RIGAER

Handels-Archiv.

Zwanzigster Jahrgang.

1893.

Heft I.

RIGA.

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

1893.

Rigaer

Handels-Archiv.

Zwanzigster Jahrgang.

1893.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comités

H. v. Stein.

RIGA.

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

1893.

Дозволено цензурою. Рига, 10 Апрѣля 1894 г.

Inhalt.

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

1. Die Regulirung der Tabellen für die Erhebung der Procentsteuer vom Werthe des Ex- und Imports 1
2. Die prolongirte 1/60/0 Hafenbau-Abgabe 3
3. Die Handels-Ergänzungssteuer 3

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

4. Die Hafenbauten 5
   a. Die Seemolen 5
      1. Der Magnusholmsche Seedamm und der Wetzake-Damm 5
      2. Die Westmole und der Fortcometdamm 5
   b. Die Dünaregulirungsbauten 5
      aa. Remontearbeiten 5
      bb. Die neuen im Jahre 1892 ausgeführten Dünaregulirungsbauten 7
      cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung 10
      dd. Die pro 1893 in Aussicht genommenen Dünaregulirungsarbeiten 11
      ee. Der Ausbau des Dammes AB 11
   c. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna“ 13
   d. Die neue Ufermauer zwischen der Eisenbahnbrücke u. dem Zollquai 14
5. Der Baggerbetrieb 15
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1892 15
   b. Der Baggerapparat und die Dampfer des Börsen-Comités 21
6. Versicherung der Dampfer und Bagger 24
   a Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosion 24
   b. Versicherung des Dampfers Hercules gegen Seegefahr 24
   c. Besondere Anträge, Baggerarbeiten betreffend 25
7. Hebung gesunkener Baumstämme etc. 25
8. Sprengung eines Wracks oberhalb der Vogels-Insel 25
9. Ballastloschwesen 26
   a. Bestimmung der Ballastloschplätze 26
   b. Ballastloschung 26
10. Winterhafen 27
   a. Einrichtung 27
   b. Frequenz 27
   c. Feuerlöschwesen 27
   d. Winterhafen-Taxe 27
   e. Stellung des Ust-Dwinskschen Commandanten zum Winterhafen .. 28
11. Der Mühlgraben-Hafen 30
   a. Schiffsbewegung im Jahre 1892 30
   b. Verwerthung der Mühlgraben-Speicher zu industriellen Zwecken .. 30
12. Der Bolderaa-Hafen 30

Pag.

13. Navigationsschulwesen 31
a. Wirksamkeit 31
b. Unterricht und Lehrkräfte 31
c. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung 31
d. Einführung der russischen Unterrichtssprache 31
e. Regeln für die Designirung von Schülern der Navigationsschulen zu Fahrten auf Schiffen der freiwilligen Flotte 43
14. Schifferkasse 47
15. Seemannskasse 47
16. Seemannshaus 47
a. Frequenz 47
b. Wladimir-Maria-Stiftung 48
17. Verpflegung kranker Seeleute 48
18. Bolderaasches Quarantaine-Lazareth 48
19. Seevolks-Verheurer 49
20. Slip-dock 49
21. Bolderaa-Maschinenfabrik 50
a. Wirksamkeit 50
b. Heranziehung des Slip-dock und der Bolderaa-Maschinenfabrik zur Gildensteuer 50
22. Küstenbeleuchtung 53
23. Rettungswesen zur See 54
24. Compass-Regulirungs-Station 56
25. Meteorologische und Pegelbeobachtungen 56
a. Meteorologische Stationen in Riga und Ust-Dwinsk 56
b. Pegelstationen in Riga und Ust-Dwinsk 57
c. Sturmwarnungen 57
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa 58
26. Eisgangsbeobachtungen 59
27. Auseisung der Schiffe 60
28. Hafen-Ordnung 60
a. Flusspolizei-Reorganisation 60
b. Provisorische Verwaltung der Flusspolizei 64
c. Projectirte neue Hafenordnung für den Rigaschen Hafen 65
d. Flusscomité-Project 70
29. Lootsenamt 70
a. Reorganisation des Lootsenamts 70
30. Schiffszoll 74
31. Das Beresinasystem und die obere Düna 75
a Conferenz in Borissow 75
b. Alljährliche Remonte des Beresina-Systems 79

III. Telegraphenwesen.

32. Der Riga-Bolderaa-Telegraph 80
33. Telegraphen-Verbindung mit Domesnees 81

IV. Postwesen.

34. Postverbindung mit dem Auslande 81
35. Ausgabe ausländischer Zeitungen 82

V. Eisenbahnwesen.

36. Die Delegation des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten 83

Pag.

37. Tarife für den directen Verkehr mit den Bahnen der ersten und zweiten Gruppe ... 86
38. Tarife für den directen überseeischen und internen (loco) Verkehr von Reval, Riga und Libau nach Moskau, sowie von Riga und Libau nach Kursk, Kiew und Charkow ... 89
I. Directer überseeischer Verkehr nach Moskau ... 89
II. Directer interner (loco) Verkehr nach Moskau, Kursk, Kiew und Charkow ... 91
39. Tarif für den directen internen (loco) Verkehr von Moskau nach Riga ... 92
40. Tarif für den directen Güter-Verkehr der Bahnen III. Gruppe 94
41. Navigations-Tarife ... 97
42. Getreide-Tarife ... 102
I. Gewöhnliche Getreide-Tarife ... 102
II. Tarife zur Versorgung der durch Missernte betroffenen Gegenden 102
III. Ausfuhrverbote für Getreide ... 103
43. Schema-Tarife ... 104
I. Tarif für Eisen ... 104
II. Tarif für Soda ... 106
III. Tarif für grosses Hornvieh ... 106
IV. Tarif für Salz ... 107
V. Tarif für Zucker ... 107
VI. Tarif für Flachs, Hanf und Heede ... 108
VII. Tarif für Schlempe, Träber, Pressrückstände von Runkelrüben, Futterkräuter, Heu und Stroh ... 110
VIII. Tarifbestimmungen für den Localverkehr der zum Baltischen Rayon gehörigen Bahnen ... 111
45. Verschiedene Special-Tarife ... 113
46. Verschiedene Anträge des Rigaschen Börsen-Comités behufs Regulirung der Tarife für den Güterverkehr nach und von Riga 114
a. Betreffend die Aufhebung des ermässigten Tarifs für Oelkuchen .. 114
b. Tarife für Wasserglas, Cocosöl, Reisstärke, Krystallsand, Düngergyps und Wagenschmiere ... 117
c. Ermässigung der Lagermiethe für die via Riga zum Export gelangenden Güter ... 120
47. Verschiedene neu eingeführte Local- und Verband-Tarife ... 122
48. Regeln über die Anwendung der Classen-, Differenzial-, Formel- und Schema-Tarife ... 124
49. Regeln für die Berechnung der Fracht bei Anwendung der Wagenladungstarife ... 127
50. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten ... 128
51. Die Riga-Dünaburger Eisenbahn ... 133
a. Erweiterung des Bahnhofes Riga I ... 133
b. Station Riga II ... 134

VI. Bankangelegenheiten.

52. Börsenbank ... 135
a. Börsenbankhaus ... 135
b. Reduction des Zinsfusses der Einlagen des Börsencomités bei der Börsenbank ... 135

VII. Zollwesen.

53. Waarenproben von Sendungen aus den Häfen des Schwarzen Meeres nach den baltischen Häfen ... 136
54. Zollartell ... 136

Pag.

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

55. Börsenspeicher 138
56. Central-Waaren-Dépôt-Speicher 138
57. Verwendung der Mühlgraben-Speicher zu industr. Zwecken.. 138
58. Elevator 142

IX. Das Exportgeschäft.

59. Das Hanf- und Flachsgeschäft 144
    a. Hanf- und Flachstarife im Allgemeinen 144
    b. Wagenladungs-Tarif 146
60. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft 147
    a. Die Ausfuhrverbote 147
    b. Neuorganisation des Getreidehandels 150
    c. Wägeverfahren in ausländischen Häfen 166
    d. Schüttgetreide 168
    e. Säe-Leinsaat-Wrake 175
    f. Mais-Tarife 177
    g. Getreide- und Oelkuchen-Tarif 179
61. Das Holzgeschäft 179
    a. Holztransport auf der Livländischen Aa 179
    b. Holzstauung bei der Stadt 181
    c. Durch die Holzstauung abgesperrte Schiffe 184
    d. Auflösung des Ankerneeken-Artells 185

X. Import.

62. Verkehr Rigas mit den Schwarzmeer-Häfen 187
63. Verkehr Rigas mit den Häfen des Kaspischen Meeres 188
64. Das Heringsgeschäft 190
65. Das Salzgeschäft 192
66. Die Ladekrähne 192

XI. Handelsämter.

67. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren 192
68. Makler 193
69. Messeramt 193
70. Stauer-Artell 194

XII. Börsen-Usancen.

71. Neue Redaction der Rigaer Börsen-Usancen 195

XIII. 72. **Handelsgesetzgebung** 195

XIV. 73. **Der kaufmännische Verein** 196

XV. Börsenangelegenheiten.

74. Budget des Börsen-Comités 198
75. Heranziehung des Börsen-Comités zur Gildensteuer 198

XVI. Unterrichtswesen.

76. Baltisches Polytechnikum 203
77. Bolderaasche Volksschule 204
78. Germannsche Schule 204

Pag.

XVII. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.

79. Versorgung der Armen mit Holz 205

XVIII. Weltausstellung in Chicago 205

XIX. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.

80. Handelsstatistik 206
81. Börsenzeitung 208
82. Industriezeitung 209
83. Handelsarchiv 209

Anhang zum Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités:

I. Die Glieder des Rigaer Börsenvereins im Februar 1893 213
II. Eisenbahn-Angelegenheiten 219
A. Güter-Verkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit ihrer Abzweigung nach Mühlgraben, sowie auf der Riga-Bolderaaer Bahn pro 1892 219
B. Specielle Nachweisung der auf der Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn mit der Bestimmung nach Riga beförderten Transporte von Getreidewaaren, Flachs, Hanf, Leinsaat und Oelkuchen pro 1892, 1891 und 1890. Nach den verschiedenen Versandbahnen geordnet 225

Rechenschaftsbericht des Rigaer Börsen-Comités pro 1892 231
Ergänzungsbudget pro 1892 243
Budget des Rigaer Börsen-Comités pro 1893 245

Aemterbesetzung im Rigaer Börsenverein pro 1893 251
Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1892 263
Verzeichniss der gesammten Rigaschen Rhederei pro 1892 301
Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1892 307
Rechenschaftsbericht der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschaft pro 1892 318
Jahresbericht der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1892 321

Bugsir-Reglement und Bugsir-Taxe 345
Reglement für das Waaren-Beleihungs-Geschäft der Rigaer Börsenbank 354
Gesetz über die Ausdehnung der Verordnungen über die administrative Leitung etc. etc. 360
Ortsstatut über Bau-, Brenn- und Korkholzstapelplätze 364
Ortsstatut über die Flössung von Holzmaterialien auf der Düna etc. etc. 368

Rigaer Handels-Archiv.

Zwanzigster Jahrgang.

1893.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comités

H. v. Stein.

Дозволено цензурою. Рига, 8 Марта 1893.

Inhalt.

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

1. Die Regulirung der Tabellen für die Erhebung der Procentsteuer vom Werthe des Ex- und Imports 1
2. Die prolongirte 1/6 % Hafenbau-Abgabe 3
3. Die Handels-Ergänzungssteuer 3

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

4. Die Hafenbauten 5
   a. Die Seemolen 5
      1. Der Magnusholmsche Seedamm und der Wetzake-Damm 5
      2. Die Westmole und der Fortcometdamm 5
   b. Die Dünaregulirungsbauten 5
      aa. Remontearbeiten 5
      bb. Die neuen im Jahre 1892 ausgeführten Dünaregulirungsbauten 7
      cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung 10
      dd. Die pro 1893 in Aussicht genommenen Dünaregulirungsarbeiten 11
      ee. Der Ausbau des Dammes AB 11
   c. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna“ 13
   d. Die neue Ufermauer zwischen der Eisenbahnbrücke u. dem Zollquai 14
5. Der Baggerbetrieb 15
   a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1892 15
   b. Der Baggerapparat und die Dampfer des Börsen-Comités 21
6. Versicherung der Dampfer und Bagger 24
   a. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosion 24
   b. Versicherung des Dampfers Hercules gegen Seegefahr 24
   c. Besondere Anträge, Baggerarbeiten betreffend 25
7. Hebung gesunkener Baumstämme etc. 25
8. Sprengung eines Wracks oberhalb der Vogels-Insel 25
9. Ballastloschwesen 26
   a. Bestimmung der Ballastloschplätze 26
   b. Ballastloschung 26
10. Winterhafen 27
   a. Einrichtung 27
   b. Frequenz 27
   c. Feuerlöschwesen 27
   d. Winterhafen-Taxe 27
   e. Stellung des Dünamündeschen Commandanten zum Winterhafen .. 28
11. Der Mühlgraben-Hafen 30
   a. Schiffsbewegung im Jahre 1892. 30
   b. Verwerthung der Mühlgraben-Speicher zu industriellen Zwecken.. 30
12. Der Bolderaa-Hafen 30

Pag.

13. Navigationsschulwesen ... 31
a. Wirksamkeit ... 31
b. Unterricht und Lehrkräfte ... 31
c. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung ... 31
d. Einführung der russischen Unterrichtssprache ... 31
e. Regeln für die Designirung von Schülern der Navigationsschulen zu Fahrten auf Schiffen der freiwilligen Flotte ... 43
14. Schifferkasse ... 47
15. Seemannskasse ... 47
16. Seemannshaus ... 47
a. Frequenz ... 47
b. Wladimir-Maria-Stiftung ... 48
17. Verpflegung kranker Seeleute ... 48
18. Bolderaasches Quarantaine-Lazareth ... 48
19. Seevolks-Verheurer ... 49
20. Slip-dock ... 49
21. Bolderaa-Maschinenfabrik ... 50
a. Wirksamkeit ... 50
b. Heranziehung der Slip-dock und der Bolderaa-Maschinenfabrik zur Gildensteuer ... 50
22. Küstenbeleuchtung ... 53
23. Rettungswesen zur See ... 54
24. Compass-Regulirungs-Station ... 56
25. Meteorologische und Pegelbeobachtungen ... 56
a. Meteorologische Stationen in Riga und Dünamünde ... 56
b. Pegelstationen in Riga und Dünamünde ... 57
c. Sturmwarnungen ... 57
d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa ... 58
26. Eisgangsbeobachtungen ... 59
27. Auseisung der Schiffe ... 60
28. Hafen-Ordnung ... 60
a. Flusspolizei-Reorganisation ... 60
b. Provisorische Verwaltung der Flusspolizei ... 64
c. Projectirte neue Hafenordnung für den Rigaschen Hafen ... 65
d. Flusscomité-Project ... 70
29. Lootsenamt ... 70
a. Reorganisation des Rigaschen Lootsenamts ... 70
30. Schiffszoll ... 74
31. Das Beresinasystem und die obere Düna ... 75
a. Conferenz in Borissow ... 75
b. Alljährliche Remonte des Beresina-Systems ... 79

III. Telegraphenwesen.

32. Der Riga-Bolderaa-Telegraph ... 80
33. Telegraphen-Verbindung mit Domesnees ... 81

IV. Postwesen.

34. Postverbindung mit dem Auslande ... 81
35. Ausgabe ausländischer Zeitungen ... 82

V. Eisenbahnwesen.

36. Die Delegation des Rigaer Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten ... 83

Pag.

37. Tarife für den directen Verkehr mit den Bahnen der ersten und zweiten Gruppe 86
38. Tarife für den directen überseeischen und internen (loco) Verkehr von Reval, Riga und Libau nach Moskau, sowie von Riga und Libau nach Kursk, Kiew und Charkow 89
I. Directer überseeischer Verkehr nach Moskau 89
II. Directer interner (loco) Verkehr nach Moskau, Kursk, Kiew und Charkow 91
39. Tarif für den directen internen (loco) Verkehr von Moskau nach Riga 92
40. Tarif für den directen Güter-Verkehr der Bahnen III. Gruppe 94
41. Navigations-Tarife 97
42. Getreide-Tarife 102
I. Gewöhnliche Getreide-Tarife 102
II. Tarife zur Versorgung der durch Missernte betroffenen Gegenden 102
III. Ausfuhrverbote für Getreide 103
43. Schema-Tarife 104
I. Tarif für Eisen 104
II. Tarif für Soda 106
III. Tarif für grosses Hornvieh 106
IV. Tarif für Salz 107
V. Tarif für Zucker 107
VI. Tarif für Flachs, Hanf und Heede 108
VII. Tarif für Schlempe, Träber, Pressrückstände von Runkelrüben, Futterkräuter, Heu und Stroh 110
VIII. Tarifbestimmungen für den Localverkehr der zum Baltischen Rayon gehörigen Bahnen 111
45. Verschiedene Special-Tarife 113
46. Verschiedene Anträge des Rigaschen Börsen-Comités behufs Regulirung der Tarife für den Güterverkehr nach und von Riga
a. Betreffend die Aufhebung des ermässigten Tarifs für Oelkuchen.. 114
b. Tarife für Wasserglas, Cocosöl, Reisstärke, Krystallsand, Düngergyps und Wagenschmiere 117
c. Ermässigung der Lagermiethe für die via Riga zum Export gelangenden Güter 120
47. Verschiedene neu eingeführte Local- und Verband-Tarife 122
48. Regeln über die Anwendung der Classen-, Differenzial-, Formel- und Schema-Tarife 124
49. Regeln für die Berechnung der Fracht bei Anwendung der Wagenladungstarife 127
50. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten 128
51. Die Riga-Dünaburger Eisenbahn 133
a. Erweiterung des Bahnhofes Riga I 133
b. Station Riga II 134

VI. Bankangelegenheiten.

52. Börsenbank 135
a. Börsenbankhaus 135
b. Reduction des Zinsfusses der Einlagen des Börsencomités bei der Börsenbank 135

VII. Zollwesen.

53. Waarenproben von Sendungen aus den Häfen des schwarzen Meeres nach den baltischen Häfen 136

Pag.

54. Zollartell 136

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

55. Börsenspeicher 138
56. Central-Waaren-Dépôt-Speicher 138
57. Verwendung der Mühlgraben-Speicher zu industr. Zwecken .. 138
58. Elevator 142

IX. Das Exportgeschäft.

59. Das Hanf- und Flachsgeschäft 144
a. Hanf- und Flachstarife im Allgemeinen 144
b. Wagenladungs-Tarif 146
60. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft 147
a. Die Ausfuhrverbote 147
b. Neuorganisation des Getreidehandels 150
c. Wägeverfahren in ausländischen Häfen 166
d. Schüttgetreide 168
e. Säe-Leinsaat-Wrake 175
f. Mais-Tarife 177
g. Getreide- und Oelkuchen-Tarif 179
61. Das Holzgeschäft 179
a. Holztransport auf der Livländischen Aa 179
b. Holzstauung bei der Stadt 181
c. Durch die Holzstauung abgesperrte Schiffe 184
d. Auflösung des Ankerneeken-Artells 185

X. Import.

62. Verkehr Rigas mit den Schwarzmeer-Häfen 187
63. Verkehr Rigas mit den Häfen des Kaspischen Meeres 188
64. Das Heringsgeschäft 190
65. Das Salzgeschäft 192
66. Die Ladekrähne 192

XI. Handelsämter.

67. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren 192
68. Makler 193
69. Messeramt 193
70. Stauer-Artell 194

XII. Börsen-Usancen.

71. Neue Redaction der Rigaer Börsen-Usancen 195

XIII. 72. Handelsgesetzgebung 195

XIV. 73. Der kaufmännische Verein 196

XV. Börsen-Angelegenheiten.

74. Budget des Börsen-Comités 198
75. Heranziehung des Börsen-Comités zur Gildensteuer 198

XVI. Unterrichtswesen.

76. Baltisches Polytechnikum 203
77. Bolderaasche Volksschule 204
78. Germannsche Schule 204

Pag.

XVII. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.

79. Versorgung der Armen mit Holz 205

XVIII. Weltausstellung in Chicago 205

XIX. Handelsstatistik, Börsenzeitung, Industriezeitung und Handelsarchiv.

80. Handelsstatistik 206

81. Börsenzeitung 208

82. Industriezeitung 209

83. Handelsarchiv 209

Anhang zum Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités:

I. Die Glieder des Rigaer Börsenvereins im Februar 1893 213

II. Eisenbahn-Angelegenheiten 219

A. Güter-Verkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit ihrer Abzweigung nach Mühlgraben, sowie auf der Riga-Bolderaaer Bahn pro 1892 219

B. Specielle Nachweisung der auf der Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn mit der Bestimmung nach Riga beförderten Transporte von Getreidewaaren, Flachs, Hanf, Leinsaat und Oelkuchen pro 1892, 1891 und 1890. Nach den verschiedenen Versandbahnen geordnet 225

Jahresbericht

des

Rigaer Börsen-Comités über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt im Jahre 1892 entwickelte Thätigkeit.

I. Die Handels- und Schiffs-Abgaben.

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

Für das Jahr 1892 waren die pro 1891 in Geltung gewesenen Sätze unverändert beibehalten worden. Auch pro 1893 sind keine Modificationen in Aussicht genommen.

In einem Schreiben vom 22. April 1892 Nr. 1990 wies der Livländische Controlhof auf die Nichtübereinstimmung der Angaben des hiesigen Zollamts und des Börsen-Comités, bezüglich des Werths des Rigaschen Ex- und Imports, hin und bemerkte, dass, da die Angaben des Letzteren bedeutend niedriger seien, als die des Ersteren, an Procentsteuern vom Werthe des Ex- und Imports auch bedeutend weniger erhoben werde, als zu erheben sei.

Der Börsen-Comité antwortete am 4 Mai 1892 sub Nr. 213 wie folgt:

„Auf das Schreiben vom 22. April 1892 Nr. 1990 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité dem Livländischen Controlhofe ergebenst mitzutheilen, dass die Procentsteuern vom Ex- und Import, welche für den Rigaschen Hafen zu Hafen- und Handels-Zwecken Allerhöchst angeordnet worden sind, seit Alters her nicht durchweg und ausnahmslos nach dem augenblicklichen Werthe der Waaren, sondern nach besonderen Tabellen erhoben werden, die das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffs-Abgaben alljährlich zusammenstellt und publicirt.

Diese Tabellen werden nach folgenden Grundsätzen entworfen:

1) zunächst wird der gesetzlich normirte Procentsatz nur als Maximalgrenze der Besteuerung angesehen, der auch factisch An-

wendung findet auf die Hauptgegenstände des Ex- und Imports, als namentlich Getreide und Saat, Flachs und Hanf, Holz, Salz und Heringe, wobei jedoch für alle diese Artikel ein mässiger Durchschnittspreis veranschlagt werden muss, damit nicht bei einem eventuellen Fallen der Preise die Maximalgrenze überschritten wird.

2) Was die anderen Handelsartikel anbelangt, so wird für dieselben ein Steuersatz angenommen, der nicht über das Mass der Besteuerung hinausgeht, welches die betreffende Waare noch tragen kann, um noch ex- oder importfähig zu bleiben. Es ist das dadurch motivirt, dass die Procentsteuern, bei ihrer Einführung zu Anfang dieses Jahrhunderts, nur auf die oberwähnten Hauptgegenstände des Rigaschen Handels zugeschnitten wurden, die derzeit das Gros des örtlichen Handelsverkehrs repräsentirten. Hätte man damals auch alle, auch in geringen Quantitäten ex- und importirte Waaren von ausserordentlich verschiedenem Werthe streng verhältnissmässig belasten wollen, d. h. soweit, dass die Steuer ohne Beeinträchtigung des Handels getragen werden kann und nicht zur Prohibition wird, so wäre man gezwungen gewesen, nicht nur einen Steuersatz, sondern 50 oder 100 oder noch mehr zu statuiren. Dass Colonialwaaren, wie z. B. Thee, Kaffee, Indigo, Vanille etc. eine so hohe Besteuerung nicht zu tragen im Stande sind, liegt auf der Hand; diese Waaren würden den Rigaschen Hafen meiden und andere Häfen, namentlich preussische, aufsuchen, die eine solche Besteuerung nicht kennen. Das oben dargelegte Verfahren ist auch in Libau und Reval zur Anwendung gekommen.

Bei der Revision der Handels- und Schiffs-Abgaben im Rigaschen Hafen im Jahre 1867 wurde durch das Allerhöchst am 10. April 1867 bestätigte Reichsrathsgutachten bestimmt, dass die Procentsteuern zu Hafen- und Handelszwecken auf der bisherigen Grundlage zu belassen seien. Diese oben näher bezeichnete Grundlage war aber seit Anfang des Jahrhunderts unverändert dieselbe geblieben. Sie war auch nicht alterirt worden durch die Allerhöchsten Befehle vom 29. April 1852 und 6. April 1854, welche die Procentsteuern zur Deckung der Ausgaben für den Ausbau des Rigaschen Hafens verordneten. In den Tilgungsplänen für die zu diesem Zweck zu contrahirenden Anleihen war der Ertrag der Procentsteuer auf 45000 Rbl. jährlich calculirt, obgleich die Steuer damals 1/4 % (gegenwärtig nur 1/6 %) betrug und der Handelsumsatz im Ex- und Import im Jahre 1852 sich auf circa 20 Millionen belief. Hätte man damals die Absicht gehabt, die bis dahin in Geltung gewesenen Grundsätze der Besteuerung aufzuheben und alle Waaren ausnahmslos mit 1/4 % zu besteuern, so hätte die Einnahme nicht auf 45000 Rbl., sondern auf 50000 Rbl. calculirt werden müssen.

In neuerer Zeit hat die Staatsregierung darnach gestrebt, zur Förderung des Russischen Handels die Handelsabgaben möglichst zu reduciren, in Folge dessen denn die früheren 1/4 % Steuern zu Hafen- und Handelszwecken auf 1/6 % reducirt wurden. Dieselbe Tendenz hat von Hause aus die Normirung der Handelsabgabensätze im Rigaschen Hafen gehabt, indem sie stets darauf gerichtet gewesen, die Belastung des Handels auf das äusserste Mass des absolut Nothwendigen zu beschränken.

Schliesslich glaubt der Börsen-Comité nicht unerwähnt lassen zu dürfen, dass die Werthschätzung des Ex- und Imports seitens des Zollamts und des Comptoirs zur Erhebung der Handels- und Schiffs-Abgaben nicht mit einander übereinstimmen können, da sie auf ganz verschiedenen Prinzipien beruhen."

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

Nachdem mittelst Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 5. Februar 1891 die Prolongation der bisher zur Tilgung der Hafenbau-Anleihe erhobenen 2-ten 1/6 % Hafenbau-Abgabe genehmigt worden war — und zwar zur Tilgung der Schuld der Stromvertiefungskasse bei der Börsenvereinskasse und der Börsenbank, sowie zur Deckung des Zukurzschusses der der Stromvertiefungskasse zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten zufliessenden Steuer von 10 Kop. pro einkommende und ausgehende Schiffslast — wurde im Februar 1892 pro ult. December 1891 die Schuld im Gesammtbetrage von 600369 Rbl. 88 Kop. bis zum Betrage von 22581 Rbl. 49 Kop. getilgt. Dazu kamen aber noch 22290 Rbl. 20 Kop. Zinsen, deren Refundirung an die Börsenbank der Finanzminister, nach Relation mit den Ministern des Innern und der Wegecommunication, genehmigt hatte (Rescript des Livländischen Gouverneurs vom 19. September 1892 Nr. 8748). Im Laufe des Jahres 1892 wurden weitere 5839 Rbl. 20 Kop. abgezahlt, so dass die Schuld — abgesehen von den oberwähnten 22290 Rbl. 20 Kop. Zinsen — ult. December 1892 auf 16742 Rbl. 29 Kop. reducirt war.

3. Die Handels-Ergänzungssteuer.

Am 19. März 1892 sub Nr. 62 richtete der Börsen-Comité folgendes Schreiben an die Livländische Gouvernements-Steuerbehörde:

„Von der für die Jahre 1891—1893 auf das Livländische Gouvernement repartirten Handels-Ergänzungssteuer, im Gesammtbetrage von 160000 Rbl., sollen von der Stadt Riga 117,000 Rbl. aufgebracht werden.

Wenn Riga die verhältnissmässig starke Belastung mit der in Rede stehenden Steuer bisher getragen hat, ohne den Versuch zu machen sich Erleichterungen zu verschaffen, so wird der örtliche Handelsstand doch durch die derzeitigen Handelsverhältnisse dazu gedrängt, eine Ermässigung der denselben niederdrückenden Steuerlast anzustreben.

Die Getreide-Ausfuhrverbote, zu deren Aufhebung für die bevorstehende Navigation zur Zeit leider keine Aussicht vorliegt, haben die Ansammlung grosser Mengen von Getreide, unter Anderem von ca. 2½ Millionen Pud Hafer, veranlasst, die nicht verwerthbar sind, da auch aus den nothleidenden Gouvernements keine Nachfrage nach hiesigem Getreide vorhanden ist. Im Getreidehandel Riga's ist in Folge dessen gegenwärtig eine vollständige Stockung eingetreten, die grosse Verluste befürchten lässt.

Auch die örtliche Fabrikindustrie ist gezwungen gewesen, ihre Thätigkeit sehr wesentlich einzuschränken. Endlich leidet nicht minder der örtliche Detailhandel empfindlich unter der trostlosen Geschäftslage.

In Erwägung alles Vorstehenden erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité, im Namen und in Vertretnng der Rigaschen Kaufmannschaft, die Livländische Gouvernements-Steuerbehörde desmittelst ergebenst zu ersuchen, dieselbe möge bei der Repartition der pro 1892 für das Livländische Gouvernement festgesetzten Summe der Handels-Ergänzungssteuer, auf die in einer unbestreitbaren Nothlage befindlichen Handels- und Industrie-Verhältnisse der Stadt Riga geneigtest Rücksicht nehmen.

Die Repartition pro 1892 stellte sich nun, im Vergleich zum Vorjahre, wie folgt heraus:

	pro 1891.	pro 1892.	Gegen das Vorjahr: mehr:	weniger:
	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.
Riga	117,157	116,100	—	1,057
Rigascher Kreis	3,703	3,760	57	—
Wolmarscher Kreis	3,390	3,915	525	—
Wendenscher Kreis	2,684	2,685	1	—
Walkscher Kreis	3,994	4,350	356	—
Werroscher Kreis	2,268	2,360	92	—
Dorpatscher Kreis	15,831	17,475	1,644	—
Pernauscher Kreis	6,756	5,200	—	1,556
Fellinscher Kreis	3,035	3,040	5	—
Oeselscher Kreis	1,182	1,115	—	67
	160,000	160,000	2,680	2680

Die Stadt Riga, der Pernausche und der Oeselsche Kreis waren also um allerdings sehr geringfügige Beträge entlastet und dementsprechend der Rigasche, Walksche und Dörptsche Kreis höher repartirt worden.

II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegénheiten.

4. Die Hafenbauten.

a. Die Seemolen.

1) Der Magnusholmsche Seedamm und der Wetzake-Damm.

Das Mauerwerk und das Pflaster des Magnusholmschen Seedammes wurden an den beschädigten Stellen reparirt, die 3 im vorigen Jahre gemauerten Blöcke beim kleinen Leuchtthurm verstürzt und 2 neue hergestellt.

Die in den letzten Jahren begonnene neue Abpflasterung der Böschungen des Wetzake-Dammes wurde fortgesetzt.

2) Die West-Mole und der Fortcomet-Damm.

Das Mauerwerk und das Pflaster der West-Mole wurde an den beschädigten Stellen ausgebessert. Die Steinschüttung auf der Flussseite des Dammes musste ergänzt werden, da an einigen Stellen die Steine von den Wellen in die Tiefe gezogen waren. Die seit mehreren Jahren mit Erfolg ausgeführte Abdeckung der Steinschüttung mit gemauerten Bruchsteinblöcken wurde auf einer 25 Faden langen Strecke fortgesetzt.

Die Weiden- und Sandhafer-Pflanzungen zum Festlegen der neben der West-Mole angewehten Sandmassen wurden weiter ausgedehnt.

Die Mauer des Fortcomet-Dammes wurde an 2 kleinen Stellen reparirt.

Die Unterhaltungskosten für die Seedämme betrugen 4536 Rbl. 60 Cop.

b. Die Dünaregulirungsbauten.

Der Conditionenentwurf für die Uebernahme der im Jahre 1892 zur Ausführung bestimmten Dünaregulirungsbauten wurde dem Börsen-Comité bereits am 9. December 1891 vom Chef der Arbeiten für den Bau des Rigaschen Hafens übersandt. Nachdem derselbe am 21. December vom Börsen-Comité unterzeichnet worden, erhielt er am 5. Februar 1892 die Bestätigung des Herrn Ministers der Wegecommunication.

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

aa. Remonte-Arbeiten.

Die Remonte-Arbeiten an den Dünaregulirungswerken wurden von der Hafenbau-Verwaltung direct an Unternehmer vergeben. Ausser

kleinen Arbeiten gehören hierzu die Massnahmen zum Schutz des Pfahldammes FG, der Benkensholmschen Coupirung und des Dünamündeschen Faschinendammes.

1) Der Faschinendamm am oberen Ende der Vogelsinsel, in welchem sich ein kleiner Durchbruch gebildet hatte, wurde wiederhergestellt und die Sandanschüttung am südlichen Ende erneuert und befestigt. Am Damm unterhalb der Vogelsinsel, am Parallelwerk von Klein-Ilkenesch, an den Uferbefestigungen von Ober-Poderaa und Wohlershof, am Bolderaaschen Separationswerk und am Dünamündeschen Faschinendamm kamen kleine Arbeiten zur Ausführung. Ausserdem wurde eine Sandbank bei der Vogelsinsel mit Weiden beflanzt und wurden einige Ausgaben für die Befestigung am Happaxgraben gemacht.

Die Arbeiten kosteten 3789 Rbl. 17 Cop.

2) Nach dem Hochwasser zeigte es sich, dass die Steinschüttung im Damm FG sich auf einer langen Strecke gesenkt hatte, dass die am unteren Ende eingerammten Pfahlbündel fortgerissen waren und dass die Pfahlköpfe des Dammes auf der Flussseite vom Eise stark gelitten hatten. Die Dammkrone erhielt auf der beschädigten Strecke ein neues Bruchsteinpflaster, die Pfahlbündel wurden erneuert, jedoch so, dass sie nicht mehr über den Damm hervorragen, und vor den Pfahlköpfen wurde auf einer 630 Faden langen Strecke eine zweite Lage horizontaler Schutzbalken verlegt.

Die Kosten dieser Arbeiten betrugen 5696 Rbl. 41 Kop.

3) Um die Benkensholmsche Coupirung am linken Ufer, wo sich unterhalb der Wurzel eine Bucht gebildet hatte, gegen eine Zerstörung zu sichern, wurde an dem Damm eine verankerte Spundwand angeschlossen, dieselbe mit Sandboden hinterfüllt und vor Unterspülungen durch Senkstücke geschützt. Die Sandanschüttung erhält über dem Wasser eine Deckung durch Bruchsteine.

Die Kosten betrugen ca. 5000 Rbl.

4) Als das Separationswerk an der Aamündung im April dieses Jahres durchbrach und sich ein starker Strom durch die Oeffnung in die Aa ergoss, traf derselbe einen Theil des gegenüberliegenden, bei der Festung Dünamünde sich ans Ufer anschliessenden Faschinendammes und drohte denselben zu zerstören. Um dem vorzubeugen, wurde die Böschung des Dammes durch eine Steinschüttung verstärkt. Dieselbe kostete 569 Rbl. 78 Kop.

5) Die Remonte des Kronsbaggers Riga und der zu demselben gehörigen 10 Prähme wurde im Frühjahr 1892 ausgeführt. Ausser dem gewöhnlichen Zuschlag für die Remonte — 61 Kop. zum Preise für den Cubik-Faden gebaggerten Bodens — wurden noch

1200 Rbl. für das Aufziehen des Baggers auf das Slip, für einen neuen Anstrich des Bodens etc. gezahlt.

5) In Bezug auf den Antrag, die alte Uferbefestigung von Ober-Poderaa, sowie die von Rinusch der nothwendig gewordenen Reparatur unterziehen zu lassen, ist seitens der Bauverwaltung noch keine Entscheidung erfolgt.

bb. Die neuen im Jahre 1892 ausgeführten Dünaregulirungsbauten.

1) Die über Wasser liegenden Holztheile der im vorigen Jahre umgebauten Wohlershofschen Uferbefestigung wurden 2 Mal getheert, welche Arbeit 61 Rbl. 93 Kop. kostete.

2) Die im vorigen Jahre begonnene 385 Faden lange Uferbefestigung zwischen Wohlershof und Unter-Poderaa wurde fertig gestellt. Die 3 Faden breite und 7 Fuss über dem Wasserspiegel hohe Dammkrone soll noch im nächsten Jahre mit Rasen bedeckt und an der Landseite mit Weiden bepflanzt werden. Für die im Jahre 1891 erbauten 90 Faden der Uferbefestigung waren 10270 Rbl. 10 Kop. gezahlt worden. Für die übrigen 70 Faden, welche im vorigen Jahre hergestellt wurden, und für die in diesem Jahre erbauten 225 Faden kamen 27335 Rbl. 39 Kop. zur Auszahlung.

3) Die Verlängerung der Uferbefestigung von Unter-Poderaa, welche auf einer 225 Faden langen Strecke bis zur 1. Buhne von Unter-Poderaa erfolgte, dient zum Schutz des Ufers gegen Unterspülungen. Der Bau sollte erst im Jahre 1893 ausgeführt werden, wurde aber, um das Ufer früher zu sichern, schon in diesem Jahre in seinen unter Wasser liegenden Theilen hergestellt. Die Construction der Uferbefestigung unterscheidet sich von der zwischen Wohlershof und Unter-Poderaa angewandten nur durch eine grössere Länge der Pfähle und Spundbohlen, welche durch die hier vorhandenen grösseren Tiefen erforderlich wurden. Um eine Unterspülung der Spundwand auf der letzten Strecke zu verhindern, sind 5 Faden breite, 1½ Fuss starke Senkstücke auf einer 150 Faden langen Strecke vor den Fuss der Wand verlegt worden. Die Hinterfüllung mit Baggerboden erfolgte zunächst nur bis zur Höhe der Holzconstruction und soll im nächsten Jahre fortgesetzt werden. Die obere Kante der Uferböschung wird auf die ersten 130 Faden horizontal und 7 Fuss über dem gewöhnlichen Wasserstand hochliegen. Auf den letzten 125 Faden wird sich die Dammkrone senken, so dass sie bei der Buhne 1½ Fuss niedriger sein wird. In der Böschung sollen zwei 7 Faden breite Auffahrten angelegt werden.

Die Kosten für die Uferbefestigung sind berechnet mit 29790 Rbl. 10 Kop., für die Senkstücke mit 5805 Rbl. 78 Kop.

4) Das im Jahre 1890 gebaute 50 Faden lange Parallelwerk am Kopf der zweiten Buhne bei Unter-Poderaa, die 200 Faden lange Bolderaasche Traverse und der sich stromauf an dieselbe anschliessende 405 Faden lange Theil des Bolderaaschen Separationswerks wurden mit Granitsteinen abgepflastert. Das flach gewölbte Pflaster wurde zwischen zwei Zäunen aus Pflöcken in einer Breite von 8 Fuss hergestellt. Auf den beiden Seiten sind längs dem Granitpflaster noch 2,5 Fuss breite Streifen mit Bruchsteinen belegt und mit Pflockzäunen eingefasst worden.

Für diese Pflasterungen wurden 11749 Rbl. 16 Kop. bezahlt.

