	50
„ Orel-Grjäsi-Eisenbahn-Obligationen	„	38,000	99	37,620	—
Tresorscheine	„	300	100	300	—
	Rbl.	2,146,825			
	Mk.	1,168,420		= 3,145,770	50
b. Von der Staatsregierung nicht garantirte Werthpapiere:					
Central-Waaren-Dépôts-Actien	Rbl.	105,000	100	105,000	—
Gas- und Wasserwerk-Obligationen	„	73,000	„	73,000	—
Ehstländ. Pfandbriefe	„	2,400	„	2,400	—
	Rbl.	180,400	—	180,400	—
a und b zusammen	Rbl.	2,327,225			
	Mk.	1,168,420		= 3,326,170	50

Es lautet sonach die Bilanz der Rigaer Börsenbank am 31. December 1895 wie folgt:

Bilanz-Conto der Rigaer Börsen-Bank am 31. December 1895.

Debet.	Rubel.	K.	Credit.	Rubel.	K.
An Darlehn-Conto:			**Per Einlage-Conto:**		
für ausstehende.....	5,682,033	98	f. coursir. Bankscheine:		
„ **Wechsel-Conto:**			kündb. R. 2,867,837 90		
im Portefeuille 6436			termin. „ 6,062,033 56		
Stück	3,643,894	91		8,929,871	46
„ **Coupons:**			„ **Darlehns-Zinsen:**		
desgleichen 740 Stück.	7,022	85	für zum Voraus empfangene	55,058	90
„ **Conto zahlbarer Effecten:**			„ **Einlage-Zinsen:**		
desgleichen 1 Stück...	200	—	für noch zu zahlende.	219,190	73
„ **Werthpapieren:**			„ **Giro-Conto:**		
im Portefeuille	763,521	60	desgleichen	1,167,147	11
„ **Werthpapieren des Reserve-Capitals:**			„ **Handels-Ergänzungs-Steuer:**		
vorhanden	3,326,170	50	desgleichen	21,589	—
„ **Werthpapier-Zinsen:**			„ **Unkosten-Conto:**		
für den Werthpapieren pro 1. Januar 1896			desgleichen	23,224	74
anklebende.....	28,660	18	„ **Diverse Creditores** (Conto d. Correspond.):		
„ **Diverse Debitores** (Conto der Correspond.):			desgleichen	2,151,539	50
f. noch zu empfangende	3,721,465	03	„ **Reichs-Capital-Rentensteuer:**		
„ **Inventarium:**			desgleichen	12,686	96
Mobiliar u. Einrichtung	12,600	—	„ **Conto-Courantsteuer:**		
„ **Cassa-Conto:**			desgleichen	2,731	83
baar vorhanden.....	597,778	69	„ **Pensionsfond der Bankbeamten:**		
„ **Giro-Conto bei dem Reichsbank-Comptoir:**			desgleichen	5,618	71
vorhanden R. 6,755 47			„ **Tantième-Conto:**		
geg. Wechsel-Dépôt... R. 1,000 —			desgleichen	12,246	17
	7,755	47	„ **Wechsel-Dépôt bei d. Reichsbank-Compt.:**		
			vorhanden	1,000	—
			„ **Capital-Conto:**		
			Bestand	1,863,022	60
			„ **Reserve-Capital:**		
			Bestand	3,326,175	50
Summa...	17,791,103	21	Summa...	17,791,103	21

Fünfundzwanzigster Jahres-Rechenschaftsbericht

der Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga

pro 31. December 1895.

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 1895	27,821	54
„ **Unkosten-Conto:** für das Schmieren der Winden, Bereinigen der Strassen, Inserate und kleine Ausgaben	874	16			
„ **Renten-Conto:** für Zinsen	1,110	92			
„ **Assecuranz-Conto:** für Assecuranz pro 1895	647	89			
„ **Stadt-Abgaben:** für sämmtliche Stadtabgaben pro 1895	1,734	99			
„ **Krons-Immobiliensteuer:** für den Betrag pro 1895	864	88			
„ **Remonte-Conto:** für Reparatur der Speicher-Dächer, Winden etc. und Treppenbau R. 2,248 27 abzüglich d. Renten vom Reserve-Capital „ 1,500 —	748	27			
„ **Dividenden-Conto:** Reingewinn pro 1895	20,290	43			
	27,821	54		27,821	54

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	4,978	34
„ **Assecuranz-Conto:** vorausbezahlte Feuer-Versicherungs-Prämie R. 1,466 61 u. für Mühlgraben „ 621 84	2,088	45	„ **Renten-Conto:** für zu zahlende Zinsen von 4,978 Rbl. 34 Kop. vom 1. April bis 31. December 1895 à 4 pCt.	149	35
„ **Cassa-Conto:** Baarbestand	339	96	„ **Miethen-Conto:** für praenumerirte Miethe	3,512	63
„ **Giro-Conto:** bei der Börsenbank	16,000	—	„ **Dividenden-Conto:** 7% Dividende pro 1895 de 264,000 Rubel Actien-Capital. R. 18,480 — Dividenden-Reserve „ 2,733 38	21,213	38
	323,853	70		323,853	70

RIGAER

Handels-Archiv.

Dreiundzwanzigster Jahrgang.

1896.

Heft III.

Riga, 1896.
R. Ruetz Buchdruckerei, Domplatz Nr. 11/13.

Rigaer Handels-Archiv.

Dreiundzwanzigster Jahrgang.

1896.

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

M. v. Reibnitz.

Дозволено цензурою. Рига, 13 Декабря 1896 г.

Inhalt.

Pag.

1) Cassa-Regulativ der Krönungs-Stiftung vom 14. Mai 1896 361

2) Regeln über Waarenmarken..... 367

3) Ortsstatut für die Besichtigung und den Unterhalt von Dampffahrzeugen und Uebersetzböten und für die Einrichtung und den Unterhalt von Anlegeplätzen im Rayon der Rigaschen Hafenverwaltung..... 373

4) Ortsstatut über die Aufrechterhaltung der Ordnung, Wohleinrichtung und Sicherheit im Thätigkeitsrayon der Rigaschen Hafenverwaltung 381

Cassa-Regulativ der Krönungs-Stiftung

vom 14. Mai 1896.

(Bestätigt von der General-Versammlung der Börsen-Kaufmannschaft am 15. November 1896).

Auf ihrer General-Versammlung vom 19. März 1896 hat die Rigaer Börsen-Kaufmannschaft beschlossen, zur Verewigung des Gedächtnisses an die heilige Krönung Ihrer Kaiserlichen Majestäten des Herrn und Kaisers Nicolaus II. Alexandrowitsch und der Herrin und Kaiserin Alexandra Feodorowna die Summe von 200,000 Rbl. darzubringen, um von den Zinsen zum Theil die Unterstützungen verarmter Mitglieder der Unterstützungskasse, sowie deren Familien in besonders berücksichtigenswerthen Fällen über das jetzt durch die Statuten festgesetzte Maass erhöhen zu können, zum Theil aber auch um Gliedern des Börsenvereins, die durch Umstände verhindert worden, der Unterstützungskasse beizutreten, sich aber doch der Mitarbeit an den Aufgaben des Börsenvereins gewidmet haben und durch Unglück in Armuth gerathen sind, sowie deren Wittwen und Waisen, eine Unterstützung gewähren zu können.

§ 1.

Die Kasse führt den Namen:

„Krönungs-Stiftung vom 14. Mai 1896".

§ 2.

Das zu dieser Stiftung dargebrachte Kapital von 200,000 Rbl. ist unantastbar, es dürfen nur die Zinsen zu Unterstützungen und zu den Verwaltungskosten verwandt werden.

§ 3.

Die Gelder dürfen nur in vom Staate garantirten oder sonst hypothekarisch völlig sicher gestellten Werthpapieren oder auf laufende Rechnung bei der Staatsbank oder bei der Rigaer Börsenbank verzinslich angelegt werden.

§ 4.

Von den zur Vertheilung kommenden Zinsen sollen $^3/_4$ den Angehörigen der Unterstützungskasse und $^1/_4$ denjenigen Börsenvereins-Mitgliedern, die nicht zu obiger Kasse gehören, und deren Familien zu Gute kommen.

§ 5.

Diese Stiftung wird vom Börsen-Comité verwaltet, der seinerseits der Revisions-Commission und der General-Versammlung des Börsenvereins unterstellt ist.

§ 6.

Der Börsen-Comité hat sich bei Verwaltung dieser Kasse genau an diese Regeln zu halten und nach seiner Geschäftsordnung zu richten, in Fällen aber, die nicht vorhergesehen sind, sich an die General-Versammlung um Entscheidung zu wenden.

§ 7.

Der Börsen-Comité verantwortet für die genaue Erfüllung dieser Vorschriften und die Unversehrtheit der Summen der Kasse.

§ 8.

Die innere Geschäftsordnung, die Buch- und Rechnungsführung, die Rechte und Pflichten der Revisions-Commission, werden durch besondere Vorschriften geregelt.

§ 9.

Wie in § 4 angeführt, können die Zinsen des Stiftungscapitals halbjährlich, nach Abzug der Verwaltungskosten, zu $^3/_4$ zur Aufbesserung der Unterstützungen aus dem Unterstützungsfond, zu $^1/_4$ zu Unterstützungen für verarmte Mitglieder des Börsenvereins, die nicht Mitglieder des Unterstützungsfonds waren, oder für deren Wittwen und minderjährige Kinder verwandt werden, wobei besonders diejenigen zu berücksichtigen sind, die sich an den Arbeiten des Vereins betheiligt haben.