5) Der Verkehr zwischen der Düna und dem Happaxgraben erfolgte durch eine 20 Faden weite Oeffnung, die im Separationswerk gelassen war. Da dieselbe aber die Versandung der Mündung des Happaxgrabens beförderte und sonst noch ungünstig auf die Stromverhältnisse einwirkte, so wurde die Oeffnung, deren Schluss erst im nächsten Jahre erfolgen sollte, schon in diesem Herbste verbaut.

Die Kosten betrugen 1900 Rbl. 79 Kop.

6) Beim Abströmen des Hochwassers im Frühjahr 1892 wurde ein 64 Faden langes Stück des an der Aa liegenden Theiles vom Bolderaaschen Separationswerk zerstört. In der Nacht vom 9. auf den 10. April sank zuerst ein Theil des auf einer flachen Sandbank erbauten Faschinendammes ein, worauf ein Durchbruch erfolgte, indem sich nach und nach die Tiefe bis zu 19 Fuss vergrösserte. Um in Zukunft den Wasserdruck von diesem Damm abzuhalten, wurde beschlossen. die im Separationswerk an der Düna befindliche Oeffnung von 100 Faden Weite fest zu bauen, den Durchbruch im Damm an der Aa aber offen zu lassen, nachdem die beiden Dammenden befestigt worden.

Nachdem die Tiefen in der Oeffnung mit Baggerboden bis auf 13 Fuss vermindert worden, wurde auf der Sandschüttung ein Faschinendamm errichtet, vor dessen Fuss an der Flussseite 10 Faden breite Senkstücke verlegt wurden. Für den Damm wurde derselbe Querschnitt gewählt, den der übrige Theil des Separationswerkes an der Düna hat. Dieser Theil erhielt ausserdem auf der inneren Böschung von der Bolderaaschen Traverse bis zum unteren Ende eine Sandanschüttung, welche mit Rasen gedeckt und mit Weiden beflanzt wurde. Die beiden Dammköpfe beim Durchbruch im Damm an der Aa wurden durch Steinschüttungen und Pflasterungen befestigt. Vor dem unteren Kopf wurde ausserdem noch ein 80 Quadrat-Faden grosses Senkstück verlegt.

Die Kosten für die Schliessung der Oeffnung und für die Befestigung der Dammenden betrugen 27187 Rbl. 25 Kop.

7) Der im Spätherbst 1891 ausgeführte, aber nicht ganz beendigte Faschinendamm bei der Festung Dünamünde, wurde in diesem Frühjahr fertiggestellt, indem die Steinschüttungen ergänzt und die Pflasterarbeiten auf dem Ende des Dammes beendet wurden.

Für den Damm wurden gezahlt 5992 Rbl. 46 Kop.

8) Da der im vorigen Jahre gebaute letzte Theil des Bolderaaschen Separationswerks einen sehr guten Einfluss auf das Fahrwasser neben dem Baue gezeigt hatte und auch unterhalb eine möglichst schnelle Verbesserung desselben nothwendig erschien, und da auch zu befürchten stand, dass das Strombett sich dort noch mehr vertiefen werde, wo der für das Jahr 1893 projectirte Dünamündesche Pfahldamm erbaut werden sollte, so wurde derselbe schon in diesem Jahre zur Ausführung gebracht. Der Bau hat eine Länge von 367 Faden und besteht aus 2 geneigten Pfahlwänden, die bis 2 Fuss über dem mittleren Wasserstand hoch sind. Die Pfähle haben eine Länge von 5 bis 5½ Faden und sind 11,5 bis 15 Fuss tief gerammt. Die Wände stehen oben 8¾ Fuss von einander ab, sind in der Höhe des Wasserspiegels zwischen Zangen gefasst und durch 2 Zoll starke eiserne Anker und hölzerne Stützen, die in einem Abstande von 5 Fuss von einander liegen, verbunden. Der Zwischenraum zwischen den Wänden ist mit Bruchsteinen angefüllt, die oben auf der Dammkrone abgepflastert sind. Ueber den Zangen liegen auf beiden Seiten des Dammes 2 Lagen Balken zum Schutz der Pfahlköpfe gegen die Wirkungen des Eises. An den beiden Enden wird der Damm durch senkrechte, zwischen Zangen gefasste und verankerte Pfahlwände abgeschlossen, vor denen 3 geneigte Stützpfähle angeordnet sind. Bei jedem Dammkopfe sind 2 Pfahlbündel eingerammt, die mit eisernen Kappen bedeckt sind. Um den oberen Kopf wurden 848 □-Faden, um den unteren 148 □-Faden Senkstücke zum Schutz gegen Unterspülungen verlegt.

Der Bau kostete 150,461 Rbl. 3 Kop., die Senkstücke kamen auf 7,710 Rbl. 6 Kop. zu stehen, so dass im Ganzen für den Pfahldamm 158,171 Rbl. 9 Kop. erforderlich waren. Die Senkstücke wurden in diesem Jahre bezahlt. Der Damm selbst ist auf Grund eines Beschlusses der Generalversammlung des Börsenvereins vom 8. Juni mit 140,000 Rbl., bis zur Anweisung der Mittel für die Bauten des nächsten Jahres, bevorschusst worden.

Um die nach Sonnenuntergang in den Hafen einlaufenden Schiffe gegen ein Auflanfen auf den niedrigen Damm zu schützen, sind auf beiden Enden desselben eiserne Gerüste aufgestellt, an welchen mit blauen Gläsern versehene Lampen aufgezogen werden.

9) Der Kronsbagger Riga arbeitete vom 24. April bis zum 6. Mai in der Düna, um einen 9 bis 10 Fuss tiefen Weg zu dem Wassergebiet herzustellen, das hinter dem neuen Bollwerk unterhalb vom Andreasholm liegt. Hier wurden 2664 Cubik-Faden Boden gebaggert. Vom 27. Mai bis zum 1. Juni wurde die Versandung des Fahrwassers vor der Oeffnung im Damm STU beseitigt und vom 2. bis 13. Juni einige Versandungen aus der Rothen Düna unterhalb der Oeffnung und bei der Insel Kronsal entfernt. Für diese Wiederherstellung des Fahrweges durch die Rothe Düna wurden 1,300 Cubik-Faden Boden gehoben. Vom 14. Juni bis zum 15. Juli vertiefte der Bagger das Fahrwasser in der Aa neben dem Bolderaaschen Separationswerk und hob hier 2,306 Cubik-Faden. Vom 16. Juli bis zum 29. October war der Bagger Riga benutzt, um den neuen Fahrweg neben dem Dünamündeschen Pfahldamm zu verbessern, wo er 8,416 Cubik-Faden Boden entfernte.

Der Bagger Riga war im Betrieb 189 Tage und hat in 156 Tagen 14,686 Cubik-Faden Boden — (nach den Prähmen gezählt) — gehoben so dass er durchschnittlich 94,1 Cubik-Faden pro Tag förderte. Das Maximum seiner Leistung ist mit 132 Cubik-Faden an 6 Tagen angegeben.

Für das Baggern und Auskarren eines Theiles des gebaggerten Bodens wurden dieselben Preise, wie im Jahre 1891 bezahlt. Im Jahre 1891 waren bereits à conto des Credits pro 1892 7,609 Cubik-Faden für 31,552 Rbl. 46 Kop. gebaggert worden. Für in diesem Jahre gebaggerte 5101 Cubik-Faden wurden 18,351 Rbl. 10 Kop. gezahlt. Die weitere Arbeit des Baggers hat 37563 Rbl. 29 Kop. gekostet und ist, auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung des Börsenvereins vom 10. November 1892, mit 25,438 Rbl. 75 Kop. bis zur Anweisung der Mittel für die Bauten des nächsten Jahres bevorschusst worden.

10) Im Winter 1891/92 wurden an Stelle von 2 unbrauchbar gewordenen hölzernen Prähmen 2 neue Prähme gebaut; der eine hat einen festen Boden erhalten, der andere ist mit Klappen versehen worden. Für die Prähme wurden 6,075 Rbl. bezahlt.

cc. Uebergabe der fertigen Bauten an die Stadtverwaltung.

Im Juli 1892 sind die 255 Faden lange Uferbefestigung von Ober-Poderaa und die im vorigen Jahre umgebaute Uferbefestigung von Wohlershof von der Bauverwaltung des Rigaschen Hafens der Stadtverwaltung zur ferneren Unterhaltung übergeben worden.

dd. Die pro 1893 in Aussicht genommenen Dünaregulirungsarbeiten.

I. Für die Fortsetzung der Stromregulirung im Jahre 1893 sind folgende Summen erbeten worden:

1) für den Dünamündeschen Pfahldamm . . .	139,364	Rbl.	65 Kop.
2) für die Verlängerung des Parallelwerks von Klein-Ilkenesch	56,375	„	50 „
3) für die Beendigung des Separationswerks am Happaxgraben	42,408	„	35 „
4) für die Verlängerung der Uferbefestigung von Unter-Poderaa	33,218	„	85 „
5) für Pflasterarbeiten:			
a. auf dem Bolderaaschen Separationswerk	27,061	„	76 „
b. auf dem Separationswerk am Happaxgraben	11,471	„	21 „
6) für Baggerarbeiten bei der Vogelsinsel . .	51,104	„	75 „
7) für Senkstücke am Dünamündeschen Pfahldamm	9,232	„	92 „
8) für den Ausbau der Buhnen am Pferdeholm	8,121	„	24 „
9) für den Bau von 2 hölzernen Baggerprähmen	6,950	„	— „
10) für die Schliessung der 20 Faden weiten Oeffnung im Separationswerk am Happaxgraben	2,115	„	— „
11) für Unvorhergesehenes	7,575	„	77 „
	395,000	Rbl.	— Kop.

II. Wie verlautet, soll das Project und der Kostenanschlag für einen westlich vom Seegatt zu erbauenden Wellenbrecher bis zum März des nächsten Jahres fertig gestellt werden.

ee. Der Ausbau des Dammes AB.

Im Jahre 1891 (21. December 1891, Nr. 837) hatte der Börsen-Comité dem Stadtamt die Lieferung des zum Bau eines Hochwasserdammes vor der Mitauer Vorstadt im Jahre 1892 erforderlichen Baggerbodens, unter gewissen Voraussetzungen, gegen eine Zahlung im Betrage der Hälfte der Unkosten, zugestanden.

Der Wunsch des Börsen-Comités, dass die Flossbrücke an ihrer alten Stelle bleibe und im Interesse des Schiffsverkehrs nicht weiter stromab verlegt werde, blieb vom Stadtamt unberücksichtigt. Gleich nach dem Hochwasser im Frühjahr 1892 wurde die Brücke bei der

Mitauer Vorstadt um ca. 100 Faden stromab verlegt, während bei der Stadt die frühere Stelle so lange beibehalten wurde, bis die neuen Pontonbrückentheile geliefert waren und dem Verkehr übergeben werden konnten. Die zum Theil aus Pontons, zum Theil aus Flössen gebildete Brücke bildet jetzt eine Verbindung der Schaal- mit der Schoonerstrasse.

In Folge dieser Verlegung mussten alle für den Bau des Hochwasserdammes bestimmten Prähme durch die Flossbrücke hindurchgeführt werden, welche nur zu gewissen Stunden geöffnet werden konnte. Die dadurch entstehenden Aufenthalte, sowie der Umstand, dass die städtische Bauleitung sich nicht in der Lage sah, der vom Börsen-Comité bei der Boden-Bewilligung gemachten Voraussetzung — dass während der ganzen Baggerperiode für ca. 15 Prähme Platz zum Auskarren am neuen Bollwerk gegeben werde — nachzukommen, veranlasste Störungen des Baggerbetriebes, die recht empfindlich wurden. Da auch andere Verhältnisse die Erdarbeiten erschwerten und die Zurückstellung der Prähme verzögerten, so sah sich der Börsen-Comité genöthigt, dem Stadtamt am 16. Juni 1892 sub Nr. 388 mitzutheilen, dass er unter solchen Umständen die Lieferung des Baggerbodens werde wesentlich beschränken müssen und nur so viel Prähme werde hinstellen lassen, als ohne Aufenthalt ausgekarrt werden können.

Da der Unternehmer für die Erdarbeiten, J. Poresch, sich wiederholt beschwerte, dass er bei der Ausführung der Anschüttungen Arbeiten leisten müsse, welche nicht im Contract vorgesehen, und da andererseits das Stadtamt sich darüber beklagte, dass der Unternehmer wegen ungenügender Arbeitskraft die Anschüttungen nicht in der Weise, wie erforderlich, ausführe, so entschloss sich der Börsen-Comité, nach Prüfung der Verhältnisse, dem Unternehmer eine Ergänzungszahlung von 35 Kop. zu dem vereinbarten Preise von 1 Rbl. 50 Kop. pro Cubikfaden zu bewilligen, nachdem derselbe sich verpflichtet hatte, sowohl für die vergangene, als auch für die zukünftige Zeit von Prätensionen, wegen ihm durch den Bau des Bollwerks bereiteten Schwierigkeiten, Abstand zu nehmen und die Erde dort auszuladen, wo es ihm von den bauleitenden Personen der Stadtverwaltung gezeigt werde.

Dennoch reichte Poresch am 5. November 1892 beim Börsen-Comité ein Gesuch ein, in welchem er um Ersatz des ihm durch die in Rede stehende Arbeit erwachsenen Verlustes von 4431 Rbl. 57 Kop bat. Da diese Arbeiten der Stadt zu Gute gekommen, so verwies der Börsen-Comité Poresch zunächst an die Stadtverwaltung. Letztere lehnte diese Prätension ab, ging aber später, auf Verwendung des Börsen-Comités, darauf ein, mit diesem zusammen zu gleichen Theilen, Poresch eine Vergütung von 1500 Rbl. zuzugestehen.

Im Ganzen wurden 7725 Cubikfaden Baggerboden zum Bau des Hochwasserdammes geliefert.

c. Vertiefung der sogenannten „Trockenen Düna".

Im Juli 1892 überreichte der Chef der Bauverwaltung des Rigaschen Hafens dem Börsen-Comité ein Project, nach welchem die Trockene Düna sowohl für die Flössung, als auch für die Abstellung von Holzflössen nutzbar gemacht werden soll. Aus diesem Project und dem Erläuterungsbericht war zu ersehen, dass von der Stromschnelle Gladki, welche oberhalb der Insel Dahlen das Strombett durchzieht und in der sich der Fahrweg in der Nähe des rechten Ufers hinzieht, ein neuer, 20 Faden breiter Weg bis an das linke Ufer der Trockenen Düna durch Vertiefung des felsigen Strombettes hergestellt werden soll, um einen Eingang in den Nebenarm zu bilden. Die oberste, etwa 2 Werst lange Strecke dieses Nebenarmes hat das sehr starke Gefälle von 1¼ Faden und ist mit einer grossen Anzahl erratischer Blöcke und weiten, flachen Steinbänken angefüllt. Zur Beseitigung dieser Hindernisse soll am unteren Ende der Strecke ein hölzernes Stauwehr erbaut werden, welches das Wasser so weit zu heben hat, dass eine genügende Tiefe über den Bänken und Blöcken entsteht. Im Anschluss an das Wehr ist ein 7 Faden breiter, ca. 200 Faden langer Canal mit einer Wassertiefe von 0,35 Faden projectirt, der auf der Sohle und den Böschungen mit grossen Granitsteinen abgepflastert werden soll. Um das Wehr und den Canal im Trockenen ausführen zu können, soll die Trockene Düna oberhalb der Baustelle durch einen 300 Faden langen Damm aus Sandsäcken abgesperrt werden, der später wieder zu entfernen ist. Zur Verbesserung der Stromverhältnisse für die Flössung unterhalb des Wehres sind auf der ca. 10½ Werst langen unteren Strecke der Trockenen Düna einige Vertiefungen in den Stromschnellen und das Entfernen von ca. 40 erratischen Blöcken für nöthig befunden.

Die Kosten der Ausführung dieses Projects waren mit 195,000 Rbl. veranschlagt.

Nachdem der Börsen-Comité von diesem Project Kenntniss genommen hatte, sah er sich veranlasst, die Bauverwaltung zu bitten, das Project in der Richtung zu ergänzen, dass die Trockene Düna nicht nur einen Flössungs-Canal bilde und nur theilweise einen Liegeplatz zum Abstellen der Flösse biete, sondern in ihrem ganzen Umfange dazu dienen könne, sowie dass im Project die Vorkehrungen zum Befestigen der Flösse Aufnahme fänden.

In Bezug auf die Beschaffung der zur Ausführung des Projects erforderlichen Mittel theilte der Börsen-Comité am 4. August sub № 474 der Bauverwaltung mit, dass die Regulirung der Trockenen Düna für den Rigaer Handel von Bedeutung ist, sofern dadurch ein Liegeplatz für die Holzflösse geschaffen wird, um das unmittelbar bei der Stadt belegene Stromrevier vor allzugrossem, Salome verursachenden Andrang der Flösse zu bewahren. Wird hierauf in dem Regulirungsprojecte in vollkommen ausreichender Weise Rücksicht genommen, dann sei der Börsen-Comité gern bereit, der Generalversammlung der Kaufmannschaft die Uebernahme eines Theils der Baukosten zu empfehlen.

Nachdem die Bauverwaltung dem Börsen-Comité Berechnungen zugesandt hatte, nach welchen in der Trockenen Düna ein Platz mit genügender Wassertiefe für 3800 Holzflösse nach Ausführung des Projects vorhanden sein werde, sprach sie den Wunsch aus, der Börsen-Comité möge seine Betheiligung an den Baukosten näher präcisiren. Hierauf erklärte der Börsen-Comité sich am 15. August, Nr. 514, bereit, bei der Generalversammlung der Kaufmannschaft zu beantragen die Hälfte der auf 195,000 Rbl. veranschlagten Bausumme zu bewilligen, unter der Bedingung jedoch, dass die andere Hälfte alsdann aus Kronsmitteln, ohne Besteuerung des Holzhandels zu diesem Zweck, hergegeben und die ganze Anlage sowohl zur Flössung, als auch zur Abstellung von ca. 4000 Flössen aus der Bausumme bestritten werde.

Im Spätherbst ist die Bauverwaltung vom Ministerium beauftragt worden, sich zu äussern über verschiedene Varianten für die Nutzbarmachung der Trockenen Düra, sowie über die Möglichkeit, den Stintsee als Lagerplatz für Holzflösse auszunutzen.

Am 15. Dec. 1892 sub Nr. 645 theilte die Bauverwaltung dem Börsen-Comité einen Ergänzungsanschlag mit, nach welchem noch eine Summe von 29,200 Rbl. für 400 Ringe zum Befestigen der Flösse und zum Heben weiterer 46 grosser Blöcke erforderlich war. Das ganze Project soll hiernach 224,200 Rbl. kosten. Der Börsen-Comité hat die Bewilligung eines Beitrages von 110,000 Rbl. aus den Mitteln der Kaufmannschaft in Aussicht gestellt, jedoch mit der Bedingung, dass, falls noch weitere Ergänzungsarbeiten nöthig sein sollten, die Kaufmannschaft nicht mehr für dieselbe in Anspruch genommen werde. Ueber diese Bewilligung wird die Generalversammlung der Kaufmannschaft zu entscheiden haben.

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

Nachdem die neue Ufermauer in ihrer ganzen Länge hergestellt und im Herbst 1891 dem Verkehr übergeben war, trat am 4. Januar

1892 die aus Delegirten der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités constituirte Commission zusammen, um eine definitive Bestimmung hinsichtlich der Dampferstege am Dünaufer zu treffen. Nach eingehenden Debatten wurde beschlossen, dass in Zukunft beim neuen Quai die Errichtung von Stegen für Frachtdampfer nicht mehr gestattet werden solle, dass aber für Passagier-Seedampfer Stege und Scheunen auf dem Andreasdamm gestattet werden können.

In Folge dieses Beschlusses ist der Steg für die Petersburger Passagier-Dampfer im Frühjahr 1892 unterhalb vom Zollplatz errichtet worden.

5. Der Baggerbetrieb.

a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1892.

Nach dem Abströmen des Hochwassers erwiesen die Peilungen, dass nicht nur im Seegatt eine starke Versandung eingetreten war, sondern dass auch das Fahrwasser im Strom bei der Stadt, bei den oberen Wohlershofschen Buhnen und zwischen der Vogelsinsel und Rinusch an Tiefe verloren hatte. Neben dem im Jahre 1891 erbauten Theil des Bolderaaschen Separationswerkes und unterhalb von demselben hatten sich die Sandmassen beim Hochwasser sehr stark in Bewegung gesetzt, wobei der Fahrweg bedeutend breiter und tiefer geworden war. Beim unteren Ende des Hafendammes und weiter stromab war aber der Sand wieder zur Ablagerung gekommen, zum Theil im Fahrwasser, zum Theil auf den grossen Bänken, über denen sich mitten im Strombett an einer Stelle nur eine Tiefe von 2 bis 3 Fuss vorfand. Im Seegatt war eine Strecke von ca. 350 Faden, neben der Westmole von ca. 300 Faden und vor dem Eingang zum Bolderaa-Hafen von ca. 250 Faden Länge zu vertiefen, um 20 Fuss tiefgehenden Schiffen den Weg wieder zu öffnen. Im Alt- und Neu-Mühlgraben zeigten die Stromverhältnisse sich unverändert.

Im Laufe des Jahres 1892 wurde dem 20 Fuss tiefen Fahrwege bis zur Stadt hinauf die minimale Breite von 25 Faden wiedergegeben. Unterhalb der letzten Buhne an der Generalsinsel erhielt das Fahrwasser aber auf einer 400 Faden langen Strecke eine Breite von 40 Faden. Bei der Stadt wurde die Tiefe von 20 Fuss nur bis zum Steg für die Strand-Dampfer wiederhergestellt, weil, durch die im Frühjahr ausgeführte Verlegung der Flossbrücke zwischen derselben und dem Stege, die Quailänge für 20 Fuss tiefgehende Schiffe zu gering geworden ist. Oberhalb der Flossbrücke ist die nutzbare Tiefe von der im Durchlass abhängig; nachdem die Holzmassen des Salomes

beseitigt waren, wurde vor dem Quai bis zur Eisenbahnbrücke durch eine kleine Baggerarbeit die Tiefe von 18 Fuss hergestellt, da tiefer gehende Schiffe den Durchlass nicht passiren konnten.

Vor dem Zollquai wurde nur am oberen Ende bis zur Tiefe von 20 Fuss gebaggert, dafür aber diese Tiefe vor der neuen Heringskaje auf dem Andreasholm und vor dem Andreasdamm geschaffen. Die versandeten Wege zu den Eingängen der Häfen hinter den Dämmen AB und CDE wurden wieder auf 17 bis 18 Fuss vertieft, die Sandbank vor dem Andreasholm fast bis an das untere Ende beseitigt und hinter dem Damm FG eine Vertiefung des Hafens vor den Meltzerschen Gypsplätzen begonnen. Der Alt-Mühlgraben wurde im October von 18 bis auf 20 Fuss vertieft, so dass die im Neu-Mühlgraben vorhandene Tiefe von 18½ Fuss seitdem nutzbar geworden ist.

Durch den Bau des Dünamündeschen Pfahldammes trat die Nothwendigkeit ein neben demselben das neue, schmale Fahrwasser bedeutend zu erweitern und unterhalb von demselben mehr nach der Mitte des Stromes zu verlegen. Die Bagger Bolderaa und Düna hatten hier mit dem Kronsbagger Riga eine grosse Arbeit auszuführen. Von den beiden Baggern des Börsen-Comités wurden für die Herstellung des neuen Fahrweges 22,012 Cubikfaden, vom Kronsbagger ca. 8400 Cubikfaden Boden gehoben.

Als am 22. April die Baggerarbeit im Seegatt anfangen konnte, war dasselbe durch das abströmende Hochwasser am äusseren Ende bis auf 15 Fuss versandet. Durch den Hopperbagger und den Bagger Bolderaa gelang es aber bis zum 13. Mai die Tiefe von 20 Fuss auf der Westseite des Seegatts wiederherzustellen. Bei der Arbeit auf der Ostseite wurde bis zum 26. August eine ca. 1,5 Fuss grössere Tiefe erreicht, die aber für die Schifffahrt noch nicht ausgenutzt werden konnte.

Im Fahrwasser des Stromes war nach dem Hochwasser nur eine Tiefe von 17 Fuss vorhanden. Nach Beseitigung der Versandungen vor dem Eingange zum Bolderaa-Hafen konnte vom 22. Mai an für Mühlgraben eine Tiefe von 18 Fuss und für die Drogden eine Tiefe von 18 Fuss 6 Zoll angegeben werden. Am 31. Juli waren die flachen Stellen im Fahrweg soweit vertieft, dass die Quais bei der Stadt wieder für 20 Fuss tiefgehende Schiffe zugänglich wurden.

Die Gesammtleistung der Bagger betrug 82,182 Faden Boden und ist um 7548 Cubikfaden geringer, als die des vorigen Jahres. Beigetragen haben hierzu namentlich die vielen Betriebsstörungen, welche durch die Lieferung von Baggerboden für den Bau des von der Stadt oberhalb der Flossbrücke bei der Mitauer Vorstadt ausgeführten Hochwasserdammes veranlasst wurden, sowie durch die frühe Betriebs-

einstellung vom Bagger Gustav, die nothwendig wurde, als ein Theil der Mannschaft, aus Angst vor der Cholera, am Anfang September von den Baggern und Prähmen flüchtete.

Die Baggerarbeiten begannen am 22. April und endigten am 30. October.

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

1) Der Bagger Gustav vertiefte vom 27. April bis zum 1. Juni und vom 9. bis 15. Juni den versandeten Weg und Eingang zum Hafen hinter dem Damm AB., vom 1. bis 9. Juni den Weg zum Hafen hinter dem Damm CDE. Er arbeitete dann vom 16. Juni bis zum 1. Juli hinter dem Damm FG., um den Liegeplatz der Cabotage-Fahrzeuge bei den Gypsplätzen bis auf 15 Fuss zu vertiefen. Vom 1. Juli bis zum 8. September beseitigte er einen grossen Theil der Sandbank vor dem unteren Theil des Andreasholmes, vertiefte darauf bis zum 12. September das Wasser längs dem Quai zwischen der Eisenbahn- und Flossbrücke und musste dann in den Winterhafen gebracht werden.

2) Der Bagger Düna entfernte vom 22. April bis zum 12. Mai die Versandungen auf der Westseite des Seegatts und brachte dann die Ostseite desselben in der Zeit vom 15. Mai bis zum 27. August auf eine Tiefe von 21 bis 22 Fuss. An den Tagen, die wegen unruhiger See ein Arbeiten ausserhalb der Seedämme nicht zuliessen, und vom 27. August bis zum 30. October wurde vom Bagger das Fahrwasser vom grossen Leuchtthurm stromauf bis vis-à-vis vom Ende des Hafendammes auf der Ostseite erweitert.

3) Der Bagger Cyclop arbeitete von 27. April bis zum 1. Mai auf der linken Seite des Fahrwassers in Alt-Mühlgraben und vertiefte dann vom 2. bis 7. Mai das Fahrwasser in der Düna unterhalb vom Hafendamm, vom 8. Mai bis 4. Juni die rechte Seite des Fahrwassers zwischen der Generals-Insel und Unter-Poderaa, vom 5. Juni bis 11. Juli die linke Seite desselben vom unteren Ende des Zollplatzes bis zum Schloss. Vom 13 bis 23. Juli arbeitete der Cyclop neben dem Andreasdamm, vom 23. Juli bis 5. August neben dem Andreasholm und vom 6. bis 31. August bei der Stadt zwischen dem Schloss und der Flossbrücke. Vom 1. September bis zum 2. October wurde ein Theil des Andreashafens vor der neuen Herinskaje und das Wasser vor dem Andreasdamm bis hinauf zum Petersburger Dampfbootstege auf 20 Fuss vertieft. Nachdem der Bagger dann eine kleine Versandung vor dem Quai beim Schloss entfernt hatte, ging er am 3. October in den Alt-Mühlgraben, wo er auf der linken Seite bis zum 27. October arbeitete

Der Bagger Bolderaa war vom 25. April bis zum 7. Mai und vom 27. Mai bis zum 11. Juni zwischen den Molen, vom 8. bis 22. Mai im Fahrwasser unterhalb vom Hafendamm in Betrieb. Während dieser Zeit konnte er an 8 windstillen Tagen mit zur Vertiefung des Seegatts benutzt werden. Vom 12. Juni bis 4. Juli erweiterte er das Fahrwasser neben dem neuen Dünamündeschen Pfahldamm, um dann vom 6. bis 18. Juli die rechte Seite des Fahrweges bei Unter-Poderaa und vom 20. bis 28. Juli die bei den oberen Wohlershofschen Buhnen zu vertiefen. Vom 29. Juli bis zum 16. September wurde der neue Fahrweg neben dem Dünamündeschen Pfahldamm vom Bagger breiter gemacht, der dann das 20 Fuss tiefe Fahrwasser unterhalb der letzten Buhne an der Generals-Insel bis auf 40 Faden erweiterte. Vom 2. bis 22. October vertiefte er im Alt-Mühlgraben das Fahrwasser neben dem Damm von Gross-Ilkenesch.

Die Leistung der Bagger ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bagger.	War im Betriebe Tage.	Hat gebaggert.	Hat gefördert Cubikfaden.	Tagesleistung im Durchschnitt Cubikfaden.	Tagesleistung im Maximum. Cubikfaden.
Gustav	139	117 Tage oder 1525 Stunden.	10006	85,5	120 an 1 Tage.
Düna	179	139 Tage oder 1080 Stunden.	13282	95,5	158 an 1 Tage.
		Davon in der See 51 Tage oder 470 Stunden.	5218	102,3	
Cyclop	173	124 Tage oder 1723 Stunden.	27143	191,1	345 an 1 Tage.
Bolderaa	180	146 Tage oder 1537 Stunden.	31751	217,4	390 an 1 Tage.
		Davon in der See 8 Tage oder 75 Stunden.	1300	162,5	
Alle 4 Bagger	671 Tage	544 Tage	82182	589,5	

Es wurden gebaggert mit den 4 Baggern:

Im Seegatt . . . . . vom Bagger Düna in 51 Tagen 5219 Cub.-Fad.
„ „ . . . . . „ „ Bolderaa „ 8 „ 1300 „
Neben der Westmole. „ „ Bolderaa „ 19 „ 4056 „
Zwischen Westmole und Aamündung:
a. altes Fahrwasser: vom Bagger Bolderaa „ 9 „ 2184 „
„ „ „ „ Cyclop „ 5 „ 1366 „

b. neues Fahrwasser:	vom	Bagger	Düna	in	88	Tagen	8063 Cub.-Fad.
„ „	„	„	Bolderaa	„	60	„	13949 „
In Alt-Mühlgraben . .	„	„	Bolderaa	„	17	„	2293 „
„ „	„	„	Cyclop	„	22	„	3083 „
Von der Generalsinsel bis zum oberen Ende von Unter-Poderaa.	„	„	Bolderaa	„	20	„	4635 „
do.	„	„	Cyclop	„	21	„	4870 „
Zwischen Unter- und Ober-Poderaa . . .	„	„	Bolderaa	„	13	„	3334 „
Vor dem Andreasholm	„	„	Cyclop	„	11	„	1952 „
„ „ „	„	„	Gustav	„	59	„	5266 „
Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm CDE.	„	„	Gustav	„	7	„	516 „
Im Hafen hinter dem Damm FG.	„	„	Gustav	„	12	„	1032 „
Vom oberen Ende des Andreasholmes bis zum Schloss . . .	„	„	Cyclop	„	41	„	7869 „
Im Eingang zum Andreashafen . . .	„	„	Cyclop	„	18	„	3560 „
Vom Schloss bis zur Flossbrücke. . . .	„	„	Cyclop	„	24	„	4443 „
Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm AB.	„	„	Gustav	„	34	„	2952 „
Zwischen der Flossbrücke und der Eisenbahn-Drehbrücke	„	„	Gustav	„	5	„	240 „
				In	544	Tagen	82182 Cub.-Fad.

Ein kleines Quantum Baggerboden wurde bei der Schliessung der Oeffnung im Bolderaaschen Separationswerk ausgeklappt und mit Senkstücken bedeckt. Ausser diesen 794 Cubikfaden mussten wegen unruhiger See 15500 Cubikfaden Boden im Stromgebiet ausgeklappt werden. Der grösste Theil wurde hinter den Bolderaaschen Dämmen, ein geringer Theil bei Rinusch abgelagert. Für den Bau des Hochwasserdammes bei der Mitauer Vorstadt wurden 7725 Cubikfaden, für die Fortsetzung der Uferbefestigung bei Wohlershof und Unter-Poderaa 1830 Cubikfaden Boden geliefert.

Für das Auskarren des Baggerbodens erhielt der Unternehmer J. Poresch in diesem Jahre 12699 Rbl. 15 Kop. Je nach der Arbeitsleistung wurden für das Entleeren eines 6 Cubikfaden Boden fassenden Prahms 9 Rbl. bis 11 Rbl. 10 Kop. bezahlt.

Die Baggerarbeit des Börsen-Comités hat im Jahre 1892 124799 Rbl. 27 Kop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammengesetzt:

Gagen, Löhne, Unkosten				S.-Rbl.	30961 60
Kohlenverbrauch				„	9585 50
Materialien				„	2071 1
Tauwerk				„	2469 3
Drahtseile	S.-Rbl.	1126	49		
abzüglich der Entschädigung für ein gebrochenes Drahtseil	„	775	19	„	351 30
Reparaturen	S.-Rbl.	28098	90		
abzüglich der Entschädigung für 1 beschädigten Prahm 96 Rbl. nach Abzug der Kosten	„	56	85	„	28042 5
Feuerversicherung für die Bagger				„	2848 21
Für den Schleppdienst:					
D. Simson	S.-Rbl.	9538	—		
D. Hercules	„	13522	—		
D. Hernmarck	„	10940	–		
D. Comet	„	1936	50		
D. Planet	„	5312	50		
D. Bravo	„	872	—	„	42121 —
Poresch fürs Auskarren von Baggerboden:					
3204 Cubikfaden à 1. 85	S.-Rbl.	5927	40		
4514½ „ à 1. 50	„	6771	75		
	S.-Rbl.	12699	15		
nach Abzug des ½ Antheils des Bauamts an Baggerbodenschüttung am Damm, Mitauer Vorstadt	„	6349	58	„	6349 57
				S.-Rbl.	124799 27

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

1) Der Baggerapparat des Börsen-Comités bestand, wie im Jahre 1891, aus 4 Dampfbaggern und 42 Prähmen.

2) Im Juni berichtete der Ingenieur Pabst, das von den im Jahre 1875 erbauten 5 hölzernen Prähmen, 2 in diesem Jahre und die übrigen in nächster Zeit, wegen vollständiger Baufälligkeit, ausser Betrieb gesetzt werden müssen, und schlug vor, an deren Stelle 5 eiserne von 13-Cub. Faden Inhalt des Laderaumes bauen zu lassen. Da die Delegation für den Baggerbetrieb die dringende Nothwendigkeit der Anschaffung dieser Prähme anerkannte, so beschloss der Börsen-Comité zunächst bei der Generalversammlung der Kaufmannschaft den dazu nöthigen Credit von ca. 100,000 Rbl. zu beantragen, welcher von der Letzteren am 16. Juni bewilligt wurde. Die Rückerstattung dieser Summe ist aus der Stromvertiefungskasse in Aussicht genommen, sobald sie den Rest ihrer alten Schuld an die Börsenbank getilgt haben wird. In Folge einer Aufforderung in den Tagesblättern gingen 4 Offerten für den Bau der Prähme ein und konnte die Lieferung von 3 Prähmen der Bolderaa-Maschinenfabrik, von 2 Prähmen der Maschinenbau-Anstalt von R. H. Mantel übertragen werden. 3 Prähme sind bis zum 1. Mai, 2 bis zum 1. Juli des nächsten Jahres für den Preis von 18,300 Rbl. pro Stück fertig zu stellen.

3) Zur Bedienung der Bagger wurden benutzt die Bugsir-Dampfer Simson, Hercules, Hernmark, Planet und Comet, während der Hermes ausser Betrieb gesetzt war.

4) Der am 24. November vorigen Jahres von der Motala Mekaniska Werkstadts Aktiebolag gelieferte Dampfer Hernmark bewährte sich beim Arbeiten im Eise und beim Schleppen der Prähme sehr gut. Bei einer Revision der inneren Theile der Maschine erwies es sich aber, dass einer der Stege auf dem Schieberspiegel des Cylinders geflickt war. Obgleich diese Arbeit sehr sauber ausgeführt war, so beschloss der Börsen-Comité doch die Fabrik zu ersuchen, einen neuen Cylinder zu liefern oder andere Vorschläge zu machen, durch welche vollständige Sicherheit geboten wird.

5) Im Juni 1891 hatte sich der Börsen-Comité an die Bauverwaltung des Rigaschen Hafens mit dem Ersuchen gewandt, für die Anschaffung eines seetüchtigen Saugebaggers eine Beisteuer der Regierung exportiren und zur Motivirung dieser Bitte anführen zu wollen, dass der Börsen-Comité in den letzten Jahren bereits grosse Ausgaben zu Neuanschaffungen für den Baggerbetrieb gehabt hat,

Obgleich bisher keine Mittheilung über den Fortgang dieser Angelegenheit dem Börsen-Comité gemacht worden, so liess er doch durch den Hafenbau-Ingenieur Pabst weitere Informationen über die Wirksamkeit solcher Bagger einziehen. In einem ausführlichen Berichte legte derselbe die Vor- und Nachtheile dieses Baggersystems dar, beschrieb den von ihm im August besichtigten, bei Pillau arbeitenden Saugehopperbagger „Nogat", der zu den grössten und leistungsfähigsten dieser Art gehört und bei welchem zu sehen ist, dass dieses System in den letzten Jahren bedeutende Vervollkommnungen erfahren hat.

Eine Besichtigung der für den Libauer Kriegshafen im vorigen Jahre angeschafften Sauge- und Eimer-Hopperbagger steht noch in Aussicht.

6) Am 21. Juli berichtete der Ingenieur Pabst, dass er bereits im Jahre 1889 die Aufmerksamkeit darauf gelenkt habe, dass nach einigen Jahren die Plätze im Stromgebiet unseres Hafens, auf welchen ein Theil des gebaggerten Bodens ausgeklappt wird, soweit verflacht sein werden, dass man zu einem anderen System für die Beseitigung des Baggerbodens werde übergehen müssen. Wenn die Verhältnisse der See es gestatten, so sei auch in Zukunft, trotz des weiten Transports, das Entleeren der Prähme auf der See vorzunehmen, weil dieses sich schnell und billig ausführen lässt. Wenn der Baggerbetrieb aber bei unruhiger See, die ein Ausklappen der Prähme verhindert, nicht gestört werden soll, so seien für solche Zeiten Vorkehrungen nöthig, die da gestatten, den Baggerboden, welchen die beiden grossen Flussbagger an schlechten Tagen liefern, etwa ebenso rasch, wie durch das Ausklappen auf der See, im Flussgebiet zu entfernen. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre müsse man annehmen, dass jährlich 12000 bis 15000 Cub.-Faden Boden auf diese Weise zu beseitigen sein werden. Da voraussichtlich nur noch während eines Theiles der nächstjährigen Bagger-Periode die Möglichkeit vorhanden sein wird, Baggerboden hinter dem zu verlängernden Damm von Klein-Ilkenesch auszuklappen, so erscheine es nothwendig, Stellung zu nehmen zu der Frage, wo in Zukunft der an schlechten Tagen gebaggerte Boden bleiben soll, und zunächst die seit dem Jahre 1890 gebauten Schwemm-Apparate auf der Weser beim Betriebe näher kennen zu lernen.

Der Börsen-Comité beschloss hierauf diese Apparate durch den Hafenbau-Ingenieur besichtigen zu lassen. Nachdem dieses im August geschehen, reichte derselbe einen eingehenden Bericht ein, konnte aber die Anschaffung eines Schwemm-Apparates nicht empfehlen, son-

dern machte den Vorschlag den Baggerboden an schlechten Tagen im Strombett an geeigneten Stellen auszuklappen, um ihn später an guten Tagen nochmals zu heben und in die See hinauszutransportiren.

Von den Apparaten, welche den im Stromgebiet ausgeklappten Boden wieder heben und an ruhigen Tagen in die See hinausschaffen können, lassen sich 3 in Betracht ziehen. Bei allen muss die Voraussetzung gemacht werden, dass kein Hinderniss vorliegt, Baggerboden oberhalb der Dünamündung im Strombett vorübergehend zu deponiren.

a. Der ausgeklappte Baggerboden wird von einem grossen Flussbagger gehoben und in Prähmen an ruhigen Tagen in die See hinausgeführt.

Arbeitet man in der ersten Hälfte der Baggersaison mit den beiden Baggern Bolderaa und Cyclop im Fahrwasser und benutzt in der zweiten Hälfte einen derselben zum abermaligen Heben des ausgeklappten Bodens, so sind neue Anschaffungen nicht erforderlich, die Herstellung des Fahrwassers geht in der ersten Hälfte der Saison mit derselben Kraft, wie in den letzten Jahren vor sich, in der zweiten Hälfte steht dagegen für die Vertiefungsarbeiten nur ein grosser Flussbagger zur Verfügung.

Erscheint dieses unthunlich, so wäre ein neuer Bagger mit 5 grossen Prähmen anzuschaffen und für die nöthige Bugsirkraft zu sorgen. Der Bagger würde die 12 bis 15 Tausend Cb.-Faden ausgeklappten Boden heben und ausserdem noch für die Vertiefung und Verbesserung des Strombettes zwischen Mühlgraben und der Mündung benutzt werden können, da seine Leistungsfähigkeit, auch wenn er bei unruhiger See still steht, auf ca. 20000 Cubik-Faden angenommen werden kann.

b. Der ausgeklappte Baggerboden wird an ruhigen Tagen von einem Eimer-Hopperbaggen mit ca. 20000 Cubik.-Faden jährlicher Leistungsfähigkeit gehoben und in die See transportirt, um dort ausgeschüttet zu werden. Der Bagger würde nicht nur das ausgeklappte Quantum Boden heben und entfernen, sondern ausserdem noch für die Vertiefung und Verbesserung des Seegatts und des Strombettes zwischen Mühlgraben und der Mündung benutzt werden können.

c. Der ausgeklappte Baggerboden wird an ruhigen Tagen von einem Sauge-Hopperbagger gehoben und in die See transportirt, um dort ausgeschüttet zu werden. Der Bagger hat die Grösse und Maschinenkraft des in Pillau arbeitenden Saugebaggers „Nogat“, ist aber mit Seitenketten und Winden zu versehen, um im Strom genau eingestellt werden zu können. Der Bagger würde nicht nur den aus-

geklappten Boden heben und entfernen, sondern auch ausserdem noch für die Vertiefung und Verbesserung des Seegatts und des Strombettes zwischen Mühlgraben und der Mündung benutzt werden können. Er wäre aber nicht im Stande ein ganz ebenes Fahrwasser, wie ein Eimerbagger, herzustellen und seine Leistungsfähigkeit bleibt abhängig von der Bodenbeschaffenheit.

Da die Bauverwaltung des Rigaschen Hafens, der diese Vorschläge mitgetheilt wurden, keine Bedenken hegte, Baggerboden oberhalb der Dünamündung im Strombett vorübergehend deponiren zu lassen, so ist zunächst in Aussicht genommen, das sub a) in Vorschlag gebrachte Verfahren im nächsten Jahre mit dem vorhandenen Bagger-Apparat zur Ausführung zu bringen.

6. Versicherung der Dampfer und Bagger.

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

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

1)	der	Dampfer	Hermes	für	den	Werth	von	20.000 Rbl.
2)	„	„	Simson	„	„	„	„	60.000 „
3)	„	„	Hercules	„	„	„	„	70.000 „
4)	„	„	Comet	„	„	„	„	4.000 „
5)	„	„	Planet	„	„	„	„	10.000 „
6)	„	„	Hernmarck	„	„	„		30.000 „
7)	„	Bagger	Gustav	„	„	„		20.000 „
8)	„	„	Düna	„	„	„		100.000 „
9)	„	„	Cyclop	„	„	„		75.000 „
10)	„	„	Bolderaa	„	„	„		75.000 „
11)	das alte hölzerne Baggerfahrzeug Bolderaa							4.000 „
								468.000 Rbl.

Die Versicherung der Bagger hat im Jahre 1892 gekostet 2848 R. 21 K., die Versicherung der Dampfer 2318 R. 50 K.

b. Versicherung des Dampfers Hercules gegen Seegefahr.

Seit dem 14. April 1888 ist der Bagger Hercules bei den „privaten Assecuradeuren“ in Kopenhagen für den Werth von 180,000 Kronen gegen Unglücksfälle auf der See versichert. Die Kosten betrugen per 1892 477 R. 2 K.

c. Besondere Anträge, Baggerarbeiten betreffend.

In den Schreiben vom 21. Mai und 10. Juni bat die Firma Meltzer & Co. den Börsen-Comité, den Hafen hinter dem Damm FG. längs den Stegen vor ihren Gypsplätzen auf dem Kiepenholm vertiefen zu lassen, da das Wasser dort so flach geworden, dass selbst kleine Cabotagefahrzeuge nicht mehr überall anlegen können.

Die Delegation für den Baggerbetrieb sprach sich dahin aus, dass der Hafen hinter dem Damm FG, ebenso wie die Häfen hinter den Dämmen AB und CDE als Theile des Hauptfahrwassers betrachtet werden müssen, deren weitere Ausbaggerung vorgenommen werden wird, sobald die vorhandenen Arbeitskräfte solches gestatten.

In der Zeit vom 16. Juni bis 1. Juli stellte der Bagger Gustav vor den Stegen eine Tiefe von 15 Fuss her.

7) Hebung gesunkener Baumstämme etc.

Ein gegenüber Bolderaa im Fahrwasser liegender Baumstamm, der den Schiffsankern gefährlich war, wurde am 29. October, mit Hilfe von Magnusholmschen Fischern, aufgesucht und am nächsten Tage vom Hercules gehoben und in die See geschleppt. Der ganz morsche Stamm hatte eine Länge von ca. 50 Fuss und einen Durchmesser am Stammende von ca. 3 Fuss.

Am 18. November wurde die vom Dampfer Wera auf der oberen Drogde verlorene Schiffsschraube vom Dampfer Hercules aus dem Fahrwasser gehoben, nachdem dieselbe von 2 kleinen Bugsirdampfern aufgesucht worden war.

8) Sprengung des Wracks oberhalb der Vogelsinsel.

Im Herbste 1892 erbot sich der Chef der Hafen-Bauverwaltung mit der Dünamündeschen Festungs-Ingenieur-Verwaltung wegen Sprengung des oberhalb der Vogelsinsel, neben dem Fahrwasser, liegenden Wracks von Neuem in Verhandlung zu treten, als sich eine Gelegenheit zeigte, einige Pud Dynamit erhalten zu können. Der Börsen-Comité war bereit, eine Summe zu diesem Zwecke herzugeben, unter der Voraussetzung, dass das Wrack nicht nur gesprengt, sondern vollständig entfernt werde, da andernfalls die Lage desselben für die Schifffahrt noch gefährlicher werden könne. Da für einen solchen Erfolg der Arbeit aber keine Garantie geboten werden konnte, so wurden die Verhandlungen wieder abgebrochen.

9) Ballastloschwesen.

a. Bestimmung der Ballastloschplätze.

Nach Inhalt des Schreibens des Rigaschen Bauamts vom 14. April 1892 Nr. 288 wurde von der Commission zur Bestimmung der Loschplätze für Ballast im Rayon des Rigaschen Hafens, zum Loschen von Ballast in der Navigationsperiode 1892 die weiter unten bezeichneten Plätze bestimmt und sollten nach diesen Plätzen die einzelnen Sorten Ballast in nachfolgend genannten Quantitäten hindirigirt werden:

1. Andreasdamm; ungefähr 30 Schiffsladungen guten groben Wegeballasts und ausserdem sämmtlicher feiner Ballast, der sich zu Garten-Anlagen eignet und, seiner Qualität nach, nicht als Waare von Werth declarirt ist;

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

3) Auf dem Damm A B bei Gross-Klüversholm: Ballast und und Steine jeder Art.

4) Kiepenholm: nur solcher Ballast, der wegen des Beladens von Fahrzeugen nicht an andere Plätze dirigirt werden kann.

5) Neu-Mühlgraben: ungefähr 20 Ladungen groben Wegeballasts und 30 Ladungen Ballast, der sich zur Anlage von Wegen und Strassen nicht eignet; letzterer soll zum Planiren von Vertiefungen behufs Anlage von Lagerplätzen verwandt werden.

6) Alt-Mühlgraben beim Längsdamme unterhalb von Klein-Ilkenesch; ungefähr 10 Ladungen von Ballast, der sich zur Anlage von Wegen und Strassen nicht eignet; hier hat die Hafenbauverwaltung die Aufsicht über das Loschen des Ballasts und die Herstellung von Pfählen zum Befestigen der Schiffe übernommen.

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

8) Bolderaa-Winterhafen: Ballast jeder Art von sämmtlichen daselbst ladenden Schiffen.

Auf Grundlage der seiner Zeit abgeschlossenenen Vereinbarung zwischen dem Stadtamte und dem Börsen-Comité ist die Aufsicht über das Loschen von Ballast an den in Punkt 7 und 8 bezeichneten Plätzen dem Ingenieur des Börsen-Comités A. Pabst übertragen worden.

b. Ballastloschung.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im Jahre 1892 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.

10. Winterhafen.

a. Einrichtung.

Die Winterhafen-Anlagen haben durch Herstellung eines artesischen Brunnens, der eine Ausgabe von 300 Rbl. erforderte, eine sehr wesentliche Vervollkommnung erhalten; derselbe ist namentlich zur Zeit der Cholera-Epidemie der örtlichen Bevölkerung sehr zu Statten gekommen.

b. Frequenz.

Im Laufe des Jahres 1892 haben 51 Dampfer, 27 Segler und 50 Plankenprähme den Winterhafen benutzt. Zur Zeit liegen im Winterhafen 7 Dampfer, 6 Segler und 20 Prähme.

An Hölzern sind im Jahre 1892 im Winterhafen gelagert gewesen:

ganze Sleeper . .	113,088	Stück
halbe Sleeper . .	45,702	„
Brussen	1,469	„
Balken	5,473	„
Ricker	1,000	„

c. Feuerlöschwesen.

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

d. Winterhafen-Taxe.

Unterm 28. Mai 1892 sub № 278 wandte sich der Börsen-Comité mit folgendem Schreiben an den Commandeur der Dünamündeschen Minen-Compagnie, Obrist-Lieutenant Solomenko:

„Der Baggermeister des Winterhafens hat dem Börsen-Comité berichtet, dass Ew. Hochwohlgeboren die Entrichtung der taxamässigen Zahlung von 5 Rbl. für die Benutzung des Winterhafens seitens der hölzernen Barke des Minen-Commandos pro 1890 und 1891 unter dem Vorwande verweigert haben, dass Kronsfahrzeuge auf Krons-Land und — Wasser keine Zahlung zu leisten hätten, worüber von Ihnen auch bereits im Jahre 1890 dem Börsen-Comité Mittheilung gemacht worden.

Wenn es sich aber im vorliegenden Falle nicht um Krons-Land und — Wasser handelt, indem der Winterhafen und der zu demselben gehörige Rayon Allerhöchst der Rigaschen Kaufmannschaft donirt worden, wenn ferner die obrigkeitlich bestätigte Winterhafen-Taxe die Kronsfahrzeuge nicht von der Zahlung eximirt, wenn endlich der Börsen-Comité bereits am 18. Mai 1891 sub № 67 Ew. Hochwohlgeboren mitgetheilt hat, dass Ihre Barke nicht von der gesetzlichen Zahlung befreit werden kann, so beehrt sich der Comité Sie desmittelst ergebenst zu ersuchen, die für Ihre Bark für die Jahre 1890 und 1891 zu leistende Zahlung à 5 Rbl., zusammen 10 Rbl., nunmehr direct dem Börsen-Comité zugehen zu lassen."

Auf ein Iterat des Börsen-Comités vom 19. August 1892 sub № 521 antwortete Obrist-Lieutenant Solomenko am 24. August 1892 sub № 1062, dass er in dieser Angelegenheit dem Dünamündeschen Commandanten Vorstellung gemacht hat. Der Börsen-Comité schrieb hierauf am 28. August 1892 sub № 539 dem Commandanten, was zur Folge hatte, dass Obrist-Lieutenant Solomenko beim Schreiben vom 16. September 1892 sub № 1206 die von ihm verlangten 10 Rbl. dem Börsen-Comité einsandte.

Am 30. Mai 1892 sub № 282 ersuchte der Börsen-Comité die Ingenieur-Verwaltung der Festung Dünamünde um Entrichtung der taxamässigen Zahlungen für die Benutzung des Winterhafens seitens der Böte und Prähme, welche Erde, Steine etc. zu den Kronsbauten in den Winterhafen führen.

Nach einem Berichte des Bassinmeisters Bode ist die Zahlung nachträglich geleistet worden.

Die von dem Zollbeamten in Bolderaa verweigerte Zahlung von 5 Rbl. für den Bugsirdampfer Newa, welcher den beschädigten Zolldampfer Werny in den Winterhafen geschleppt hatte wurde in Folge eines vom Börsen-Comité am 12. Juni 1892 sub № 327 an den Dirigirenden des Rigaschen Zollamts gerichteten Schreibens, von Letzterem liquidirt.

c. Stellung des Dünamündeschen Commandanten zum Winterhafen.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1892, pag. 40 bis 44).

Eine definitive Regelung der Beziehungen des Dünamündeschen Commandanten zum Winterhafen hat bis hiezu nicht stattgefunden,

indem die über diesen Gegenstand zwischen den Ministerien des Innern, der Finanzen und des Krieges gepflogenen Correspondenzen noch zu keiner Verständigung geführt haben. In einer Vorstellung an den Minister des Innern vom 29. April 1892 № 2733 hat der Livländische Gouverneur sich zu Gunsten eines Schutzes des Winterhafens ausgesprochen. Im Auftrage des Börsen-Comités hat sodann seine St. Petersburger Agentur am 17. Juni 1892 dem Herrn Director des Departements des Handels und der Manufacturen ein ausführliches Memorial in dieser Angelegenheit überreicht. Hierauf hat der Verweser des Finanzministeriums am 18. November 1892 sub № 13285 ein Schreiben an den Kriegsminister gerichtet, in welchem die Wünsche des Börsen-Comités eine sehr warme Vertretung gefunden haben.

Unabhängig von diesen Verhandlungen hat, auf Anordnung des Kriegsministeriums, der Chef des Wilnaschen Militair-Bezirks in Riga eine besondere Commission, unter Vorsitz des örtlichen Corps-Commandeurs, mit Zuziehung des Dünamündeschen Commandanten und eines Beamten des Livländischen Gouverneurs niedergesetzt, um auf Grundlage der in № 106 der Livländischen Gouvernements-Zeitung vom Jahre 1887 publicirten Regeln für die Beziehungen der Festungs-Commandanten zu den Civilautoritäten und der Ortsbevölkerung (§§ 5 und 6), auch eine hierauf bezügliche Instruction für die Dünamündesche Festung auszuarbeiten, und zwar in Anlehnung an die Instruction für die Festung Warschau. Im März 1892 hat diese Commission, an deren Berathungen auf Anordnung des Gouverneurs, auch der Secretair des Börsen-Comités theilnahm, ihre Protokolle nebst Entwurf dem Wilnaschen Militairbezirk zugesandt. Da zu dieser Instruction auch das Ministerium des Innern seine Zustimmung zu ertheilen hat, so ist anzunehmen, dass die Interessen des Civilressorts gebührende Berücksichtigung erfahren werden.

Der Secretair des Börsen-Comités hat in einem Separatvotum, auf Grund von die Bedeutung des Winterhafens und seiner nautischen Institutionen illustrirenden Daten, sowie auch der unliebsamen Erfahrungen der letzten Jahre, die Interessen der Schifffahrt und des Handels gegen die, die Nutzung des Hafens beengenden Ansprüche der Festungsverwaltung vertreten. Dieses Separatvotum ist den dem Wilnaschen Militairbezirk vorgestellten Commissionsprotocollen beigefügt worden.

11. Mühlgraben-Hafen.

a. Schiffsbewegung im Jahre 1892.

In Neu-Mühlgraben haben geloscht:	Kohlen	Schienen	Gusseisen	Harz	Farbeholz	Diverse Waaren	Ballast	Total Dampfer	Total Segler
Dampfer	43	—	—	—	2	23	—	68	—
Segler	52	—	—	—	17	32	18	—	119

In Neu-Mühlgraben haben geladen:	Getreide	Flachs	Holz	Gyps	Diverse Waaren		
Dampfer	—	—	103	—	1	104	—
Segler	—	—	23	20	2	—	45
						172	164

In Alt-Mühlgraben haben 399 Schiffe (160 Segler und 239 Dampfer) Holz geladen.

In Neu-Mühlgraben überwintern 30, in Alt-Mühlgraben 5 Segelschiffe.

b. Verwerthung der Mühlgraben- Speicher zu industrieellen Zwecken:

(siehe weiter unten pct. 57 dieses Berichts).

12. Bolderaa-Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1892.

Vom Jahre 1891 waren im Hafen verblieben 3 Schiffe mit 1,462 Tons.

Dazu kamen im Jahre 1892 ein 97 Dampfer mit 77,024 Tons.
18 Segler „ 6,498 „
Summa 115 Schiffe mit 83,522 Tons.

Im Jahre 1892 gingen aus 98 Dampfer mit 78,080 Tons.
20 Segler „ 6,904 „
Summa 118 Schiffe mit 84,984 Tons.

Verblieben im Hafen ult. December 1892 — Schiffe mit — Tons.

13. Navigationsschulwesen.

a. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comités ist im Cursus 1891/92 in der Schiffer- und Steuermannsklasse von 16 Schülern besucht worden, von denen 9 das Schifferexamen und 5 das Steuermannsexamen bestanden haben. Die Vorbereitungsklasse besuchten 13 Schüler; es ist mithin die Schule im Ganzen von 29 Schülern besucht worden.

b. Unterricht und Lehrkräfte.

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

c. Maschinisten- und Heizer-Abtheilung.

Die unter Leitung des Ingenieurs Kohlhase stehende Maschinisten- und Heizer-Abtheilung wurde im Schuljahre 1891/92 von 121 Personen besucht, von denen 50 auf die Maschinistenklasse und 71 auf die Heizerklasse kamen.

Die Maschinistenprüfung bestanden 45, die Heizerprüfung 63 Schüler.

d. Einführung der russischen Unterrichtssprache.

Unterm 18. Juni 1892 № 347 theilte der Börsen-Comité dem Herrn Curator des Dörptschen Lehrbezirks eine Correspondenz zwischen dem Volksschul-Inspector Treuland und dem Navigationslehrer Bruhns, bezüglich der Einführung der russischen Unterrichtssprache in der Navigationsschule des Börsen-Comités mit, bei dem Hinzufügen, dass Capitain Bruhns zu keinerlei Aenderungen bezüglich des Unterrichts in dieser Schule berechtigt sei, worauf vom Herrn Curator am 25. August 1892 sub № 5613 nachstehende Antwort erfolgte:

„Auf das Schreiben vom 18. Juni d. J. sub № 347 beehre ich mich dem Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass, im Hinblick auf den vom Livländischen Gouverneur ausgesprochenen Gedanken über die Nothwendigkeit, die Prüfungen in den, auf Anordnung des Gouverneurs niedergesetzten Prüfungscommissionen für nautische Aemter in der Reichssprache auszuführen, sowie zu diesem Behufe die Kenntnisse

in der russischen Sprache bei den Schülern zu erhöhen, ich genaue Auskünfte über die Kenntnisse der Lehrer in der russischen Sprache eingezogen und sodann dem Director der Volksschulen aufgetragen habe, dahingehende Anordnung zu treffen, dass diejenigen Lehrer, die den Unterricht mit Erfolg in russischer Sprache ertheilen können und sich dazu bereit erklären, hiemit in dem laufenden Schuljahre begönnen, diejenigen aber, die die russische Sprache garnicht oder nicht genügend verstehen, verpflichtet würden, sich dieselbe im Laufe zweier Jahre zu eigen zu machen.

Zugleich bitte ich den Börsen-Comité, Anordnung treffen zu wollen, dass mein obenerwähnter Antrag auch in der Rigaschen Navigationsschule Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten Nicolai Alexandrowitsch erfüllt werde, wobei ich hinzufüge, dass, nach den von der Direction der Volksschulen eingezogenen Auskünften, der Leiter dieser Schule, Collegien-Assessor Bruhns, und die Lehrer Oswald Kohlhase und Hermann Kurtz die russische Sprache genügend beherrschen, um in derselben zu unterrichten, der Lehrer Johann Goetz jedoch noch die russische Sprache erlernen muss."

Der Börsen-Comité machte hierauf am 7. September 1892 sub № 573 dem Herrn Curator folgende Vorstellung:

„Mittelst Schreibens vom 25. August c. № 5613 haben Ew. Excellenz dem Rigaschen Börsen-Comité mitzutheilen beliebt, dass der Livländische Gouverneur den Gedanken ausgesprochen, die Prüfungen der Seeleute fortan in der Reichssprache vorzunehmen, und zu dem Behufe die Kenntnisse der Schüler der Navigationsschule des Börsen-Comités in der russischen Sprache zu verstärken. In dieser Veranlassung beantragen Ew. Excellenz im nächsten Schuljahre mit dem Unterrichte in der Navigationsschule in der russischen Sprache zu beginnen.

Bei allseitiger, sorgfältiger Prüfung dieses Antrages haben sich der Ausführung einer so tief einschneidenden Massregel Schwierigkeiten entgegengestellt, deren Ueberwindung zur Zeit nicht möglich erscheint, wie sich aus nachstehenden Erwägungen ergiebt, die der Börsen-Comité der geneigten Berücksichtigung Ew. Excellenz zu unterbreiten sich erlaubt.

Die Allerhöchsten Erlasse bezüglich der Einführung der russischen Unterrichtssprache in den Lehranstalten des Dörptschen Lehrbezirks vom 10. April 1887, 17. Mai 1887 und 23. Mai 1889 beziehen sich nur auf die in denselben speciell bezeichneten mittleren Lehranstalten und die Volksschulen. Zu keiner von diesen Lehranstalten gehören aber die auf ganz abweichender Grundlage organisirten Navigationsschulen, welche durch besondere Gesetze normirt

sind, die bisher noch nicht auf dem Gesetzgebungswege eine Aufhebung oder Abänderung erfahren haben.

Fehlt es somit einerseits noch an einer gesetzlichen Basis für eine Reform des Unterrichts an diesen professionellen Schulen, so stehen andererseits zur Zeit auch noch unüberwindliche practische Hindernisse und Bedenken der sofortigen Einführung der russischen Unterrichtssprache in diesen Anstalten entgegen, welche für die Navigationsschule des Rigaschen Börsen-Comités wesentlich in folgenden Umständen bestehen:

Nach § 10 des Statuts dieser Schule vom 13. November 1850 umfasst der Lehrtermin derselben einen Zeitraum von nur 4—5 Monaten, indem der Unterricht nach Schluss der Navigation beginnt und bei Eröffnung der nächstjährigen Navigationsperiode geschlossen wird. Während der Navigation müssen die Schüler, nach § 8, zur See gehen, und im Sommer und Herbst im Schiffsdienst bleiben. Es stimmt das vollständig überein mit dem § 11 des Allerhöchst am 27. Juni 1867 bestätigten allgemeinen Reglement für die Navigationsschulen. An Vorkenntnissen wird nach § 9 pct. 6. des Statuts der Navigationsschule des Börsen-Comité's nur verlangt, dass der eintretende Schüler lesen und schreiben und die 4 Species in ganzen Zahlen rechnen kann. Das Allerhöchst am 27. Juni 1867 bestätigte allgemeine Reglement für die Navigationsschulen verlangt im § 5 sogar nur, dass die Eintretenden zu lesen und zu schreiben verstehen. Es liegt auf der Hand, dass in der kurzen Zeit von 4 bis 5 Monaten ein Schüler, ohne weitere Vorkenntnisse als Lesen und Schreiben, nur bei grösstem Fleisse im Stande sein wird, den vorschriftsmässigen Lehrstoff (§§ 15 und 16 des Statuts der Rigaschen Navigationsschule und vom Finanzminister am 2. November 1867 bestätigtes Prüfungsprogramm) zu bewältigen, und auch nur dann, wenn der Unterricht in der ihm geläufigen Sprache stattfindet. Dasselbe zu leisten, wenn in einer Sprache unterrichtet wird, die der Schüler erst lernen soll, ist absolut undenkbar. Bei der Navigationsschule des Börsen-Comités besteht auf noch, im Interesse unserer mit Dampfkraft arbeitenden Fabriken, Dampfschiffe und Baggermaschinen, eine besondere Abtheilung für Heizer und Maschinisten, die einem dringenden Bedürfnisse abgeholfen und sich als überaus nützlich bewährt hat. In diese Abtheilung treten meist einfache Arbeiter, ohne alle Vorbildung ein, und werden durch einen ihrer Bildungsstufe angepassten populären Unterricht zu tüchtigen Heizern und Maschinisten ausgebildet, was selbtverständlich nur bei einem Unterricht in einer ihnen bekannten Sprache zu erzielen ist. Die baltischen Navigationsschulen recrutiren sich aus der untersten Schicht der ört-

lichen Bevölkerung, und namentlich der landischen. Erst wenn diese im Laufe der Zeit sich die russische Sprache vollkommen angeeignet haben wird und die in die Navigationsschulen Eintretenden aus den Volksschulen schon die Kenntniss der russischen Sprache mitbringen, erst dann wird daran gedacht werden können, die russische Unterrichtssprache bei den Navigationsschulen einzuführen.

Die bei der Navigationsschule des Börsen-Comités angestellten Lehrer haben diese Anschauung des Börsen-Comité's vollkommen bestätigt und die Meinung ausgesprochen, dass bei sofortiger Einführung der Unterrichtssprache sich kein Schüler zur Aufnahme melden würde. Sie haben ferner erklärt, dass sie selbst unbedingt eine ausreichende Vorbereitungsfrist beanspruchen müssten, ehe sie den Unterricht in russischer Sprache beginnen; zur Zeit wären sie dazu nicht genügend vorbereitet. Bis es den Volkschulen gelungen sein wird, die allgemeine Kenntniss der russischen Sprache bei der Ortsbevölkerung zu erzielen, so dass sich dann Niemand mehr zur Aufnahme in die Navigationsschule melden wird, dem die russische Sprache nicht vollkommen geläufig ist, dann werden auch sie, die Lehrer, genügend präparirt sein, ihre Lehrfächer in russischer Sprache vorzutragen.

Der Börsen-Comité muss die Gewissheit haben, dass die unter seiner Firma wirkende und von der Kaufmannschaft mit reichen Mitteln dotirte Lehranstalt auch Zöglinge zu liefern im Stande sei, denen mit gutem Gewissen Menschenleben und werthvolle Handelsgüter anvertraut werden dürfen.

Bis hiezu haben die Zöglinge der Navigationsschule des Börsen-Comités dieser Anstalt, während ihres nahezu 50jährigen Bestehens, Ehre gemacht und der einheimischen Handelsschifffahrt einen Stamm tüchtiger, zuverlässiger Seeleute geliefert — wird die Ausbildung für ihren Beruf durch eine Unterrichtssprache, die sie nicht beherrschen, beeinträchtigt, so kann der Börsen-Comité nicht weiter die Verantwortung für die Tüchtigkeit der in seiner Anstalt gebildeten Seeleute übernehmen und erscheinen dann auch die der Anstalt gebrachten grossen Geldopfer nicht mehr gerechtfertigt.

Dagegen würde der Börsen-Comité gern bereit sein, bei Aufrechterhaltung der deutschen Unterrichtssprache — wenn es verlangt werden sollte — für den russischen Sprachunterricht als besonderes Lehrfach, die erforderlichen Mittel anzuweisen, und damit dürfte wohl allen billigen Ansprüchen gebührend Rechnung getragen sein, da es doch zunächst auf die Erwerbung genügender Fachkenntnisse ankommt, die Sprachkenntnisse aber erst in zweiter Reihe in Betracht kommen können.

Es ist ja allgemein bekannt und anerkannt, dass die russische Rhederei schwer daniederliegt und der grösste Theil unseres internationalen Handels durch ausländische Schiffe vermittelt wird, in Folge dessen denn in den höheren Regierungssphären schon seit Jahren Verhandlungen darüber gepflogen werden, wie unserer Rhederei aufzuhelfen wäre; — es würde aber gewiss nicht zur Förderung derselben gereichen, wenn die Ausbildung tüchtiger einheimischer Seeleute erschwert wird. Der Börsen-Comité glaubt daher mit Zuversicht darauf rechnen zu können, dass die Staatsregierung in Anerkennung der bisherigen Leistungen seiner Navigationsschule, eine der ältesten im russischen Reiche, das Fortbestehen derselben unter den bisherigen Bedingungen gestatten wird, bis die Volksschulen bezüglich der Verbreitung der Kenntniss der russischen Sprache unter der Ortsbevölkerung, und namentlich der landischen, die das Hauptcontingent für die Navigationsschulen liefert, ihre Aufgabe gelöst haben werden und die in die Navigationsschulen Eintretenden der russischen Sprache soweit mächtig sind, dass der Unterricht in dieser Sprache bei ihnen auf keine Hindernisse mehr stöst.

Soweit dem Börsen-Comité bekannt, haben auch die Kurländischen Navigationsschulen, und namentlich die Libausche, sich nicht für befähigt erklärt, schon jetzt mit dem Unterricht in in russischer Sprache vorzugehen, und in derselben Lage werden sich wohl alle Navigationsschulen der baltischen Provinzen befinden, wenn es ihnen Gewissenssache ist, tüchtige und zuverlässige Seeleute zu bilden, die nicht nur eine Schule besucht, sondern auch den Lehrstoff gründlich verarbeitet und mit vollem Verständniss in sich aufgenommen haben, so dass sie ihn mit gutem Erfolge in ihrem verantwortlichen Berufe verwerthen können."

Der Herr Curator antwortete hierauf am 18. September 1892 sub. Nr. 6290.

„In Folge des Schreibens vom 7. September d. J. Nr. 573 beehre ich mich dem Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass ich vollkommen die grosse Bedeutung der baltischen Navigationsschulen und den grossen staatlichen Nutzen, den dieselben bereits bringen und noch mehr in der Zukunft erwarten lassen, anerkenne, und weit davon entfernt bin, an irgend eine Massregel zu denken, die geeignet wäre, eine Schmälerung dieser Bedeutung und des Nutzens nach sich zu ziehen. Demnach habe ich in meinem Schreiben vom 9. Mai d. J. sub. Nr. 3120 beantragt, dass mit dem laufenden Schuljahre nur diejenigen Lehrer den Unterricht in russischer Sprache beginnen, die diese Sprache zu diesem Behufe hinreichend beherrschen und sich dazu bereit erklären; wenn die Lehrer der Navigationsschule des Börsen-Comité's sich nicht für genügend vor-

bereitet halten, um den Unterricht in russischer Sprache zu ertheilen, und hiezu noch einer besonderen Frist bedürfen, wie sie solches dem Börsen-Comité erklärt haben, so bedarf es auch weiter keiner Erörterungen in dieser Frage.

Was die allgemeinen Erwägungen anbetrifft, die der Börsen-Comité in seinem Schreiben hinsichtlich des Modus der Einführung der russischen Unterrichtssprache in den Navigationsschulen anführt, so ist mit solchen Erwägungen das Ministerium der Volksaufklärung, von welchem auch die Entscheidung der vorliegenden Frage zu erwarten ist, bereits seit geraumer Zeit beschäftigt.

In letzter Zeit ist eine solche Entscheidung erfolgt und ich halte es für meine Pflicht, dieselbe dem Börsen-Comité mitzutheilen:

Mittelst Antrags vom 19. August d. J. Nr. 14585 hat der Herr Minister der Volksaufklärung gestattet, die gegenwärtig giltigen Verordnungen über die Navigationsschulen des Livländischen, Kurländischen und Estländischen Gouvernements in dem Sinne abzuändern und zu ergänzen, dass in denselben sämmtliche Unterrichtsgegenstände in russischer Sprache vorgetragen werden müssen.

Hiebei fügte der Herr Minister hinzu:

1) in sämmtlichen genannten Schulen, in welchen die Verwirklichung der obenerwähnten Massregel auf Hindernisse im Personalbestande der Lehrer stossen könnte, muss der Einführung dieser Massregel ein Ersatz der Lehrer durch solche Personen vorausgehen, die die russische Sprache gut beherrschen und geneigt sind, die Ausführung der Weisungen der Staatsregierung nicht zu hindern, sondern zu fördern;

2) sodann ist, nachdem das Lehrerpersonal, wie angegeben, verbessert worden, sowie in denjenigen Schulen, in denen das Personal gegenwärtig bereits seiner Bestimmung entspricht, unverzüglich zur Einführung der russischen Unterrichtssprache in solcher Reihenfolge zu schreiten.

a. im 1. Curse der Navigationsschulen ist beim Unterricht in den örtlichen Dialecten, sowohl beim Unterricht als auch beim Verkehr mit den Schülern, im Laufe eines Winters die russische Sprache in erhöhtem Masse anzuwenden, und ferner, sobald es sich als möglich erweist, die russische Sprache als besonderes Fach zu lehren. Im folgenden Lehrjahre müssen diejenigen Schüler der unteren Curse, die zum zweiten Jahre verblieben sind, alle Fächer obligatorisch in russischer Sprache durchnehmen und in derselben den Unterricht bis zum Schlusse des Cursus fortsetzen; bei neu eintretenden Schülern ist der Unterricht auch in der örtlichen Sprache gestattet. In dieser Weise ist bis dahin zu verfahren, bis die heranwachsende Generation im Lande, die gegen-

wärtig bereits in den städtischen und landischen Volksschulen in russischer Sprache unterrichtet wird, das 16. bis 20. Lebensjahr erreicht hat, da in diesem Alter die Mehrzahl der Schüler zum ersten Male in die Navigationsschulen einzutreten pflegt. Dann wird man von den Eintretenden die Kenntniss der russischen Sprache verlangen und den Unterricht im ersten Curse in russischer Sprache bereits im 18. Jahre des Eintritts beginnen könnnen.

b. Unter solchen Bedingungen kann der Unterricht in russischer Sprache in den mitttleren Cursen nicht eher beginnen, als 2—3 Jahre nach Einführung der russischen Unterrichtssprache in den unteren Classen, d. h. dann, wenn die Schüler, die die letzteren in russischer Sprache absolvirt haben, nach 2—3 auf der See verbrachten Jahren, in die mittleren Curse einzutreten beginnen.

c. Nach denselben Erwägungen muss der Unterricht in der Reichssprache in den oberen Cursen um 5 bis 6 Jahre später als in den untersten beginnen.

3) In Anbetracht dessen, dass in kurzer Zeit das Project einer neuen Verordnung über die Navigationsschulen, in welcher bestimmt werden wird, dass alle Prüfungen zu nautischen Aemtern in russischer Sprache stattfinden müssen, zur Allerhöchsten Bestätigung vorgestellt werden wird, bedarf es, nach Ansicht des Herrn Ministers, gegenwärtig nicht eines besonderen Gesuchs in dieser Angelegenheit.

Indem ich von Obigem dem Rigaer Börsen-Comité Mittheilung mache, beehre ich mich, denselben zu ersuchen, seinerseits die entsprechenden Massregeln zu ergreifen, um die Entscheidung des Herrn Ministers der Volksaufklärung hinsichtlich der Einführung der russischen Unterrichtssprache in den Navigationsschulen der Baltischen Provinzen zur Ausführung zu bringen."

Hierauf erging seitens des Börsen-Comités am 20. October 1892 sub Nr. 692 folgendes Schreiben an den Herrn Curator:

„Auf das Schreiben Ew. Excellenz vom 28. September c. sub Nr. 6290, betreffend die stufenweise Einführung der russischen Unterrichtssprache bei der Rigaschen Navigationsschule, erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité folgende Erwägungen der wohlwollenden Beurtheilung Ew. Excellenz zu unterbreiten:

Die Navigationsschulen sind professionelle Special-Anstalten, welche unter ganz besonderen Bedingungen bestehen, die von den, für alle anderen Lehranstalten bestehenden Normen abweichen. Die Navigationsschulen beruhen auf dem Princip, dass beim Seemann die prac-

tische Ausbildung mit der theoretischen Hand in Hand gehen muss, in Folge dessen denn der theoretische Unterricht nur in einem Wintercurse von 5—6 Monaten stattfindet, die Navigationsperiode aber zur Seefahrt verwandt werden muss.

Erst nach zurückgelegtem 21. Lebensjahre wird der Navigationsschüler zum Steuermannsexamen zugelassen. Um nun aber das Absolviren der Steuermannsklasse in der Frist von wenigen Monaten zu erleichtern, werden die für den Seedienst Neigung habenden Individuen, falls sie es wünschen, in dem Alter von 16 bis 19 Jahren in den Vorbereitungscurs der Rigaschen Navigationsschule aufgenommen, wo sie in den grundlegenden Fächern — Arithmetik und Geometrie — unterwiesen werden und dann in See gehen, um bei der Meldung zum Steuermannsexamen, auf Grund der Allerhöchst am 27. Juni 1867 bestätigten Prüfungsregeln, einen 16- bis 24monatlichen Seedienst nachweisen zu können.

Dieser zwischen Theorie und Praxis abwechselnde professionelle Bildungsgang bedingt die Forderung, dass der in den Vorbereitungscursus eintretende Schüler schon die Kenntniss der russischen Sprache mitbringen muss, wenn er im Stande sein soll, dem Unterricht in russischer Sprache zu folgen, denn in der Navigationsschule wird er, bei einem immer wieder durch Seefahrten, und noch dazu meist in ausländischen Gewässern, unterbrochenen Lehrgange, die russische Sprache nicht erlernen, da das, wie bei jeder anderen fremden Sprache, nur durch einen ununterbrochenen, stufenweise fortschreitenden Unterricht erzielt werden kann.

Es entsteht nun die Frage, in welcher Frist erwartet werden kann, dass die Volksschulen die ihnen gestellte Aufgabe der Verbreitung der russischen Sprache unter der niederen Bevölkerung gelöst haben werden.

Die allgemeine Durchführung der russischen Unterrichtssprache in den Volksschulen datirt erst aus jüngster Zeit, so dass die gegenwärtig im Durchschnittsalter von 10 Jahren in dieselben Eintretenden, nachdem sie 4 bis 5 Jahre in ihnen verblieben, nach weiteren 3 bis 4 Jahren das für den Eintritt in die Vorbereitungs- oder unterste Classe der Navigationsschule erforderliche Durchschnittsalter von 18 Jahren erreicht haben. Mit diesem Schülermaterial muss die Navigationsschule rechnen, sie kann also erst in 7 bis 8 Jahren Schüler erhalten, denen die russische Sprache geläufig ist, so dass die Einführung der russischen Sprache im Vorbereitungscurse der Rigaschen Navigationsschule bis auf das Jahr 1900 hinauszuschieben wäre. Bis dahin werden auch die Lehrkräfte sich die russische Sprache angeeignet haben,

was für diese — mit wenigen Ausnahmen — kein zu langer Termin sein dürfte, wenn man bedenkt, dass zu Lehrern an der Navigationsschule sich nur Schiffer qualificiren, die eine Reihe von Jahren Kauffahrteischiffe geführt haben. Diese Schiffer aber haben, wenn sie überhaupt jemals der russischen Sprache mächtig gewesen sind, dieselbe während des langjährigen Aufenthalts in ausländischen Gewässern meist vergessen und müssen von vorn anfangen, um sich dieselbe wieder anzueignen und zwar in der Gründlichkeit, dass sie in ihr wissenschaftlichen Unterricht zu ertheilen vermögen. Marine-Officiere eignen sich nicht zu Lehrern an den Navigationsschulen, weil ihnen die Bedürfnisse und Usançen der Handelsschifffahrt vollkommen fremd sind, auf welche beim Unterricht in den Navigationsschulen aber ganz besonders Rücksicht genommen werden muss.