§ 10.

Falls die Zinsen des einen oder anderen Theils in einem Jahre nicht völlig verbraucht werden sollten, ist der übrig bleibende Theil auf ein besonderes Reserve-Kassa-Conto zu buchen, um bei besonders starken Unterstützungsansprüchen, die über die fälligen Zinsenbeträge hinausgehen, zur Hilfeleistung herangezogen zu werden; doch darf in einem Jahre nicht mehr als $^1/_{10}$ des auf diesem Conto angesammelten Kapitals verwandt werden.

Die Reserve-Kassa-Conten sind für beide Theile, für die Mitglieder des Unterstützungsfonds und für diejenigen, die nicht Mitglieder dieses Fonds sind, separat zu führen.

§ 11.

Diejenigen Personen, die auf Unterstützungen aus diesem Kapital Anspruch zu machen wünschen, haben ihre schriftlichen Eingaben bis zum 1. Juni, resp. bis zum 1. December, mit Angabe der Details, auf die sich ihre Ansprüche stützen, beim Börsen-Comité einzureichen.

§ 12.

Die Unterstützungen werden halbjährlich, Mitte Juni und Mitte December, vertheilt.

§ 13.

Das Recht um Unterstützung nachzusuchen, haben alle diejenigen Personen, die selbst oder deren verstorbene Gatten oder Väter fünf Jahre hindurch dem Börsenverein angehört haben.

§ 14.

Bei Feststellung des Betrages der Unterstützungsquote ist der Grad der Bedürftigkeit des Bittstellers, ob derselbe durch Altersschwäche oder Krankheit erwerbsunfähig geworden, ob er ledig oder mit Familie dasteht und namentlich, ob und in welchem Maasse er sich an den Arbeiten des Börsenvereins betheiligt hat, in Betracht zu ziehen, wobei hier Lebende den Vorzug geniessen.

§ 15.

Nach allseitiger Prüfung dieser Umstände bestimmt der Börsen-Comité das Maass der einmaligen oder fortlaufenden Unterstützung, welche jedoch in keinem Fall kleiner als 50 Rbl. oder grösser als 250 Rbl. pro Jahr sein darf, wobei der höchste Betrag nur bewilligt werden darf in besonders berücksichtigenswerthen Fällen, namentlich, wenn das betreffende Mitglied Wahlämter des Vereins bekleidet hat.

Anmerkung. Sollte das Kapital dieser Stiftung bedeutend anwachsen, so ist es der Verwaltung anheimgestellt, bei der General-Versammlung eine Erhöhung der Unterstützungen zu beantragen.

§ 16.

Das Recht um Unterstützung nachzusuchen, hört mit Ablauf eines Jahres nach dem Ausscheiden aus dem Börsenverein, resp. mit dem Aufhören des Geschäftsbetriebes an der Rigaer Börse, ferner durch

Ablehnung von Wahlposten und durch Nichterfüllung der Beschlüsse des Börsenvereins, und durch Aberkennung der bürgerlichen Rechte auf; doch kann in letzterem Falle, bei besonderen Umständen, die der Beurtheilung des Börsen-Comités unterliegen, der Frau oder den unmündigen Kindern eine Unterstützung gewährt werden.

Anmerkung. Beim Inslebentreten dieser Stiftung soll es ausnahmsweise gestattet sein, dass Kaufleute und deren Wittwen und Waisen, die seit nicht mehr als 10 Jahren aus dem Verein ausgeschieden, Aufnahme unter die Unterstützten finden.

§ 17.

Die Unterstützungen hören auf:

1) für Kaufleute, wenn sie sich wieder etabliren;
2) für Wittwen, wenn sie wieder heirathen;
3) für Waisen, sobald sie selbständig geworden, oder wenn sie das Alter der Volljährigkeit erreicht haben.

Anmerkung. Die Kinder aus erster Ehe von Wittwen, die sich nochmals verheirathen, können weiter unterstützt werden, falls die Verwaltung hierfür besondere Gründe findet.

§ 18.

Die Rechnungen der Kasse werden alljährlich am 31. December geschlossen, der Börsen-Comité hat bis zum 15. Februar einen ausführlichen Rechenschaftsbericht für das verflossene Jahr zusammenstellen.

§ 19.

Die Revisions-Commission, bestehend aus 3 Revidenten und 2 Stellvertretern, die jährlich auf der General-Versammlung für das nächste Jahr gewählt werden, hat den Rechenschaftsbericht, die Bücher, Geldsummen und Werthpapiere binnen 14 Tagen von dem Datum ab, wo ihr die Documente zur Verfügung gestellt werden, einer genauen Revision zu unterziehen und ihr Gutachten über den Befund schriftlich abzugeben. — In die Revisions-Commission können nur Mitglieder des Börsenvereins gewählt werden, die nicht zum Bestande des Börsen-Comités gehören.

§ 20.

Im Fall der Verschleuderung des Eigenthums der Kasse oder sonstiger Unregelmässigkeiten in der Buch- und Rechnungsführung, ist die Revisions-Commission verpflichtet, sofort dem Präses des Börsen-Comités Anzeige zu machen, welcher unverzüglich eine ausserordentliche General-Versammlung, behufs Ergreifung der entsprechenden Maassnahmen einzuberufen hat.

§ 21.

Die gewöhnliche General-Versammlung wird jährlich im März-Monat zusammenberufen zur Beprüfung, resp. zur Bestätigung des von der Revisions-Commission begutachteten Rechenschaftsberichts über die Wirksamkeit der Kasse im verflossenen Jahre und Feststellung des Budgets für das künftige Jahr, desgleichen zur Wahl der Glieder der Revisions-Commission, sowie deren Stellvertreter.

§ 22.

Ausserordentliche General-Versammlungen werden auf Antrag des Börsen-Comités, der Revisions-Commission oder von 40 Mitgliedern des Börsenvereins zusammenberufen.

§ 23.

Die Beschlüsse auf den ordentlichen, wie ausserordentlichen General-Versammlungen werden mit einfacher Majorität gefasst, ausgenommen in Fällen der Abänderung dieser Instruction, in welchen Fällen $^2/_3$ Majorität der Anwesenden erforderlich ist.

§ 24.

Ueber den Tag, die Stunde und die Berathungsgegenstände der Versammlung sind die Mitglieder des Börsen-Vereins 8 Tage vorher durch besondere Einladezettel, sowie Publication in der Gouvernements-Zeitung und in 2 der Rigaschen Localblätter in Kenntniss zu setzen.

Anmerkung: Jede in dieser Weise regelmässig zusammenberufene General-Versammlung gilt als beschlussfähig, abgesehen von der Zahl der Erschienenen.

§ 25.

Die Verhandlungen auf den General-Versammlungen leitet der Präses des Börsen-Comités.

Regeln über Waarenmarken

(publicirt im „Regierungs-Anzeiger“ Nr. 65 vom 20. März 1896).

Der Reichsrath hat, in den vereinigten Departements der Reichsökonomie, der Gesetze und der Civil- und Geistlichen Angelegenheiten, sowie in seiner Plenarversammlung, nach Beprüfung der Vorstellung des Finanzministers über ein Project von Regeln über Waarenmarken, dahin votirt:

I. In Abänderung und Ergänzung der betreffenden Artikel des Gewerbeustaws (Samml. d. G. Bd. XI. Th. 2. Ausg. 1893) sind folgende Bestimmungen festgesetzt worden:

1) Als Waarenmarken werden besondere Zeichen jeder Art anerkannt, welche von Industriellen und Handeltreibenden auf Waaren oder auf der Verpackung und dem Behältniss, in welchem dieselben aufbewahrt sind, als Unterscheidungsmerkmale von den Waaren anderer Industrieller und Handeltreibenden angebracht werden, wie z. B. Fabrikmarken, eingebrannte Stempel, Siegel, Plomben, Kapseln, eingewebte und eingenähte Zeichen, Etiquetten, Vignetten, Aufschriften (Devisen), Signaturen, Verpackungen, Zeichnungen von Originalverpackungen u. d. m.

2) Das Anbringen von Waarenmarken wird, mit Ausnahme solcher Waarenzeichen, über welche schon besondere durch's Gesetz festgestellte Bestimmungen existiren, der freien Wahl der Industriellen und Handeltreibenden überlassen.

3) Untersagt ist das Anbringen von Waarenmarken:

a. mit Aufschriften und Abbildungen, welche der öffentlichen Ordnung, dem Anstand und der Moral zuwiderlaufen;

b. mit Aufschriften und Abbildungen, welche wissentlich Lügenhaftes enthalten oder den Zweck verfolgen, die Käufer irre zu führen, und

c. mit Abbildungen von Auszeichnungen, welche dem Industriellen oder dem Handeltreibenden zuerkannt worden und zum Tragen bestimmt sind, sowie mit Abbildungen von Prämien (Medaillen) und Ehrendiplomen ohne Angabe des Jahres, in welchem sie ertheilt worden sind.

Anmerkung. Waarenmarken mit den Abbildungen von Medaillen und Ehrendiplomen, welche den Industriellen oder Handeltreibenden blos für bestimmte Waaren ertheilt worden sind, können nur auf Waaren dieser Art angebracht werden.

4) Wenn ein Industrieller oder ein Handeltreibender das Recht der ausschliesslichen Nutzniessung einer Waarenmarke erwerben will, so muss er diese Marke dem Departement für Handel und Manufactur declariren und hierüber ein Attest (Artikel 10) von demselben erhalten, wofür er eine bestimmte Gebühr zu entrichten hat. Die Declaration geschieht durch Einreichung einer Bittschrift an das Departement, welcher eine Beschreibung der Marke und drei in Tusch oder haltbarer Farbe ausgeführte Exemplare ihrer Zeichnung beigelegt sein müssen. Hierbei muss der Industrielle oder Handeltreibende erklären, für welche Arten von Waaren die declarirte Marke bestimmt ist.