Da nun der Herr Minister in dem Rescripte vom 19. August c. sub Nr. 14585 statuirt, dass der Steuermannscurs 2—3 Jahre und der Schiffercurs 5—6 Jahre später als der unterste Curs mit dem Unterricht in russischer Sprache beginnen sollen, so wäre in dieser Beziehung für den Steuermannscurs das Jahr 1903 und für den Schiffercurs das Jahr 1906 in Aussicht zu nehmen.

Eine 8jährige Frist für den Beginn des Unterrichts in russischer Sprache erscheint auch dringend geboten für die unserer Dampfschifffahrt und Fabrikindustrie so ausserordentlich nützliche Heizer- und Maschinistenklasse der Rigaschen Navigationsschule, denn nicht früher kann erwartet werden, dass die in diese Specialklassen Eintretenden — meistens Schlosser-Lehrlinge und Gesellen — Gelegenheit gehabt haben werden, sich mit der russischen Sprache vertraut zu machen.

Eine nothwendige Consequenz der Verschiebung der Einführung der russischen Unterrichtssprache in der Navigationsschule ist nun auch die Beanstandung der Prüfungen und zwar für die Steuermanns- und Heizerklassen bis zum Jahre 1904 und für die Schiffer- und Maschinistenklasse bis zum Jahre 1907.

Bei der grossen Bedeutung der Navigationsschulen für die Handelsschifffahrt des russischen Reichs glaubt der Rigasche Börsen-Comité die Hoffnung aussprechen zu dürfen, dass die Staatsregierung, wenn sie es nicht für möglich erachten sollte, diesen Schulen die Unterrichtssprache zu lassen, welche die örtliche Bevölkerung spricht und in welcher ihr am leichtesten die theoretischen Kenntnisse im Navigationsfach beigebracht werden können, wenigstens gestatten wird, dass die Einführung der russischen Unterrichtssprache bis soweit hinausgesehoben

werde, dass sie einer gründlichen Berufsbildung keine Hindernisse mehr bereiten kann.

Der Rigaer Börsen-Comité erlaubt sich an Ew. Excellenz die ergebene Bitte zu richten, beim Herrn Minister der Volksaufklärung sich geneigtest dahin verwenden zu wollen, dass die im besonderen Interesse der örtlichen Navigationsschulen, sowie im allgemeinen Interesse des Handels und der Schiffahrt vom Börsen-Comité ausgesprochenen Ansichten und Wünsche bei Seiner hohen Excellenz dem Herrn Minister eine wohlwollende Berücksichtigung finden und diese hochwichtige Frage eine Erledigung erhalte, die einem hervorragenden Theile der Volkswohlfahrt die Freiheit einer normalen Entwickelung nicht beschränkt.

Unsere Navigationsschulen bedürfen der besonderen Schonung der Staatsregierung, indem sie eine eminent wichtige volkswirthschaftliche Aufgabe zu lösen haben. Das Russische Reich ist in hohem Grade darauf angewiesen, zur Hebung seiner Handelsflotte sich einen tüchtigen Seemannsstand zu schaffen. Jede Beschränkung der Leistungsfähigkeit der Navigationsschulen würde einen wirthschaftlichen Schaden für das Reich involviren, dessen Bedeutung nicht unterschätzt werden darf. Nur ca. 15% des internationalen Handels Russlands wird durch russische Schiffe vermittelt, 85% besorgen ausländische Schiffe und heimsen viele Millionen Rubel an Fracht ein, die unserem Nationalwohlstande verloren gehen. Bisher hat die Staatsregierung die Initiative im Navigationsschulwesen und die Pflege dieser Anstalten den Gemeinden anheimgegeben und sich darauf beschränkt, diese Schulen durch verhältnissmässig geringe Geldsubventionen zu fördern. Unter solchen Umständen bildet einen Hauptfactor für die Prosperität der Navigationsschulen das Interesse des Handelsstandes an dem Gedeihen der einheimischen Handelsschiffahrt und die dadurch bedingte opferwillige Sympathie desselben für die Navigationsschulen. Von der Staatsregierung wird aber nur beansprucht, dass sie der Entwickelung dieser Schulen volle Freiheit — nach Massgabe der Ortsverhältnisse — gewähre."

Ein Memorial gleichen Inhalts liess der Börsen-Comité durch seine St. Petersburger Agentur dem Herrn Director des Departements des Handels und der Manufacturen am 29. October 1892 überreichen. Dasselbe wurde vom Finanzministerium dem Ministerium der Volksaufklärung zugefertigt.

Am 5. December 1892 sub Nr. 8205 erhielt der Börsen-Comité folgendes Schreiben vom Herrn Curator:

In Folge der Vorstellung vom 11. November a. c., Nr. 560 beehre ich mich, dem Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass ich dessen in der Vorstellung vom 20. October c. Nr. 692 enthaltenen Erwähnungen dem Herrn Minister der Volksaufklärung vorzustellen für überflüssig hielt, da in der Angelegenheit der Einführung der russischen Unterrichtssprache in den Navigationsschulen des Bezirks bereits eine Anordnung Seiner Erlaucht, die ich dem Comité am 18. September c. Nr. 6290 mitgetheilt habe, sowie eine Bekräftigung dieser Anordnung, mitgetheilt dem Comité am 20. October 1892 Nr. 7201, erfolgt ist. Diese Anordnungen betrachte ich als endgiltige und unbedingt zu erfüllende; sollte jedoch dessenungeachtet, trotz dieser Anordnungen der Comité für nützlich erachten, dass dessen im Schreiben sub Nr. 692 enthaltenen Erwägungen zur Kenntniss des Ministers der Volksaufklärung gebracht werden, so ist meinerseits kein Hinderniss dagegen vorhanden.

Indem ich mich nunmehr dem in der Vorstellung vom 11. November c. Nr. 560 enthaltenen Gesuche des Comités zuwende, dass hinkünftig der Rigasche Director und Inspector der Volksschulen in Angelegenheiten der Rigaschen Schule für Handels-Schifffahrt Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten Nicolai Alexandrowitsch sich nicht an den Lehrer Bruhns, der zu keinerlei Anordnungen berechtigt sei, sondern direct an den Börsen-Comité wendeten, der der Eigenthümer dieser Schule, so erlaube ich mir Folgendes mitzutheilen: Aus den Acten der Verwaltung des Lehrbezirks ist zu ersehen, dass die erwähnte Schule die Rechte einer Privat-Lehranstalt besitzt. Im Jahre 1849 wurde vom Minister der Volksaufklärung gestattet, dass diese Schule, wie die übrigen Privatschulen, unter der Leitung der Schulobrigkeit bliebe und damals wurde der Lehrplan dieser Schule vom Ministerium bestätigt; alle späteren Abänderungen in der Organisation der Schule wurden vom Curator des Dorpater Lehrbezirks nach Beprüfung im Curator-Conseil, genehmigt, da die Ordnung der Entscheidung der Angelegenheiten von Privatschulen abgeändert worden war.

In letzter Zeit ist auf die von der Verwaltung eines Lehr-Bezirks angeregte Frage, ob Gesellschaften private Lehranstalten unterhalten können, vom Ministerium eine Erläuterung erfolgt, aus der zu ersehen ist, dass verschiedene Gesellschaften, Landschaften, Stände sowohl Schulen vom bestehenden Typus, in deren Statuten hiervon Erwähnung geschieht, als Gymnasien, Realschulen, Stadtschulen u. s. w., als auch Lehranstalten mit besonderer Organisation und besonderem Cursus unterhalten können, in letzterem Falle aber müssen derartige Schulen ein besonderes Statut haben, dass von der Regierung bestätigt ist und in allen Details die Existenz der Schule bestimmt; hiebei müssen, wie das auch bisher für

sämmtliche private Specialschulen, die von Gesellschaften unterhalten werden, besondere Leiter solcher Schulen ernannt werden, welche vor der Schulobrigkeit für den Zustand der Schule und die Richtung des Lehrwesens in derselben zu verantworten haben. Genannten Personen werden von der betreffenden Instanz der Schulobrigkeit alle ihre Schule betreffenden Anordnungen zur Erfüllung übergeben, mit denselben findet der gesammte Verkehr im Lehrwesen statt.

In Anbetracht alles Obigen kann das Gesuch des Börsen-Comités nicht berücksichtigt werden.

Bei Mittheilung des Obigen und da ich es nicht für an der Zeit halte, gegenwärtig die Frage über Erlass eines besonderen Statuts für die Navigations-Schule des Börsen-Comités anzuregen, da ein neues Reglement für die Navigationsschulen des Reichs bevorsteht, ersuche ich demungeachtet den Comité, auf Grund der obigen Erläuterung des Ministers der Volksaufklärung, mir eine Person zur Bestätigung vorzustellen, welcher die Leitung des Lehrwesens der Schule übertragen wird und an welche sich die Inspection und Direction der Volksschulen mit ihren Anträgen wenden könnten."

Der Börsen-Comité wandte sich nun in einer Vorstellung vom 10. December 1892 sub Nr. 860, unter Anschluss der gesammten Correspondenz desselben mit dem Curator, direct an den Herrn Minister der Volksaufklärung mit der Bitte, die Vorschläge des Börsen-Comités bezüglich der stufenweisen Einführung der russischen Unterrichtssprache in der Rigaschen Navigationsschule einer wohlwollenden Prüfung unterziehen und dieselben genehmigen zu wollen, da nur auf dem vom Börsen-Comité vorgeschlagenen Wege die vorliegende überaus schwierige Frage eine correcte Lösung erhalten werde.

Die Entscheidung des Herrn Ministers steht noch aus.

Am 7. Januar 1893 sub Nr. 43 wandte sich der Rigasche Volksschul-Director mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité.

„Seine Excellenz der Herr Curator des Dorpater Lehrbezirks hat aus einem Berichte über Besichtigung der Rigaer Navigationsschule im vergangenen December ersehen, dass untern den Lehrern dieser Schule sich auch ein ausländischer Unterthan, der zudem die russische Sprache nicht beherrscht, Herr Johann Götz, befindet. Auf Grund der Anordnung des Ministers der Volksaufklärung vom 4. October 1892 Nr. 16982 über Massregeln zur schleunigsten Einführung der russischen Unterrichtssprache in der Navigationsschule, hat der Curator mir mittelst Vorschrift vom 4. Januar 1893 Nr. 25 den Auftrag ertheilt, beim Rigaer

Börsen-Comité darauf anzutragen, an Stelle des Götz eine andere, berechtigte, die russische Sprache beherrschende Person zu erwählen.

Bei Mittheilung des Obigen beehre ich mich, in Folge des Auftrags des Herrn Curators, den Rigaer Börsen-Comité zu ersuchen, dafür Sorge tragen zu wollen, dass an Stelle des Götz eine andere vollkommen berechtigte, die russische Sprache beherrschende Person an die Rigaer Navigationsschule berufen werde, vom Geschehenen aber mich zu benachrichtigen."

Der Börsen-Comité antwortete am 15. Januar 1893 sub Nr. 950 wie folgt:

„Auf das Schreiben Ew. Hochgeboren vom 7. Januar c. sub Nr. 41 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu erwiedern:

1) dass die Anstellung von Ausländern als Lehrer an den Navigationsschulen, soweit dem Börsen-Comité bekannt, nicht verboten ist;

2) dass dem an der Rigaschen Navigationsschule angestellten Capitain J. Götz, nach Inhalt des Schreibens des Rigaschen Volksschul-Inspectors Treuland an den Navigationslehrer Capitain Bruhns vom 28. Mai 1892 sub Nr. 739 (auf Grund des dem genannten Inspector vom Director der Volksschulen am 16. Mai 1892 sub Nr. 2025 mitgetheilten Rescripts des Herrn Curators vom 9. Mai 1892 sub Nr. 3120) ein zweijähriger Termin gegeben worden, um sich die russische Sprache anzueignen, und

3) dass auf die Vorstellung des Börsen-Comités an den Herrn Ministers der Volksaufklärung vom 10. December 1892 sub Nr. 860, in Betreff des Modus der stufenweisen Einführung der russischen Unterrichtssprache in der Rigaschen Navigationsschule, von Seiner Erlaucht noch keine Entscheidung erfolgt ist.

e. Regeln für die Designirung von Schülern der Navigationsschulen zu Fahrten auf Schiffen der freiwilligen Flotte.

Der Navigationslehrer Bruhns hatte am 20. März 1892 sub Nr. 327 folgendes Schreiben vom Volksschul-Inspector des Rigaschen Rayons erhalten.

„Mittelst Antrags vom 3. März c. Nr. 4145 hat der Herr Minister der Volksaufklärung dem Curator des Dörptschen Lehrbezirks mitgetheilt, dass, auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom 15. Juni 1887, alljährlich im Budget des Ministeriums der Volksaufklärung ein Credit von 4200 Rbl. zur Zahlung an die Verwaltung der freiwilligen Flotte für den Unterhalt von 10 Schülern der Navigationsschulen auf den Schiffen der freiwilligen Flotte für die Dauer von je 2 Jahren angewiesen

wird, um diesen Schülern die Möglichkeit zu bieten, sich in der Praxis mit ihrer Specialität bekannt zu machen und gleichzeitig sich, wenn auch nur theilweise, den Navigationscensus zu sichern, welcher von ihnen bei Ableistung der Prüfung auf einen der verschiedenen Grade verlangt wird. Zu diesem Zwecke führt die freiwillige Flotte ein Candidaten-Verzeichniss der erwähnten Schüler, stellt dasselbe nach den Auskünften zusammen, die von den Navigationsschulen geliefert werden, und bestimmt der Reihenfolge nach die Candidaten zu weiten Fahrten. Indessen hat sich dieser Modus, die Schüler der Navigationsschulen auf die Schiffe der freiwilligen Flotte zu bestimmen, wie die Erfahrung lehrt, als ungeeignet erwiesen. Da die Verwaltung der freiwilligen Flotte nicht die Möglichkeit hat, wegen Mangels irgend welcher genauerer Auskünfte, den relativen Werth der Candidaten zu beurtheilen, hält sich dieselbe streng an die Reihenfolge, so dass häufig die Reihe an solche Personen kommt, welche sich bereits anderweitig untergebracht haben und eines Platzes auf den Schiffen der freiwilligen Flotte nicht bedürfen, oder an Personen, welche ihrer Führung, ihren Fähigkeiten, oder wissenschaftlichen Fortschritten nach oder wegen ihrer Unfähigkeit, die ihnen bewilligte Vergünstigung voll auszunutzen, überhaupt dieser Vergünstigung unwürdig sind.

Zur Beseitigung dieses Uebelstandes hat Se. Erlaucht, im Einvernehmen mit dem Verweser des Marineministeriums, für nothwendig befunden, anzuordnen:

1) dass die Autoritäten der Lehrbezirke rechtzeitig dem Ministerium der Volksaufklärung Auskünfte über die besten Schüler der Navigationsschulen, welche des Unterkommens auf den Schiffen der freiwilligen Flotte werth sind, zustellen;

2) dass die Verwaltung der freiwilligen Flotte rechtzeitig dem Ministerium der Volksaufklärung von den bevorstehenden Vacanzen auf den Schiffen der freiwilligen Flotte Mittheilung macht, und

3) dass nach Empfang der erwähnten Auskünfte, das Ministerium die vorhandenen Vacanzen auf die betreffenden Lehrbezirke vertheilt.

Indem ich Ihnen alles Obige, wie es mir in der Vorschrift des Herrn Directors der Volksschulen des Dörptschen Lehrbezirks vom 17. März c. Nr. 1272 zugegangen, mittheile, beehre ich mich, Sie zu ersuchen, mir rechtzeitig die vom Ministerium verlangten Auskünfte für die von Ihnen geleitete Schule zustellen zu wollen.«

Beim Schreiben vom 29. October 1892 sub Nr. 1933 übersandte der Volkschul-Inspector dem Navigationslehrer Bruhns folgende vom Minister der Volksaufklärung am 27. September 1892 bestätigte

Regeln über die Designirung von Navigationsschülern zu Fahrten auf Schiffen der freiwilligen Flotte.

1) Um Schülern der Navigationsschulen II. und III. Kategorie, die den Kursus dieser Schulen beendet haben, die Möglichkeit zu bieten, den Schifffahrtscensus zu erlangen, der nothwendig ist zur Berechtigung zum Examen auf die Würde eines Steuermannes oder Schiffers weiter Fahrt, werden alljährlich einige der besten Schüler zur Fahrt auf Schiffen der freiwilligen Flotte als Stipendiaten des Ministeriums der Volksaufklärung designirt, je nachdem unter den zur Verfügung des Ministeriums stehenden 10 Plätzen Vacanzen vorhanden sind.

2) Die erwähnten Schüler werden zur Fahrt für eine Zeit von nicht mehr als 2 Jahren designirt.

3) Die Curatore der Lehrbezirke, zu deren Ressort Navigationsschulen II. und III. Kategorie gehören, haben nicht später als am 1. Juli dem Departement der Volksaufklärung ein Verzeichniss der in jeder Hinsicht vorzüglichsten Schüler dieser Schulen, die im Frühling desselben Jahres den Cursus beendet haben, nach hier angeschlossener Form vorzustellen.

4) Das Odessaer Comptoir der freiwilligen Flotte theilt durch die Verwaltung der letzteren dem Departement der Volksaufklärung sofort sämmtliche Versetzungen der Schüler, sowie deren Weggang von den Schiffen dieser Flotte mit.

5) Alle diese Auskünfte gelangen in die Abtheilung des Gelehrten-Comités für technische und professionelle Ausbildung an das Glied desselben, welches die Angelegenheiten der Navigationsschulen vorträgt. Diesem liegt es ob, die Verzeichnisse der Candidaten zu führen, aus ihrer Zahl Candidaten für die entstehenden Vacanzen zu wählen, die Candidaten von ihrer Designirung zu benachrichtigen, darauf zu achten, dass Schüler, welche den Anforderungen des Schifffahrtscensus genügen, rechtzeitig durch andere ersetzt werden u. s. w.

6) Bei der Designirung zu eingetretenen Vacanzen wird denjenigen Candidaten der Vorzug gegeben, welche in der kürzesten Zeit die Anzahl Monate absolviren können, die zur Erlangung des Census nothwendig ist, der ihnen die Berechtigung zur Steuermanns- oder Schifferprüfung weiter Fahrt giebt.

7) Schüler, die die für den Census erforderliche Anzahl Monate erreicht haben, werden, wenn das Schiff, auf welchem sie dienen, sich in einem Hafen des europäischen Russlands befindet, sofort aus den Listen des Schiffes gestrichen, sonst aber sofort nach Ankunft des Schiffes in einem solchen Hafen. Solche Schüler werden dann der Reihenfolge nach durch andere ersetzt.

8) Unabhängig von dem im Laufe des Jahres sich etwa zufällig eröffnenden Vacanzen, sind die normalen Termine zur Besetzung der Vacanzen: die erste Hälfte des Februar und März, die zweite Hälfte des Juli und die erste Hälfte des August für die südlichen Schulen; die erste Hälfte der Monate Mai, September und October für die Baltischen Schulen. Diese Termine entsprechen den Abfahrtszeiten der Dampfer der freiwilligen Flotte von Odessa nach dem Osten oder Norden und von Petersburg nach dem Süden.

9) Der Abtheilung des Gelehrten-Comités für technische und professionelle Ausbildung muss der Aufenthaltsort der Candidaten jederzeit bekannt sein, um die an die Reihe kommenden sofort von ihrer Designirung zur Fahrt benachrichtigen zu können.

10) Zu diesem Behufe wird den Candidaten zur Pflicht gemacht, von jedem Wechsel ihres Wohnorts, auch in dem Falle, wenn der Candidat auf seine Fahrberechtigung verzichtet, die Abtheilung des Gelehrten-Comités in Kenntniss zu setzen.

11) Candidaten, die von ihrer Designirung benachrichtigt worden sind, aber binnen 2 Wochen nach dem, auf der Benachrichtigung vermerkten Tage, der Abtheilung des Gelehrten-Comités nicht geantwortet haben, gehen ihres Rechts zur Fahrt verlustig. Hiervon berichtet die Verwaltung des Lehrbezirks sofort dem Departement der Volksaufklärung.

Form

für die Vorstellung der Candidaten zu Fahrten auf den Schiffen der freiwilligen Flotte, welche den Cursus im Jahre 189 absolvirt haben.

Aus welcher Navigationsschule.	Vor- und Familienname.	Alter.	Herkunft.	Glaubensbekenntniss.	Für welchen Grad ist der Cursus absolvirt worden.	Wieviel Monate wirklicher Seedienst hat derselbe absolvirt.		Nummern für Führung und in den einzelnen Lehrfächern.
						in welchem Amte.	auf welchen Schiffen.	

Capitain Bruhns ist vom Börsen-Comité beauftragt worden, nach diesen Regeln zu verfahren.

14. Die Schifferkasse.

Die Schifferkasse unterstützte im abgelaufenen Jahre 12 Wittwen mit zusammen 1200 Rbl.

Der Capitalbestand belief sich ult. December 1892 auf 20,704 Rbl. 96 Kop.

15. Die Seemannskasse.

Die Seemannkasse hat im verflossenen Jahre 81 Personen unterstützt und zu dem Behuf 3905 Rbl. verausgabt. Der Capitalbestand belief sich ult. December 1892 auf 50,385 Rbl. 47 Kop.

16. Seemannshaus.

a. Frequenz.

Vom Januar bis ult. December 1892 waren im zeitweiligen Logis im Hause 98 Mann, von denen der Nationalität nach:

Inländer	55	Mann
Deutsche	10	„
Engländer . . .	6	„
Franzosen. . . .	2	„
Schweizer. . . .	1	„
Skandinavier . .	24	„
	98	Mann.

Im Logis waren:

im Januar. .	16 Mann	272	Logirtage
„ Februar .	17 „	330	„
„ März . .	20 „	182	„
„ April . .	5 „	97	„
„ Mai . . .	13 „	91	„
„ Juni. . .	2 „	21	„
„ Juli . . .	4 „	35	„
„ August. .	17 „	133	„
„ September	12 „	84	„
„ October .	15 „	138	„
„ November	20 „	150	„
„ December	9 „	135	„
	150 Mann	1668	Logirtage.

Invalide Seeleute wurden für Rechnung des Hauses verpflegt:

Capitaine	. . 3	Mann
Lootsen	. . 2	„
Matrosen	. . 6	„
	11	Mann.

b. Wladimir-Maria-Stiftung.

Aus dem Capital der Wladimir-Maria-Stiftung sind im verflossenen Jahre 3 Schiffer fortlaufend und 1 Schiffer einmalig unterstützt worden. Verausgabt wurden in Summa 500 Rbl.

17. Verpflegung kranker Seeleute.

Im Laufe des Jahres 1892 sind für Rechnung der Seehospitalkasse 60 Seeleute mit 1350 Krankentagen im Stadtkrankenhause verpflegt worden und zwar:

Inländer	. . . 33	Mann
Engländer	. . 6	„
Dänen	 2	„
Holländer	. . 2	„
Deutsche	. . . 14	„
Scandinavier	. 3	„
Zusammen	60	Mann.

Gezahlt wurden für dieselben 1253 Rbl. 25 Kop., wovon die Schiffscorrespondenten und Rheder die Hälfte vergüten, so dass der Seehospitalkasse nur 626 Rbl. 55 Kop. zur Last fielen.

18. Bolderaasches Quarantaine-Lazareth.

Mittelst Schreibens vom 4. Juli 1892 № 2169 theilte der Livländische Herr Gouverneur dem Präses des Börsen-Comités mit, dass er in Riga eine Commission, unter dem Vorsitze des Livländischen Medicinal-Inspectors, niedergesetzt habe, welcher die möglichste Verbesserung der örtlichen sanitären Zustände, sowie die Ergreifung von Massregeln gegen die Verschleppung der Cholera nach Riga, zur Aufgabe gestellt werden solle, und zu welcher Commission auch ein Glied des Börsen-Comités zu delegiren wäre. Der Börsen-Comité ersuchte seinen Präses diese Function zu übernehmen.

Zu den Schutzmassregeln gegen die Einschleppung der Cholera gehörte auch die Errichtung eines Cholera-Lazareths in Bolderaa, welche der Börsen-Comité übernahm. Dieses Lazareth

sollte zunächst zur Aufnahme der auf dem Seewege importirten Cholerakranken, sowie der unter der Baggermannschaft Erkrankten dienen. Im Auftrage des Livländischen Landraths-Collegiums ersuchte jedoch der Rigasche Kreischef den Börsen-Comité das Quarantaine Lazareth auch den landschen Kranken des Bolderaaschen Reviers zu öffnen, worauf der Börsen-Comité unter der Bedingung einging, dass die Kosten des Lazareths dann zur Hälfte vom Landraths-Collegium und Börsen-Comité getragen werden sollten.

Im Ganzen sind vom 28. August bis zum 15. September 1892 10 Cholerakranke in das Lazareth aufgenommen und davon 8 verstorben.

Die Unkosten stellten sich verhältnissmässig hoch, da das Lazareth auf 13 Betten eingerichtet und mit einem entsprechenden Dienstpersonal ausgestattet werden musste.

Die Gesammtkosten betrugen 2323 R. 72 K.

Am 22. October 1892 wurde das Lazareth geschlossen. Das Inventar wird in demselben Local bis zum Frühjahr aufbewahrt werden, um für den Fall des Wiederauftretens der Cholera das Lazareth sofort wieder eröffnen zu können. Das Local ist, durch mit dem Stauer Martin Preede am 24. August 1892 abgeschlossenen Contract, auf 1 Jahr für den Preis von 350 Rbl. gemiethet worden.

19. Seevolks-Verheurer.

Unterm 12. März 1892 sub № 556 theilte das Handelsamt dem Börsen-Comité mit, dass nach dem Ableben des Seevolksverheurers und Aeltermanns der Matrosen-Innung, Capitain Laurentz, zu seinem Nachfolger der Capitain Eugen Brehm in Aussicht genommen werden und ersuchte den Börsen-Comité zu dieser Wahl seine Zustimmung ertheilen zu wollen.

Der Börsen-Comité adstipulirte dieser Wahl in seinem Antwortschreiben vom 13. März 1892 № 36 und beschloss demnächst dem Capitain Brehm auch die Verwaltung des Seemannshauses, unter den mit seinem Vorgänger vereinbarten Bedingungen, zu übertragen, worüber dem Capitain Brehm am 27. März 1892 sub № 101 Eröffnung gemacht wurde.

20. Slip-Dock.

Das Patent-Slip wurde im Jahre 1892 von 21 Schiffen mit 3334 Lasten benutzt, darunter 8 Dampfer mit 608 Pferdekräften, gegen 40 Schiffe im Vorjahre mit 3793 Lasten, darunter 18 Dampfer mit 1200 Pferdekräften.

21. Bolderaa-Maschinenfabrik.

a. Wirksamkeit.

Die Fabrik hatte im abgelaufenen Jahre grössere Reparaturen an den Baggern und Dampfern des Börsen-Comités, desgleichen an den Dampfern der Rigaer Dampfschifffahrt-Gesellschaft auszuführen, ist ausserdem gut beschäftigt gewesen und hat nun auch noch den Auftrag auf Fertigstellung von 3 Baggerprähmen für den Börsen-Comité erhalten.

b. Heranziehung des Slip-dock und der Bolderaa-Maschinenfabrik zur Gildensteuer.

Auf Ansuchen der Direction der Gesellschaft des Slip-dock und der Bolderaa-Maschinenfabrik, machte der Börsen-Comité am 17. Februar 1892 sub № 1007 dem Herrn Finanzminister folgende Vorstellung:

„Die Direction der Allerhöchst bestätigten Gesellschaft des Slip-dock und der Maschinenwerkstatt in Bolderaa hat dem Rigaschen Börsen-Comité Mittheilung gemacht, von ihrem Ew. hohen Excellenz am 31. Januar 1892 unterbreitetem Gesuche, um Befreiung von der Gilden- und Handels-Ergänzungssteuer.

In Vertretung der bei diesen Anstalten in hohem Grade betheiligten Interessen des Handels und der Schifffahrt im Allgemeinen, hält der Rigasche Börsen-Comité sich für verpflichtet, das oberwähnte Gesuch hiemit auf das Wärmste zu befürworten und erlaubt sich zur Motivirung Nachstehendes ergebenst anzuführen.

Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 15. Januar 1851 wurde der Rigaschen Kaufmannschaft das bei der Festung Dünamünde am Fortcometdamm belegene Wasserbassin, nebst einem Rayon von 60 Faden im Umkreise desselben, zur Anlegung eines Winterhafens verliehen, mit der Verpflichtung, nächst anderen Anlagen daselbst, auch eine Schiffswerft zu errichten.

Dieser Verpflichtung ist der Rigasche Börsen-Comité auch nachgekommen, indem er in den Jahren 1864—1866 ein Slip-dock und eine Schiffsreparatur-Werkstatt mit einem Kostenaufwande von 135,000 Rbl. etablirte. Zu diesem Capital steuerte der Börsen-Comité aus den allgemeinen Mitteln der Kaufmannschaft 44,000 Rbl. bei, während 91,000 Rbl. von hiesigen Schiffseigenthümern und Kaufleuten aufgebracht wurden, welche der Börsen-Comité zur Betheiligung herangezogen hatte, um auch weitere Kreise für die Sache zu interessiren.

Diese Anstalten haben nun im Laufe von 27 Jahren unserer Schifffahrt grossen Nutzen gewährt und wesentlich dazu beigetragen, den guten Ruf des Rigaschen Hafens im Auslande zu befestigen. Sie sind ferner von eminenter Bedeutung gewesen, indem sie die Remonte, Ergänzung und Instandhaltuug des zur Bewerkstelligung der Stromvertiefungsarbeiten im Rigaschen Hafen dienenden grossen Bagger-Apparats übernahmen und bis hiezu zur vollsten Zufriedenheit ausgeführt haben.

Diese Baggerarbeiten bilden eine nothwendige Ergänzung der Dünaregulirungsarbeiten, welche vor einer Reihe von Jahren von der hohen Krone mit einem bedeutenden Kostenaufwande begonnen wurden und noch gegenwärtig fortdauern.

Wenn nun schon das Handelssteuergesetz in Art. 4, pct. 5 Schiffsreparatur-Werkstätten ganz allgemein als steuerfreie Anstalten angesehen wissen will, so muss Solches umsomehr auf die Bolderaasche Schiffsreparatur-Werksatt nebst Slip-dock Anwendung finden, als die Etablirung dieser Anstalten dem Rigaschen Börsen-Comité Allerhöchst zur Pflicht gemacht worden, wonächst dieselben ein für einen grossen Hafen, wie Riga, unentbehrliches Erforderniss bilden und endlich auch noch durch die Instandhaltung des Baggerapparats bei der Dünaregulirung mitwirken, also einem Zwecke dienen, für den die hohe Krone alljährlich grosse Summen opfert.

Endlich darf nicht unerwähnt bleiben, dass auch das Allerhöchst bestätigte Statut dieser Anstalten, dieselben zu keinen Steuern verpflichtet. Diese Steuerfreiheit der in Rede stehenden Anstalten ist auch bis hiezu allgemein anerkannt und erst in neuester Zeit vom Livländischen Kameralhofe in Zweifel gezogen worden, weil seiner Meinung nach diese Etablissements als Actiengesellschaft steuerpflichtig seien.

Dagegen muss aber bemerkt werden, dass der Artikel 4 pct. 5 des Handelssteuergesetzes eine derart bedingte Steuerfreiheit der Schiffsreparatur-Werkstatt nicht statuirt, ausserdem aber im vorliegenden Falle es sich nicht um ein gewöhnliches Actienunternehmen commerzieller und speculativer Natur, sondern um ein auf Allerhöchsten Befehl entstandenes und zum Theil aus öffentlichen Mitteln ausgeführtes Unternehmen handelt, zu welchem Privatpersonen nur hinzugezogen worden, um die zunächst bei der Sache betheiligten Interessen-Kreise an das Unternehmen zu fesseln, und dadurch die Prosperität des Letzteren zu sichern.

Der Rigasche Börsen-Comité erlaubt sich nun an Ew. hohe Excellenz die ergebenste Bitte zu richten, in geneigter Erwägung der in Vorstehendem dargelegten Umstände und Motive, dem Gesuche der Direction der Gesellschaft der Bolderaaschen Reparatur-Werkstatt nebst Slip-dock

vom 31. Januar 1892 willfahren und damit die Stellung aufrecht erhalten zu wollen, welche diese Anstalten unter den zum öffentlichen Nutzen im Rigaschen Hafen bestehenden Handels- und Schiffahrts-Institutionen bisher eingenommen haben."

Beim Schreiben vom 18. April 1892 sub № 1708 übersandte hierauf der Livländische Kameralhof dem Börsen-Comité eine Copie der Entscheidung des Finanzministeriums in dieser Angelegenheit, enthalten in dem Rescript des Departements des Handels und der Manufacturen vom 13. April 1892 № 4431 also lautend:

„Nach Beprüfung: 1) des Gesuchs der Direction der Gesellschaft zur Errichtung einer Dampf-Schiffshebemaschine in Riga um Befreiung dieser Gesellschaft von der Entrichtung der Handelsabgaben und Ergänzungssteuern, in Anbetracht dessen, dass diese Gesellschaft ein gemeinnütziges Unternehmen bildet und keinerlei commerzielle Ziele verfolgt, und 2) der Vorstellung des Kameralhofs sub № 803, — finde ich, dass der Kameralhof die genannte Gesellschaft, als Actiengesellschaft, zum Lösen von Documenten I. Gilde, auf genauer Grundlage des Art 36 der Verordnung über Steuern zur Berechtigung der Ausübung von Handel und anderen Gewerben, herangezogen hat, und dass kraft dieses Artikels Actiengesellschaften und Genossenschaften auf Antheilscheinen, Atteste dieser Gilde lösen müssen.

Im Hinblick hierauf und in der Erwägung, dass, entsprechend den wiederholten Entscheidungen des Dirigirenden Senats (Ukas des Dirigirenden Senats vom 5. Juni 1890 sub № 8221, betreffend die in Paris gebildete Actiengesellschaft für Immobilien und französische Märkte in Petersburg u. s. w.), nach dem Wortlaute des bezogenen Art. 36 der Verordnung über Steuern, sämmtliche Actiengesellschaften ohne Ausnahme mit Scheinen I. Gilde versehen sein müssen und diese Forderung nicht durch den Character der Thätigkeit der Actiengesellschaft, sondern durch den Character des das Unternehmen betreibenden oder besitzenden Instituts selbst bedingt wird, finde ich die obige Forderung des Kameralhofs als berechtigt und mit dem Gesetze übereinstimmend, umsomehr als die Gesellschaft der Schiffshebemaschine in Riga, wie der Kameralhof erklärt, aus ihrem Unternehmen einen Gewinn zieht und somit nicht als ein Unternehmen betrachtet werden kann, das keine commerziellen Ziele verfolgt.

Indem ich somit das vorliegende Gesuch der Direction der genannten Gesellschaft als nicht berücksichtigenswerth erachte, setze ich hiervon den Kameralhof in Kenntniss, behufs Eröffnung an die Direction der Gesellschaft."

Unterm 17. April 1892 sub № 4644 erhielt der Börsen-Comité vom Departement des Handels und der Manufacturen folgende Eröffnung:

„In Betreff des Gesuchs der Gesellschaft zur Herstellung einer Dampf-Schiffshebemaschine in Riga, um Befreiung von der Entrichtung der Handelsabgaben und Ergänzungssteuern, benachrichtigt das Departement für Handel und Manufacturen den Rigaer Börsen-Comitè, auf dessen Vorstellung vom 17. Februar 1892 № 1007, dass der stellvertretende College des Finanzministers nicht für möglich gefunden hat, dieses Gesuch zu befriedigen. In dem diesbezüglichen Antrage des Livländischen Kameralhofs vom 13. April 1892 № 4431 heisst es, dass der Kameralhof die genannte Gesellschaft, als eine Actiengesellschaft, zur Lösung von Scheinen I. Gilde auf genauer Grundlage des Art. 36 des Reglements über Steuern zur Berechtigung von Handel u. s. w. herangezogen habe, da, diesem Artikel gemäss, die Actiengesellschaften und Gesellschaften auf Antheilscheinen mit Attesten dieser Gilde versehen sein müssen.

Im Hinblick hierauf, sowie der mehrfachen Entscheidungen des Dirigirenden Senats (Ukas vom 5. Juni 1890 № 8221 in Sachen der in Paris gegründeten Actiengesellschaft für Immobilien und französiche Märkte in Petersburg und anderen Orten), welche erläutern, dass, nach dem Wortlaute des obbezogenen Art. 36 des Reglements über Steuern, sämmtliche Actien-Gesellschaften ohne Ausnahme mit Scheinen 1 Gilde versehen sein müssen und dieses Verlangen nicht durch den Character der Thätigkeit der Actiengesellschaft, sondern durch den Character der Anstalt selbst, die Besitzer oder Leiter des Unternehmens ist, bedingt werde, ist die obenerwähnte Forderung des Kameralhofs als richtig und dem Gesetze entsprechend anerkannt worden, zumal die genannte Gesellschaft, nach Angabe des Kameralhofs, aus ihrem Unternehmen einen Gewinn ziehe und somit nicht als ein Unternehmen betrachtet werden könne, das keine commerciellen Zwecke verfolge."

22. Küstenbeleuchtung.

Das vom Börsen-Comité in seiner Vorstellung an die hydrographische Oberverwaltung des Seeministeriums vom 30. December 1891 № 850 (siehe Handels-Archiv Jahrgang 1892 pag. 48—50) beantragte Leuchtfeuer auf der Insel Abro soll, nach von der St. Petersburger Agentur des Börsen-Comités eingezogenen Informationen, genehmigt sein und schon im Laufe des Jahres 1892 hergestellt werden.

23. Rettungswesen zur See.

Das Rettungswesen des Livländischen Bezirks der unter dem Protectorate Ihrer Majestät der Kaiserin stehenden Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser wird aus den Mitteln des Börsenvereins mit 2,000 Rbl. jährlich subventionirt, ausserdem wird der grösste Theil der privaten Jahresbeiträge, die sich durchschnittlich auf 1,200 Rbl. belaufen, von den Gliedern der Rigaschen Kaufmannschaft beigesteuert.

Rettungsfahrten resp. Hilfeleistungen auf dem Wasser sind von den Stationen des Livländischen Bezirks im abgelaufenen Jahre zu wiederholten Malen ausgeführt worden und zwar: a. von der Station Raggazeem zur Rettung der Besatzung eines auf hoher See umgeschlagenen Fischerbootes, wobei 5 Menschenleben gerettet wurden; b. von der Station Soëla am 24. März 1892 zur Rettung des auf dem Soëla-Sunde mit seinem Fuhrwerk durchs Eis gebrochenen Bauern Jaan Lechmus; c. von derselben Station am 26. November 1892 zur Rettung der aus 2 Mann bestehenden Besatzung eines auf der Spitze von Pommona verunglückten kleinen Fahrzeugs; d. von der Station Orrisaar am 15. November 1892 zur Hilfeleistung zu dem 5 Werst von Orrisaar ins Eis gerathenen Segler „Irina", mit welcher Fahrt jedoch eine Menschenrettung nicht verbunden gewesen, obgleich der Segler die Nothflagge gehisst hatte; e. von der Station Runoe am 12. October 1892 zur Rettung der aus 5 Mann bestehenden Besatzung des in der Nacht vom 11. auf den 12. October 1892 auf der Westseite der Insel Runoe gestrandeten deutschen 2mastigen Schooners „Najade", Capitain A. Hohn. Alle 5 Mann wurden gerettet.

Belohnungen haben im Jahre 1892 erhalten:

1) Der Navigationslehrer (zugleich Inspector des Livländischen Rettungsbezirks) Capt. W. A. Bruhns, mit Allerhöchster Genehmigung Ihrer Majestät der Kaiserin, ein Aiwasowskisches Bild („eine Fregatte bei trübem Wetter") nebst einem Belobigungsattestat I. Classe für seine dem Rettungswesen gewidmeten 10jährigen Dienste und die Erhaltung der Stationen dieses Bezirks in musterhafter Ordnung.

2) Das Glied des Oeselschen Local-Comités, Viceconsul O. Schmid, das silberne Abzeichen der Gesellschaft zum lebenslänglichen Tragen, ebenfalls mit Bestätigung Ihrer Majestät der Kaiserin.

3) Der Steuermann der Station Salismünde, Mahrz Petersohn, die silberne Rettungsmedaille für seine besonderen Bemühungen bei Rettung der Besatzung eines am 20. Juni 1890 bei Salismünde auf hoher See verunglückten Fischerbootes.

4) Dem Präses des Schlockschen Local-Comités, dim. Bürgermeister R. Pohlmann hat für seine unausgesetzte persönliche Fürsorge für die Station Raggazeem und die derselben gebrachten namhaften materiellen Opfer, Seine Majestät der Kaiser am 1. Juli 1892 Allergnädigst den Stanislaus-Orden III. Classe zu verleihen geruht.

Endlich muss noch erwähnt werden, dass Seine hohe Excellenz, der Herr Präsident der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser General-Adjutant, Admiral Possiet mittelst Schreibens vom 18. December 1892 sub № 119 der Livländischen Bezirksverwaltung für den von dem Revidenten, Capitain I. Ranges Baron Nolcken attestirten musterhaften Zustand der Livländischen Rettungsstationen den Dank der Oberverwaltung ausgesprochen hat.

Es verdient ferner bemerkt zu werden, dass der Verweser des Marine-Ministeriums im abgelaufenen Jahre an den Herrn Präsidenten der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser den Antrag gestellt hatte, unter anderen Rettungsstationen des Marineressorts, die Stationen Filsand und Zerrel der Verwaltung dieser Gesellschaft zu unterstellen, wobei das Marineministerium sich bereit erklärt hatte, die Rettungsböte und Rettungsgeräthe in vollkommen gutem Zustande zu übergeben und zum Unterhalte dieser Stationen die erforderliche Summe alljährlich der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen, worauf die Oberverwaltung die Livländische Bezirksverwaltung zur Vorstellung möglichst vollständiger Auskünfte darüber aufforderte, welche Forderungen an das Marineressort gestellt werden müssten, um die Stationen zur Uebernahme in vollkommen guten Zustand zu bringen und welche Geldmittel alljährlich zum Unterhalte derselben nöthig wären.

Die Bezirkverwaltung beauftragte hierauf Herrn Capitain Bruhns an der auf Mitte Juli angesetzten Besichtigung der genannten Stationen durch den Oberinspector, General-Major Susslow, theilzunehmen. Bei der Besichtigung, an welcher auch die Herren Contre-Admiral Powalischin, Capitain I. Ranges Baron Nolcken und der Präses des Oeselschen Local-Comités Obrist Glinsky theilgenommen haben, wurde festgestellt, dass die Station Zerrel vollständig umgebaut und auf einen anderen Platz in der Nähe des Leuchtthurmes versetzt, die Station Filsand aber ein neues Boot erhalten und ausserdem auf dieser Station die Abfahrtsbrücke reparirt werden muss. Von den genannten Herren ist beschlossen worden, an die Uebernahme der erwähnten Stationen die Bedingung zu knüpfen, dass vom Marineressort diesem Zwecke folgende Geldmittel hergegeben werden:

einmalig zum Umbau der Station Zerrel und Instandsetzung des Inventars dieser Station . . . . . Rbl. 7,300.
„ zur Anschaffung eines neuen Bootes für die Station Filsand . . . . . „ 2,000.
„ zur Reparatur der Abfahrtsbrücke dieser Station „ 500.
jährlich zum Unterhalt der Station Zerrel . . . . . „ 500.
„ „ „ „ „ Filsand. . . . . „ 500.

Ueber die Annahme dieser Bedingungen finden zur Zeit noch Verhandlungen zwischen der Oberverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser und dem Marineministerium statt.

24. Compass-Regulirungs-Station.

Die neue Compass-Regulirungs-Station hinter dem Damm CDE ist im Februar 1892, nach der von den Herren O. v. Sengbusch und Ingenieur Pabst ertheilten Anweisung, vom Zimmermeister F. W. Hopfe für die Summe von 532 Rbl. 51 Cop. ausgeführt und dem Navigationslehrer Capitain Bruhns übergeben worden, der die Einnahmen für die Regulirungen bezieht.

25. Meteorologische und Pegelbeobachtungen.

a. Meteorologische Stationen in Riga und Dünamünde.

In dem soeben zurückgelegten Jahre hat eine Vergrösserung der Thätigkeit der meteorologischen Station insofern stattgefunden, als auf Anordnung des Central-Observatoriums, zu den bereits vorhandenen Beobachtungsgrössen noch eine neue hinzugekommen ist. Es ist dieses die Beobachtung des Minimums der Lufttemperatur am Boden. Das hierzu bestimmte Thermometer konnte auf dem Turnplatz des Stadt-Gymnasiums, wegen zu leicht zugänglicher Lage, ohne Gefahr für den Apparat nicht placirt werden, jedoch ist es durch die Liebenswürdigkeit des Herrn Dr. med. Stavenhagen ermöglicht, wenigstens in der Nachbarschaft der Station, auf dem Grunde der Reimersschen Augenheilanstalt die Aufstellung und Ablesung vornehmen zu können. Die beiden im vorigen Jahre angeschafften Registrirapparate: Barograph und Termograph, haben zur Zufriedenheit functionirt, aber die andern nothwendigen Registrirapparate sind auch in diesem Jahre nicht angeschafft worden. Sämmtliche Beobachtungen werden, wie bisher, jeden Morgen nach St. Petersburg, Hamburg und Paris telegraphirt. Die meteorologische Station erhält am Nachmittag eines jeden Tages die Morgen-Beobachtungen von 17 Stationen und zwar von: Bodö, Haparanda, Skudesnäs, Stockholm, Swinemünde, Archangelsk, St. Petersburg, Moskau,

Libau, Smolensk, Warschau, Koslow, Charkow, Kiew, Jelisawetgrad und Zarizyn.

b. Pegelstationen in Riga und Dünamünde.

Die Pegelablesungen in Riga und Dünamünde ergeben als Monats- und Jahresmittel nach neuen Styl in russ. Fuss für das Jahr 1892:

Riga:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1892	4,7	4,6	3,6	7,9	5,7	5,3	
wahrsch. Mittel . . .	4,6	4,3	4,3	6,3	5,0	4,6	
	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr.
1892	5,2	4,9	4,8	4,2	4,0	4,7	5,0
wahrsch. Mittel . . .	4,7	4,8	4,6	4,6	4,5	4,8	4,8

Dünamünde:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
1892	4,7	4,6	3,4	4,7	4.7	4,7	
wahrsch. Mittel . . .	4,4	4,2	4,0	4,0	4,1	4,4	
	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr.
1892	5,2	4,9	4,9	4,3	4,0	4,6	4,6
wahrsch. Mittel . . .	4,6	4,7	4,5	4,5	4,4	4,6	4,4

Die Differenz zwischen den Pegelständen in Riga und Dünamünde beträgt:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr.
0,0	0,0	0,2	3,2	1,0	0,6	0,0	0,0	—0,1	—0,2	0,0	0,1	0,4

In diesem Jahre zeigte sich wiederum in zwei Monaten der mittlere Wasserstand in Dünamünde höher, als in Riga, freilich nur um $^1/_{10}$ Zoll, ausserdem ist er in 5 Monaten ebenso hoch, als in Riga. Der zur Frühjahrszeit recht lange anhaltende Hochwasserstand hat aber doch veranlasst, dass das Jahresmittel in Riga um 0,4" höher ist, als in Dünamünde. Abgesehen von der Eisgangszeit zeigte sich der höchste Wasserstand am 19. December und zwar in Riga 8,1' und in Dünamünde 8,0', wie gewöhnlich als Folge anhaltender Weststürme. Der niedrigste Wasserstand zeigte sich am 5. December, veranlasst durch heftige und andauernde Ostwinde.

c. Sturmwarnungen.

Die meteorologischen Stationen in Riga und Dünamünde erhielten vom Central-Observatorium 48 Telegramme die auf stürmische Witterung Bezug hatten. Unter diesen enthielten 32 die Ordre, den Conus 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	2	1	2	—	3	4
Bedingte Sturmwarnungen	1	1	1	—	—	2

	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jahr.
Sturmtelegramme	—	3	6	2	6	3	32
Bedingte Sturmwarnungen	—	1	2	—	1	2	11

Stürmische Witterung war in Riga an 39, in Dünamünde an 17 Tagen.

d. Beobachtungen an den Registrirpegeln in Riga und Bolderaa.

Die Limnigraphen (selbstregistrirende Pegel) in Riga bei der Eisenbahnbrücke und in Bolderaa bei der Station Hafendamm standen unter der Obhut des Hafenbau-Ingenieuren. Der um 1 Uhr Mittags verzeichnete, der höchste und niedrigste Wasserstand jeden Tages wird in der Rigaschen Industrie-Zeitung veröffentlicht. In der Nr. 10 derselben sind auch einige Ergebnisse aus den bisherigen Aufzeichnungen mitgetheilt.

Nachdem der Obrist vom Generalstabe, Herr Rilke, im Juni die Limnigraphen besichtigt und sich mit deren Einrichtung bekannt gemacht hatte, veranlasste derselbe eine Controle des Nullpunktes in Bolderaa. Die am 19. und 22. September von zuverlässig arbeitenden Personen ausgeführten Nivellements ergaben eine Genauigkeit der Aufzeichnungen, die befriedigen musste.

Die Beobachtungsresultate sind für die einzelnen Monate folgende:

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

26. Eisgangsbeobachtungen.

Ueber den Eisgang und das Hochwasser der Düna im Frühling 1892 erstattete der Hafenbau-Ingenieur folgenden Bericht:

„Am Abend des 5. December 1891 bildete sich zwischen Wohlershof und Unter-Poderaa eine Eisstauung, in welcher die 3 stromabgehenden Seedampfer Th. Wilson, Riga und Magne stecken blieben; aus ihrer gefährlichen Lage wurden sie erst am nächsten Tage von den Eisbrechern Hercules und Simson befreit. Die von den Schiffen aufgebrochene Rinne in der Eisdecke des Stromes wurde am 11. December 1891 wieder ganz eisfrei. Bis Ende Januar 1892 blieb der Hafen den Schiffen zugänglich, dann schloss das Eis aber den Seeweg bis Mitte März.

Am 23. März 1892 begannen die Eisbrecher Simson, Hercules und Hernmarck das Aufbrechen der Eisdecke, als sich eine geringe Abströmung bemerkbar machte. Nachdem sie bis zur Mitte des Zollplatzes vorgedrungen waren, setzten sie am nächsten Tage ihre Arbeit fort und am Abend war nicht nur der grösste Theil des Fahrwassers, sondern auch der Strom bei der Stadt in der ganzen Breite eisfrei geworden. In der folgenden Nacht trat kurz vor 12 Uhr ein heftiger Eisstoss ein, wobei das Wasser rasch bis zur Höhe der Quaimauer stieg. Im Hauptarm der Düna wurde das Eis überall gebrochen und in Bewegung gesetzt, während in dem Nebenarm die Eisdecke fest liegen blieb oder in Schollen brach.

Am Morgen des 25. März war das Wasser wieder gesunken, ein starkes Eistreiben dauerte aber noch an. Da der Dünaarm zwischen dem Hasenholm und dem Lutzausholm verstopft wurde, so blieben auch die Eismassen im Hauptarm bei der Mitauer Vorstadt vor dem neuen Bollwerk stehen. Am Abend desselben Tages wurden sie von den Dampfern Hercules und Hernmarck gelöst. Eine zweite Eisstauung ungefährlicher Art hatte sich vor dem unteren Theile des Andreasholmes auf den flachen Bänken gebildet. Grosse Eisfelder blieben kurze Zeit neben den Magnusholmschen Parallelwerken stehen und verursachten eine sehr starke Strömung im neuen Fahrwasser neben dem Bolderaaschen Separationswerk.

Nachdem sich ein niedriger Wasserstand mehrere Tage erhalten hatte, trat am 30. März gleich nach 2 Uhr Nachmittags der Eisgang in dem Arm zwischen Hasenholm und Lutzausholm ein, am letzten März stieg das Wasser schnell bis über 8½ Fuss am Pegel und nahm das Eistreiben bedeutend zu. Am Abend des 8. April hatte der Wasserstand bei der Stadt eine Höhe von 9 Fuss erreicht. Am nächsten Tage stieg das Wasser noch um 1 Fuss und setzten sich die Eismassen im Hauptarm der Düna bei Dahlen in Bewegung, wodurch ein recht starkes

Eistreiben bei der Stadt verursacht wurde. Am 12. und 13. April hatte das Wasser seinen höchsten Stand von 10,6 Fuss erreicht und senkte sich dann nach und nach bis auf den normalen Stand, der erst in der Mitte des Mai eintrat.

Beim Abströmen des Hochwassers waren sehr bedeutende Sandmassen neben dem Bolderaaschen Separationswerk in Bewegung gesetzt worden und hatten sich stromab begeben. Die Annahme, dass ein Theil der hier fortgeschwemmten Sandmassen das Fahrwasser, und namentlich das Seegatt, verflachen werde, erwies sich leider als zutreffend. Die Tiefe im Seegatt nahm nicht nur bis 15 Fuss ab, sondern dasselbe verlängerte sich auch um 45 bis 55 Faden. Durch energisch betriebene Baggerarbeiten gelang es aber bis Mitte Mai 20 Fuss tiefgehenden Schiffen den Eingang zum Hafen wieder zu öffnen.

27. Auseisung der Schiffe.

Die Eisungs-Commission hatte im Winter 1892 keine Veranlassung in Function zu treten. Wenngleich schon gegen Ende des November 1892 die Düna sich mit Schlammeis bedeckte und dasselbe dann stehen blieb, so führten die Bugsirdampfer die ein- und ausgehenden Schiffe doch bis zum Schlusse der Navigation für die einfache Bugsirtaxe. Am 24. December 1892 gingen die letzten Dampfer, Silvio und Loch-Leven von der Stadt nach Bolderaa und in See. Der zur derselben Zeit auf der Rhede eintreffende Dampfer Penelope erhielt die Ordre nach Libau zu retourniren. Alle 3 Dampfer blieben aber im Eise bei Domesnees stecken. Der am 24. December von Mühlgraben in See gegangene Dampfer Castlgate erreichte glücklich offenes Wasser.

28. Hafen-Ordnung.

a. Flusspolizei-Reorganisation.

Am 31. December 1891 sub Nr. 14,398 hatte sich das Departement des Handels und der Manufacturen mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité gewandt:

„Gegenwärtig liegt dem Finanzministerium die Angelegenheit betreffend die Klage des Rigaschen Stadthaupts über die Verfügung der Livländischen Gouvernements-Session in städtischen Angelegenheiten, wegen Unterhalts der Rigaschen Flusspolizei, zur Beprüfung vor.

Die beklagte Verfügung der Gouvernements-Session erfolgte in Anlass einer Anordnung des Ministers des Innern, die dahin ging, dass die Leitung der örtlichen Flusspolizei, die früher zum Competenzkreise

des Rigaschen Stadt-Magistrats gehört hatte, dem letzteren entzogen und die Obliegenheiten hinsichtlich Beaufsichtigung der Schifffahrt im Rigaschen Hafen der neu organisirten Rigaschen Stadtpolizei übertragen wurden, wobei der letzteren auch der Personalbestand unterstellt wurde, durch welchen der Magistrat diese Aufsicht ausgeübt hatte, sowie dass aus den städtischen Einnahmen die zum Unterhalte dieses Personalbestandes erforderlichen Mittel abgelassen würden. Der durch diese Anordnung hervorgerufene Beschluss der Stadtverordnetenversammlung bestimmte: den Antrag wegen Ablasses der erwähnten Summen abzulehnen und darum nachzusuchen, dass die Aufsicht über die Schifffahrt im Rigaschen Hafen der Stadt-Communalverwaltung übertragen werde. Dieser Beschluss wurde vom Gouverneur der Livländischen Gouvernements-Session für städtische Angelegenheiten zur Beurtheilung übergeben und von letzterer aufgehoben. Hierauf reichte die Stadtverordnetenversammlung die den Gegenstand dieser Angelegenheit bildende Klage beim Dirigirenden Senate ein.

In der Erwägung nun, dass die Frage über die Organisation der Polizeiaufsicht im Rigaschen Hafen zunächst die Interessen des örtlichen Handels berührt, erachtet das Departement für Handel und Manufacturen für geboten, den Börsen-Comité um baldmöglichste Mittheilung seines Gutachtens zu der Frage zu ersuchen, ob sich die Uebertragung der erwähnten Aufsicht an die Stadtpolizei als den Interessen des Handels entsprechend erweise, oder ob es nicht zweckentsprechender wäre, diese Aufsicht der Competenz der Stadtcommunalverwaltung zu übertragen."

Der Börsen-Comité antwortete am 23. Januar 1892 sub Nr. 936 wie folgt:

„Mittelst Schreibens vom 31. December 1891 Nr. 14,398 hat das Departement des Handels und der Manufacturen den Rigaschen Börsen-Comité zu einer Aeusserung darüber aufgefordert, ob es den Interessen des örtlichen Handels entspreche, die Aufsicht über die Schifffahrt im Rigaschen Hafen der Stadtpolizei zu übertragen, oder ob es nicht für zweckentsprechender zu erachten wäre, diese Aufsicht der Competenz der Stadtverwaltung zu unterstellen.

Der Rigasche Börsen-Comité beehrt sich seine Ansicht über die vorliegende Frage dem Departement in Nachstehendem ergebenst zu unterbreiten.

Durch den Art. VI des Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 26. März 1877, das die Einführung der Städteordnung vom Jahre 1870 in den Städten der Ostseegouvernements anordnete, wurde dem Ministerium des Innern anheimgegeben, die Reorganisation der bisher vom Rigaschen Sadtmagistrat, auf Grund des Art. 458, pct. 33,

Bd. I des Provinzialrechts der Ostseegouvernements gehandhabten Flusspolizei in Riga, in's Werk zu setzen. Der Livländische Gouverneur hatte zu dem Behufe im Jahre 1879 eine besondere Vorberathungscommission, unter dem Vorsitze des Livländischen Vice-Gouverneurs, aus je einem Delegirten der Stadtpolizei, des Magistrats und der Stadtverwaltung, niedergesetzt, die den abschriftlich angeschlossenen „Entwurf für die Beaufsichtigung der Navigation im Rigaschen Hafen" ausarbeitete. Die projectirte neue Flussinspection sollte ein Organ der Stadtverwaltung sein.

In der Stadtverordnetenversammlung vom 5. März 1885 wurde dieser Entwurf gebilligt, zugleich aber beschlossen, darum zu petitioniren, dass die Rigasche Stadtverwaltung das Recht erhalte, Ortsstatuten zu erlassen über Massnahmen für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf dem Wassergebiete, auf welches sich der Wirkungskreis der Communalverwaltung erstreckt.

Am 30. April 1885 sub Nr. 2724 stellte der Livländische Gouverneur den Entwurf dem Ministerium des Innern vor, welches Letztere der Meinung war, dass die Reorganisation der Flusspolizei in Riga mit den reichsrechtlichen Flusspolizei-Verordnungen (St. Petersburg, Rybinsk und Nishni-Nowgorod) in Einklang zu bringen sei. Dagegen wandte sich die Rigasche Stadtverwaltung am 3. Juni 1888 sub Nr. 1803 mit einer Gegenvorstellung an den Herrn Minister des Innern, in welcher sie die Nichtanwendbarkeit der ihr als Vorbild bezeichneten Verordnungen auf die gänzlich abweichenden Verhältnisse des Rigaschen Hafens nachwies, — und den „Entwurf für die Beaufsichtigung der Navigation im Rigaschen Hafen" vom Jahre 1879 zur Bestätigung empfahl. Das Ministerium erklärte jedoch, dass die Vorschläge der Stadtverwaltung erst geprüft werden könnten, sobald das zur Zeit dem Reichsrathe vorliegende Project einer allgemeinen Hafenverwaltung für das russische Reich die Allerhöchste Bestätigung erhalten haben werde.

Inzwischen wurde am 17. September 1888 die Function der Flusspolizei im Rigaschen Hafen vorläufig der Stadtpolizei übertragen, und haben die mit dieser Ordnung im Laufe der letzten 3 Jahre gemachten Erfahrungen überzeugend dargethan, dass die Stadtpolizei nicht in der Lage ist, gleichzeitig auch die Functionen der Flusspolizei zu versehen.

Die Errichtung einer besonderen Flusspolizei erscheint, bei der Bedeutung des Rigaschen Hafens, absolut geboten und es fragt sich nur, auf welcher Basis das Institut ins Leben gerufen werden soll.

Die neue Hafenordnung für die Häfen des russischen Reichs hat am 7. Mai 1891 die Allerhöchste Bestätigung erlangt und

ist dem Ministerium des Innern anheimgestellt, im Einvernehmen mit den betreffenden Ressorts, über die Ausdehnung dieser Verordnung auf die einzelnen Seehäfen dem Reichsrathe Vorstellung zu machen.

Die ebenerwähnte neue Hafen-Ordnung macht die Hafenpolizei zu einer dem Ministerium des Innern unterstellten Krons-Institution, deren Unterhalt aus dem Reichsschatze zu bestreiten ist. Der Etat der Odessaer Hafenpolizei beansprucht circa 50,000 Rbl. jährlich. Diese grosse Ausgabe lässt es fraglich erscheinen, ob die Staatsregierung es für opportun erachten wird, diese Institution in allen Häfen des russischen Reichs einzuführen, auch wenn sich die Möglichkeit darbieten sollte, ohne irgend welche Opfer seitens des Reichschatzes, zu demselben Ziele zu gelangen.

Diese Möglichkeit bietet aber für den Rigaschen Hafen der mehrfach citirte Entwurf vom Jahre 1879, für dessen Adoption, ausser den ebenangeführten Motiven, aber noch andere schwer ins Gewicht fallende Gründe sprechen.

Bis zum Jahre 1888 ist die Hafenpolizei in Riga vom örtlichen Stadtmagistrate ausgeübt worden und steht dem nichts entgegen, dass, sowie alle dessen administrativen Functionen auf die neue Stadtverwaltung übergegangen sind, dasselbe auch mit der Flusspolizei geschehe. Die Stadtverwaltung wählt ihre Glieder aus der örtlichen Bürgerschaft resp. der zu derselben gehörenden Kaufmannschaft, aus deren Mitte bisher die geeignetsten Persönlichkeiten für die Flusspolizei gewählt wurden. Die Handhabung der Flusspolizei in einem Hafen von der grossen Bedeutung des Rigaschen, der durchschnittlich von 2000, grösstentheils ausländischen Schiffen im Jahre besucht und durch den circa 8—10,000 Holzflösse alljährlich zum Export gebracht werden, setzt eine gründliche Kenntniss aller Bedürfnisse des Handels und der Schifffahrt, ein genaues Vertrautsein mit den örtlichen Handels- und Schiffs-Usancen, dem Seerecht und den meist gebräuchlichen Schiffersprachen (deutsch, englisch, französisch, schwedisch, dänisch, holländisch etc.) voraus. Alle diese Kenntnisse werden bei Kronsbeamten selten vereinigt gefunden werden, wohl aber bei Personen, die mitten drin im Getriebe des Handels stehen und mit den Interessen desselben aus praktischer Erfahrung vollkommen bekannt sind.

Dazu kommt noch, dass die Flusspolizei in Riga nicht ohne die Mitwirkung zweier Corporationen denkbar ist, deren Functionen bei der Schifffahrt und der Holzflössung im Stadtreviere von der allergrössten Wichtigkeit sind, des mit der Führung der Schiffe betrauten Lootsenamts und des Ankerneeken-Artells, dem die überaus schwierige und verantwortliche Leitung der Holzflössung im städtischen Strom-

gebiete obliegt. Ohne die beständige Unterstützung dieser beiden Corporationen kann die Flusspolizei keine energische Wirksamkeit entfalten. Beide Corporationen, — gewissermassen integrirende Theile der zur Regelung und Beaufsichtigung des Wasserverkehrs berufenen Institutionen, — sind aber bereits der Stadtcommunalverwaltung unterstellt, die ausserdem alle für die Schifffahrt erforderlichen Einrichtungen, wie namentlich die Brücken, Bollwerke, Dämme, Schiffsstege, Ballastloschplätze etc., sowie die Befestigungspfähle für die Holzflössung etc. zu unterhalten hat. Alles dieses weist darauf hin, dass, behufs einer einheitlichen Organisation der Massnahmen zur Aufrechthaltung der Ordnung im Rigaschen Hafen, auch die flusspolizeilichen Wahrnehmungen der Stadtcommunalverwaltung übertragen werden müssten.

Es würde dann der Zustand wiederhergestellt werden, der bis zum Jahre 1888 zur vollen Zufriedenheit von Handel und Schifffahrt bestanden hat, und die Staatsregierung würde eine jährliche Ausgabe von circa 50,000 Rbl. aus dem Reichsschatze ersparen, da es selbstverständlich ist, dass eine von der Stadtcommunalverwaltung gehandhabte Flusspolizei auch aus städtischen Mitteln zu unterhalten sein wird."

b. Provisorische Verwaltung der Flusspolizei.

Am 11. August 1892 wandte sich der dem Rigaschen Polizeimeister für die Flusspolizei als Gehilfe unterstellte Aukerneeken-Aeltermann Strauch mit folgendem Gesuche an den Börsen-Comité:

„Am 16. September 1888 wurde mir die Verwaltung der Flusspolizei-Inspection zu Riga übertragen und nahm ich dieses Amt in der Ueberzeugung an, dass ich meine genauen Kenntnisse des Verkehrs auf der Düna, sowie meine langjährigen Erfahrungen auf diesem Gebiete, zum Nutzen der Interessen der Stadt Riga und des Handels verwerthen könne. Ich bin mir bewusst, seit Beginn meiner Verwaltung der Flusspolizei-Inspection, unablässig bemüht gewesen zu sein, den von mir übernommenen Verpflichtungen gewissenhaft nachgekommen zu sein und habe ich gesucht, bei der Ausführung der polizeilichen Schutzmassregeln, die Interessen des Handels nicht nur zu berücksichtigen, sondern auch nach besten Kräften zu fördern, sowie den an mich gestellten Wünschen der betreffenden Interessenten, soweit es mir möglich war, entgegen zu kommen.

Die Verwaltung der Flusspolizei-Inspection hat meine Thätigkeit fortlaufend in hohem Masse in Anspruch genommen und habe ich keine Anstrengungen gescheut, selbst nicht diejenigen, welche meine Gesundheit angriffen, um diesen Posten auszufüllen.

Da zur Ausführung der Flusspolizei-Inspection stets ein Dampfer zur Verfügung stehen muss, so sah ich mich genöthigt, einen für diesen Zweck sich eignenden Flussdampfer für den Preis von 5000 Rbl. anzukaufen. Abgesehen von diesem Capital und dem daraus erwachsenden Zinsenverlust, habe ich die Unterhaltungskosten für diesen Dampfer im Betrage von jährlich ca. 1500 Rbl. S. allein getragen.

Unmöglich dürfte wohl verlangt werden, dass ich diese schweren Opfer ganz allein tragen soll, sondern ich bin selbstverständlich stets der Ueberzeugung gewesen, dass mir für die, wirklich anstrengende Amtsführung der Flusspolizei, eine jährliche, diesem Posten entsprechende Gage überwiesen und dass mir alle durch diesen Posten erwachsenen Auslagen zurückerstattet würden. Bis heute ist mir aber keinerlei Vergütigung zugekommen und wende ich mich deshalb vertrauungsvoll an einen geehrten Börsen-Comité mit der ergebenen Bitte, im Verein mit dem Rigaschen Stadtamt, an welches ich heute ein Gesuch gleichen Inhalts richte, mir für die Verwaltung der Flusspolizei-Inspection eine derselben entsprechende jährliche Gage festzusetzen und auszukehren, mit Inbegriff der bereits verflossenen Jahre, sowie meine durch durch diesen Posten hervorgerufenen Auslagen mir zurückzuerstatten."

Der Börsen-Comité konnte nicht umhin anzuerkennen, dass Stadt und Kaufmannschaft Herrn Strauch zu Dank verpflichtet seien, befand aber, dass eine Entschädigung für seine Auslagen erst in Erwägung gezogen werden könne, wenn hinsichtlich der künftigen Gestaltung der Flusspolizei eine definitive Entscheidung getroffen sein wird.

c. Projectirte neue Hafenordnung für den Rigaschen Hafen.

Im Jahresbericht pro 1891 pag. 58—60 referirte der Börsen-Comité über die aus Gliedern der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités gebildete Commissi n zur Ausarbeitung eines Entwurfs für eine in Riga, auf Grundlage des Allerhöchst am 7. Mai 1891 bestätigten Reichsrathsgutachtens, zu errichtende Hafenverwaltung.

Das Resultat der Commissionsberathungen war folgende, vom Stadthaupt und dem Präses des Börsen-Comités, dem Livländischen Herrn Gouverneur im März 1892 gemachte Vorstellung:

„In Folge des von Ew. Excellenz ausgesprochenen Wunsches, sind Vertreter der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités über diejenigen Gesichtspunkte in Berathung getreten, deren Berücksichtigung bei der allendlichen Regulirung der administrativen und polizeilichen Aufsicht über den Verkehr im Rigaschen Hafen, bezw. bei Ausdehnung des Gesetzes vom 7. Mai 1891 über die Verwaltung der Seehandelshäfen und

die Hafenpolizei im Reich, auf Riga, im Interesse des örtlichen Handels- und Schifffahrtsverkehrs zu wünschen ist.

Das gemeinschaftlich festgestellte Ergebniss jener Berathung erlauben sich die Unterzeichneten in dem nachstehenden Bericht der geneigten Beurtheilung Ew. Excellenz ergebenst vorzulegen.

Was für den Rigaschen Hafen erforderlich ist, um die Aufsicht über den Verkehr in demselben in einer den localen Verhältnissen entsprechenden Weise zu regeln, das ist von der Stadtverwaltung, im Einvernehmen mit dem Rigaschen Börsen-Comité, wiederhohlt in ausführlicher Weise der Staatsregierung unterbreitet worden. So z. B. bei Gelegenheit der Petition um Bestätigung der Verordnung für die Flössungs-Lootsen in Riga und nicht minder in den Petitionen um Uebertragung der Aufsicht über die Navigation im Rigaschen Hafen in der von der Stadtverordnetenversammlung am 5. März 1885 gebilligten Weise.

Zur Begründung des Folgenden bedarf es aber einer kurzen Recapitulation früherer Verhandlungen.

Vor Einführung der Städteordnung wurde die Aufsicht über den Verkehr im Rigaschen Hafen vom Rigaschen Rath, auf Grund provinzieller Rechtsbestimmungen, ausgeübt. In gleicher Weise stand demselben das Aufsichtsrecht über die Aemter der Seelootsen und Ankerneeken, d. h. der Lootsen für die Holzflössung, zu.

Nach Einführung der Städteordnung ging die Aufsicht über das Ankerneeken- und Lootsenwesen auf die Stadtverwaltung über, die Ausübung der Flusspolizei aber verblieb einstweilen noch dem Rath, während eine vom Herrn Livländischen Gouverneur, in Anlass des Reichsrathsgutachtens vom 26. März 1877 niedergesetzte Commission über eine Reorganisation der Flusspolizei berieth. Dem von dieser Commission ausgearbeiteten „Entwurf für die Beaufsichtigung der Navigation im Rigaschen Stromgebiet," durch den der Stadtverwaltung die von ihr als dienlich erkannten Competenzen zugestanden wurden, pflichtete die Stadtverordnetenversammlung vom 4. März 1885 bei und ersuchte den Herrn Livländischen Gouverneur im Schreiben vom 9. März 1885 Nr. 683, sich für die ministerielle Bestätigung dieses Entwurfs, gleichzeitig aber auch dafür zu verwenden, dass die Rigasche Stadtverwaltung das Recht erhalte, Ortsstatute zu erlassen, über Massnahmen für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf dem der stätischen Communalverwaltung unterstellten Wassergebiet.

Die Anträge der Stadtverwaltung wurden jedoch einstweilen zurückgestellt, da es in der Absicht des Ministeriums des Innern lag, die Flusspolizei in Riga analog derjenigen im Reichsinnern zu gestalten.

Eine im Jahre 1888 an den Minister des Innern gerichtete Petition, welche die für Riga entschieden unheilvolle Anpassung von Verhältnissen, die im Innern des Reichs am Platz sind, abwehren sollte, wurde, wie im Schreiben Ew. Excellenz am 24. August 1888 Nr. 5232 mitgetheilt ist, vom Collegen des Ministers des Innern dahin beantwortet, dass die Flusspolizei, nachdem sie aus der Competenz des Rigaschen Raths ausgeschieden, in die Verwaltung des Rigaschen Polizeimeisters überzugehen habe, dass die gegenwärtig bestehenden Regeln und Bestimmungen, betreffend die Schifffahrt im Rigaschen Hafen und auf der Düna im ganzen Laufe derselben von der Stadt bis zur Mündung, auch fernerhin ihre Kraft behalten und dass endlich die Anträge der Rigaschen Stadtverordnetenversammlung wegen Reorganisation der Rigaschen Flusspolizei erst geprüft werden können, nachdem das zur Zeit dem Reichsrath vorliegende Project, betreffend die allgemeine Hafenverwaltung und die Organisation der Seepolizei, die Allerhöchste Bestätigung erhalten haben wird.

Diese ministerielle Kundgebung ist insofern wichtig, als sie keineswegs eine Ablehnung der von der Rigaschen Stadtverwaltung vertretenen Anschauungen über die Beaufsichtigung des Verkehrs im Rigaschen Hafen enthält, ebensowenig die Prüfung der von der Stadtverordnetenversammlung formulirten Anträge ablehnt, vielmehr nur den Zeitpunkt für diese Prüfung hinausschiebt, bis zur allgemeinen Reorganisation der Hafenpolizei im Reiche.

Dieselbe ist nun durch das Gesetz vom 7. Mai 1891 erfolgt und damit der Zeitpunkt für die Prüfung der Anträge der Rigaschen Stadtverordnetenversammlung eingetreten.

Für die Stadtverwaltung und ebenso für den Börsen-Comité handelt es sich dabei um Folgendes:

So selbstredend es ist, dass die polizeiliche Executive auf dem Wassergebiet des Rigaschen Hafens den Regierungsorganen verbleibt, so dringend nöthig ist es andererseits, dass die Regeln für den Verkehr im Hafen und für die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit daselbst von der Stadtverordnetenversammlung erlassen werden, d. h., dass die Stadtverwaltung, als das administrative Aufsichtsorgan für die Navigation im Rigaschen Hafen, soweit letzterer räumlich in das Competenzgebiet der Communalverwaltung fällt, anerkannt wird, da die Stadtverwaltung alle für die Schifffahrt und die Holzflössung erforderlichen Einrichtungen, wie Bollwerke, Dämme, Ballastloschplätze, Befestigungspfähle u. s. w. herzustellen und zu unterhalten hat, hauptsächlich aber, weil sie mit allen

Bedürfnissen, Usançen, Eigenthümlichkeiten des örtlichen Handels und Verkehrs, wie es der Natur der Sache nach auch nicht anders sein kann, vertrauter ist, als es aller Wahrscheinlichkeit nach ein staatliches Polizeiorgan sein wird.

Ferner ist es im Interesse des Handels und der Schifffahrt dringend zu wünschen, dass die Stadtverwaltung die Aufsicht über die Lootsen behält und zwar sowohl über die Lootsen für Seefahrzeuge, als auch über die Lootsen zur ordnungsgemässen Leitung der Holzflössung, in dem oberhalb der städtischen Brücken belegenen Theil des Dünastromes, unbeschadet hierbei natürlich der dem Gouverneur zustehenden und von ihm schon jetzt ausgeübten Controlbefugniss. Was die Seelootsen anlangt, so werden die Wünsche der Stadtverwaltung und des Börsen-Comités, die in einem Entwurf eines Statuts für das Rigasche Lootsenamt niedergelegt sind und sich an das allgemeine Gesetz für die Seelootsen vom 1. Mai 1890 anlehnen, in nächster Zeit dem für die Beurtheilung derartiger Fragen competenten Regierungsorgan zur Prüfung bezw. Bestätigung zugehen. Hinsichtlich der Lootsen für die Holzflössung liegt ein von der Stadtverordnetenversammlung genehmigter Entwurf eines Reglements für das Amt der Flössungslootsen in Riga vor, der behufs Erwirkung der ministriellen Bestätigung Ew. Excellenz am 14. Januar 1886 № 126 vorgestellt worden ist. Allerdings sehen Stadtverwaltung und Börsen-Comité von der in jenem Reglement beanspruchten Beaufsichtigung der Holzflössung unterhalb der städtischen Brücken gegenwärtig ab, soweit es sich aber um die Holzflössung oberhalb der Brücken handelt, glauben beide Körperschaften den Inhalt jener Vorstellung auch noch gegenwärtig als ortsangemessen vertreten zu müssen. Wenn der Stadtverwaltung die Aufsicht über die Navigation im Rigaschen Hafen und das Recht, Ortsstatute zur Sicherung des Verkehrs auf dem der Communalverwaltung unterstellten Wassergebiet zu erlassen, zugestanden wird, dann hat sie hiermit freilich auch die Befugniss erlangt, die Holzflössung zu regeln und zu beaufsichtigen, wird ihr aber jenes Recht nicht bewilligt, so muss, nach Meinung der Unterzeichneten, besonders darauf Gewicht gelegt werden, dass der Stadtverwaltung die Beaufsichtigung und Regelung der Holzflössung oberhalb der städtischen Brücken, vorbehalten bleibe, da dieselbe, wie das wiederholt zu constatiren gewesen, ernste Verkehrsstörungen im Gefolge hat und mit grossen Gefahren für die städtischen Uferanlagen, Dünaregulirungsbauten und Brücken verbunden ist und daher mehr noch als alles Andere Ueberwachung und Leitung durch ein Aufsichtsorgan verlangt, welches eingehendste Sachkunde mit genauester Kenntniss der localen Verhältnisse

verbindet. Ein solches Organ kann aber wiederum nur durch die Selbstverwaltung geschaffen und erhalten werden.

Unter Bezugnahme auf die im Schreiben Ew. Excellenz vom 24. August 1888 № 5232 enthaltene Kundgebung des Collegen des Ministers des Innern, erlauben sich daher die Unterzeichneten, auf Grund der vorausgegangenen Auseinandersetzung, an Ew. Excellenz die ergebene Bitte zu richten:

1) es beim Minister des Innern zu befürworten, dass die Aufsicht über die Navigation im Rigaschen Stromgebiet auf die Stadtverwaltung in der Weise übertragen werde, wie dieses durch den der Staatsregierung bereits unterbreiteten, von der Stadtverordnetenversammlung am 5. März 1885 gebilligten „Entwurf für die Beaufsichtigung der Navigation im Rigaschen Stromgebiet" angestrebt worden ist, und dass ferner der Rigaschen Stadtverwaltung die Befugniss ertheilt werde, Ortsstatute zu erlassen, über Massnahmen für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf den Flüssen und Canälen auf welche sich der Wirkungskreis der Communalverwaltung erstreckt;

2) für den Fall, dass dieser Bitte nicht entsprochen werden kann, dafür einzutreten, dass der Stadtverwaltung die Beaufsichtigung und Regelung der Holzflössung auf dem der Stadtcommunalverwaltung unterstellten Stromgebiet der Düna, oberhalb der städtischen Brücken, eingeräumt werde.