5) Die Industriellen und Handeltreibenden geniessen das im vorhergehenden Abschnitt erwähnte Recht ohne Declaration für die Waarenmarken, welche nur aus der Bezeichnung des Vor-, Vaters- und Familiennamens des Besitzers des Etablissements oder der Benennung der Firma und des Ortes bestehen, an welchem sich das Etablissement befindet, falls auf der Marke nicht irgend ein unterscheidendes Merkmal reproducirt ist, wie z. B. ein Autograph oder ein Monogramm oder aber geschriebene verschlungene Buchstaben u. s. w.

6) Die zur Declaration vorgestellten Waarenmarken müssen in russischer Sprache enthalten:

a. Vor- und Vatersnamen des Besitzers des industriellen oder commerziellen Etablissements (wenn auch nur in den Anfangsbuchstaben), sowie seinen vollen Familiennamen oder die Bezeichnung der vollen Firma, und

b. die Bezeichnung des Ortes, an welchem sich das Unternehmen befindet. Aufschriften in anderen Sprachen werden nur als Ergänzung zugelassen.

Anmerkung. Dem Finanzminister ist es anheimgestellt, Ausnahmen aus den im Art. 6 genannten Bestimmungen für Waarenmarken zuzulassen, wenn die Beobachtung dieser Bestimmung entweder wegen der Beschaffenheit oder wegen des Umfangs der Waaren oder aus anderen Ursachen mit Schwierigkeiten verknüpft ist.

7) Es wird einem Industriellen oder Handeltreibenden nicht untersagt, mehrere verschiedene Waarenmarken für verschiedene Waaren zu declariren.

8) Waarenmarken werden nicht zur Declaration angenommen und können nicht der Gegenstand ausschliesslicher Nutzniessung sein, wenn sie nicht den in den Art. 3 und 6 gestellten Forderungen entsprechen, wenn sie sich in ungenügender Weise von den, anderen Industriellen und Handeltreibenden zur ausschliesslichen Nutzniessung für gleichartige Waaren gewährten Marken unterscheiden, wenn sie sich im allgemeinen Gebrauch zur Unterscheidung einer bestimmten Waarengattung befinden und aus gesonderten Zahlen, Buchstaben oder Worten bestehen, welche, der Art ihrer Anordnung nach, kein unterscheidendes Merkmal bilden.

9) Nachdem das Departement für Handel und Manufacturen die declarirte Waarenmarke geprüft und sie als den vorliegenden Bestimmungen entsprechend anerkannt hat, benachrichtigt es den Petenten davon und fordert ihn auf, 100 Exemplare der geprüften Waarenmarke in haltbarem Farbendruck einzusenden, worauf dem Petenten das Attest für die Waarenmarke (Art. 10) ertheilt wird. Im Falle die Waarenmarke den vorliegenden Bestimmungen nicht entspricht, weist das Departement die Verabfolgung eines Attestes unter Angabe der Gründe zurück.

10) Das Attest gewährt dem Industriellen oder Handeltreibenden, dem es ertheilt worden ist, für die in demselben genannte Zeitdauer (Art. 12) das Recht der ausschlisslichen Nutzniessung der declarirten Waarenmarke und der Anbringung derselben auf Waaren und den Emballagen derselben oder in commerziellen Publicationen und Preiscourants. Wenn die Waarenmarke nur für einen bestimmten Waarentypus (Art. 7) bestimmt ist, so giebt das Attest auch das Recht der ausschliesslichen Nutzniessung nur für diesen Typus.

11) Ein Attest auf eine Waarenmarke, welche in irgend einer Farbe und Grösse declarirt worden ist, giebt das Recht der ausschliesslichen Nutzniessung dieses Waarenzeichens in allen Farben und Grössen.

12) Die Atteste auf Waarenzeichen werden auf Wunsch des Petenten für Perioden von einem bis zu zehn Jahren, gerechnet vom Tage der Ertheilung des Attestes an, ertheilt. Nach Ablauf der Frist kann das Attest erneuert werden.

13) Das Attest wird der ersten darum petitionirenden Person ertheilt, wenn auch während der Prüfung der Waarenmarke im Departement für Handel und Manufacturen Gesuche anderer Personen um die Bestätigung des gleichen Waarenzeichens einlaufen.

14) Die Ertheilung von Attesten auf Waarenmarken, sowie das Erlöschen derselben (Art. 17) wird im „Westnik Finanssow“ mit genauer Beschreibung des Waarenzeichens oder, wo es erforderlich ist, mit Beifügung eines Abdrucks der Marke publicirt.

15) Die Verabfolgung eines Attestes auf eine Waarenmarke an irgend eine Person schliesst das Recht anderer Personen nicht aus, im Laufe von drei Jahren, gerechnet vom Tage der Veröffentlichung des Attestes, auf gerichtlichem Wege das Recht der ausschliesslichen Nutzniessung des genannten Waarenzeichens zu bestreiten.

16) Im Falle einer Expropriation oder Verpachtung des industriellen oder des Handelsetablissements darf das dem früheren Besitzer ertheilte Recht der ausschliesslichen Nutzniessung der Waarenmarke auf den neuen Besitzer nicht anders übertragen werden, als unter der Bedingung der Beibehaltung der früheren Firma des Etablissements und nach Vorstellung einer Beglaubigung über das Einverständniss des früheren Besitzers im Departement für Handel und Manufacturen im Laufe von sechs Monaten, gerechnet vom Tage der Uebergabe des Etablissements an den neuen Besitzer. Dem neuen Besitzer der Waarenmarke kann das Recht genommen werden, auf derselben Auszeichnungen und Ehrendiplome, welche dem früheren Besitzer ertheilt worden waren, zu führen; hierzu bedarf es aber einer vom Finanzminister bestätigten Entscheidung des Conseils für Handel und Manufacturen.

Anmerkung. Das Recht der ausschliesslichen Nutzniessung eines Waarenzeichens kann in der im Art. 16 genannten Ordnung einem neuen Besitzer auch bei einer partiellen Expropriation oder Verpachtung eines Etablissements übergeben werden, wenn dieser Theil des Etablissements eine gesonderte Production bildet, für welche die betreffende Marke attestirt war.

17) Die Giltigkeit des Attestes für Waarenmarken und das Recht der ausschliesslichen Nutzniessung dieser Marke hören auf:

a. auf Ansuchen des Besitzers des Etablissements oder bei Schliessung des Etablissements;
b. bei nicht rechtzeitiger Erneuerung des Attestes (Art. 12);
c. bei nicht rechtzeitiger Meldung (sechs Monate) von der Uebergabe des Etablissements und der Marke an einen neuen Besitzer und
d. wenn ein Gerichtsspruch besagt, dass der Besitzer des Attestes nicht das Recht der ausschliesslichen Nutzniessung der Waarenmarke hat.

18) In den unter a., b. und c. des Art. 17 angeführten Fällen kann das Recht der ausschliesslichen Nutzniessung einer Waarenmarke im Zeitraume von drei Jahren, vom Tage der Publication über das Erlöschen der Giltigkeit des für diese Marke ertheilten Attestes, Niemandem von neuem gewährt werden.

19) Eine Verletzung des Rechts der ausschliesslichen Nutzniessung von Waarenmarken unterliegt, unabhängig von der Haftpflicht für etwa geursachte Schäden und Verluste, der Verantwortung auf Grund der Bestimmungen des Strafgesetzbuchs und der mit ausländischen Staaten geschlossenen besonderen Tractate und Declarationen.

20) Ueber sämmtliche Waarenmarken, deren ausschliessliches Nutzniessungsrecht anerkannt worden, führt das Departement für Handel und Manufacturen ein besonderes Register und stellt sich daraus ein Album zusammen, das Interessenten, auf Wunsch, vorgelegt wird. Je ein Exemplar der Markenabbildungen wird von dem Departement den Börsencomités, Kaufmannsämtern und berathenden Institutionen für Handel und Industrie übersandt, die ihrerseits hieraus wieder Albums zusammenstellen, die sie Interessenten, auf Wunsch, vorzulegen haben.

21) Dem Finanzminister steht das Recht zu, ausführliche Instructionen zur Erläuterung der vorliegenden Bestimmungen zu erlassen, unter der Bedingung, dass dieselben nicht den hier gegebenen Regeln widersprechen oder ihrem Wesen nach einer legislativen oder gerichtlichen Prüfung unterliegen. Die Instructionen werden vom Dirigirenden Senat veröffentlicht werden.

II. In Ergänzung der betreffenden Artikel des Steuerustaws (Swod d. Ges. Band V, Ausg. v. 1893) wird bestimmt:

1) Der einfachen Stempelsteuer von 80 Kop. für jeden Bogen unterliegen: die dem Departement für Handel und Manufactur eingereichten Gesuche um Atteste von Waarenmarken, um Erneuerung der Atteste nach Ablauf ihrer Dauer und um Uebertragung solcher Atteste auf einen neuen Besitzer.

2) Für jedes neu ertheilte und erneuerte Attest auf Waarenmarken wird zum Besten der Staatsrentei eine einmalige Gebühr im Betrage von 3 Rbl. für das erste Jahr der Giltigkeit des Attestes und von einem Rubel für jedes folgende Jahr erhoben.

3) Die im Art. 2 erwähnte Gebühr wird beim Einreichen des Gesuches über die Ertheilung eines Attestes für Waarenzeichen im Voraus für die ganze Dauer der Giltigkeit des Attestes erhoben.

4) Bei Uebergabe eines Etablissements und einer Waarenmarke ist bei Einreichung des Gesuches eine Gebühr von 3 Rbl. zu entrichten.

5) Die eingezahlte Gebühr wird bei einer Ablehnung des Gesuches dem Petenten vom Departement für Handel und Manufactur nach Abzug des Postportos zurückgezahlt.

III. In Abänderung und Ergänzung des Kapitels 14, Abschnitt VIII, des Strafgesetzbuchs (Swod d. Ges. Bd. XV, Theil 1, Ausg. v. 1885) wird bestimmt:

1) Ein Industrieller oder Handeltreibender, der überführt ist, eigenmächtig auf eine von ihm producirte oder bei ihm zum Verkaufe befindliche Waare oder auf die Verpackung oder das Behältniss, in welchem die Waare aufbewahrt wird, oder auf eine commerzielle Bekanntmachung, einen Preiscourant oder ein Blanquet eine Waarenmarke gesetzt zu haben, die einer anderen Waarenmarke, deren ausschliessliche Benutzung, wie dem Schuldigen bekannt, einem anderen Industriellen

oder Handeltreibenden zusteht, genau nachgebildet oder augenfällig ähnlich ist, unterliegt hierfür: der Gefängnisshaft auf eine Zeit von 4 bis 8 Monaten.

Derselben Strafe unterliegt derjenige Handeltreibende oder Industrielle, der in seinem Handels- oder industriellen Etablissement Waaren hält oder verkauft, die Waarenmarken tragen, welche, wie ihm bekannt, als eigenmächtig angebracht bezeichnet worden sind.

Anmerkung. Die in diesem Artikel erwähnten Gesetzesverletzungen werden nur auf Klage desjenigen Industriellen oder Handeltreibenden verfolgt, dem die ausschliessliche Benutzung der eigenmächtig angebrachten Waarenmarke zusteht.

2) Ein Industrieller oder Handeltreibender, der schuldig ist, auf eine Waare, deren Verpackung oder Behältniss oder auf eine commerzielle Bekanntmachung, einen Preiscourant oder Blanquet Waarenmarken mit verbotenen Aufschriften oder Abbildungen angebracht oder derartige Waaren in seinem industriellen oder Handelsetablissement aufbewahrt zu haben, unterliegt hierfür beim ersten Male — einer Geldstrafe im Betrage bis zu 100 Rbl., beim zweiten und den folgenden Malen — einer Geldstrafe im Betrage bis zu 200 Rbl.

3) In den in den Art. 1 und 2 angegebenen Fällen werden die widergesetzlich auf eine Waare, deren Verpackung oder Behältniss angebrachten Waarenmarken entfernt und vernichtet.

IV. Endlich wird bestimmt, dass im Laufe eines Jahres, gerechnet vom Tage der Publication dieses Gesetzes, diejenigen Stempel, Plomben, Siegel, Etiquettes, Signaturen, Verpackungen und sonstige Waarenmarken, welche vom Departement für Handel und Manufactur zur Beglaubigung, gemäss den früheren desbezüglichen Regeln, angenommen worden sind, alle dieselben Rechte und Vorzüge geniessen, wie diejenigen Waarenmarken, welche in der im Abschnit I des vorstehenden Gesetzes angegebenen Ordnung angemeldet worden sind. Ein Anspruch auf weitere ausschliessliche Benutzung dieser Waarenmarke wird nur dann zugestanden, wenn dieselbe auf's Neue in der im Abschnitte I angegebenen Ordnung angemeldet wird, wobei der Finanzminister, in berücksichtigenswerthen Fällen, die Ausstellung von Attesten für solche Marken (Art. 9, Abschnitt I) gestatten darf, auch wenn dieselben den Anforderungen vorstehenden Gesetzes nicht völlig entsprechen.

Seine Kaiserliche Majestät haben obiges Gutachten des Reichsraths am 26. Februar 1896 Allerhöchst zu bestätigen geruht und zu erfüllen befohlen.

Ortsstatut

für die Besichtigung und den Unterhalt von Dampffahrzeugen und Uebersetzböten und für die Einrichtung und den Unterhalt von Anlegeplätzen im Rayon der Rigaschen Hafenverwaltung,

erlassen von der Rigaschen besonderen Session für Hafenangelegenheiten am 13. März 1896, auf Grund des Art. 26 der Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in den Handelshäfen und des Allerhöchst am 8. Juni 1893 bestätigten Reichsrathsgutachtens über die Ausdehnung der genannten Verordnung auf den Rigaschen Hafen. — (Publicirt in der „Livl. Gouvernements-Zeitung" Nr. 31 vom 18. März 1896.)

Dampffahrzeuge.

1.

Jedes Dampffahrzeug, welches gewerbsmässig andere Personen gegen Zahlung befördert, gilt als Passagierdampfer.

2.

Sämmtliche Passagier- und Bugsir-, wie auch Privatdampfer, die zum Rigaschen Hafen verzeichnet sind, müssen vor Beginn ihrer regelmässigen Fahrten von Technikern der Hafenverwaltung besichtigt werden. Diese Besichtigung geschieht unter Beobachtung folgender Regeln:

a. Alljährlich, vor Eröffnung der Navigation, sowie nach dem Bau neuer oder nach der Ausführung von Capitalremonten bereits vorhandener Passagier- und Bugsirdampfer müssen die Eigenthümer derselben oder deren Bevollmächtigte der Hafenverwaltung davon Anzeige machen, dass die Dampfer zur Fahrt bereit sind;

b. von dieser Bereitschaft zur Besichtigung haben die Eigenthümer der Dampfer oder deren Bevollmächtigte der Hafenverwaltung schriftlich Anzeige zu machen. Letztere beordert sodann ihre Techniker zur Besichtigung auf die Werft, die Fabrik, die Anlegestelle oder an das Ufer, oder, wo sonst das Schiff steht. Erst darnach kann die Prüfung

des unter Dampf befindlichen Dampfers angesetzt werden, zu der der Dampfer in voller Bereitschaft zu der von der Hafenverwaltung festgesetzten Zeit nach dem von ihr bezeichneten Orte sich zu begeben hat;

c. die Hafentechniker besichtigen den guten Zustand des Mechanismus, der Kessel, des Manometer bei denselben, den Schiffskörper und haben, ausserdem, sich davon zu überzeugen, ob auf jedem Dampfer vorhanden sind: ein richtiger Kompass, ein zuverlässiger Anker mit Tau, eine Glocke und eine Dampfpfeife, ein Lot und eine Peilstange, farbige Nachtlaternen, mindestens 4 Rettungsringe, von denen 2 mit Wurfleinen von $1^1/_2$ Zoll Dicke und mindestens 10 Faden Länge. Die Rettungsringe müssen in Haken am Geländer oder wo sonst geeignet und von wo sie leicht geworfen werden können, angehängt, dürfen aber nicht befestigt oder angebunden sein. Die Ruderböte müssen handlich angehängt und im Momente des Erfordernisses leicht herabzulassen sein; jedes Boot muss mit einem Complect dauerhafter Ruder, einem Bootshaken, einer Anlegeleine und einem Schöpfer zum Ausschöpfen von Wasser versehen sein. Sämmtlicher Zubehör muss sich beständig im Boot befinden.

Auf jedem Passagierdampfer muss sich endlich durchaus ein Sonnensegel und in der Passagierkajüte an sichtbarer Stelle ein Klagebuch befinden.

Anmerkung 1. Dampfer, die nur auf Binnengewässern fahren, brauchen Boot, Kompass und Anker mit Tau nicht zu haben, sondern nur einen kleinen Anker (Katze) mit einer genügend langen Trosse oder Kette. Das Vorhandensein des sonstigen in diesem Artikel aufgezählten Zubehörs ist für diese Dampfer obligatorisch.

Anmerkung 2. Passagier-Dampfer, die auf der Aa, nach Bullenhof, Warnenkrug, Bilderlingshof, Majorenhof, Dubbeln, Waltershof und Schlock fahren, müssen ein Boot haben. Dampfer, die im Rigaschen Meerbusen und weiter hinaus fahren, müssen so viele Ruderböte haben, als, nach der Grösse des Dampfers, entsprechend der Anzahl Passagiere und der Bemannung, erforderlich sind.

Anmerkung 3. Die Eigenthümer von Dampfern müssen auf ihren Passagier- und Bugsirdampfern zu Führern und Arbeitern bei den Maschinen Personen haben, die ihre Sache vollständig verstehen und genügende Erfahrung besitzen; auch muss die genügende Anzahl Dienstpersonal vorhanden sein.

Anmerkung 4. Bei der Besichtigung des Mechanismus der Dampfer ist besondere Aufmerksamkeit auf den Zustand der Kessel zu richten; diese müssen unbedingt 2 Sicherheitsventile haben, von denen eins, damit der Maschinist nicht die Belastung des Ventils erhöhen kann, mit einem verschliessbaren Korbe bedeckt sein muss, dessen Schlüssel sich beim Capitän befindet.

Die Besichtigung findet im Beisein des Schiffseigenthümers oder dessen Bevollmächtigten, des Capitäns und des Maschinisten des zu besichtigenden Schiffs statt. Sämmtliche bemerkten Unzuträglichkeiten werden den genannten Personen an Stelle und Ort gezeigt; die Erlaubniss zum Beginn der regelmässigen Fahrten wird von der Hafenverwaltung nicht eher ertheilt, als nachdem die Mängel beseitigt. Um genauer den Mechanismus und die Sicherheit des Schiffs beurtheilen zu können, sind die Techniker berechtigt, den Dampfer unter Dampf in einer Zeit bis zu 4 Stunden zu prüfen.