Die Unterzeichneten glauben die Hoffnung aussprechen zu dürfen, dass Ew. Excellenz es für möglich halten werden, der von denselben in erster Reihe ausgesprochenen Bitte zu entsprechen. Sollten aber dem zwingende Gründe entgegenstehen, so enthält die Beilage einen den Prinicipien des Gesetzes vom 7. Mai 1891, sowie den localen Bedürfnissen, nach Möglichkeit, angepassten Entwurf einer Verordnung für die Verwaltung des Rigaschen Handelshafens und die Rigasche Hafenpolizei.

An Ew. Excellenz aber ergeht die ergebene Bitte, eventuell diesen Entwurf der Staatsregierung befürwortend vorstellen zu wollen".

Am 27. März 1892 sub № 1856 wurde dieser Entwurf vom Livländischen Herrn Gouverneur (aus der Livländischen Gouvernements-Regierung) dem Minister des Innern vorgestellt.

Am 27. April 1892, sub № 1542 ersuchte der Minister des Innern den Bautenminister um ein Gutachten in dieser Angelegenheit, worauf von Letzterem die Rigasche Hafenbauverwaltung zu einer Meinungsäusserung aufgefordert wurde, welchem Auftrage diese mittelst Berichts an die Hafenbaucommission des Ministeriums der Wegecommunication vom 28. Juli 1892 sub № 392 genügte, wobei sie

sich für eine Erweiterung des Rigaschen Hafen-Rayons, durch Zuziehung der „trockenen Düna“ und eines Theils der kurischen Aa (von Dünamünde bis Dubbeln), sowie einer Erhöhung des Etats der Rigaschen Hafenverwaltung von 20,500 Rbl. (nach dem Vorschlage des Livländischen Herrn Gouverneurs) auf 32,700 Rbl. aussprach.

d. Flusscomité-Project.

Im Departement der Chaussée- und Wasserverbindungen ist ein Project zu einem Normal-Reglement für Flusscomités ausgearbeitet worden, welchen die Wahrnehmung der Interessen der Flussschifffahrt zur Aufgabe gestellt werden soll. Die Glieder des Comités werden aus den an dem Verkehr auf dem betreffenden Flusse interessirten Städten und Landschaften, sowie Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft, auf 3 Jahre erwählt und vom Minister der Wegecommunication bestätigt.

Zur Vervollkommung der Verkehrsverhältnisse sind die Comités berechtigt, unabhängig von den Reichssteuern, besondere Abgaben von Waaren und Fahrzeugen nach einem vom Ministerium zu bestätigenden Tarife zu erheben, die zu Regulirungszwecken, Hafen-Anlagen, Unterhaltung einer Verkehrs-Inspection etc., Verwendung zu finden haben. Die technischen Arbeiten werden nach vom Ministerium zu bestätigenden Projecten, unter Aufsicht der örtlichen Ingenieur-Autorität, ausgeführt.

Gleichzeitig mit dem nur allgemeine Grundprinicipien aufstellenden Project für das Normal-Statut, hat das Ministerium auch bereits ein detaillirtes Project zu einem Donschen Flusscomité ausgearbeitet, das als Modell für andere solche Comités dienen soll. Beide Projecte beabsichtigt das Ministerium demnächst dem Reichsrathe vorzustellen.

29. Lootsen-Amt.

a. Reorganisation des Lootsen-Amts.

Im Jahresbericht pro 1891 pag. 61 und 62 ist über den von einer besonderen Commission aus Gliedern des Handelsamts und des Börsen-Comités ausgearbeiteten Entwurf zu einem neuen Lootsen-Reglement referirt worden. Dieser Entwurf wurde in der Stadtverordnetenversammlung vom 3. Februar 1892 genehmigt und am 4. Februar 1892 sub Nr. 440 vom Stadtamte dem Director der Baltischen Leuchtthürme vorgestellt.

Am 24. Februur sub Nr. 767 erging hierauf folgendes Schreiben des Directors der Baltischen Leuchtthürme an den Rigaschen Lootsencommandeur.

„Der von einer Commission aus Gliedern des Börsen-Comités und des Handelsamts ausgearbeitete und von der Stadtverordnetenversammlung approbirte Entwurf eines Statuts für das Rigasche Lootsenamt ist mir beim Schreiben vom 4. Februar c. Nr. 440 zur Vorstellung an Se. Excellenz den Verweser des Marine-Ministeriums, zu dessen Bestätigung, übersandt worden. Da dieser Entwurf aber weder von Ihnen, noch von sämmtlichen Gliedern des Amts unterschrieben ist, sende ich Ihnen denselben zur Durchsicht und erforderlichen Unterschrift zu. Hiebei theile ich Ihnen mit, dass, bis zur Einführung einer Hafenverwaltung in Riga, weder Börsen-Comité noch Stadtverordnetenversammlung die örtliche Aufsichtsbehörde des Lootsenamts sein können, da diese Institutionen keine staatlichen sind; ferner ist in erwähntem Entwurfe nirgend von einer Taxe die Rede, welche von den nach Riga kommenden Schiffen zu erheben ist. Daher trage ich bei Ihnen darauf an, eine solche Taxe anzufertigen und in den Entwurf aufzunehmen.

Falls das Lootsenamt mit einigen Artikeln des hiebei folgenden Statuts nicht einverstanden sein sollte, ist ein neues Statut anzufertigen, das jedoch in keiner Weise der Allerhöchst bestätigten und am 1. Mai 1890 erlassenen allgemeinen „Verordnung über die Seelootsen“ widersprechen darf.

Vom Geschehenen bitte ich mich baldmöglichst zu benachrichtigen.“

Der Lootsencommandeur Schiemann antwortete hierauf am 3. März 1892.

„Das mir bei der Vorschrift Ew. Excellenz vom 24. Februar c. Nr. 767 zugegangene Project des Statuts für die Rigaschen Lootsen konnte aus dem Grunde vom Lootsenamte nicht unterschrieben werden, weil im Projecte einige Widersprüche gegen die Allerhöchst bestätigte und am 1. Mai 1890 erlassene Verordnung enthalten waren, keine Taxe für die Erhebung der Steuer von den in den Rigaschen Hafen einlaufenden Schiffen in dasselbe aufgenommen war und dasselbe den örtlichen Verhältnissen nicht entsprach. Aus diesem Grunde werde ich Ew. Excellenz in möglichst kurzer Zeit ein neues Project nebst Taxe mit den Unterschriften des Lootsenamts zustellen. Hinsichtlich der in derselben Vorschrift enthaltenen Erläuterung Ew. Excellenz, dass weder der Rigaer Börsen-Comité, noch die Rigasche Stadtverwaltung die örtliche Aufsichtsbehörde des Lootsenamts bilden können, erlaube ich mir zu berichten, dass ich mich am 3. März d. J. an den Chef der Rigaschen Hafenbauverwaltung, Ingenieur Naghel, mit der Bitte gewandt habe, die Leitung des Lootsenamts zu übernehmen. Da ich von demselben, wie aus dem hiebei folgenden Schreiben vom 3. März c.

Nr. 92 zu ersehen ist, eine günstige Antwort erhalten habe, beehre ich mich Ew. Excellenz um geneigte Entscheidung dieser Angelegenheit zu bitten.

Hiebei beehre ich mich hinzuzufügen, dass das Lootsenamt aus folgenden Gründen sich an den Herrn Chef der Hafenbauverwaltung gewandt hat:

1. führt die Hafenbauverwaltung die Regulirung des Stromes aus und bezeichnet die wünschenswerthe Richtung des Fahrwassers;

2. leitet die Hafenbauverwaltung sämmtliche Stromvertiefungsarbeiten im Hafen, die auf Kosten der Hafensteuer ausgeführt werden;

3. werden von der Hafenbauverwaltung beständige Vermessungen und Aufnahmen ausgeführt, auf deren Grundlage genaue Karten angefertigt werden.

Ferner ist das Lootsenamt, welches von der Hafenbauverwaltung die obigen Auskünfte und Daten erhält, seinerseits verpflichtet, beständig die Hafenbauverwaltung, behufs rechtzeitigen Ergreifens von Massregeln, von den Veränderungen im Fahrwasser zu benachrichtigen. Aus diesem Grunde wäre es im Interesse der Sache sehr wichtig, dass diese beständigen Beziehungen zwischen Lootsenamt und Hafenbauverwaltung unmittelbar stattfänden; das liesse sich aber nur dadurch erreichen, dass das Lootsenamt unter der Leitung des Chefs der Hafenbauverwaltung stände.“

Einige Zeit vorher hatte sich das Departement des Handels und der Manufacturen am 17. Januar 1892 sub Nr. 677 an den Börsen-Comité mit folgendem Schreiben gewandt:

„Das Marine-Ministerium hat die Frage angeregt, bis zur Einführung einer besonderen Hafenverwaltung, die Leitung der örtlichen Lootsengesellschaft dem Chef der Rigaschen Flusspolizei zu übertragen, auf welchen, seit Aufhebung des Postens eines Hafencapitains, die Functionen des letzteren übergegangen.

Bei Mittheilung hievon, beehrt sich das Departement des Handels und der Manufacturen den Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, Auskünfte über die gegenwärtige Organisation und Leitung des Lootsenwesens im Rigaschen Hafen mittheilen und zugleich sich dahin äussern zu wollen, in welchem Masse das Project des Marine-Ressorts, nach Ansicht des Börsen-Comités, den Interessen des Handels und der Schifffahrt im genannten Hafen, den localen Verhältnissen gemäss, entsprechen würde.“

Der Börsen-Comité antwortete am 28. Januar 1892 Nr. 952 wie folgt:

„Auf das Schreiben vom 17. Januar c. Nr. 677 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité dem Departement des Handels und der Manufacturen ergebenst mitzutheilen, dass das Rigasche Lootsenamt bis zum Jahre 1885, auf Grund des Art. 555, Th. I des Provinzialrechts der Ostseegouvernements, dem Rigaschen Magistrate, und speciell dem Landvogteigerichte desselben, unterstellt war. Im Jahre 1885 ging diese Competenz des Magistrats auf die neue Stadtverwaltung, und zwar auf das Handelsamt über.

Hierin jetzt eine Aenderung eintreten zu lassen, liegt keine Veranlassung vor, und zwar um so weniger, als die Stadtverwaltung, auf Antrag des Livländischen Gouverneurs, ein neues, der Allerhöchst am 1. Mai 1890 bestätigten Verordnung für die Seelootsen in den russischen Häfen angepasstes Reglement für das Rigasche Lootsenamt ausgearbeitet hat, das dem Director der Baltischen Leuchtthürme, als dem Chef des Baltischen Lootsenbezirks, zur Bestätigung vorgestellt werden wird.

In diesem Entwurf ist die Aufrechterhaltung der Competenz des Rigaschen Handelsamts, als nächste Aufsichtsbehörde des Rigaschen Lootsenamts, projectirt worden.

Ferner wird das Departement aus der diesseitigen Vorstellung vom 23. Januar c. Nr. 936 (siehe oben pct. 28 a) entnommen haben, dass auch die Zuziehung der Flusspolizei zum Competenzkreise der Stadtverwaltung, sowohl von letzterer, als auch von der Kaufmannschaft gewünscht wird. Gegenwärtig ist die Flusspolizei provisorisch der Stadtpolizei übertragen, die einer solchen Ausdehnung ihrer Wirksamkeit in keiner Weise gewachsen ist. Während der Dauer dieses, nur als Nothbehelf sich darstellenden Provisoriums, die Stadtpolizei auch noch mit der Beaufsichtigung des Lootsenamts zu belasten, kann in keiner Weise befürwortet werden, zumal der Stadtpolizei auch die technische Seite des Lootsenwesens vollständig fremd ist.

Wird die Flusspolizei den Wünschen der Stadt und der Kaufmannschaft entsprechend zu einem Organ der Stadtverwaltung gemacht, so werden Flusspolizei und Lootsenamt in so nahe Beziehungen zu einander gebracht, als es im Interesse von Handel und Schiffahrt geboten erscheint.

Der Rigaer Börsen-Comité beehrt sich nun an das Departement des Handels und der Manufacturen die ergebenste Bitte zu richten, in Anbetracht der oben dargelegten Umstände, sich gegen die Unterordnung des Rigaschen Lootsenamts unter die Rigasche Flusspolizei aussprechen zu wollen.“

Am 30. September 1892 stellte der Director der Baltischen Leuchtthürme das vom Lootsencommandeur Schiemann und den Lootsen unterzeichnete Project der hydrographischen Oberverwaltung des Marine-Ministeriums vor, wobei er sich dahin aussprach, dass dieses Project in formeller und materieller Beziehung den gesetzlichen Anforderungen nicht entspreche und daher eine vollständige Neu-Redaktion nothwendig erscheine.

In Folge dessen ist in der hydrographischen Oberverwaltung ein ganz neues Project ausgearbeitet worden, das den Ministern des Innern und der Finanzen zur Aeusserung mitgetheilt werden soll. Der Börsen-Comité hofft dann vom Finanzministerium zur Abgabe eines Gutachtens aufgefordert zu werden.

30. Schiffszoll.

Die vom Börsen-Comité in den Jahren 1890 und 1891 (Handels-Archiv, Jahrgang 1892, pag. 68) zu Gunsten der Aufhebung resp. Ermässigung des Schiffszolls gethanen Schritte haben bis hierzu zu keinem Resultat geführt.

Mittelst Allerhöchst am 9. Juni 1892 bestätigten Ministercomitébeschlusses ist dem Finanzminister die Befugniss eingeräumt, den Schiffszoll zu verfristen. Der Wortlaut dieses Gesetzes ist folgender:

„Im Ministercomité kam zum Vortrage die Eingabe des Verwesers des Finanzministeriums vom 23. Mai (aus dem Departement des Handels und der Manufacturen) über die dem Finanzminister einzuräumende Berechtigung, die Entrichtung der Zollgebühren für im Auslande erworbene Schiffe zu verfristen.

Der Comité beschloss: als zeitweilige Massregel für fünf Jahre dem Finanzminister anheimzustellen, auf Ansuchen von Schiffsbesitzern, die Zahlung der durch Art. 175 des gegenwärtig giltigen Zolltarifs festgesetzten Gebühren für im Auslande erworbene Schiffe zu verfristen, mit der Bestimmung:

a. dass die Zollgebühren im Laufe von nicht länger als zehn Jahren der Krone entrichtet würden;

b. dass die Zahlungen alljährlich in gleichen Raten erfolgten, und

c. dass die auf dem Schiffsbesitzer lastende Schuld hinsichtlich der verfristeten Zollgebühren, durch das Schiff sichergestellt würde, welches zu diesem Zwecke für eine Summe versichert werden muss, die nicht geringer ist als der unbezahlt verbleibende Rest der Schuld. Die Versicherungspolicen müssen rechtzeitig den betreffenden Zollämtern vorgestellt werden.

Der Herr und Kaiser haben am 9. Juni 1892 den Beschluss des Ministercomités Allerhöchst zu bestätigen geruht."

Zur Förderung der Handelsschifffahrt und des einheimischen Schiffsbaues ist neuerdings beim Finanzministerium eine besondere Commission unter dem Vorsitze des Ministergehilfen Jermolow niedergesetzt worden, welche die Bewilligung von Staatsprämien für auf russischen Werften erbaute Seeschiffe weiter Fahrt mit über 100 Tons Rauminhalt ventilirt. Auch Staatssubsidien für die Reisen solcher Schiffe sind in Aussicht genommen.

31. Das Beresinasystem und die obere Düna.

a. Conferenz in Borissow.

Am 25. März 1892, sub Nr. 217, erhielt der Börsencomité vom Präses der Commission zur Untersuchung der westlichen Gruppe der künstlichen Wassersysteme, Ingenieur Lipin, folgendes Schreiben:

„In Erfüllung des mir gewordenen Auftrages, unter Betheiligung der örtlichen, an der Schifffahrt interessirten Institutionen und Personen, die wirthschaftliche Bedeutung des Beresinasystems und die dringendsten Bedürfnisse der örtlichen Schifffahrt zu erforschen, um die weitere Bestimmung dieses Weges festzustellen, halte ich es für nützlich, während der bevorstehenden Flössung an einem Punkte dieses Systems eine Conferenz zusammenzuberufen, um den mit der Schifffahrt sich beschäftigenden Personen bessere Gelegenheit zu bieten, ihre Bedürfnisse zu verlautbaren, und um gemeinsam die hier angeschlossenen Fragepunkte zu berathen.

Indem ich in der Anlage 20 Exemplare der erwähnten Fragepunkte übersende, beehre ich mich den Börsencomité zu ersuchen, diese unter den an der Schifffahrt auf dem System interessirten Personen zu verbreiten und seinerseits seine Mitwirkung zur Erläuterung der vermerkten Fragen nicht zu versagen.

Fragen, die zu erläutern sind, um die wirthschaftliche Bedeutung des Beresina-Wasserweges und den Character weiterer Massregeln zum Unterhalte und zur Verbesserung desselben festzustellen.

1) Inwiefern erscheint die Nothwendigkeit begründet, im Interesse des örtlichen Gebiets den Beresina-Weg weiter zu unterstützen und

dürfte es nicht möglich sein, das System, in Anbetracht der Abnahme der Holzindustrie,*) eingehen zu lassen.

2) Falls das Eingehen des Systems sich nicht als möglich erweisen sollte, könnten die Ausgaben der Staatsregierung für den Unterhalt des Weges nicht verringert werden durch Uebergabe des künstlichen Theils an eine Privatgesellschaft zur Nutzniessung.

3) Welcher Art sind gegenwärtig die Verhältnisse der Holzflössung auf dem System; hierbei wäre zu erläutern:

a. Sorten und Werth (nach den Börsenpreisen) der auf dem System geflössten Holzwaaren,

b. Punkte, von denen vorzugsweise Holzmaterial zum Versande über das System herkommt, und hauptsächlichste Bestimmungorte desselben;

c. Art und Weise des Bindens der Flösse, Umfang und Tiefgang derselben, Anzahl der Flösse in einer Gonka, Orte, an denen ein Umbinden nöthig ist, Zahl der zum Flössen nöthigen Arbeiter;

d. Wieviel Zeit zum Transporte der Flösse von den verschiedenen Versandorten bis zum Bestimmungsorte erforderlich ist;

e. Unkosten der Flössung nach einzelnen Posten, als: für das Zusammenstellen der Flösse, Anmiethung von Arbeitern u. s. w. zum Flössen, ferner Transportkosten für die hauptsächlichsten Holzsorten auf dem System bis zum Hafen, und worin verhältnissmässig der Vorzug dieses Transports vor dem auf der Eisenbahn besteht;

f. durch die Nothwendigkeit des Umbindens, Stehens u. s. w. hervorgerufene Nebenausgaben, sowohl auf dem mit Schleusen versehenen Theil des Systems, als auch auf den Flüssen Beresina, Ulla und Düna, und ob eine Verbilligung der Flössung durch Verbesserung des Systems, entsprechend dem Gesuche des Witebsker Schifffahrtskongresses vom Jahre 1891, zu erwarten wäre und zwar namentlich durch Regulirung der gewundenen Theile der Flüsse Sergutsch und Bereschta, durch sichere Versorgung der Scheitelstrecke mit angesammeltem Wasser und durch Wiederherstellung der Staudämme bei Borowno und Ogsino.

4) Lässt sich, nach Umbau des Systems zum Behufe des freien Verkehrs von Fahrzeugen auf demselben, annehmen, dass das Holz und

---

*) Nach statistischen Daten betrug der Transport von Holzwaaren über den künstlichen Theil des Beresina-Systems vom Jahre 1860 ab:

1) 1860—69 durchschnittlich jährlich 1746 Flösse (плав)
2) 1870—79 „ „ 2124 „
3) 1880—89 „ „ 1502 „

d. h. in den 80er Jahren erweist sich, im Vergleich mit den 70er Jahren, eine Abnahme von 29,2 %.

die Holzmaterialien, welche gegenwärtig geflösst werden, werden in Fahrzeuge verladen werden, und welche Verbilligung des Transports liesse sich in solchem Falle erwarten. Hierbei müsste erläutert werden, welcher Umfang und Tiefgang der Fahrzeuge zum vortheilhaften Transport der Holzmaterialien erforderlich wäre.

5) Wenn das System auf obenbezeichneter Grundlage umgebaut werden sollte, welche örtliche Waaren, ausser Holz, könnten auf diesem Wege transportirt werden; von welchen Orten und mit welchen Bestimmungsorten liessen sich Waaren erwarten.

6) Falls eine Verbesserung des Weges auf seiner gesammten Länge oder einem Theile desselben im Interesse der örtlichen Schifffahrt gewünscht werden sollte, welche Beihilfe zu den Ausgaben der Staatsregierung könnten Waarenversender, Schiffsbesitzer, Holzindustrielle und andere an der Schifffahrt interessirte Personen leisten.

7) Falls das System auf obiger Grundlage von Grund aus umgebaut werden sollte, d. h. zur freien Fahrt von Fahrzeugen, sowie falls für nöthig befunden werden sollte, zur Tilgung der Ausgaben für den Umbau in grösserem Umfange, als auf dem Schiffahrtskongresse in Witebsk am 1. Mai 1891 vorgeschlagen worden, eine Ergänzungssteuer von der Schiffahrt und der Holzflössung zu erheben (nämlich für Holzmaterialien im Betrage von 1% ihres Werths nach Rigaschen Börsenpreisen und von 1 Kop. pro Pud Waare auf den Fahrzeugen), — in welchem Betrage und auf welcher Basis könnte eine derartige Steuer eingeführt werden.

In seinem Schreiben an den Präses der Commission vom 2. Juni 1892 № 294 gab der Börsen-Comité folgende Erklärung ab:

„Zur Frage 1. Wenn auch die Bewegung im Holzhandel auf dem Beresina-Canal-Systeme abgenommen, so würde ein Aufgeben desselben die Interessen ausgedehnter Kreise auf das Empfindlichste schädigen, die Besitzer der dort gelegenen Güter, die ausser Stand gesetzt würden, ihre Wälder zu verwerthen, ruiniren, so dass dringend gebeten werden muss, von dieser Idee Abstand zu nehmen. Ein Ausbau des Canals aber und Herstellung eines Fahrwassers von 4–5 Fuss würde die wiederholt ausgesprochene Möglichkeit eröffnen, in Barken und Böten einen lebhaften Verkehr in neuen Stapelartikeln, wie Salz, Kohlen, Eisen, zu Wege zu bringen.

Zur Frage 2. Es kann nicht wünschenswerth sein, dass die Regierung die Verkehrsstrassen, am wenigsten aber eine so wichtige, in Privstbesitz übergehen liesse und das Publikum in die Macht von Podrätschiks gäbe, andererseits sollte der Staat einen so bedeutenden Verkehrsweg nicht aus seiner Disposition lassen.

Zur Frage 3. Die wesentlichsten Holzgattungen die zugeführt werden, sind: grähnene und fichtene Balken à 70 bis 100 Kop. pro Faden, grähnene und fichtene Brussen von 25 bis 50 Kop. pro Fuss, Doppelsleepers von 55 bis 150 Kop. pro Stück. Die hauptsächlichsten Gouvernements, aus denen die Holzwaaren per Beresina-System nach Riga kommen, sind: Witebsk, Smolensk, Minsk, Orel und Mohilew.

Die Lawas (kleine Flösse) werden bei Beginn der Flössung jenseit des Canals zu 7 bis 8 Stück in der Breite, etwa 2 Stück oben auf, um etwas mehr Halt zu geben, und etwa 5 bis 6 solcher Lawas hinter einander gebunden. Nachdem Halasch passirt ist, werden diese Lawas meist zwei in der Breite zusammengebunden. Es sind stets 2 Arbeiter auf einem solchen Floss, mögen es nur 35—50 Stück sein oder 200—250 Stück, wie sie später in Ulla zusammengebunden werden, um dann auf der Düna bis Riga zu schwimmen.

Die Dauer der Flössung hängt nicht allein von der Entfernung, die zwischen Lepel und Borissow z. B. sehr differirt, ab, sondern auch von vielen anderen Umständen, z. B. ob der Wasserstand ein günstiger, ob das Wetter still war. Im Allgemeinen können wir die Transportzeit von 2—6 Monaten annehmen, doch ist es wiederholt vorgekommen, dass Waaren aus entfernteren Gegenden erst im nächsten Frühjahr in Riga eingetroffen sind.

Die Kosten der Flössung in ihren einzelnen Details zu zerlegen, dürfte kaum möglich sein, da entweder die Abmachung in einer Generalsumme pro Faden für das Hauen der Ohrtheile, Stellen in Flösse, Binden und Treiben bis Ulla oder Riga abgemacht, oder mit Tagelöhnern gearbeitet wird. Man rechnet, je nach der Entfernung und je nachdem in einem Jahre mehr oder weniger Nachfrage ist, auf 15 bis 35 Kop. pro Faden von 7′ bis Riga, von Ulla 7 bis 10 Kop.

Ebenso lassen sich die Extrakosten des Umflössens, Stehens etc. nicht genau angeben. Es giebt Jahre, wo garkeine solche besondere Ausgaben entstehen, während in anderen die Flössung auf das Doppelte, ja 3fache von dem zu stehen kam, was es in normalen Jahren kostete. Wenn nun der Flössung durch sichere Verhältnisse und Einrichtungen eine gewisse Stabilität gegeben werden könnte, so dass derartige Vorkommnisse unmöglich würden, so wäre das für den Handel sowol, als für die Waldbesitzer von ausserordentlicher Wichtigkeit, denn je fester die Basis ist, auf der der Kaufmann seine Calculation stützen kann, je geringer sein Risico ist, desto bessere Preise vermag er den Waldeigenthümern zu bewilligen.

Der Transport von Holzwaaren auf unseren Eisenbahnen ist wesentlich zu theuer, wie der Börsen-Comité wiederholt Gelegenheit

genommen vorzustellen, so dass die Waare unbedingt die Fracht nicht zu tragen vermag. Ferner kommt in Betracht, dass die Bahnstationen für die Zufuhr der Hölzer aus dem Walde häufig bedeutend ungünstiger gelegen sind, als der Fluss.

Zur Frage 4. Es ist wol nicht anzunehmen, dass, selbst wenn der Canal für die Passage von (Böten) Fahrzeugen eingerichtet würde, die Holzwaaren in solche verladen würden, da die Kosten dadurch noch wesentlich gesteigert werden müssten.

Zur Frage 5. Ist vom Börsen-Comité wiederholt darauf hingewiesen, dass bei bequemer Einrichtung dieser Wasserstrasse, vom unteren Theil des Dnjepr's bis Riga voraussichtlich bedeutende Transporte heranzuziehen möglich sein müsste. Bezieht doch der Norden grosse Quantitäten Salz von dort, die jetzt per Schiff um Europa herum fahren, ferner würde der Norden die Kohlen, das Eisen des Südens in collossalen Massen gebrauchen, wenn nur die Möglichkeit geboten wäre, sie hierher zu transportiren.

Zur Frage 6. Hat der Börsen-Comité sich ebenfalls mehrfach dahin ausgesprochen, dass, seiner Auffassung nach, die Holzwaaren, wenn ihnen ein risicoloser Transport geboten wird, bis 1% vom Werth beitragen könnten, andere Waaren, die in Fahrzeugen geführt werden 1 Kop. pro Pud.

Zur Frage 7. Will es nicht geboten erscheinen für Benutzung der beregten Wasserstrasse, selbst wenn sie in der ganzen Ausdehnung durchgeführt werden sollte und für Fahrzeuge zugängig gemacht wird, einen noch höheren Satz zu erheben. Das Hauptaugenmerk sollte nur darauf gerichtet sein, den Transport der oben angeführten Producte auf diese Strasse zu ziehen, dann wird sie ihre Kosten von selbst tragen. Die Bedeutung dieser Fluss-Canalverbindung würde nach Ansicht des Börsen-Comités für das volkswirthschaftliche Leben ganz Russlands eine so grossartige werden, dass ein Zuschuss des Fiscus berechtigt erscheint."

Die Conferenz fand am 26. Mai 1892 in der Stadt Borissow (Gouv. Minsk) statt. Der Bericht über die Arbeiten der Commission ist noch nicht fertig gestellt.

b. alljährliche Remonte des Beresina-Systems.

Auf eine Anfrage des Börsen-Comités bei der Mohilewschen Bezirksverwaltung der Wegecommunication darüber, was im Laufe des Jahres 1892 für das Beresina-System und die obere Düna geschehen, ging unterm 28. November 1892 sub № 5416 folgende Antwort ein:

„Die Bezirksverwaltung beehrt sich mitzutheilen, dass, ausser der laufenden Remonte der Canäle und hydrotechnischen Bauten, in diesem Jahre auf dem Beresina-System die im Jahre 1891 begonnenen Arbeiten zum Bau der Schleuse № XIII auf dem Tschaschnitzschen Canale, an Stelle der baufälligen Halbschleuse derselben Nummer, beendet worden sind.

Für das nächste Jahr 1893 sind zum Bau projectirt: eine Schleuse, an Stelle der baufälligen № I auf dem Sergutschewschen Canale, zwei Dämme und zwar der eine (Ogsische) in dem den See Ogsino mit dem Flusse Ulla verbindenden Arme, der andere (Borowensche) in dem die Seen Borowno, Njulla und Glubokoje mit dem Flusse Ulla verbindenden Arme. Ferner sollen, in Folge des Gesuchs des Bevollmächtigten des Börsen-Comités und der Holzindustriellen auf dem Witebsker Schifffahrts-Congress vom 1. Mai 1891, im Jahre 1893 Arbeiten zur Regulirung des Flusses Sergutscha ausgeführt werden.

Was die Regulirung des oberen Laufs der Düna im Rayon des Mohilewschen Wegebau-Bezirks anbetrifft, so sind, ausser der Reinigung dieses Theils des Flusses von Steinen, derartige Arbeiten im Jahre 1892 nicht ausgeführt worden und auch für das Jahr 1893 nicht projectirt. Zur Bereinigung des Flusses von die Schifffahrt behindernden Steinen hat die Verwaltung vom Ministerium pro 1893 die Assignation von 10,000 Rbl. erbeten."

III. Telegraphenwesen.

32. Der Riga-Bolderaa-Telegraph.

Wirksamkeit im Jahre 1892.

Es wurden telegraphirt:

I.	Unbezahlte Depeschen:	
	1) eingekommene Schiffe	1,682
	2) ausgegangene Schiffe	1,671
	3) div. Depeschen für Rechnung des Börsen-Comités . . .	2,381
		5,734
II.	Bezahlte Depeschen	7,368
	Total	13,102

Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1891 und1892 so ergiebt sich:

	Unbezahlte Depeschen:	Bezahlte Depeschen:	Total:
1891	6,667	8,791	15,458
1892	5,734	7,368	13,102
pro 1892	— 933	— 1,423	— 2,356

33. Telegraphen-Verbindung mit Domesnees.

Die telegraphische Berichterstattung von Domesnees nach Riga wurde auch im abgelaufenen Jahre durch den in Domesnees stationirten Kronstelegraphisten Herrn Grünwald, gemäss Vereinbarung mit dem Börsen-Comité, besorgt. Der Börsen-Comité verauslagte an Depeschen-Gebühren incl. Botenlohn und anderer Unkosten 1300 Rbl., wovon ihm 1196 Rbl. 49 Kop. von den hiesigen Schiffscorrespondenten zurückerstattet wurden.

IV. Das Postwesen.

34. Postverbindung mit dem Auslande.

Eine grössere Anzahl Rigaer Firmen hatte sich in einer Eingabe vom 31. März 1892 an den Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, sich dahin zu verwenden, dass durch Einstellen von Zügen auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn, die den im Sommer zwischen Wirballen und Petersburg verkehrenden Courierzügen entsprächen, eine schnellere Postverbindung mit dem Auslande erreicht würde.

Bei mündlichen Nachfragen, die in dieser Angelegenheit erhoben wurden, ergab sich, dass vom 6. Mai 1892 ab auch auf der Strecke Riga-Dünaburg in beiden Richtungen Züge eingestellt werden sollten, entsprechend den obengenannten Courierzügen, dass mit diesen Zügen jedoch nur die innere von Warschau kommende Correspondenz befördert werden solle, während die über Wirballen vom Auslande kommende nach wie vor mehrere Stunden lang in Wilna liegen bleiben und in Riga erst am Nachmittage zur Ausgabe gelangen sollte.

In Folge dessen wandte sich der Börsen-Comité am 23. Mai 1892 Nr. 265 an die Ober-Post- und Telegraphen-Verwaltung mit nachstehendem Schreiben:

„Mittelst Vorschrift vom 13. April d. J. Nr. 10614 hat die Ober-Post- und Telegraphen-Verwaltung die Anordnung getroffen, dass vom 6. Mai c. ab, unter Anderem die gesammte einfache und recommandirte Correspondenz, die mit dem von Warschau um 9 Uhr 35 Min. Morgens abgehenden Zuge befördert wird, in Dünaburg dem nach Riga um 2 Uhr 10 Min. Morgens abgehenden Passagierzuge übergeben werden soll.

Gegenwärtig erweist es sich jedoch, dass mit diesem Zuge die über Wirballen kommende ausländische Correspondenz nicht nach Riga gelangt, wiewohl der aus Wirballen kommende Zug auf der Station Wilna directen Anschluss an den obenerwähnten Warschauer Zug hat und zum Umladen der Correspondenz mehr als ½ Stunde Zeit ist.

Der Empfang der ausländischen Correspondenz bereits mit dem um 2 Uhr 10 Min. Morgens von Dünaburg abgehenden und um 7 Uhr 35 Min. Morgens in Riga ankommenden Zuge ist für die Rigasche Kaufmannschaft von der allergrössten Wichtigkeit, da dieselbe auf diese Weise bereits vor Beginn der Börse ihre ausländische Correspondenz erhalten könnte, während sie sie gegenwärtig erst nach Schluss der Börse empfängt. Dieser Umstand ist in mancherlei Beziehung von grösster Bedeutnng und der Börsen-Comité erlaubt sich daher, in Folge wiederholter und dringender Bitten der Rigaschen Kaufmannschaft, an die Ober-Post- und Telegraphen-Verwaltung die ganz ergebenste Bitte zu richten, den Wünschen und begründeten Bedürfnissen der Kaufmannschaft geneigtest Beachtung schenken und anordnen zu wollen, dass in möglichst kurzer Zeit die Ordnung eingeführt würde, dass mit dem um 9 Uhr 35 Min. Morgens von Warschau abgehenden Courierzuge nach Dünaburg nicht nur die über Warschau, sondern auch die über Wirballen kommende ausländische Correspondenz befördert und dem von Dünaburg nach Riga um 2 Uhr 10 Min. Morgens abgehenden Passagierzuge übergeben würde."

Gleichzeitig bat der Börsen-Comité, mittelst Schreibens vom 26. Mai 1892 Nr. 270, den Herrn Chef des Rigaschen Post- und Telegraphen-Bezirks um seine Fürsprache und ertheilte seinem St. Peterburger Agenten den Auftrag, obige Vorstellung des Börsen-Comités in geeigneter Weise aufs energischste zu vertreten und zu betreiben.

Bereits mittelst Schreibens vom 12. Juni 1892 Nr. 17881 erhielt der Börsen-Comité von der Ober-Post- und Telegraphen-Verwaltung die Eröffnung, dass Anordnung getroffen worden sei, dass die auf der Strecke Wirballen-Wilna in den Postwaggon gelangende inländische und ausländische, einfache und recommandirte nach Riga adressirte Correspondenz aus Wilna mit dem Courierzuge Nr. 2 bis der St. Petersburg-Warschauer Bahn und mit dem um 7 Uhr 35 Min. Morgens in Riga eintreffenden Passagierzuge Nr. 6 der Riga-Dünaburger Eisenbahn befördert werde.

35. Ausgabe ausländischer Zeitungen.

Eines gleichen Erfolges und wohlwollenden Entgegenkommens seitens der Postverwaltung hatte sich der Börsen-Comité zu erfreuen, als derselbe sich, in Folge einer Eingabe der hiesigen Bankfirmen vom 14. October 1892, an den Chef des Rigaschen Postcomptoirs, Staatsrath Polidorow, unter dem 19. October 1892 Nr. 690 mit einer Beschwerde darüber wandte, dass in letzter Zeit die ausländischen

Zeitungen „Berliner Börsen-Zeitung“ und „Berliner Börsen-Courier“, die für die hiesige Börse grosse Bedeutung hätten, in Riga nicht mehr, wie bisher am dritten, sondern erst am vierten Tage ihres Erscheinens den Adressaten zugestellt würden.

Schon am 24. October 1892 Nr. 16683 theilte der Herr Chef des Rigaschen Postcomptoirs dem Börsen-Comité mit, dass, in Anbetracht der übermässigen Ueberbürdung der Postcensur mit der Durchsicht der fast gleichzeitig mit zwei ausländischen Posten in grosser Zahl eintreffenden ausländischen Zeitungen, sowie zur Vermeidung des in der Eile leicht möglichen Uebersehens von Artikeln, die Anordnung getroffen worden sei, die mit der Tagespost eintreffenden ausländischen Zeitungen den Adressaten erst am folgenden Tage Morgens zuzustellen. In Berücksichtigung jedoch des Ansuchens des Börsen-Comités im Interesse der örtlichen Kaufmannschaft habe er, der Chef des Postcomptoirs, für möglich befunden, nach Relation mit der Censur, die beiden Zeitungen „Berliner Börsen-Zeitung“ und „Berliner Börsen-Courier“, wie früher, den Adressaten bereits am Tage ihres Eintreffens in Riga ausliefern zu lassen.

V. Eisenbahnwesen.

36. Die Delegation des Rigaschen Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten.

Die Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahn-Angelegenheiten hat auch im Jahre 1892, wie früher, die Mitwirkung bei der Regulirung der Tarife für den Eisenbahnverkehr von und nach Riga als ihre wichtigste Aufgabe angesehen und zu solchem Zweck, theils selbst die erste Anregung gegeben, theils auf geschehene Anfragen des Finanzministeriums und der Eisenbahnverwaltungen, die in ihrem Bereich vorhandenen Daten gesammelt und geliefert, welche bei der Regulirung der Tarife in Berücksichtigung zu ziehen waren.

Zur Wahrung der Interessen des Rigaschen Handels und der Industrie hat sich die Delegation wiederholt veranlasst gesehen, zu den verschiedenen Gruppen- und allgemeinen Conferenzen der Eisenbahnen, welche die Erstellung der Tarife von und nach Riga im Verkehr mit den verschiedenen Plätzen des Reichs zum Gegenstande hatten, ihren Vertreter, in der Person des Herrn O. Heiblig, abzudelegiren.

Im Ganzen hat Herr Heiblig im Auftrage der Delegation im Jahre 1892 vier Reisen unternommen, welche einen Zeitaufwand von 67 Tagen beansprucht haben.