Anmerkung 5. Für Passagierdampfer wird, ausser dem Protokolle, ein Schein über die auf dem Dampfer gestattete Anzahl Personen ausgestellt. Ein Duplikat dieses Scheins muss an dem Publikum sichtbarer Stelle auf dem Dampfer ausgehängt sein.

3.

Um die auf einem Dampfer gestattete Anzahl Passagiere zu bestimmen, ist Folgendes zu beobachten: die grösste Anzahl Passagiere auf jedem Passagierdampfer, der zwischen den beiden Dünaufern verkehrt, ist entsprechend dem Raum der freien Theile auf dem oberen Verdecke, mit 5 Quadratfuss für jeden Passagier zu bestimmen; auf Dampfern, die andere Fahrten zwischen Riga und Umgegend machen und auf grossen Dampfern, die mehr oder weniger weite Fahrten machen, sind für jeden Passagier 6 Quadratfuss anzunehmen. Hierbei gelten 2 Kinder für einen Erwachsenen. Passagiere in grösserer Zahl, als oben bestimmt, auf den Dampfer zu nehmen, ist nicht gestattet. Beim Transport von Gütern ist die Zahl der Passagiere um so viel zu vermindern, als das Verdeck von Gütern eingenommen ist.

4.

Dampfer, die auf den der Hafenverwaltung unterstehenden Gewässern verkehren, können mit Heizmaterial jeder Art, Holz ausgenommen, geheizt werden und müssen so eingerichtet sein und unterhalten werden, dass aus dem Schornstein keine grossen Funken kommen können. Um die Passagiere vor Beschädigungen durch Funken und Russ zu schützen, müssen die entsprechenden Massregeln getroffen und zwar die Siederohre und Schornsteine alltäglich am Morgen vor dem Beginn der regelmässigen Fahrten gereinigt werden.

Anmerkung 1. Dampfer, welche bei Sägemühlen und Holzlagern arbeiten und Flachs oder andere leicht entzündliche Materialien schleppen, müssen Schutznetze auf dem Schornstein haben.

Anmerkung 2. Fahrzeugen jeder Art, die im Rayon der Festung Ustj-Dwinsk fahren, wird es verboten, ausserhalb des Fahrwassers beim Magnusholm und dem Fort Komet Peilungen auszuführen.

5.

Von solchen Beschädigungen eines Dampfers, in Folge deren eine Weiterfahrt für die Passagiere oder das Fahrzeug gefährlich sein könnte, und von sämmtlichen Vorfällen auf dem Dampfer haben die Vertreter des Eigenthümers sofort die Hafenverwaltung zu benachrichtigen, welche im ersteren Falle den Dampfer nochmals besichtigen lässt und, nach ausgeführter Reparatur, auf's Neue den Grad der Tauglichkeit des Dampfers zu bestimmen hat.

6.

Den Eigenthümern von Passagierdampfern wird es zur Pflicht gemacht: das Verdeck und die Kajüten für Passagiere beständig sauber zu erhalten, den Anstrich je nach Bedarf zu erneuern und überhaupt für die Bequemlichkeit des Publikums zu sorgen. Das Dienstpersonal muss sauber gekleidet und im Verkehr mit dem Publikum höflich und zuvorkommend sein.

7.

Mit Eintritt der Dunkelheit müssen alle Passagierkajüten beleuchtet werden.

Anmerkung. Die Beleuchtung auf Dampf- und Segelschiffen durch gewöhnliches Petroleum ist bedingungslos verboten; an Stelle von Petroleum dürfen Pflanzenöle, Oleïn, Stearinlichte, auch elektrische Beleuchtung angewendet werden; von Mineralölen das sogenannte Zwischenproduct Naphthaöl oder Pyronapht, dessen Entflammungstemperatur nicht unter 80 ° R. ist. Die Glieder der Hafenverwaltung sind berechtigt, auf sämmtlichen Schiffen die gebräuchlichen Leucht-Materialien und -Vorräthe zu besichtigen und, falls sie es für nothwendig finden, zu prüfen.

8.

Auf den Dampfern dürfen, auf Grund der gesetzlichen Handelsdocumente, Buffets gehalten werden. Das Rauchen von Tabak in den Kajüten ist nicht gestattet; hierüber ist an sichtbarer Stelle eine Aufschrift auszuhängen.

9.

Es ist verboten, auf Passagierdampfern betrunkene Personen aufzunehmen oder solchen Billete zu verkaufen. Personen, die sich während der Fahrt angetrunken haben oder die Ordnung und den Anstand verletzen, müssen, auf Verlangen der Passagiere, auf der nächsten Station unterwegs ausgesetzt werden.

10.

Während der Fahrt dürfen die Passagiere nicht den Capitän, Steuermann oder überhaupt das dienstlich beschäftigte Personal durch Gespräche zerstreuen.

11.

Auf Passagierdampfer dürfen Hunde ohne Leine nicht mitgenommen werden.

12.

Sämmtliche Dampffahrzeuge sind verpflichtet, die vom Gesetze vorgeschriebenen Documente zu führen, welche zum ersten Male vor Eröffnung der Navigation und in der Folge auf jedes einzelne Verlangen der Hafenverwaltung vorzustellen sind. Jede Veränderung in den Documenten, betreffend den Uebergang des Schiffs auf einen anderen Besitzer, Umbau des Schiffs oder aus sonstigen Gründen muss der Hafenverwaltung zum Vermerke in den Schiffslisten angezeigt werden.

13.

Ein Auszug aus der in das Klagebuch eingeschriebenen Beschwerde muss spätestens am folgenden Tage vom Schiffer der Hafenverwaltung vorgestellt werden.

14.

Sämmtliche Baggermaschinen, schwimmende Hebekrähne und Dampframmen, die zu Arbeiten im Rigaschen Hafen bestimmt sind, unterliegen den in den Artikeln 2, 5 und 12 enthaltenen Forderungen, wobei die Prüfung ihrer Maschinen an ihrem Winterstandorte stattfindet.

Uebersetzböte.

15.

Leichte Uebersetzböte müssen in gutem Zustande, gefahrlos, von gutem Aeusseren und mit Oelfarbe gestrichen sein.

16.

Alljährlich, bevor die Böte in's Wasser gelassen werden, müssen dieselben von der Hafenverwaltung besichtigt werden, wobei auf die für tauglich befundenen Böte ein Stempel gedrückt wird, der das Jahr der Besichtigung und die zur Aufnahme gestattete Anzahl Passagiere angiebt. Zusammen mit dem Stempel erhält das Boot eine Nummer, die an sichtbarer Stelle mit schwarzen Zahlen auf weissem Grunde aufgemalt wird.

17.

Jedes Uebersetzboot muss mit einem Complect dauerhafter Ruder, einem Bootshaken, Anlegetau, Schiffsbesen und Schöpfeimer versehen sein.

18.

Die Ruderer müssen bei der Arbeit nüchtern, gut gekleidet und höflich mit den Passagieren sein. Beim Uebersetzen von Passagieren muss von den Böten eine bestimmte Reihenfolge innegehalten werden.

19.

Uebersetzer sind nicht berechtigt Böte an Kinder ohne Begleiter zu geben.

20.

Personen in trunkenem Zustande werden in Böte zum Uebersetzen nicht aufgenommen.

21.

In einem Uebersetzboote dürfen sich bei einem Ruderer nicht mehr als 5 Passagiere, bei zwei Ruderern nicht mehr als 9 Passagiere befinden.

22.

Während starken Wogenganges, wenn das Fahren in flachen Fahrzeugen gefährlich wird, ferner während starken Eisganges muss das Uebersetzen auf Anordnung des Hafenkapitäns eingestellt werden.

23.

In dunkler Zeit muss während der Fahrt auf dem Vordertheile des Boots sich eine Laterne mit weissem Feuer befinden.

Anmerkung. Diese Regel ist überhaupt für alle Ruderböte obligatorisch, so z. B. für Privatböte und Fischerböte.

Anlegestellen und andere, über dem Wasser befindliche Bauten.

24.

Die Erlaubniss zum Errichten sämmtlicher Bauten am Ufer von Hafengewässern wird auf Grund der Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und der Hafenpolizei ertheilt.

25.

Personen, welche am Ufer oder auf dem Wasser einen beliebigen Bau aufzuführen wünschen, haben bei der Hafenverwaltung ein Gesuch nebst Plan und Zeichnung des projectirten Baues, wie auch Plan des in

Aussicht genommenen Ortes, sowie, falls der Bau nicht auf einem, dem Petenten gehörigen Platze aufgeführt werden soll, die schriftliche Einwilligung des Eigenthümers vorzustellen; im Rayon der Festung Ustj-Dwinsk ist ausserdem auch die Erlaubniss des Commandanten erforderlich. Obige Gesuche werden an die Session für Hafenangelegenheiten zur Entscheidung gebracht.

26.

Alljährlich, vor Beginn der Navigation, wie auch nach dem Bau neuer Anlegestege haben die Eigenthümer der letzteren oder deren Bevollmächtigte der Hafenverwaltung die Fertigstellung der Stege anzumelden.

27.

Flösse oder transportable Anlegestege und die Aufgänge zu denselben, müssen dauerhaft mit festen Geländern errichtet sein. Die Flösse müssen von solcher Tragfähigkeit sein, dass sie, auch vollbesetzt mit Menschen, nicht von Wasser überspült werden können.