In Bezug auf die Tariflage im Allgemeinen ist zu bemerken, dass den meisten im Jahre 1892 neu erstellten Tarifen eine allgemeine Regulirung zu Grunde gelegt wurde, wobei, in Folge der Bemühungen der Delegation, den Handelsverhältnissen Riga's nach Möglichkeit Rechnung getragen worden ist. Ein nicht unwesentlicher Factor für die gegenwärtige verhältnissmässig günstige Tarifstellung Riga's ist dem Umstande zuzuschreiben, dass hierorts, nach längerer Zeit, eine Conferenz der Vertreter der I. Eisenbahn-Gruppe stattfand, welche den Vertretern der russischen Bahnen Gelegenheit bot, sich mit den Verhältnissen der Industrie und des Handels Riga's bekannt zu machen. Im Interesse des Ex-, sowie Imports und der hiesigen Industrie ist die Delegation, nach wie vor, bemüht gewesen, Frachtverbilligungen zu erlangen und gegen Tarifunterbietungen seitens der Concurrenzhäfen und der Trockengrenze Stellung zu nehmen. Ausser der persönlichen Theilnahme ihres Vertreters, Herrn Heiblig, an den verschiedenen Eisenbahn-Conferenzen, hat die Delegation es daher für nothwendig befunden, noch besondere Vorlagen, wegen Frachtermässigungen für nachbenannte Artikel anzufertigen, und zwar: für Cement, Düngergyps, Oele, Cocosöl und Firniss, Maschinen und deren Theile, Feilen, Wagenschmiere, Wasserglas, Reisstärke, Fayence- und Porcellanwaaren, Eier, Mais, Maschinen- und Progressöl, Oelkuchen, Pferdebahnwaggons und Waggons für schmalspurige Zufuhrbahnen, Mineralsäuren und Ultramarin; ferner Eingaben, wegen Herabsetzung der Frachten für Bau- und Brennholz, wegen Ermässigung der Lagergebühren für zu exportirende Waaren, wegen frachtfreier Rückbeförderung von leer zurückgehenden Fässern, sowie wegen der bereits des Oefteren nachgesuchten Abänderung des § 72 des allgemeinen Eisenbahnstatuts, betreffend die Umständlichkeit des gegenwärtigen Reclamationsverfahrens. Die bezüglichen Vorlagen sind grösstentheils zur Zufriedenheit der Interessenten entschieden worden.

Die auf Antrag der Delegation durch den Börsen-Comité gemachten Eingaben bei der Riga-Dünaburger Eisenbahn, wegen Ermässigung der hohen Nebengebühren, haben dahin Erledigung gefunden, dass bei der Beförderung von Brennholz, Holzbaumaterial, Ziegeln, Kalk, Feld- und Bausteinen im Localverkehr der Riga-Dünaburger und Bolderaaer Bahn an Stationskosten nur 0,2 Kop. pro Pud zur Berechnung kommen, während im Localgüterverkehr zwischen Riga und Mühlgraben die Gebühr für das Auf- und Abladen sämmtlicher Güter in den Fällen nicht zur Erhebung gelangt, wenn

diese Operationen durch Kräfte der Waareneigenthümer ausgeführt werden, wobei an Stationskosten bei Wagenladungsgütern nicht mehr als 0,30 Kop. pro Pud zur Berechnung gebracht werden.

Ueber sonstige auf Anlass des Rigaschen Börsen-Comités erlangte Tarifvergünstigungen wird an anderer Stelle dieses Jahresberichts Mittheilung gemacht.

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

Zur Durchsicht wurden eingeliefert:

Frachtbriefe von Börsenvereinsmitgliedern.....	743	Stück,
„ „ der übrigen Kaufmannschaft	4,107	„
	4,850	Stück,
von denen als richtig zurückgegeben werden konnten ..	2,686	„

Es sind somit 2164 Frachtbriefe wegen Mehrerhebungen, Gewichtsmancos, Verderben der Waare, mit einer Summe von 19,143 Rbl. 99 Kop. in Reclamation gezogen worden.

An Frachtsätzen sind aufgegeben worden:

Börsenvereinsmitgliedern.....	6,528	
der übrigen Kaufmannschaft ..	6,300	
	12,828	
Hiervon:		
a) speciell Riga betreffend....	9,136	
b) im gebrochenen Verkehr...	44	
c) Concurrenzhäfen betreffend .	1,413	
d) Concurrenz betreffend nach verschiedenen Absatzgebieten für Industrielle	1,528	
e) See- und Flussfrachten	25	
f) Personen- und Eilgutverkehr betreffend.....	35	
g) ins Ausland.....	647	

Zur Durchsicht gelangten an diversen Schreiben von Eisenbahn-Verwaltungen und sonstigen Schriftstücken 73.

Ausser den angeführten Leistungen des Herrn O. Heiblig muss noch bemerkt werden, dass derselbe häufig den Eisenbahnverkehr betreffende Fragen zu beantworten und Meinungsäusserungen über die Geschäfts- und Tariflage diverser Artikel im Innern des Reichs abzugeben hatte, wie auch statistisches Material über den Ex- und Import Russlands, über Seefrachten, Platzspesen und Navigationsperioden der russischen Häfen des Baltischen, Schwarzen und Kaspi-

schen Meeres und über die Bewegung der Waaren zu den Häfen auf den Eisenbahnen, als auch über die Frequenz derselben bei der Beförderung auf den schiffbaren Flüssen Russlands gesammelt und zur Verfügung gestellt hat. Ausserdem ist das von demselben completirte Tarifmaterial des In- und Auslandes von den Interessenten häufig in Anspruch genommen worden.

Vom Tarifbüreau der Riga-Dünaburger Eisenbahn sind, auf Grund der demselben von der Direction dieser Bahn ertheilten Instruction, der Delegation des Börsen-Comités im Laufe des Jahres 1892 folgende Daten über die Einführung neuer und Abänderung bestehender Tarife geliefert worden und zwar:

5 Tarifanzeiger für den Verkehr von Riga,
16 „ „ „ „ nach Riga und
93 allgemeine Tarifanzeiger für den Verkehr von und nach Riga.

Ferner hat das Tarifbüreau der Riga-Dünaburger Eisenbahn dem Publikum, auf dessen Anfragen, darunter insbesondere der Kaufmannschaft, neben einer grossen Anzahl von mündlichen, 13022 schriftliche Tarifaufgaben geliefert.

Bei dem genannten Tarifbüreau sind endlich im Jahre 1892: 1720 Reclamationen wegen Frachtüberhebungen auf in Summa 15786 Frachtbriefe zur Behandlung gelangt.

37. Tarife für den directen Verkehr mit den Bahnen der ersten und zweiten Gruppe.

1) Vom 11. Januar 1892 ab werden Naphthawaaren, (excl. rohe Naphtha und Naphtha-Rückstände) sofern dieselben zum Export gelangen, nach Riga zu folgenden Frachtsätzen befördert:

von Zarizyn	145	R.	89	K.	pro Wagen.
„ Saratow	136	„	16	„	„ „
„ Nishni-Nowgorod	113	„	40	„	„ „
„ Jaroslaw	96	„	32	„	„ „

Hierbei werden folgende Nebengebühren nicht erhoben: Stationskosten, Ladelohn und Wiegegeld (cfr. Sbornik 287).

2) Vom 1. April 1892 ab wird Asphalt bei der Beförderung in Wagenladungen von den Stationen Batraki und Sysran nach Riga zum Frachtsatze von 2397 Kop. pro Pud berechnet.

3) Vom 16. Mai 1892 ab werden nachstehende Waaren von den Stationen Saratow und Uleschowskaja Pristan der Rjasan-Uralsker Bahn nach Riga zu folgenden Frachtsätzen befördert:

getrocknete Früchte..... 63,29 Kop. pro Pud.
Reis..... 32,03 „ „ „
Wein in Fässern (in Wagenladungen) 37,68 „ „ „

4) Vom 6. Mai 1892 ab wird Cement von Riga zu folgenden ermässigten Frachtsätzen befördert und zwar:

nach Rybinsk ..... zu 21,38 Kop. pro Pud.
„ Jaroslaw..... „ 21,38 „ „ „
„ Nishni-Nowgorod.. „ 21,38 „ „ „
„ Samara..... „ 24,48 „ „ „
„ Batraki und Syzran „ 24,48 „ „ „
„ Saratow, Iljinskaja Pristan, Wissenaja Pristan und Uleschowskaja Pristan (Rjasan - Uralsker Bahn)..... „ 24,48 „ „ „
„ Zarizyn, Soljanaja Pristan u. Wolschskaja (Grjäsi-Zarizyner Bahn)..... „ 24,48 „ „ „

5) Vom 27. Mai 1892 ab (cfr. Sbornik 320) werden Weissfische in jeder Gestalt und Heringe von Saratow nach Riga in Wagenladungen zum Frachtsatze von 30,79 Kop. pro Pud befördert, wobei an Nebengebühren 1,03 Kop. pro Pud zur Berechnung kommen.

6) Vom 30. Mai 1892 ab sind für den directen Verkehr der Bahnen I. Gruppe folgende ermässigte Frachtsätze zur Einführung gelangt (cfr. Sbornik № 321):

a. Alabaster und Gyps werden zu denselben Frachtsätzen, wie Düngemittel berechnet.
b. Brettchen zu Cigarren- und anderen Kästchen. Cl. V (1/24).
c. Grobe Gusseisenwaaren, einschliesslich gusseisernes Küchengeschirr, in Wagenladungen, bei der Beförderung von den Stationen Brjansk, Alexin, Alexin-Oka, Kaluga, Tula, Fersikowo, Rjasan und Rjasan-Oka nach Riga, Polotzk, Dünaburg, Zarizyn, Saratow, Orscha, Gorodeja, Minsk, Brest und Smolensk bei einer Transportentfernung:

bis 400 Werst. . Cl. IV (1/18)
von 401—565 „ . . 20 Kop. pro Pud,
„ 566—640 „ . . Cl. V (1/24)
„ 641—800 „ . . 22,67 Kop. pro Pud,
über 800 „ . . Cl. VI (1/30).

d. Holzwolle in Wagenladungen:

bei einer Transport-Entfernung:

bis 300 Werst. . 1/40 Kop. pro Pudwerst,
von 301—385 „ . . 7,50 Kop. pro Pud,
„ 386—625 „ . . 1/50 Kop. pro Pudwerst,
„ 626—848 „ . . 12,50 Kop. pro Pud,
über 848 „ . . 1/75 Kop. pro Pud.

7) Vom 9. September 1892 ab werden folgende Waaren nach Riga zu nachstehenden Frachtsätzen befördert (cfr. Sbornik Nr. 350):

a. getrocknete Früchte: Frachtsatz pro Pud:
von Zarizyn, Wolschskaja und Soljanaja Pristan . . . . . 66,24 Kop.
„ Saratow und Uleschowskaja Pristan 64,29 „

b. Wein in Fässern:
von Zarizyn etc. . . . . 40,47 „
„ Saratow etc. . . . . 38,47 „

c. Reis, unbearbeitet:
von Zarizyn etc. . . . . 40,47 „
„ Saratow etc. . . . . 38,47 „

8) Vom 23. September 1892 ab (cfr. Sbornik Nr. 354) werden Locomotiven in zerlegtem Zustande von Riga nach Saratow und Orenburg zum Frachtsatze von 20 Kop. pro Wagen und Werst befördert.

9) Vom 14. October 1892 ab (cfr. Sbornik 360) wird Asbest in Wagenladungen von Nishni-Nowgorod nach Riga zum Frachtsatze von 24,46 Kop. pro Pud befördert. Bei Sendungen nach Mühlgraben erhöht sich die Fracht um 0,19 Kop. pro Pud.

10. Vom 28. October 1892 ab (cfr. Sbornik Nr. 364) werden Eier in Wagenladungen von Jaroslaw nach Riga zum Frachtsatze von 177 Rbl. 38 Kop. pro Wagen befördert, wobei an Nebengebühren 7 Rbl. pro Wagen zur Berechnung kommen.

11) Vom 18. November 1892 ab (cfr. Sbornik Nr. 370) werden auf den Bahnen der I. Gruppe im directen Verkehr tarifirt:

Holz-essigsaurer Kalk . . . . . Cl. VI (1/30).
Brauerpech. . . . . Cl. IV (1/18).
Anis-Abfälle . . . . . gleichwie Anissamen.
Waggons für Pferde-Eisenbahnen, sowie andere Waggons, welche nicht auf ihren eigenen Achsen befördert werden. . . . . zu 12 Kop. pro benutzte Plattform und Werst.

12) Vom 18. November 1892 ab (cfr. Sbornik № 370) wird getrocknete Cichorie von den Stationen Itlar, Petrowsk und Rostow der Moskau-Jaroslawer Bahn nach Riga in Wagenladungen zum Frachtsatze von 29,62 Kop. pro Pud befördert, wobei an Nebengebühren 1,03 Kop. pro Pud zur Berechnung kommen. Bei Sendungen nach Sassenhof erhöht sich die Fracht um 0,38 Kop. pro Pud.

13) Vom 16. December 1892 ab (cfr. Sbornik № 378) wenden die Mitauer und die Riga-Dünaburger Bahn bei Gütersendungen im directen Verkehr zwischen den Stationen der Mitauer Bahn einerseits und den Stationen der Bahnen I. Gruppe via Riga-Dünaburg andererseits, für ihren Antheil ebenfalls den Tarif der I. Gruppe an, wobei jedoch für die Benutzung der Dünabrücke eine Gebühr von 1/3 Kop. pro Pud noch besonders zur Berechnung kommt.

38. Tarife für den directen überseeischen und internen (loco) Verkehr von Reval, Riga und Libau nach Moskau, sowie von Riga und Libau nach Kursk, Kiew und Charkow.

I. Directer überseeischer Verkehr nach Moskau.

1) Da es sich herausgestellt hatte, dass die Rhederei Ths. Wilson, Sons & Co. in Hull im directen überseeischen Güterverkehr von England nach St. Petersburg billigere Seefrachten, als nach Riga berechnete, so war in der XIV. General-Conferenz des Nordisch- überseeischen internationalen Verkehrs, welche vom 14. bis 21. October 1891 in St. Petersburg tagte, von dem Vertreter der genannten Rhederei die Erklärung abgegeben worden, dass letztere bereit sei, von Eröffnung der nächstfolgenden Navigation, d. i. vom Jahre 1892 ab, ihre Seefrachten von England nach St. Petersburg bis auf das Mass der Seefrachten nach Riga zu erhöhen.

Nach Vorstellung des betreffenden Protocolls an das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums, eröffnete jedoch dasselbe unterm 12. December 1891 der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn, als geschäftsführenden Verwaltung des Verbandes, dass es eine Abänderung der in Kraft bestehenden Import-Tarife nicht zulassen könne, es sei denn, dass für solche Abänderung unzweifelhafte Nothwendigkeit vorliege.

In Anlass dessen wandte sich der Rigasche Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 1. Februar 1892 sub № 963 an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen, in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Sache, beim Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten die Regulirung dieser Angelegenheit anzustreben

und zwar entweder die Ermässigung der Rigaer Frachten, oder die Erhöhung der Seefrachten nach St. Petersburg zu verlangen, da durch die niedrigeren Petersburger Seefrachten der Rigasche Hafen eine noch grössere Einbusse an Importartikeln erleiden müsse, als solches bereits im Jahre 1891 stattgefunden. Hierbei bemerkte der Börsen-Comité, dass auf der Petersburger Route, sowohl im Local- als auch im überseeischen Verkehr, die gleichen Bahnfrachten eingehalten werden, während solches auf den übrigen Routen der Baltischen Häfen nicht der Fall sei.

Demzufolge gelangte diese Frage auf der nächstfolgenden XV. General-Conferenz des Nordisch- überseeischen Verkehrs zu St. Petersburg am 21. April 1892 nochmals zur Berathung und gab der Vertreter der Rhederei Ths. Wilson, Sons & Co. auch gegenwärtig wiederum die Erklärung ab, dass letztere die Seefrachten von England nach St. Petersburg mit denen nach Riga gleichstellen wolle. Von dem Vertreter der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde dagegen die Erklärung abgegeben, dass er nur mit Rücksicht auf das von der Russischen Regierung erlassene Ausfuhrverbot für Getreide, — wodurch die in St. Petersburg eintreffenden Schiffe den grössten Theil ihrer Rückfrachten verloren haben und genöthigt sind, nach Schweden oder Finnland zu gehen, um dort zur Completirung der Ladungen, Holz zu verladen, — für die Navigationszeit des Jahres 1892 ausnahmsweise den Herren Ths. Wilson, Sons & Co. gestatten wolle, ihre Seefrachten von England nach St. Petersburg in der gewünschten Weise zu erhöhen, jedoch nur unter der Bedingung, dass das Finanzministerium gegen solche Erhöhung keinen Einspruch erhebt.

Als Antwort auf diesen Conferenz-Beschluss theilte das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten der Direction der Riga-Dünaburger Bahn unterm 2. Juli 1892 sub № 5543/691 mit, dass das Departement die Erhöhung der Seefrachten nach St. Petersburg als nicht wünschenswerth und den augenblicklichen Umständen nicht entsprechend erachte, da der im Protocoll der XV. General-Conferenz angeführte Grund für die Erhöhung der Seefrachten, — Verlust der Rückladungen wegen des Ausfuhrverbots für Getreide aus Russland, — in Anbetracht der mittlerweile erfolgten Aufhebung des Ausfuhrverbots für den grössten Theil der Getreidesendungen seine Bedeutung verloren habe.

In Folge solcher Entscheidung des Finanzministeriums und da die übrigen nach Libau und Reval fahrenden Rhedereien es nicht zuliessen, dass die Rhederei Ths. Wilson, Sons & Co. ihre Seefrachten nach Riga, gleichwie nach Petersburg ermässigte, blieb das in Rede stehende anormale Tarifverhältniss für die ganze Dauer der Navigation des Jah-

res 1892 bestehen, jedoch wurde diese Frage auf der nächsten General-Conferenz des Nordisch- überseeischen Verkehrs, welche in St. Petersburg in der zweiten Hälfte des December Monats 1892 tagte, wiederum in Berathung gezogen. Auf dieser letztgenannten Conferenz hat der Vertreter der Rhederei Ths. Wilson, Sons & Co. die bestimmte Erklärung abgegeben, dass die qu. Rhederei von Eröffnung der Navigation des Jahres 1893 ab unbedingt ihre Seefrachten nach St. Petersburg bis auf das Mass derjenigen nach Riga erhöhen werde.

Es ist nunmehr abzuwarten, ob das Finanzministerium auch dieses Mal die gewünschte Erhöhung der Petersburger Seefrachten verhindern wird.

2) In Folge Beschlusses der XV. General-Conferenz des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs, ist vom Finanzministerium verfügt worden, dass für die Lagerung der Güter des directen überseeischen Verkehrs im russischen Hafen, behufs ihrer Verzollung daselbst, als längster Termin ein Monat festzusetzen sei, mit der Bestimmung, dass, wenn die betreffenden Waaren später an ihren Bestimmungsort abgefertigt werden, für dieselben alsdann, an Stelle der Durchfrachten des directen überseeischen Güterverkehrs, für den Antheil der Eisenbahnen die Frachtsätze des internen directen Verkehrs zur Berechnung zu ziehen seien.

II. Directer interner (loco) Verkehr nach Moskau, Kursk, Kiew und Charkow.

Laut Schreiben des Eisenbahn-Departements vom 2. Juli 1892 sub № 5543/691 sind für den vorgenannten Verkehr folgende Tarifabänderungen in Kraft getreten:

1. Olivenöl ist bei der Beförderung in Glas- oder Blechgefässen gleichwie Provenceröl (Cl. I.), in Fässern aber wie Baumöl (Cl. III) zu tarifiren.

Anmerkung. Diese Tarifirung gilt auch für den directen überseeischen Verkehr.

2. Das unter dem Namen „Progress“ in den Handel kommende Schmieröl, sowie auch andere Schmieröle, bestehend aus einem Gemisch von Mineral- und Samenöl, sind gleichwie Brennöl (масло гарное) zu tarifiren.

3. Vom 15. August 1892 ab (cfr. Sbornik № 343) wird Brennöl (масло гарное), bestehend aus einer Mischung von Mineral- und Samenöl zu folgenden Frachtsätzen befördert:

				Frachtsatz pro Pud.
von	Reval	nach	Moskau	35,48 Kop.
„	Riga	„	Moskau	36,26 „
„	„	„	Kiew	38,18 „
„	„	„	Kursk	37,31 „
„	„	„	Charkow	39,33 „
„	Libau	„	Moskau	37,83 „
„	„	„	Kiew	38 20 „
„	„	„	Kursk	38,81 „
„	„	„	Charkow	39,55 „

Zu bemerken ist noch, dass sämmtliche Nordisch-überseeische internationale Verkehre, wozu gehören die directen überseeischen Verkehre:

1) von St. Petersburg nach Moskau,
2) von Reval nach Moskau und St. Petersburg,
3) von Riga nach Moskau, Kursk, Kiew und Charkow, sowie
4) von Libau nach Moskau, Kursk, Kiew, Charkow, Wilna, Minsk, Homel und Bachmatsch

zu einem einzigen Verbande vereinigt worden sind, und die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung für diesen Verband seitens der Ministerien der Wegecommunication und der Finanzen bestätigt worden ist.

39. Tarif für den directen internen (loco) Verkehr von Moskau nach Riga.

Am 15. November 1892 (cfr. Sbornik 371) ist der bisher in Kraft bestandene besondere Tarif für den directen Verkehr von Moskau nach Riga aufgehoben worden, mit der Bestimmung, dass die in diesem Verkehr zur Beförderung gelangenden Güter fortan nach dem allgemeinen Tarif für den directen Verkehr der Bahnen der I. Gruppe zu berechnen seien. Zugleich sind für die folgenden Waaren, bei deren Beförderung von Moskau nach Riga, nachstehende Special-Tarife zur Einführung gelangt und zwar:

		Frachtsatz pro Pud.
Aus der Waarengruppe 5)	für Birnen, Kirschen und Pflaumen, getrocknete, in Fässern u. Bottichen	32,96 Kop.
	für Aepfel, getrocknete:	
	in Fässern und Bottichen . . .	25,83 „
	in anderer Verpackung	47,47 „
	für Reis	32,96 „
	für Colonialwaaren nicht besonders benannte	56,89 „

		Frachtsatz pro Pud.	
Aus der Waarengruppe	15) für Wein	45,00	Kop.
„ „ „	36) für Fett von Schafen, Rindern und Schweinen, frisch und geschmolzen, in Wagenladungen	20,61	„
	für Fisch- und Seehunds-Thran .	38,92	„
„ „ „	48) für Häute (ohne Haare), unbearb.: nasse und gesalzene	32,96	„
	trockene und gedörrte	38,92	„
	für Felle mit Haaren von Ochsen, Kameelen, Büffeln, Pferden, Kühen, Kälbern, Seehunden u. Wallrossen: nasse und gesalzene	32,96	„
	getrocknete und gedörrte . . .	38,92	„
„ „ „	50) für Knochen, rohe, unbearbeitete, und schwarze Knochenkohle .	20,54	„
„ „ „	65) für Milchproducte	29,86	„
„ „ „	73) für Fleischwaaren, nicht besonders benannte	38,92	„
	für Geschlinge, Füsse von Rindern, Kälbern und Schweinen, Leber, Schweinefett, gesalzen u. geräuchert, Speck, Salzfleisch, Gallerte, Fleisch von Hausthieren (Schafen, Rindern, Schweinen und Kälbern) in jeder Gestalt	25,83	„
	für Schweinefleisch und Schweinefett, gesalzen	21,39	„
„ „ „	88) für Baumwollengarn, gefärbt und gebleicht (Twist), Lein- und Hanfgarn, excl. Seilergarn	45,00	„
„ „ „	107) für Tabak: Bakun (Tjutun) und Machorka in Blättern, geschnitten und zerrieben, banderollirt und unbanderollirt	33,00	„
	für Tabak jeder Art, ausgenommen Bakun und Machorka, in Blättern geschnitten und zerrieben	56,89	„
„ „ „	116) für Watte.	50,00	„
	für Baumwolle in Wagenladungen	30,59	„
„ „ „	123) für Wolle: pudweise	47,47	„
	in Wagenladungen . .	20,61	„

Frachtsatz pro Pud.

Aus der Waarengruppe 124) für Haare: Kameel-, Ziegen-, Schweine-, Vieh- u. Kälberhaare, gereinigt und ungereinigt:

pudweise . . . . . 47,47 Kop.

in Wagenladungen . . . . . 20,61 „

Die Nebengebühren werden auf allgemeiner Grundlage berechnet.

40. **Tarif für den directen Güter-Verkehr der Bahnen III. Gruppe.** Als eine besondere Errungenschaft auf dem Felde des Eisenbahn-Tarifwesens ist zu verzeichnen, dass nach langwierigen, fast 1½ Jahr gedauert habenden Verhandlungen zwischen den betheiligten Bahnen, ein einheitlicher Tarif für den directen Güterverkehr der Bahnen der III. Gruppe ausgearbeitet und vom Finanzministerium am Schlusse des Jahres 1892 bestätigt worden ist, mit der Bestimmung, dass derselbe am 1. Januar 1893 zur Einführung gelangt.

Dieser Tarif, an welchem sich betheiligen die Bahnen:

1) Brest-Cholm,
2) Warschau-Terespol,
3) Dschanskov-Feodosia,
4) Donetz,
5) Ekaterinen,
6) Kursk-Kiew,
7) Kursk-Charkow-Asow,
8) Libau-Romny,
9) Losowo-Sewastopol,
10) Mitau,
11) Moskau-Kursk,
12) Polessier,
13) Weichsel,
14) Riga-Dünaburg,
15) Riga-Bolderaa,
16) St.-Petersburg-Warschau,
17) Sedletz-Malkin,
18) Fastow,
19) Charkow-Nicolajew, und
20) Südwest, —

ist in 10 Classen eingetheilt und zwar:

Classe	I. — 1/10	Kop. pro Pud und Werst.
„	II. — 1/12	
„	III. — 1/15	
„	IV. — 1/18	
„	V. — 1/24	
„	VI. — 1/30	
„	VII. — 1/36	
„	VIII. — 1/40	
„	IX. — 1/45	
„	X. — 1/65	
„	XI. — 1/75	
„	XII. — 1/100	

wobei sich die Frachtsätze der I. bis IX. Classe incl. ermässigen bei einer Transport-Entfernung-

über 200 Werst um 10 %
„ 500 „ „ 15 %
„ 1000 „ „ 20 %
„ 1500 „ „ 25 %
„ 2000 „ „ 30 %

Ausserdem enthält der neue Tarif der III. Gruppe Differentialtarife, d. h. Tarife, welche mit einem höheren Frachtsatze beginnen und bei grösseren Transport-Entfernungen noch in bedeutenderem Masse, als es die einzelnen Normal-Classen zulassen, sich ermässigen, für folgende Artikel und zwar:

aus der Waarengruppe

1. für Alabaster, Gyps, Kalk und Cement;
5. „ getrocknete und eingeweichte Pflaumen, Birnen und Kirchen, sowie für Nüsse;
6. „ Träber und Schlempe;
9. „ Scherben;
10. „ Böttcherarbeiten;
15. „ russischen Wein;
16. „ Branntwein;
18. „ Wasser und Eis;
21. „ Pressrückstände von Runkelrüben;
25. „ Ziegel, Dachpfannen, Thonröhren, Kacheln und einfache Töpferarbeiten;
28. „ Nutzholz;
29. „ grobe Holzwaaren;
31. „ Brennholz;
33. „ grobe Eisenwaaren;
35. „ Gerberei-Abfälle;
37. „ landwirthschaftliche Geräthe;
38. „ Erde und Thon;
41. „ einfache Steine;
42. „ Rohr und Schilf;
50. „ einfache Knochen;
55. „ Bauholz;
58. „ Samenöle und Firniss;
61. „ landwirthschaftliche Maschinen;
65. „ Milchwaaren;
66. „ Natron, Glaubersalz, schwefelsaure Thonerde, Alaun, Salz-, Schwefel- und Carbolsäure, Kalkfarben, Ocker Perl- und Pottasche und Chlorzink;
68. „ Stärke;

75. für Schnitzel und Abfälle;
77. „ Gemüse;
84. „ Bier und russischen Porter;
86. „ Flechtarbeiten;
89. „ lebende Vögel;
93. „ Fische und Caviar;
95. „ Melasse;
98. „ einfaches Baumharz, Deggut und Steinkohlentheer;
102. „ Spiritus;
104. „ Glas;
105. „ einfache Glaswaaren;
109. „ Futterkräuter;
110. „ Lumpen;
112. „ Holzkohlen;
115. „ frische Früchte;
127. „ Eier.

Da der vorgenannte neue Tarif der Bahnen III. Gruppe mit grosser Sorgfalt, unter Benutzung ausreichenden statistischen Materials, ausgearbeitet und den allgemeinen Bedürfnissen des Handels, der Industrie und Landwirthschaft nach Möglichkeit angepasst ist, so haben sich die Bahnen der I. Gruppe veranlasst gesehen, ihren Normaltarif für den directen Verkehr nach demselben Muster umzuarbeiten, und ist zu erwarten, dass der Tarif der Bahnen der I. Gruppe in seiner neuen Gestalt, nach erfolgter Bestätigung seitens des Finanzministeriums, in den ersten Monaten des Jahres 1893 zur Einführung gelangen wird.

Auch die Bahnen der II. Gruppe hegen die Absicht, den neuen Tarif der III. Gruppe, bei der Umarbeitung ihres Normaltarifs für den directen Verkehr sich zur Richtschnur dienen zu lassen. Laut Vorschrift des Finanzministeriums soll die Umarbeitung des Tarifs für den directen Verkehr der Bahnen der II. Gruppe nicht später, als bis zum 15. März 1893 beendigt sein.

Da nun bereits von dem Finanzministerium die Bestimmung getroffen ist, dass der neue Tarif der Bahnen der III. Gruppe hinkünftig auf allen Kronseisenbahnen auch im Localverkehr Anwendung finden soll, da ferner die zum Baltischen Rayon gehörigen Bahnen beschlossen haben, ihren Localtarif ebenfalls nach dem Muster des Normaltarifs der III. Gruppe umzuarbeiten, und solches Unternehmen schon im Januar Monat 1893 in Angriff nehmen werden, so scheint hiermit der Weg zur Einführung eines allgemeinen Tarifs für das ganze russische Eisenbahnnetz, wie solches in der Absicht des Finanzministeriums liegt, geebnet zu sein.

41. Navigations-Tarife.

Für den Verkehr mit Riga sind im Jahre 1892 folgende Navigationstarife zur Einführung gelangt:

1) für Pottasche in Wagenladungen von 610 Pud im Versande von den Stationen: Saratow, Iljinskaja Pristan, Wessennaja Pristan und Ulechowskaja Pristan der Rjäsan-Uralsker Bahn, giltig vom 1. April bis 15. November 1892 (cfr. Sbornik Nr. 310), mit Berechnung des Frachtsatzes von 37,34 Kop. pro Pud.

2) für Getreidewaaren in Wagenladungen von 610 Pud, bei der Beförderung nach der Station Riga der Mitauer Bahn, giltig vom 1. April bis zum 15. November 1892 (cfr. Sbornik Nr. 310), von nachstehenden Stationen derselben Bahn mit Berechnung folgender Frachtsätze:

von Mitau	6	Rbl.	—	Kop.	pro	Wagen.
„ Friedrichshof . . .	10	„	46	„	„	„
„ Behnen	14	„	73	„	„	„

Ausserdem hatten an Nebengebühren 4 Rbl. pro Wagen zur Berechnung zu kommen.

3) für nachstehende Waaren, bei der Beförderung von Riga nach den Stationen: Zarizyn, Soljanaja Pristan und Wolschskaja der Grjäsi-Zarizyner Bahn, Saratow der Rjäsan-Uralsker Bahn, Sysran der Sysran-Wjasmaer Bahn und Samara der Orenburger Bahn, giltig vom 6. Mai bis zum 15. November 1892 (cfr. Sbornik Nr. 320), mit Berechnung folgender Frachtsätze:

für spirituöse Getränke, Korken, Matratzen, Kissen und Pfühle:

	pro Pud Kop.
nach Zarizyn etc.	99,33
„ Saratow	97,33
„ Sysran	98,33
„ Samara	99,34

für Thon- und Töpferwaaren, ausländisches Nutzholz:

	pro Pud Kop.
nach Zarizyn etc.	69,43
„ Saratow	67,43
„ Sysran	68,43
„ Samara	69,43

für Korkholz, Gummilack, Carbolineum, Schellack:

	pro Pud Kop.
nach Zarizyn etc.	88,87
„ Saratow	86,87
„ Sysran	87,87
„ Samara	88,87

für eiserne Nägel jeder Art, Eisendraht:

	pro Pud Kop.
nach Zarizyn etc.	61,45
„ Saratow	59,45
„ Sysran	60,45
„ Samara	61,45

für Baumöl und Palmöl:

	pro Pud Kop.
nach Zarizyn etc.	65,54
„ Saratow	63,54
„ Sysran	64,54
„ Samara	65,54

für Olivenöl:

	pro Pud Kop.
nach Zarizyn etc.	86,32
„ Saratow	84,32
„ Sysran	85,32
„ Samara	86,32

für Maschinen und Maschinentheile, mit Ausnahme von landwirthschaftlichen:

	pro Pud Kop.
nach Zarizyn etc.	77,44
„ Saratow	75,44
„ Sysran	76,54
„ Samara	77,44

für Porcellan-, Fayence- und Majolika-Waaren, excl. Telegraphen-Isolatore:

	pro Pud Kop.
nach Zarizyn etc.	79,15
„ Saratow	77,15
„ Sysran	78,15
„ Samara	79,15

4) für Getreidewaaren in Wagenladungen von 610 Pud sind bei der Beförderung nach Riga in der Zeit vom 11. Juli bis 15. November 1892 folgende Frachtsätze zur Berechnung gekommen (cfr. Sbornik Nr. 339):

	Fracht pro Wagen incl. Nebengebühren:
von Krementschug	132 Rbl. 62 Kop.
„ Kiew	120 „ 62 „
„ Tscherkassi	126 „ 62 „

5) die Frage, wegen Einführung von Navigationstarifen für Getreidewaaren, bei deren Beförderung von den an der Wolga belegenen Gebieten nach den Baltischen Häfen für das Jahr 1892, gelangte ebenfalls auf der allgemeinen Conferenz der Vertreter der russischen Eisen-

bahnen zur Versandlung, wobei jedoch kein Resultat erzielt worden ist, weil das Finanzministerium sich im Prinzip gegen die Einführung solcher Navigationstarife im Hinblick auf das bestehende Ausfuhrverbot für Getreide, aussprach.

In Folge dessen sahen sich diejenigen Rigaschen Kaufleute, welche mit Oelkuchen von Saratow Handel treiben, in ihren Interessen geschädigt, weil sie mit Bestimmtheit auf die Wiedereinführung der bisher alljährlich bestanden habenden Navigationstarife auch für das Jahr 1892 gerechnet hatten, und veranlassten dieselben, dass der Rigasche Börsen-Comité sich unterm 30. März 1892 sub Nr. 105 an den Herrn Finanzminister mit folgendem Gesuch wandte:

„Obwohl von dem am 27. Februar stattgehabten Allgemeinen „Congresse der Vertreter der russischen Eisenbahnen beschlossen „worden war, auch für das laufende Jahr die vorigjährigen er„mässigten Navigationstarife für Oelsamen und Oelkuchen beizube„halten, hatte doch, wie der Börsen-Comité erfahren hat, der Tarif„Comité nicht für möglich befunden, die Einführung der erwähnten „Navigationstarife im laufenden Jahre zu genehmigen.

„Für den Rigaer Handel mit Saratower Sonnenblumenkuchen „ist eine derartige Massregel von grossem Nachtheile, denn bei „dem hohen Wintertarife von 165½ Rbl. incl. Nebengebühren pro „Waggon von 610 Pud d. h. von 27 Kop. pro Pud Sonnenblumen„kuchen für die Strecke Saratow-Riga, gegenüber dem billigen „Wasserwege Saratow-Petersburg mit 14 Kop. pro Pud incl. Umlade„kosten in Rybinsk, sind die Rigaschen Händler jeglicher Mög„lichkeit beraubt, irgend welche Geschäfte in diesem Artikel zu „machen. Obwohl auch nach dem vorigjährigen Navigationstarife „Saratow-Riga von 133½ Rbl. pro Waggon incl. Nebengebühren „d. h. von 22 Kop. pro Pud, die Transportkosten nach Petersburg „sich um 8 Kop. billiger stellten, so war Riga doch noch im Stande „mit Petersburg zu concuriren, da die Preisdifferenz durch mannig„fache Mängel des Wassertransports ausgeglichen wurde.

„Abgesehen davon, dass die Rigaschen Firmen, welche mit „Saratower Sonnenblumenkuchen Handel treiben, ihres Verdienstes „verlustig gehen würden, so müssten auch die an der Linie „Saratow-Riga betheiligten Eisenbahnen bedeutende Verluste er„leiden. Endlich kann auch nicht unerwähnt bleiben, dass, wenn „die Oelmühlen in Saratow und Umgegend allein auf Petersburger „Käufer angewiesen wären, letztere, zweifellos, diesen Umstand „dazu benutzen würden, um einen Druck auf die Preise in Saratow „auszuüben.“

„Im Hinblick auf das oben Dargelegte, erlaubt sich der „Rigaer Börsen-Comité an Ew. hohe Excellenz sich mit der ganz „ergebensten Bitte zu wenden, anordnen zu wollen, dass auch jetzt „noch die ermässigten Navigationstarife für Oelkuchen auf der „Strecke Saratow-Riga genehmigt würden. Die im Herbst d. J. „nach Riga znr Versendung kommende Quantität Oelkuchen dürfte „voraussichtlich recht beträchtlich sein, ein Ausbleiben dieser „Waare aber würde sich bei dem ohnehin schon schwer darnie- „derliegenden Handel Rigas überaus fühlbar machen."

Zugleich ersuchte der Rigaer Börsen-Comité die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn, bei Uebersendung einer Abschrift der vorstehenden Vorstellung an den Finanzminister, auch ihrerseits diese Vorstellung und die Erlangung von Navigationstarifen für das Jahr 1892 nach Möglichkeit unterstützen zu wollen.

Hierauf erhielt der Rigasche Börsen-Comité vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums in dieser Angelegenheit folgendes Antwortschreiben d. d. 11. April 1892 sub Nr. 3015/834:

„In Beantwortung des Ansuchens vom 30. März d. J „Nr. 105 beehrt sich das Departement für Eisenbahn-Angelegen „heiten, auf Befehl Sr. Excellenz des Herrn Verwaltenden des „Finanzministeriums, mitzutheilen, dass, gemäss der Verfügung des „Tarif-Comités vom 2. März d. J., nach der durch die Missernte „in den mittleren und östlichen Gouvernements des Reichs her- „vorgerufenen Lage des Getreidehandels es nicht für zeitgemäss „befunden worden ist, Navigationstarife für den Transport sämmt- „licher Getreidewaaren von den Hafenstationen an der Wolga nach „den Baltischen Häfen einzuführen. In Folge dessen kann auch „das erwähnte Gesuch um Einführung eines Tarifs für den Trans- „port von Oelkuchen von Saratow nach Riga für die Dauer der „diesjährigen Navigation nicht bewilligt werden."

Der Rigasche Börsen-Comité konnte sich jedoch mit dieser Entscheidung nicht zufrieden geben und wandte sich daher unterm 25. April 1892 sub Nr. 187 nochmals an den Herrn Finanzminister mit folgendem Gesuch:

„Mittelst Vorstellung vom 30. März d. J. Nr. 105 hatte der „Rigaer Börsen-Comité sich an Ew. hohe Excellenz mit der Bitte „gewandt, die Einführung ermässigter Navigationstarife für den „Transport von Oelkuchen auf der Linie Saratow-Riga genehmigen „zu wollen.

„Hierauf ist nun dem Börsen-Comité am 11. April c. „Nr. 3015/834 vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten „eröffnet worden, dass das erwähnte Gesuch nicht bewilligt „werden könne, weil der Tarif-Comité vom 20. März d. J. ver- „fügt habe, dass, nach der durch die Missernte in einigen Gou- „vernements geschaffenen Lage des Getreidehandels, die Ein- „führung von Navigationstarifen für den Transport sämmtlicher „Getreidewaaren von Hafenstationen der Wolga nach den Bal- „tischen Häfen nicht als zeitgemäss befunden werden könne.