28.

Bei jedem Anlegestege ist ein Pfosten mit einer Tafel aufzustellen, auf welcher die Regeln für das Uebersetzen und die Taxe angebracht sein müssen. Anlegestege, die Buden auf denselben und die Aufgänge müssen sauber und ordentlich gehalten und nicht mit Leimfarben gestrichen sein. Bei feuchtem Wetter oder Frost müssen sie mit Sand bestreut, bei Eintritt der Dunkelheit beleuchtet werden. Auf jedem Stege von Passagierdampfern muss an sichtbarer Stelle ein Pfosten mit einer Tafel angebracht sein, auf welcher der Namen des Dampfers, die Touren desselben und die Abfahrtszeit angegeben ist.

29.

Auf Anlegestegen oder anderen, über Wasser befindlichen Bauten dürfen nur russische Handelsflaggen gehisst werden.

30.

Personen, die der Uebertretung dieses Ortsstatuts schuldig sind, unterliegen einer Strafe auf Grund der Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in Hafenstädten.

31.

Vorliegendes Hafenstatut tritt 2 Wochen nach seiner Publikation in der „Livländischen Gouvernements-Zeitung“ in gesetzliche Kraft.

Ortsstatut

über die Aufrechterhaltung der Ordnung, Wohleinrichtung und Sicherheit im Thätigkeitsrayon der Rigaschen Hafenverwaltung,

erlassen von der Rigaschen Hafensession am 11. April 1896 auf Grund des Art. 26 der Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in Handelshäfen, sowie auf Grund des Allerhöchst am 8. Juni 1893 bestätigten Reichsrathsgutachtens über die Ausdehnung der erwähnten Verordnung auf den Rigaschen Hafen.

Ueber die Wohleinrichtung, Ordnung und Sicherheit.

§ 1.

Sämmtliche Fahrzeuge und Holzflösse müssen mit der erforderlichen Anzahl Arbeiter, sowie mit dem gesammten, für gefahrlose Fahrt nothwendigen Zubehör in einer durch das thatsächliche Erforderniss je nach derArt des Fahrzeugs bedingten Quantität und Qualität versehen sein.

§ 2.

Von sämmtlichen in den Hafengewässern verkehrenden Fahrzeugen und Flössen ist die allgemeine Regel einzuhalten, bei ihrem Kurse sich rechts zu halten, indem sie einander auf der linken Seite lassen.

§ 3.

Beim Begegnen von Dampfern und Böten mit Holzflössen, beladenen Strusen, Prähmen u. ähnl. ist die zur Vermeidung von Collisionen nothwendige Bewegung vom Dampfer und dem Bote zu machen; beim Begegnen von Böten mit Dampfern haben die letzteren die entsprechenden Bewegungen zu machen.

§ 4.

Fahrzeuge, welche von einem Ufer zum anderen quer über den Fluss gehen, haben unterwegs allen stromauf- oder stromabwärts gehenden

Fahrzeugen auszuweichen, und zwar: bei stromauf gehenden Fahrzeugen — unter dem Heck (корма), bei stromabwärts gehenden Fahrzeugen — von der Seite der Strömung.

§ 5.

Ein Fahrzeug, welches ein anderes Fahrzeug umgeht, muss zwischen dem zu umgehenden Fahrzeuge und dem Ufer seinen Kurs nehmen. Ist auf diesem Raume zu flaches Wasser oder ist es hier zu eng zum Passiren, so darf das Fahrzeug das andere auch von der Stromseite umgehen, jedoch nur dann, wenn voraus keine entgegenkommenden Fahrzeuge sind. Das einholende Fahrzeug darf dem umgangenen nicht den Weg versperren. In der Nacht muss das zu überholende Fahrzeug vom Heck weisses Feuer zeigen.

§ 6.

Sämmtliche Dampfer, welche Baggermaschinen, kleine Böte, Flösse, beladene Lichter überholen oder umgehen, wie auch nahe an Schiffswerften, Anlegestellen und sonstigen Plätzen, an denen sich viele Fahrzeuge und Flösse versammelt haben, oder an flachen Ufern vorbeifahren, müssen ihren Gang verlangsamen. In gleicher Weise müssen zur Stadt kommende Seedampfer vom Beginn des Andreashafens bis zu ihrer Anlegestelle langsam gehen.

§ 7.

Zur Vermeidung von Unglücksfällen beim Zusammentreffen mit Schiffen und anderen grossen Fahrzeugen auf der Düna unterhalb der Flossbrücke, dürfen Böte und andere Transportfahrzeuge jeglicher Art, wie auch Holzflösse in dem durch Lootsenzeichen abgesteckten Fahrwasser nicht fahren oder vor Anker gehen; diese Fahrzeuge und Flösse müssen ausserhalb des Fahrwassers gehen, wobei letztere auch ausserhalb des Fahrwassers nicht halten dürfen, sondern zu ihrem Bestimmungsorte gehen müssen; eine Ausnahme für diese ist bei stürmischer Witterung und bei frischen Winden gestattet.

§ 8.

Transportfahrzeuge, wie: Strusen und andere ähnliche, mit Hanf, Getreide, Erde und Steinen beladene Fahrzeuge dürfen nur so weit beladen werden, dass der Dullbord (Gunwale, oberster Rand des Bords) vom Wasser mindestens $^1/_2$ Fuss absteht; die äusserste Grenze des Tiefgangs muss, ausser auf beiden Bords, in der Mitte des Fahrzeugs durch einen Längsstrich von 1 Fuss Länge in rother Oelfarbe bezeichnet sein.

§ 9.

Zum Passiren der Flossbrücke, ohne Oeffnen derselben, werden vom Brückenaufseher für Passagier- und kleine Dampfer, sowie auch für

andere Fahrzeuge, die durch Ruder bewegt oder den Strom getrieben werden, besondere Zeichen über 2 Durchlässen der Brücke aufgestellt, und zwar am Tage: weisse Schilder mit einem schwarzen Längsstreifen in der Mitte, in der Nacht aber: rothe Laternen; auf der einen Seite der Brücke haben sich die Zeichen auf dem für die stromaufgehenden, auf der anderen Seite der Brücke die Zeichen auf dem für die stromabgehenden Fahrzeuge bestimmten Brückendurchlass zu befinden. Für schleppende Dampfer und Holzflösse sind andere Durchlässe bestimmt, die durch ein Schild mit dem Buchstaben „B“ bezeichnet sind. Für das Passiren von Dampfern, Holzflössen, Plaschkotts und anderen ähnlichen Fahrzeugen unter der Eisenbahnbrücke, ohne Oeffnen derselben, sind alle Durchlässe (Klappen) frei, mit Ausnahme des sogenannten Schiffsdurchlasses (des ersten von der Stadt aus). In den Durchlässen haben stromauf- wie stromabwärts gehende Schiffe ihren Kurs rechts zu halten.

§ 10.

Jedes Fahrzeug hat sich, vorkommenden Falls, in seinen Bewegungen nach den Hinweisen der Beamten der Hafenverwaltung zu richten und sogar, wenn erforderlich, anzuhalten.

§ 11.

Das Anlegen und Vertauen von Schiffen an irgend welchen nicht ausdrücklich dazu bestimmten Vorrichtungen, als z. B. an Bestandtheilen der Brücken, an Uferpfosten, Richtungsbaken, Laternen- u. Telegraphenpfosten etc. ist verboten.

§ 12.

Wenn ein Fahrzeug, das auf die Brücke oder irgend einen anderen Bau aufgelaufen ist, nicht aus eigener Kraft abkommen kann, muss der Eigenthümer oder dessen Bevollmächtigter, unter Mitwirkung von Beamten der Hafenverwaltung, unverzüglich Massregeln ergreifen, um das Fahrzeug mit Menschen- oder Dampfkraft abzubringen. Entgegengesetzten Falls geschieht das Abbringen des Fahrzeugs durch die Hafenverwaltung auf Kosten des Eigenthümers.

§ 13.

Fahrzeuge dürfen, abgesehen von besonders dringenden Umständen, mitten im Fahrwasser nicht ankern; sind die dringenden Umstände geschwunden, so muss das Fahrzeug sofort an's Ufer gehen; ferner ist das Ankern beim Fort Komet an der das Telegraphenkabel bezeichnenden Stelle verboten.

§ 14.

Bugsirdampfer auf der Düna dürfen mit einem Male nicht mehr als 4 Fahrzeuge jeglicher Grösse, Flösse und Flossparthien (Gonka) am

Schlepptau führen; ein jedes Floss oder jede Gonka besteht aus 7 Plenitzen von ca. je 4 Faden Länge und 7 Faden Breite. Die geschleppten Fahrzeuge und Flösse müssen hintereinander, zu je 2 in einer Reihe, aufgestellt sein. Werden diese aber auf anderen Flüssen und Bächen transportirt, so müssen die Flösse und Fahrzeuge hintereinander zu je 1 in einer Reihe aufgestellt sein. Stromabwärts durch den Strom geführte oder stromaufwärts am Tau gezogene Flösse müssen, eins hinter dem andern folgend, sämmtlich ausserhalb des Fahrwassers bleiben, wobei jede Flossparthie (Gonka) nicht länger als 60 Faden sein darf. Vor dem Eingange in den Thorensberger Canal müssen die Flossparthien (Gonka) bis auf 14 Fuss Breite und 4 Faden Länge verkleinert werden.

Anmerkung: Auf die Dampfer des Börsencomités findet dieser Paragraph keine Anwendung.

Regeln über die Benutzung der Uferquais und der zum Anlegen von Fahrzeugen und Flössen bestimmten Plätze.

§ 15.

Wenn zum Beladen oder Löschen von Fahrzeugen Stege oder Glitschen am Ufer errichtet werden müssen, sind dieselben dauerhaft und in genügender Breite herzustellen; dasselbe bezieht sich auch auf Hebetaue und -Ketten.

§ 16.

Pläze am Uferquai mit Waaren oder Materialien einzunehmen, ist nur auf dem dem ladenden oder löschenden Fahrzeuge entsprechenden Raume gestattet, wobei das Forträumen der entlöschten Waaren und Materialien in folgender Ordnung bewerkstelligt werden muss: Waaren und Materialien, welche am Dünaquai, innerhalb der Stadt Riga, zwischen dem Zollquai und den Speichern oberhalb der Karlsschleuse entlöscht worden sind, müssen im Laufe von 2 Tagen, Waaren und Materialien, welche auf anderen, der Competenz der Hafenverwaltung unterstehenden Wasserstrecken entlöscht worden sind, binnen drei Tagen entfernt werden.

§ 17.

Ohne besondere Genehmigung der Hafenverwaltung dürfen Waaren jeglicher Art oder Holzmaterialien zum Beladen von Schiffen am Ufer nicht gestapelt werden, bevor die betreffenden Schiffe eingetroffen sind.

§ 18.

Strusen, Prähme und ähnliche Fahrzeuge, die an Schiffe oder Dampfer angelegt werden, um Waaren zu empfangen oder abzuliefern, müssen mit dem Bord (der Längsseite) in einer Reihe anlegen; sobald

sie nicht mehr erforderlich sind, müssen sie sofort fortgeführt und an Plätze gebracht werden, wo sie dem Schiffs- und Flossverkehr nicht hinderlich sind.

§ 19.

Das Ausladen von kleinem Holz und anderem Material auf den Uferquai ist auf der Strecke von den Ambaren bis zum Johannisdamm unter der Bedingung gestattet, dass das ausgeladene Holz oder Material binnen 3 Tagen entfernt wird.

§ 20.

Zum Löschen von mit Hanf beladenen Strusen und ähnlichen Fahrzeugen ist der Platz bei den Hanfambaren bestimmt; andere Transportfahrzeuge, die mit Getreide, Steinen etc. beladen sind, dürfen am Quai beim Johannisdamm in der Moskauer Vorstadt, im Bassin des Stadtcanals und im Andreashafen löschen. Diese Fahrzeuge werden mit der Längsseite (dem Bord) zum Ufer hin aufgestellt; auf ihnen müssen sich Wächter befinden. Nach Entlöschen der Waaren und Materialien müssen diese Fahrzeuge nach Plätzen gebracht werden, wo sie dem Verkehr anderer Fahrzeuge und Flösse nicht hinderlich sind.

§ 21.

Es ist verboten, vom Ufer, wie auch von den Fahrzeugen Schotter und überhaupt Alles, was das Fahrwasser verunreinigen und das Wasser verderben könnte, in's Wasser zu werfen. Diese Dinge sind von den an den städtischen Quais stehenden Schiffen durch die Schiffsmannschaft in die Schuttkästen zu werfen, welche dort aufgestellt sind; von Fahrzeugen, welche an anderen Plätzen im Hafen stehen, wird der Unrath durch besondere Böte entfernt.

§ 22.

Fahrzeuge und Flösse, die auf den Armen der Düna und den kleinen Flüssen gehen, dürfen nicht ohne äusserste Nothwendigkeit, vor Ankunft an ihrem Bestimmungsorte, stehen bleiben; Fahrzeuge, die aus besonderem Anlasse stehen geblieben sind oder an's Ufer angelegt haben, um Waaren zu laden oder zu löschen, werden dem Ufer entlang in der Weise aufgestellt, dass zwischen ihnen und dem gegenüber liegenden Ufer Raum genug zum Verkehre bleibt. Unter Brücken ist das Anhalten von Fahrzeugen und Flössen verboten.

§ 23.

Die Grenzen der Holzhäfen werden vom Hafencapitän, gemeinsam mit dem Chef der Rigaschen Hafenbauten, bestimmt; dieselben werden durch Pfosten bezeichnet, auf denen die Namen der Pächter und die Anzahl der auf dem Wasser gepachteten Quadratfaden angegeben sind.

Ueber Schiffscollisionen und andere Schiffsunfälle.

§ 24.

Wenn aus irgend einer Ursache eine Collision stattgefunden hat, müssen beide Fahrzeuge unverzüglich halten, um einander Hilfe zu leisten; kann eins von beiden Fahrzeugen die Fahrt nicht fortsetzen, so ist das andere Fahrzeug verpflichtet, allem zuvor vom ersteren die Passagiere, sodann die Bagage und Güter abzunehmen und zur nächsten Anlegestelle zu befördern. Nachdem alle möglichen Massregeln zur Rettung der Passagiere und deren Hab und Gut ergriffen worden, haben die Führer der beiden Schiffe auf dem weniger beschädigten Schiffe zusammenzukommen und über das Geschehene ein Protokoll aufzunehmen; falls sie sich nicht einigen können, hat jeder ein eigenes Protokoll über das Geschehene anzufertigen und sein Personal und private Zeugen, falls solche vorhanden, hinzuzuziehen. Im Protokolle ist anzugeben: a. eine genaue Beschreibung des Orts, an dem die Collision sich ereignete; b. die Signale, welche von beiden einander begegnenden Schiffen gegeben worden, in welcher Entfernung von einander und wie viel Zeit vor der Collision; c. ob auf dem Schiffe die vorschriftmässigen Laternen brannten, wenn die Collision Nachts stattgefunden; d. ob Nebelsignale gegeben wurden, wenn die Collision bei Nebel stattgefunden. Dem Protokolle ist eine Zeichnung beizufügen, auf der die Richtung, in der beide Schiffe vor der Collision gingen, und ihre Lage im Momente der Collision angegeben ist.

§ 25.

Jedes, aus irgend einem Anlass untergegangene Fahrzeug muss aus dem Wasser gehoben oder, im äussersten Falle, auseinandergenommen werden. Der Eigenthümer eines Fahrzeugs oder dessen Bevollmächtigter hat sofort im nächsten Districte der Hafenverwaltung vom Untergange seines Fahrzeugs Anzeige zu machen. Der Eigenthümer oder die von ihm dazu autorisirte Person ist verpflichtet, im Laufe von 7 Tagen nach dem Untergange des Fahrzeugs zum Heben oder Auseinandernehmen desselben zu schreiten und diese Arbeit spätestens im Laufe eines Monats zu beenden; entgegengesetzten Falls werden die Arbeiten von der Hafenverwaltung auf Kosten des Eigenthümers ausgeführt.

Anmerkung: Behindert das untergegangene Fahrzeug die Schifffahrt, so kann der Termin zum Beginne der Arbeiten auf einen Tag und der Termin zum Beendigen derselben auf höchstens 7 Tage beschränkt werden.

§ 26.

Fahrzeuge und Holzflösse, die in der Düna, in kleinen Flüssen und im Bassin des Stadtcanals an zum Laden und Löschen von Waaren und Materialien bestimmten Plätzen an's Ufer geworfen werden, müssen

von deren Eigenthümern binnen 4 Tagen, an allen anderen Orten binnen 21 Tagen entfernt werden; entgegengesetzten Falles werden dieselben auf Anordnung der Hafenverwaltung auf Kosten des Eigenthümers entfernt.

§ 27.

Solchen Fahrzeugen, denen durch Feuer oder Beschädigungen Gefahr droht, müssen in der Nähe befindliche oder vorbei fahrende Fahrzeuge und Dampfer beim Retten von Menschen, Waaren und sonstigen Vermögensobjecten und beim Beseitigen der Gefahr für benachbarte Fahrzeuge und Gebäude jede mögliche Beihilfe leisten.

§ 28.

Ueber in's Wasser gefallene und ertrunkene Menschen, von plötzlichen Todesfällen, Diebstahl, Todtschlag und anderen besonderen Vorfällen haben die Eigenthümer oder Führer der Fahrzeuge und Wächter auf den Flössen sofort dem nächsten Posten der Hafenpolizei oder allgemeinen Polizei Anzeige zu machen.

§ 29.

Wenn das Wasser in der Düna auf 5 Fuss über den normalen Wasserstand steigt, werden sämmtliche erforderlichen und zur Hand befindlichen Transportfahrzeuge dem Hafencapitän zur Verfügung gestellt und so lange zur Verfügung der Hafenverwaltung überlassen, als das Wasser nicht unter 2 Fuss zurückfällt.

Anmerkung. Die Inhaber sämmtlicher Passagierdampfer sind verpflichtet, der Hafenverwaltung die erforderliche Anzahl der zur Zeit fahrbereiten Dampfer zur Hilfeleistung bei einer Ueberschwemmung zur Verfügung zu stellen; Bugsirdampfer müssen jedoch bei Ueberschwemmungen möglichste Hilfe dort leisten, wo sie sich befinden.

§ 30.

Dampffahrzeuge, deren Dampfpfeife unterwegs verdirbt, dürfen bei Nebel ihre Fahrt nicht fortsetzen, sondern müssen bis zu beendeter Reparatur der Pfeife an's nächste Ufer oder vor Anker gehen.

Ueber Vorsichtsmassregeln bei Feuerschäden.

§ 31.

Feuer auf Fahrzeugen darf unterhalten werden:

a. Von den Schiffen zum eigenen Bedarf oder für die Arbeiter während der Fahrt oder wenn die Fahrzeuge gesondert stehen;

b. Auf Küchenheerden, Plieten, in Kaminen und Oefen zum Erwärmen der Cajüten und Bereiten von Speisen, sowie in Theemaschinen auf Fahrzeugen, die einzeln stehen oder auf der Fahrt sind und abgetheilte Schiffer- oder Passagiercajüten und Küchen haben;

c. Lichte ohne Laternen anzuzünden wird nur in Cajüten von See- und Flussdampfern gestattet;

d. Auf Cabotage-Segelböten, die im Andreashafen und in anderen engen Häfen stehen, sowie an Anlegeplätzen zusammengedrängt sind, ist das Tabakrauchen nur auf dem oberen Verdeck gestattet; das Kochen von Speisen geschieht bei diesen Fahrzeugen nur auf besonders hierzu hergerichteten Uferküchen und ist auf den Böten selbst strenge verboten.

§ 32.

Nicht gestattet ist Feuer auf Fahrzeugen zu unterhalten:

a. Bei Stapel-, Getreide-Ladeplätzen, bei der Kaje (Bujan) und auf Heubarken;

b. auf Fahrzeugen, die mit leichtentzündlichen Stoffen beladen sind;

c. auf Fahrzeugen, die am städtischen Quai oberhalb der Karlsschleuse stehen.

§ 33.

Das Stapeln von Holz und leichtentzündlichen Materialien auf dem Damm beim Winterhafen näher als 100 Faden vom Glacis der Centralfestung ist verboten.

Ueber das Placiren von Fahrzeugen zum Ueberwintern.

§ 34.

Zum Ueberwintern von Fahrzeugen sind in Riga folgende Plätze bestimmt: in Hagenshof am Anlegeplatze hinter dem Damm AB, bei der Fabrik von Lange, in Neu- und Alt-Mühlgraben und in dessen Zufluss, im Winterhafen, im neuen Hafen in Bolderaa und im Andreashafen.

Anmerkung 1. Das Ueberwintern im neuen und im Andreashafen ist nur gegen Entrichtung einer bestimmten Gebühr zum Besten der Stadt gestattet; ohne Vorweis einer Quittung über die Entrichtung dieser Gebühr wird das Einlaufen nicht gestattet.

Anmerkung 2. Kein Fahrzeug kann zum Ueberwintern ohne Genehmigung der Hafenverwaltung hingestellt werden. Nach Ankunft an der Stelle zum Ueberwintern muss jedes Fahrzeug, Plaschkott oder sonstiges Transportfahrzeug fest angelegt und während der ganzen Dauer des Ueberwinterns, unter der Verantwortlichkeit des Besitzers oder dessen Bevollmächtigten oder einer sonst autorisirten Person, bewacht werden.

Anmerkung 3. Zum Abbruch bestimmte Fahrzeuge sind nach den vom Hafencapitän dazu bestimmten Plätzen zu bringen.

Ueber Pässe und Documente.

§ 35.

Mit dem Verzeichnisse des Schiffscommandos von Cabotageschiffen sind die Pässe nach der Ankunft im Rigaschen Hafen der Hafenpolizei vorzuweisen.

§ 36.

Hebräer dürfen als Eigenthümer, Bevollmächtigte, Commis und Wächter auf Flössen nur mit Erlaubniss des Rigaschen Polizeimeisters sich aufhalten, die ihnen auf Grund eines Attestats der Hafenverwaltung über die thatsächliche Hingehörigkeit und die Anzahl der Flösse ertheilt wird. Der Pass mit dem Vermerk über die erhaltene Erlaubniss ist dem Districtsaufseher vorzuweisen. Von allen Personen, denen eine derartige Erlaubniss ertheilt worden ist, hat die Polizeiverwaltung der Hafenverwaltung Mittheilung zu machen; im Rayon der Festung Ustj-Dwinsk steht dieses Recht dem Festungscommandanten zu.

Badeanstalten.

§ 37.

Beim Einrichten, Verlegen, Repariren von Anstalten dieser Art sind die im § 25 enthaltenen Regeln des von der Rigaschen Hafensession am 13. März 1896 erlassenen Ortsstatuts zu beobachten:

a. Wenn die Badeanstalt für Besucher beiderlei Geschlechts bestimmt ist, muss zwischen den Abtheilungen für Männer und Frauen eine Zwischenwand aus Planken oder Balken, ohne jegliche Thüren, Fenster, Spalten oder Oeffnungen errichtet sein.
b. Die äussere Bekleidung von Badeanstalten muss ohne jegliche Spalten, Ritzen und Oeffnungen, ausgenommen Thüren, hergestellt sein. Fenster dürfen sich nur in den Räumen für die Casse oder die Bedienung befinden.
c. Der ungedeckte Theil der Badeanstalt über den Wasserreservoirs muss nach der Uferseite, nach Stegen und Brücken, Ufergebäuden hin, durch Leinwanddächer oder einen Holzzaun geschützt werden.

§ 38.

Beim Eingange in die Badeanstalt muss eine Tafel mit dem Namen des Besitzers, den Preisen für das Bad und den Stunden des Oeffnens und Schliessens der Anstalt angebracht sein.

§ 39.

Die Bedienung in der Badeanstalt, mit Ausnahme des Cassirers, muss zu schwimmen verstehen.

§ 40.

Während der Dunkelheit ist das Baden in Badeanstalten nicht gestattet.

§ 41.

Personen mit ansteckenden Krankheiten, Kindern ohne Begleitung und Angetrunkenen ist der Zutritt zur Badeanstalt verboten.

§ 42.

Die Besucher der Badeanstalt dürfen unbekleidet nicht auf die äussere Galerie der Anstalt hinaustreten oder aus der Anstalt in das offene Wasser hinausschwimmen.

§ 43.

Das Aushängen von Wäsche, Kleidungsstücken oder sonstigen Gegenständen in der Anstalt oder am Geländer derselben zum Trocknen oder Lüften ist verboten.

§ 44.

In allgemeinen Badeanstalten müssen mindestens 2 Rettungsringe mit einer dünnen Wurfleine von mindestens 10 Faden Länge und $1^1/_2$ Zoll Dicke vorhanden sein, die an sichtbarer Stelle an der Wand zu hängen haben und an der Wand nicht festgemacht sein dürfen.

§ 45.

Auf Anlegestegen und in Badeanstalten müssen, wo es nöthig ist, Aborte errichtet werden, jedoch muss die Senkgrube durch einen festen getheerten Kasten ersetzt werden, der rechtzeitig, nach den allgemeinen Regeln für Aborte, gereinigt werden muss.

§ 46.

An bevölkerten Orten des Ufers der Düna oder deren Nebenflüssen ist das Baden ausserhalb geschlossener Badeanstalten verboten.

Ueber Eiswaken und die Herstellung von Wegen auf dem Eise.

§ 47.

Im Winter dürfen auf dem Eise Waken zum Wasserschöpfen, Fischfange und zum Eisbrechen nur, mit Genehmigung der Hafenverwaltung, an Stellen gemacht werden, die von Fahrwegen und Uebergängen über den Fluss weit entfernt sind. Die Waken sind mit festen Geländern oder Stangenzäunen zu umgeben.

§ 48.

Die Bestimmung der Orte, wo Wege errichtet werden können, hängt von der Hafenverwaltung ab. Diese Regel bezieht sich nicht auf Bretterstege.

§ 49.

Das Eröffnen und Einstellen des Verkehrs auf Winterwegen und Stegen, sowie die Erlaubniss zum Transport von Lasten auf denselben steht der Hafenverwaltung zu.

§ 50.

Die Plätze zum Eisbrechen werden von der Hafenverwaltung gemeinsam mit der von der Stadtverwaltung zum Erheben der Gebühren für das Eisbrechen designirten Commission angewiesen. Solche Plätze dürfen von den über das Eis geführten Wegen und Stegen und vom Ufer nicht näher als 5 Faden belegen sein.

§ 51.

Es ist verboten, vom Ufer aus auf die Eisfläche Schnee, Schutt u. a. zu werfen oder zu führen.

§ 52.

Das Schlittschuhlaufen auf der Düna ist nicht eher gestattet, als der Verkehr auf dem Eise eröffnet worden. Die Bestimmung der Stärke des Eises zum Errichten von Schlittschuhbahnen hängt von der Hafenverwaltung ab.

Ueber den Fischfang.

§ 53.

Beim Fischfang in den zum Rigaschen Hafen gehörenden Gewässern müssen die Netze so ausgeworfen werden, dass sie dem Verkehr von Schiffen nicht hinderlich sind.

§ 54.

Pfahlwerke (Wehren), wie sie beim Fischfange gebräuchlich sind, dürfen nicht aus dicken Pfählen, sondern nur aus dünnem Holze hergestellt sein, damit sie leicht wieder entfernt werden können, ohne dass irgend etwas zur Verunreinigung des Fahrwassers zurückbleibt.

§ 55.

Der Fischfang mit Netzen und Wehren kann überall ausserhalb des Fahrwassers frei ausgeführt werden.

§ 56.

Das Trocknen der Taue und Netze, das Aushängen derselben wird nur auf Plätzen, nach Anweisung der Hafenverwaltung und im Einvernehmen mit den Eigenthümern dieser Plätze gestattet.

§ 57.

Die der Uebertretung dieses Ortsstatuts Schuldigen unterliegen einer Strafe auf Grund der Art. 19 und 32 der Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in Seehandelsstädten.

§ 58.

Vorstehendes Ortsstatut tritt 2 Wochen nach dessen Publication in gesetzliche Kraft.