„Trotz dieses ablehnenden Bescheides wagt es der Börsen- „Comité dennoch, sich nochmals an Ew. hohe Excellenz mit der „inständigen Bitte zu wenden, die vom Börsen-Comité angeregte „Frage nochmaliger Beprüfung würdigen zu wollen und dieses „wiederholte Bitten durch die äusserst kritische Lage entschuldigen „zu wollen, in welcher sich in diesem Jahre der Rigasche Export- „handel befindet, der durch das Getreideausfuhrverbot seines „hauptsächlichsten Exportartikels beraubt worden ist und nun „auch noch den in anderen Jahren recht bedeutenden Umfang „annehmenden Export von Oelkuchen verlieren soll. Durch die „am 18. November 1891 durch Allerhöchsten Befehl erfolgte Auf- „hebung des Ausfuhrverbots von Oelkuchen u. s. w. ist doch officiell „und formell anerkannt worden, dass Oelkuchen nicht unter die „Rubrik von „Getreide aller Art" gehören und dass somit Oel- „kuchen zu den Verhältnissen und der Sachlage in den durch „die Missernte betroffenen Gouvernements in keinerlei Beziehungen „stehen. Hat aber dic Staatsregierung kein Interesse daran, Oel- „kuchen zum Consum im eigenen Lande zurückzuhalten, oder den „Preis für Oelkuchen auf einem bestimmten Niveau zu erhalten „so sieht der Börsen-Comité keinen Grund dafür ein, dass der Oel- „kuchen-Export, einem Hafen, dem Rigaschen, zu Gunsten eines „anderen, des Petersburgschen, entzogen wird. Die gegenwärtigen „Tarifverhältnisse sind aber derartige, dass von einem ferneren „Transport von Oelkuchen aus Saratow über Riga füglich nicht „mehr die Rede sein kann, wenn man erwägt, dass, wie in der „früheren Vorstellung bereits erwähnt, der Transport von Oelkuchen „von Saratow nach Peetersburg auf 14 Kop. pro Pud, der von „Saratow nach Riga auf 27 Kop. pro Pud, also fast das Doppelte zu „stehen kommt.

„Die grossen Einbussen, die das Aufhören des Oelkuchen- „Exports über Riga nach sich zöge, träfen nicht nur die hiesigen „Exportfirmen, sondern sicherlich sehr empfindlich auch die an der

„Linie Saratow-Riga betheiligten Eisenbahnen und schliesslich „auch den Rigaer Gesammthandel und damit auch den Rigaer „Hafen, dessen Unterhalt und Ausbau die Staatsregierung lange „Jahre hindurch bis zum heutigen Tage und auch für die Zukunft „grosser Opfer für würdig gehalten hat.

„Auf Grund des Obigen erlaubt sich der Börsen-Comité Ew. „hohe Excellenz nochmals ergebenst zu bitten, Sie wollen ge- „ruhen, anzuordnen, dass die Navigationstarife für Oelkuchen auf „der Linie Saratow-Riga, wie sie in früheren Jahren bestanden, auch nachträglich noch für dieses Jahr eingeführt würden."

Doch auch auf diese Vorstellung erfolgte eine abschlägige Antwort vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums, indem dasselbe mittelst Schreibens vom 1. Mai 1892 sub Nr. 3805/1095 dem Börsen-Comité mittheilte, dass der Verweser des Finanzministeriums das erwähnthe Gesuch abgelehnt habe.

42. Getreide-Tarife.

I. Gewöhnliche Getreide-Tarife.

Die Tarife für den gewöhnlichen Transport von Getreidewaaren sind im Laufe des Jahres 1892 unverändert geblieben und hat das Finanzministerium nur für den Verkehr von den Dnjepr-Stationen die Einführung von Navigationstarifen zugelassen, wogegen das genannte Ministerium ähnliche Navigationstarife von den Wolga-Stationen, wie solche in den vorhergehenden Jahren bestanden haben, für das Jahr 1892, im Hinblick auf die derzeit noch bestandenen Ausfuhrverbote für Getreide, nicht gestattet hat.

Die näheren Daten über diesen Gegenstand finden sich in der Abtheilung: „Navigationstarife" dieses Jahresberichts aufgezeichnet.

Wie in Erfahrung gebracht, beabsichtigt das Finanzministerium in der ersten Hälfte des Jahres 1893 die gegenwärtig in Kraft bestehenden Getreide-Tarife einer Revision zu unterziehen und sollen die etwa neu umgearbeiteten Tarife am 1. September 1893 zur Einführung gelangen.

II. Tarife zur Versorgung der durch Missernte betroffenen Gegenden.

1) Vom 21. März 1892 ab wurden sämmtliche Getreidewaaren in Wagenladungen bei der Beförderung von den Stationen der Bahnen: Baltische, Pleskau-Rigaer, Riga-Dünaburger, Riga-Bolderaaer, Riga-Tuckumer, Mitauer, St.-Petersburg-Warschauer (Theilstrecke St.-Peters-

burg-Wilna) und der Libau-Romnyer (Theilstrecke Libau-Wileika) nach den Stationen Rybinsk und Nischni-Nowgorod via Gatschina-Tosno-Bologoje oder Smolensk-Moskau (mit der Bedingung, dass bis Gatschina, oder Smolensk stets die kürzeste Route benutzt wird) zum Frachtsatze von 1/100 Kop. pro Pud und Werst berechnet (cfr. Sbornik Nr. 307.)

2) Sämmtliche bisher in Kraft bestandenen ermässigten Tarife für die Beförderung von Getreide zum Zweck der Versorgung der durch Missernte betroffenen Gegenden sind auf Anordnung des Finanzministeriums im Laufe des Jahres 1892 und zwar theils vom 29. Mai ab, theils später wiederum aufgehoben worden. (cfr. Sbornik NNr. 318 und 349).

III. Ausfuhrverbote für Getreide.

1) Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 7. Februar 1892 (cfr Sbornik Nr. 298) wurde es, in Abänderung des bis dahin bestandenen Ausfuhrverbots, gestattet, dass über den Archangeler Hafen Getreide in einem Quantum von nicht mehr als 200,000 Pud nach Norwegen ausgeführt werde, mit der Bedingung: a. dass die Ausfuhr vermittelst russischer Schiffe geschieht, sowie b. dass das ausgeführte Getreide in den Norwegischen Häfen nicht verkauft werde, sondern zum Austausch gegen Fische gelange.

2) Laut Bekanntmachung des Finanzministeriums vom 28. März 1892 im Sbornik Nr. 309 wurde die Ausfuhr von Weizenmehl über die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres ins Ausland gestattet, unter der Bedingung jedoch, dass ein gleiches Quantum Weizen über dieselben Häfen vom Auslande importirt werde.

3) Mittelst Allerhöchsten Ukases vom 30. April 1892 (cfr. Sbornik Nr. 320) wurde die freie Ausfuhr von Mais sowohl zur See, als auch über die westliche trockene Grenze gestattet, sowie bestimmt, dass die in den Niederlagen der Städte Archangel, Libau, Reval und Riga verhandenen Vorräthe von Hafer ins Ausland ausgeführt werden dürfen.

Der Herr Finanzminister ordnete hierbei an, dass das Quantum der in den vorgenannten Städten vorhandenen Hafervorräthe sofort und zwar innerhalb dreier Tage nach Erhalt des erwähnten Allerhöchsten Ukases, beim örtlichen Zollamte angemeldet werden sollte und die betreffenden Niederlagen unter Aufsicht und Verschluss des Zollamts bis zur Zeit der Verschiffung des Hafers zu verbleiben hätten.

4) Mittelst Allerhöchsten Ukases vom 4. Juni 1892 (cfr. Sbornik Nr. 331) wurde angeordnet, dass das im Jahre 1891 erlassene Ausfuhrverbot fortan nur noch für Roggen, Roggenmehl und Getreideabfälle

Geltung habe, dagegen alle übrigen Getreidewaaren nunmehr wiederum ins Ausland ausgeführt werden dürfen.

5) Mittelst Allerhöchsten Ukases vom 7. August 1892 wurde angeordnet, dass fortan auch Roggen, Roggenmehl und Getreideabfälle sowohl zur See, als auch über die westliche trockene Grenze ins Ausland ausgeführt werden dürfen.

43. Schema-Tarife.

Gleichwie bereits im Jahre 1891 geschehen, so hat auch im Jahre 1892 die Conferenz der Vertreter sämmtlicher russischer Eisenbahnen, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, für verschiedene wichtige Transport-Artikel eine allgemeine Regelung der Frachtsätze dnrch Einführung von Schema-Tarifen vorgenommen, welche, gleichwie die Differential-Tarife, auf kurzer Entfernung mit einem höheren Frachtsatze beginnen und alsdann bei weiterer Entfernung allmälich sich ermässigen. Bei diesem Tarif-System gilt in erster Reihe die Regel, dass die Frachtsätze für eine längere Transportstrecke nicht billiger sein dürfen, als für eine kürzere, und ist damit den bisherigen Frachtunterbietungen, wodurch verschiedene längere Routen auf Kosten der kürzeren Routen Transporte sich heranzuziehen gewusst haben, ein Ziel gesetzt worden. Für Riga's Handel und Industrie hat sich ganz besonders die Tariflage durch die Einführung der vorerwähnten Schema-Tarife gebessert, denn nunmehr ist es möglich, dass Riga, soweit die betreffenden Waaren, welche nach den Schema-Tarifen befördert werden, in Betracht kommen, seine Beziehungen zu den ihm naturgemäss zufallenden Handels-Rayons im Innern des Reichs behaupten kann, ohne in seinen Interessen durch unberechtigte Concurrenz benachtheiligt zu werden.

Schema-Tarife sind im Laufe des Jahres 1892 für folgende Waaren zur Einführung gelangt und zwar:

I. Tarif für Eisen,

giltig vom 25. März 1892 (cfr. Sbornik Nr. 302).

Dieser Tarif zerfällt in 5 Kategorien, welche folgendermassen festgestellt sind:

1. Kategorie: für Weiss- und Schwarz-Blech, unbearbeitet, sowie für Gegenstände der 2. Kategorie, wenn sie mit Blei bezogen oder verzinkt sind, ferner auch für alle Gegenstände der 2. und 3. Kategorie, wenn sie in festen Kisten oder Fässern verpackt sind.

Die Fracht für die der 1. Kategorie zugezählten Gegenstände wird nach der III. Classe des Schemas der Importtarife, beginnend mit dem Satze vom 1/15 Kop. pro Pud und Werst berechnet.

2. Kategorie: für Eisen und Stahl, unbearbeitet und façonirt, sowie für Träger, ungenietete, Säulen, Pfähle, Sparren, Räder, Achsen, Bandagen, Kreuzstücke, Schienenbefestigungs-Gegenstände, Weichen, Röhren, eiserne und gusseiserne, Schwellen aus Stahl, Eisen und Gusseisen, neue Schienen bei pudweiser Beförderung.

Die Fracht für die der 2. Kategorie zugezählten Gegenstände wird berechnet:

a) bei einer Transport-Entfernung von 1—300 Werst nach der V. Classe des Import-Schemas, beginnend mit dem Satze von 1/24 Kop. pro Pud und Werst,

b) bei einer Entfernung über 300 Werst nach der VI. Classe des Import-Schemas, beginnend mit dem Satze von 1/30 Kop. pro Pud und Werst und auf weitere Entfernung nicht niedriger als zu 1/65 Kop. pro Pud und Werst.

3. Kategorie: für Bruch und Abfälle von Eisen, Stahl, Gusseisen und Blech bei der Beförderung in unverpacktem Zustande, oder in offenen Kisten oder offenen Fässern, ferner für Eisen in Luppen und unbearbeitetes Gusseisen, sowie für alte Schienen.

Die Fracht für die der 3. Kategorie zugezählten Gegenstände wird nach der VII. Classe des Imports-Schemas, beginnend mit dem Satze von 1/36 Kop. pro Pud und Werst, berechnet.

4. Kategorie: für neue Schienen unter Zugrundelegung des Frachtsatzes der VIII. Classe des Imports-Schemas, beginnend mit dem Satze von 1/40 Kop. pro Pud und Werst.

5. Kategorie: für Eisen- und Mangan-Erz mit Berechnung des Frachtsatzes von 1/65 Kop. pro Pud und Werst, wobei sich dieser Satz bei weiteren Entfernungen entsprechend der Regel für die niedrigeren Classen des Imports-Schemas ermässigt.

Gleichzeitig mit dem vorstehenden Schema-Tarif traten für Eisenwaaren der 3. Kategorie, bei deren Beförderung nach Riga, folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

von Kaidakskaja (Jekaterinen Bahn) . . .	17	Rbl.	58	Kop.	pro	Pud
„ Tritusnaja „ . . .	17	„	82	„	„	
„ Jusowo „ . . .	17	„	91	„	„	
„ Bzyn (Iwangorod-Dombrowo)	12	„	95	„	„	
„ Neklan „	13	„	13	„	„	
„ Konsk „	13	„	24	„	„	
„ Kelzi „	13	„	29	„	„	

von Ostrowetz (Iwangorod-Dombrowo) . . .	13	Rbl.	30	Kop.	pro Pud
„ Murow (Muromer Bahn)	15	„	81	„	„
„ Nishni-Nowgorod	16	„	26	„	„
„ Jaroslaw	15	„	26	„	„
„ Saratow	18	„	37	„	„
„ Slotoust (Samara-Slotoust)	25	„	19	„	„
„ Tundusch „	25	„	—	„	„
„ Suleja „	24	„	72	„	„
„ Wjäsowaja „	24	„	42	„	„
„ Ust-Kataw „	24	„	30	„	„
„ Kropatschewo „	24	„	20	„	„
„ Simskaja „	24	„	05	„	„
„ Minjar „	23	„	96	„	„
„ Schigak-Kul „	22	„	74	„	„

II. Tarif für Soda,

giltig vom 20. Mai 1892 (cfr. Sbornik Nr. 322).

Dieser Tarif zerfällt in 2 Abtheilungen und zwar:

1) für caustische Soda mit Berechnung der Fracht nach der IV. Classe des Import-Schemas, beginnend mit dem Satze von $^1/_{18}$ Kop. pro Pud und Werst, jedoch nicht niedriger als $^1/_{40}$ Kop. pro Pud und Werst.

2) für calcinirte und crystallisirte Soda nach der V. Classe des Import-Schemas, beginnend mit dem Satze von $^1/_{24}$ Kop., jedoch nicht niedriger als $^1/_{50}$ Kop. pro Pud und Werst.

Gleichzeitig gelangten für Transporte von Lissitschansk (Donetzer Bahn) nach Riga folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft und zwar:

	für caustische Soda:	für calcinirte und crystallisirte Soda:
	Kopeken pro Pud:	
nach Riga (Mitauer) . . .	38,68	31,31
„ „ (Bolderaaer) . .	38,68	31,31
„ „ (Riga-Dünab.) .	38,63	31,26

III. Tarif für grosses Hornvieh,

giltig vom 1. August 1892 (cfr. Sbornik Nr. 338).

Nach diesem Tarif wird grosses Hornvieh (Ochsen, Stiere, Büffel und Kühe) befördert:

bei stückweiser Abfertigung: zu 3 Kop. pro Stück und Werst,
in Wagenladungen: zu $1^1/_4$ Kop. pro Stück und Werst.

Bei der Wagenladungs-Beförderung in Wagen, welche eine Länge von 21 Fuss und eine Breite von 9 Fuss haben, dürfen nicht mehr als 8 Stück Hornvieh verladen werden. Es ist den Versendern jedoch auch gestattet, eine grössere Anzahl von Hornvieh in einen Wagen unter eigener Verantwortung zu verladen, in welchem Falle sie für das erste mehr verladene Thier den Durchschnitts-Frachtsatz gleichwie für 8 Stück, für jedes weitere mehr verladene Thier aber den um 20% ermässigten Wagenladungssatz zu zahlen haben.

IV. Tarif für Salz,

giltig vom 1. October 1892 (cfr. Sbornik Nr. 352).

Nach diesem Tarif wird Salz in Wagenladungen auf allen russischen Bahnen zu folgenden Frachtsätzen befördert:

bei einer Transport-Entfernung:

von 1—405 Werst zu $^1/_{45}$ Kop. pro Pud und Werst;

von 405—1600 Werst mit Zuschlag von $^1/_{65}$ Kop. pro Pud und Werst zu der Frachtzahlung für 405 Werst;

über 1600 Werst mit Zuschlag von $^1/_{150}$ Kop. pro Pud und Werst zu der Frachtzahlung für 1600 Werst.

Das vorstehende Frachtberechnungsschema ist für Riga insofern günstig, als sich dadurch die Fracht auf der Riga-Dünaburger Bahn in der Richtung von Riga gegen früher bedeutend ermässigt hat, in in Folge dessen es möglich ist, einen Theil des per See in Riga angelangten Salzes auf weiteren Entfernungen, als bisher, ins Innere des Reichs zu versenden.

V. Tarif für Zucker.

giltig vom 25. October 1892 (cfr. Sbornik Nr. 364).

Naeh diesem Tarif wird Zucker und Syrup auf den russischen Bahnen zu folgenden Frachtsätzen befördert:

a) pudweise:

Sandzucker . . .	zu	$^1/_{18}$ Kop.	pro Pud u. Werst
Raffinadezucker .	„	$^1/_{12}$ „	
Syrup	„	$^1/_{24}$ „	

wobei sich die vorstehenden Frachtsätze ermässigen:

bei einer Entfernung:

über	200	Werst	um 10%
„	500	„	„ 15%
„	1000	„	„ 20%
„	1500	„	„ 25%
„	2000	„	„ 30%

b) in Wagenladungen:

Sandzucker:

bei einer Entfernung: von 1—954 Werst zu demselben Frachtsatze gleichwie für pudweise Sendungen;

von 955—1500 Werst mit Zuschlag von $^1/_{50}$ pro Pud und Werst zu der Frachtzahlung pro 954 Werst;

von 1501—2000 Werst mit Zuschlag von $^1/_{80}$ Kop. pro Pud und Werst zu der Frachtzahlung für 1500 Werst;

über 2000 Werst mit Zuschlag von $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zu der Frachtzahlung für 2000 Werst.

Raffinadezucker:

bei einer Entfernung: von 1—160 Werst zu $^1/_{12}$ Kop. pro Pud und Werst;

von 161—400 Werst mit Zuschlag von $^1/_{36}$ Kop. pro Pud und Werst zur Frachtzahlung für 160 Werst;

über 400 Werst nach demselben Tarifschema, welcher vorstehend für Sandzucker in Wagenladungen festgesetzt ist.

Syrup: wird in Wagenladungen zu demselben Frachtsatze gleichwie pudweise befördert.

VI. Tarif für Flachs, Hanf und Heede,

giltig vom 1. Januar 1892 (cfr. Sbornik Nr. 370).

Nach diesem Tarif werden befördert:

a) pudweise:

Flachs, Hanf und Hanfgarn zu $^1/_{18}$ Kop. pro Pudwerst,

Flachs- und Hanfheede zu $^1/_{24}$ Kop. pro Pudwerst,

wobei sich die vorstehenden Sätze ermässigen bei einer Entfernung:

über	200	Werst	um 10%
„	500	„	„ 15%
„	1000	„	„ 20%
„	1500	„	„ 25%
„	2000	„	„ 30%

b) in Wagenladungen:

Flachs, Hanf und Hanfgarn bei Verladung von 610 Pud in einen Wagen, oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum:

bei einer Entfernung: bis 300 Werst zu $^1/_{18}$ Kop. pro Pud und Werst, wobei sich dieser Satz bei einer Entfernung über 200 Werst um 10% ermässigt:

von 301—1200 Werst mit Zuschlag von $^1/_{75}$ Kop. pro Pud und Werst zur Frachtzahlung für 300 Werst (d. i. 15 Kop. pro Pud);

über 1200 Werst mit einem Zuschlag von 1/150 pro Pud und Werst zur Frachtzahlung für 1200 Werst (d. i. 27 Kop. pro Pud).

Flachs- und Hanfheede bei Verladung von nicht weniger als 400 Pud in einen Wagen bei einer Entfernung:

bis 455 Werst zu 1/24 Kop. pro Pud und Werst, wobei sich dieser Satz bei einer Entfernung über 200 Werst um 10% ermässigt;

über 455 Werst nach demselben Tarif, welcher vorstehend für Flachs, Hanf und Hanfgarn in Wagenladungen festgesetzt ist.

Es ist hierbei darauf hinzuweisen, dass nach diesem Tarifschema sich die Fracht für Flachs, Hanf und Heede nach Riga auf kürzeren Entfernungen, namentlich im Versande von den Stationen der Dünaburg-Witebsker Bahn, gegen früher zwar einigermassen erhöht hat, wogegen die Frachtsätze von den weiter belegenen Stationen, wozu auch Ostrow und Pskow zu rechnen sind, sich wesentlich ermässigt haben. Zugleich hat eine gerechte Regulirung der Frachtsätze nach Riga, Libau und Königsberg stattgefunden und ist dadurch jedem dieser Häfen derjenige Rayon gesichert worden, welcher der geographischen Lage derselben entspricht.

Die qu. Tarif-Regulirung wird jedoch, soweit Königsberg in Betracht kommt, erst am 1. März 1893 neuen Styls erfolgt sein, da das Finanzministerium, auf die Vorstellung der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft, es genehmigt hat, dass die neuen Frachtsätze für den Verkehr ins Ausland erst vom letztgenannten Termin ab zur Berechnung kommen.

Ein Uebelstand bleibt indessen für den Flachshandel noch dadurch bestehen, dass die neuen Wagenladungssätze für Flachs an die Bedingung geknüpft sind, dass nicht weniger, als 610 Pud in einen Wagen verladen werden müssen, oder die Fracht für dieses Quantum pro Wagen zu bezahlen ist. Da bekanntlich Flachs nur ausnahmsweise die Verladung eines Quantums von 610 Pud in einen Wagen zulässt, so ist durch solche Bestimmung den Versandbahnen das Mittel in die Hand gegeben, die eine, oder andere Routen nach Belieben zu bevorzugen, indem sie für Transporte in der einen Richtung Waggons mit grösseren Kasten, für Transporte der anderen Richtung aber Waggons mit kleineren Kasten dem Waaren-Versender zur Disposition stellen. Und sollte selbst auch solche Bevorzugung garnicht in der Absicht der Versandbahn liegen, so wird schon der Umstand die geschehene Tarif-Regulirung illusorisch machen, dass nicht alle verdeckten Waggons einen gleichen Rauminhalt haben und es somit von dem Zufalle abhängen wird, welche Gattung Waggons gerade bei der Verladung der Waare zur Stelle sind.

Aus diesem Grunde hat es der Börsen-Comité für geboten erachtet, die erforderlichen Schritte zu thun, damit die neuen Wagenladungssätze für Flachs hinkünftig schon bei 450 Pud Anwendung finden, worüber der Börsen-Comité am 7. Januar 1893 sub № 928 dem Eisenbahn-Departement des Finanzministeriums Vorstellung gemacht hat.

VII. Tarif für Schlempe, Träber, Pressrückstände von Runkelrüben, Futterkräuter, Heu und Stroh,

giltig vom 24. October 1892 (cfr. Sbornik № 367).

Nach diesem Tarif werden die genannten Waaren befördert:

A. im Localverkehr

der Bahnen: Brest-Cholm, Warschau-Terespol-Dschanskaja-Feodossia, Donetzer, Jekaterinen, Koslow-Woronesh-Rostow, Kursk-Kiew, Kursk-Charkow-Asow, Libau-Romny, Liwny, Losowo-Sewastopol, Muromer, Orel-Grjäsi, Polessier, Pleskau-Riga, Rshewo-Wjäsma, Samara-Ufa, Sedletz-Malkin, Sysran-Wjäsma, Uraler, Fastower, Charkow-Nicolajew und Südwest, sowie

B. im directen Verkehr:

1) zwischen den Stationen der Bahnen: Brest-Cholm, Dschanskaja-Feodossia, Donetzer, Jekaterinen, Kursk-Kiew, Kursk-Charkow-Asow, Libau-Romny, Losowo-Sewastopol, Mitauer, Riga-Dünaburg, Weichsel, St. Petersburg-Warschau, Fastower, Charkow-Nicolajew und Südwest;

2) zwischen den Stationen der Polessier Bahnen einerseits und den im Punkt B, 1, genannten Bahnen andererseits bei der Beförderung via Brest, Belostok, Wilna, Homel und Rowno;

3) zwischen den Stationen der Bahnen: Liwnyer, Orel-Grjäsi, Koslow-Woronesh-Rostow im gegenseitigen Verkehr, sowie zwischen den Stationen dieser Bahnen einerseits und den Stationen der in den Punkten B, 1, und B, 2, genannten Bahnen andererseits bei der Beförderung via Werchowje, Grjäsi, Swerewo und Rostow;

4) zwischen den Stationen der Liwnyer, Orel-Grjäsier, Sysran-Wjäsmaer und Rshew-Wjäsmaer Bahn bei der Beförderung via Werchowje, Jeletz und Wjäsma:

bei einer Transport-Entfernung:

bis	54 Werst	zu	1/65 Kop. pro Pudwerst,
von	55—63 „	„	0,83 Kop. pro Pud,
„	64—140 „	„	1/75 Kop. pro Pudwerst,
„	141—188 „	„	1,88 Kop. pro Pud,
über	188 „	„	1/100 Kop. pro Pud und Werst.

Bei Sendungen im directen Verkehr zwischen den ad B bezeichneten Bahnen wird die gesammte Transportstrecke bei der Feststellung der Fracht zur Berechnung gezogen.

VIII. Tarifbestimmungen für den Localverkehr der zum Baltischen Rayon gehörigen Bahnen.

(Riga-Dünaburg, Riga-Bolderaa, Pleskau-Riga, Mitauer und Baltische).

1) Laut Verfügung des Eisenbahn-Departements des Ministeriums der Wege-Communication (cfr. Sbornik № 322) sind vom 1. Mai 1892 ab die bisher in Kraft bestandenen besonderen Bestimmungen a. über verkürzte Lagerfrist für alle auf der Station Riga I der Riga-Dünaburger Bahn von der Pleskau-Rigaer, Mitauer und Riga-Tuckumer Bahn eintreffenden Güter, sowie b. über Berechnung der doppelten Lagermiethe für diese Güter, aufgehoben worden und finden vom genannten Tage ab die allgemeinen Bestimmungen über Erhebung der Lagermiethe, auf diese Transporte Anwendung.

2) Alabaster und Gyps in Säcken werden vom 3. October 1892 ab auf der Riga-Dünaburger, Mitauer, Baltischen und Pleskau-Rigaer Bahn zum Frachtsatze von 1/65 Kop. pro Pud und Werst befördert (cfr. Sbornik № 357).

3) Da in Folge der stattgehabten Fracht-Erhöhung der Brennholz-Transport auf der Riga-Dünaburger Bahn sich wesentlich verringert hatte, so ist auf Vorstellung der Direction der Riga-Dünaburger Bahn am 1. December 1892 folgender ermässigter Tarif für den Transport von Brennholz auf der Riga-Dünaburger, Mitauer und Pleskau-Rigaer Bahn zur Einführung gelangt, und zwar haben zur Erhebung zu gelangen bei einer Entfernung

bis	40 Werst	1/40 Kop. pro Pud und Werst,
von	41—45 „	1 Kop. pro Pud,
„	46—72 „	1/45 Kop. pro Pud und Werst,
„	73—104 „	1,60 Kop. pro Pud,
„	105—162 „	1/65 Kop. pro Pud und Werst,
„	163—187 „	2,50 Kop. pro Pud,
über	187 „	1/75 Kop. pro Pud und Werst.

(cfr. Sbornik № 374).

4) Vom 26. December 1892 ab wird Bauholz auf der Riga-Dünaburger, Mitauer und Pleskau-Rigaer Bahn zu folgenden Frachtsätzen befördert und zwar:

a. in der Zeit vom 1. November bis zum 1. April: bei einer Transport-Entfernung

bis	50 Werst	zu	1/30 Kop. pro Pud und Werst,
von	51—66 „	„	1,67 Kop. pro Pud,
„	67—100 „	„	1/40 Kop. pro Pud und Werst,
„	101—112 „	„	2,50 Kop. pro Pud,
„	113—162 „	„	1/45 Kop. pro Pud und Werst,
„	163—234 „	„	3,60 Kop. pro Pud,
über	234 „	„	1,65 Kop. pro Pud;

b. in der Zeit vom 1. April bis zum 1. November: nach demselben Tarif, welcher für Brennholz festgestellt ist. (cfr. Sbornik № 381).

5) Vom 1. Juli 1892 ab ist die Lagermiethe für nachstehende auf der Station Riga I. der Riga-Dünaburger Bahn eintreffende Waaren, als: Schaf-, Ziegen- und Kameel-Wolle, Kuh- und Pferde-Haare, Pferde-Schweife und -Mähnen, Pferde- und Viehhäute, Kalb-, Schaf- und Ziegenfelle, gebrannte schwarze Knochen, Knochenmehl und Anis, — sofern dieselben zum Export über den Rigaschen Hafen gelangen, folgendermassen ermässigt worden:

Nach Ablauf von zwei lagerfreien Tagen, vom Augenblicke der Ankunft der Waare in Riga gerechnet, wird für die folgenden 13 Tage erhoben:

a. bei der Lagerung in Packhäusern der Bahn — 1/15 Kop. pro Pud und jede 24 Stunden,

b. bei der Lagerung im Freien — 1/30 Kop. pro Pud und jede 24 Stunden.

Bei längerer Lagerung der Waare wird für die weitere Zeit die gewöhnliche Lagermiethe berechnet. (cfr. Sbornik № 330).

6) Vom 11. März 1892 ab werden für Naphthawaaren, (excl. rohe Naphtha und Naphtha-Rückstände), bei deren Beförderung von Mühlgraben nach Riga folgende Frachtsätze berechnet:

pudweise: 0,61 Kop. pro Pud,

in Wagenladungen von 610 Pud:

in der Tara, oder in Cisternenwagen der Bahn — 2 Rbl. 75 Kop. pro Wagen, in Cisternenwagen der Versender — 2 Rbl. 53 Kop. pro Wagen.

Hierbei werden die Stationskosten für Sendungen in Wagenladungen mit 0,3 Kop. pro Pud berechnet, während die übrigen Nebengebühren sich nach den allgemeinen Bestimmungen richten. (cfr. Sbornik № 298).

7) Vom 11. März 1892 ab werden im Localverkehr zwischen Riga und Mühlgraben keine Ladekosten berechnet, wenn das Auf- oder Abladen seitens des Waaren-Eigenthümers stattgefunden, auch werden die Stationskosten in diesem Verkehr bei Sendungen in Wagenladungen nicht höher, als mit 0,3 Kop. pro Pud berechnet. (cfr. Sbornik № 298).

8) Im Localverkehr der Riga-Dünaburger und Riga-Bolderaaer Bahn werden vom 11. März 1892 ab die Stationskosten für: Brennholz, Bauholz, Ziegelsteine, Kalk-, Feld- und Fundamentsteine mit 0,2 Kop. pro Pud berechnet.

45. Verschiedene Specialtarife.

1) Vom 8. Januar 1892 wird Porcellanthon (Kaolin) in Wagenladungen von 610 Pud von folgenden Stationen der Jekaterinen und Losowo-Sewastopoler Bahn nach Riga (Mitauer) via Moscheiki zu folgenden Frachtsätzen befördert:

von	Karnowatka	18,98	Kop.	pro Pud,
„	Dolginsewo	18,89	„	„ „
„	Miloradowka	19,53	„	„ „
„	Buschedarowka. . . .	19,79	„	„ „
„	Saporoschje	20,23	„	„ „
„	Rasdori	19,45	„	„ „
„	Iwanowka	19,45	„	„ „
„	Pawlograd.	18,75	„	„ „

(cfr. Sbornik № 280).

2) Vom 12. Februar 1892 ab (cfr. Sbornik № 290) wird russisches natürliches Mineralwasser von den Stationen der Wladikawkaser und Transkaukasischen Bahn nach allen Stationen der russischen Bahnen zu folgenden ermässigten Frachtsätzen befördert:

bei einer Transport-Entfernung bis 625 Werst zu 1/24 Kop. pro Pud und Werst,

bei einer Transport-Entfernung von 625—1000 Werst mit Zuschlag von 1/100 Kop. pro Pud und Werst zur Zahlung für 625 Werst,

bei einer Transport-Entfernung über 1,000 Werst mit Zuschlag von 1/125 Kop. pro Pud und Werst zur Zahlung für 1,000 Werst.

3) Vom 24. Juni 1892 ab werden die Stellagen der Versender zur Verladung von Waaren in zwei Schichten in einem Wagen unentgeltlich bis zur Bestimmungsstation befördert, nur darf das Gesammtgewicht der Waare nebst den Stellagen die normalmässige Tragkraft des Wagens nicht überschreiten.

4) Von der Verwaltung der Krons-Eisenbahnen ist im Sbornik № 367 bekannt gemacht worden, dass die bestehenden Frachtsätze für Getreidewaaren von den Stationen der Pleskau-Rigaer Bahn nach Riga-Alexanderpforte vom 7. November 1892 ab auch auf Sendungen nach der Station Riga der Riga-Dünaburger Eisenbahn Anwendung finden.

46. Verschiedene Anträge des Rigaschen Börsen-Comités behufs Regulirung der Tarife für den Güterverkehr nach und von Riga.

a. Betreffend die Aufhebung des ermässigten Tarifs für Oelkuchen.

Am 13. December 1891 hatten sich verschiedene Rigasche Getreidefirmen an den Rigaschen Börsen-Comité mit folgendem Collectivschreiben gewandt:

„Im Sbornik der Tarife vom 23. November 1891 erschien „eine Bekanntmachung des Departements für Eisenbahn-Angele„genheiten, wonach der seit dem 23. October d. J. eingeführte Tarif „für Oelkuchen (veröffentlicht im Sbornik Tarifow № 264 vom „23. October d. J. unter der Tarifnummer 4136) aufgehoben und „dagegen die vor dem 23. October d. J. in Kraft gewesenen „Tarife № 4022, Pkt. II (abgedruckt im Sbornik Tarifow № 251) „und № 4144, Pkt. I. und II. (abgedruckt im Sbornik Tarifow „№ 265) wieder eingeführt wurden.

„Vom Augenblicke dieser Veröffentlichung, also vom 23. No„vember d. J. an erhoben die Eisenbahn-Verwaltungen von den „Absendern von Oelkuchen die erhöhten Tarife, ein Vorgehen, das „die Unterzeichneten für willkürlich und ungesetzlich ansehen, „indem laut den Bestimmungen, die jedem Hefte des Sborniks der „Tarife vorgedruckt sind, ein neuer Tarif oder die Abänderung eines „alten nicht vor Ablauf von 3 Wochen, vom Tage der Publi„kation an, in Kraft treten darf, es sei denn, dass der Herr „Finanzminister in jedem speciellen Falle eine Abkürzung dieser „Frist verfüge. Der betreffende § 13 dieser Bestimmungen lautet „wie folgt: Въ особо уважительныхъ случаяхъ, опредѣленный „въ § 12 трехнедѣльный срокъ можетъ быть сокращенъ съ „надлежащаго, каждый разъ, разрѣшенія Министра Финансовъ.

„Eine solche Verfügung ist aber bei der Aufhebung des „Tarifs № 4136 nicht erfolgt. Der Tarif ist vielmehr durch das „Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten, ohne vom Finanz„minister mit dem für solchen Fall vorgeschriebenen Zusatz „versehen zu sein, publicirt worden; folglich durften die Eisen„bahn-Verwaltungen den neuen Tarif nicht früher als 3 Wochen „nach der Publication, also nicht vor dem 15. December d. J. „in Anwendung bringen. Im § 12 der für die Einführung neuer „Tarife den Eisenbahnen vorgeschriebenen Regeln, abgedruckt auf „der ersten Seite jedes Heftes des Sbornik Tarifow, sowie in „der „Gesetzsammlung“ № 146 vom 29. December 1889 auf Seite

„1167 heisst es nämlich: Распубликованные симъ порядкомъ „тарифы должны вводиться въ дѣйствіе не ранѣе, какъ въ „указанные Министерствомъ Финансовъ сроки, если-же такого „указанія не послѣдуетъ, то, во всякомъ случаѣ не ранѣе какъ „черезъ три недѣли послѣ ихъ распубликованія.

„Die ergebene Bitte der Unterzeichneten geht nun dahin: „Der Hochverordnete Rigasche Börsen-Comité wolle beim Herrn „Finanzminister über die oben erwähnte willkürliche Handlungs- „weise der Eisenbahn-Verwaltungen vorstellig werden, und speciell „den Herrn Finanzminister bitten, er möge die Eisenbahn-Verwal- „tungen anweisen, die vom 23. November bis 15. December d. J. „ungesetzlich erhobenen Beträge an die Empfänger zurückzuzahlen.“

Dieses Gesuch wurde von dem Börsen-Comité zunächst der demselben zugeordneten Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten zur Beprüfung übergeben, worauf letztere sich unterm 21. Januar 1892 dahin äusserte, dass sie dem Antrage, Beschwerde zu führen wegen plötzlicher Aufhebung des Vergünstigungstarifs für Oelkuchen, nicht beipflichten könne, da eine gesetzliche Grundlage dazu fehle.

Zugleich stellte jedoch die Delegation dem Börsen-Comité anheim, die vorgenannte Eingabe der hiesigen Kaufmannschaft, in Erwägung dessen, dass den Exporteuren und Händlern durch die plötzliche Aufhebung des qu. ermässigten Tarifs in der That Verluste verursacht worden sind, in veränderter Gestalt als Bittgesuch dem Finanzministerium zu übermitteln.

Nachdem nun dem Rigaschen Börsen-Comité ein solches abgeändertes Gesuch von den betreffenden Antragstellern zugegangen war, beschloss derselbe, um der Sache eine grössere Unterstützung zuzuwenden, zuvor die Meinungsäusserungen der benachbarten Börsen-Comités zu Reval und Libau einzuholen und event. zu veranlassen, dass sie sich an das Finanzministerium mit dem gleichen Gesuche wenden.

Auf die bezüglichen Schreiben erhielt der Rigasche Börsen-Comité vom Revaler Börsen-Comité unterm 11. Februar 1892 die Mittheilung, dass der letztere sich den beabsichtigten Schritten, behufs Erwirkung der Rückerstattung der Differenz zwischen dem ermässigten und erhöhten Eisenbahntarif für Oelkuchen zu Gunsten der vom 23. November bis 23. December 1891 beförderten Quantitäten ebenfalls anschliessen und in diesem Sinne allernächstens eine Eingabe an den Herrn Finanzminister einzureichen gedenke.

Der Libauer Börsen-Comité theilte dagegen unterm 11. Februar 1892 sub № 914 Folgendes dem Rigaschen Börsen-Comité mit.

„In Beantwortung des Schreibens Eines Rigaschen Börsen-
„Comités vom 7 d. Mts. № 978 beehrt sich dieser Comité ganz
„ergebenst mitzutheilen, dass diesseits bereits vor einiger Zeit
„in Erwägung gezogen worden ist, wegen der unverzüglichen
„Inkraftsetzung der am 23. November aufgehobenen Tarifvergün-
„stigungen für Oelkuchen eine Gegenvorstellung zu machen. Es
„erwies sich jedoch bei näherer Betrachtung, dass eine solche
„Gegenvorstellung als ganz aussichtslos „anzusehen wäre. Der
„Oelkuchen-Tarif vom 23. October 1891 bildet eine Ausnahme-
„bestimmung zu Gunsten einer dem Ausfuhrverbot unterworfenen
„Waare. Wie Herr Heiblig bereits mitgetheilt hatte, galt bei
„den massgebenden Autoritäten das Princip, dass derartige
„Ausnahmetarife auch sofort bei Aufhebung des sie hervor-
„gerufen habenden Ausfuhrverbots wieder ausser Kraft treten
„müssen. Schon der Wortlaut der Tarifbestimmung № 4186 Sbornik
„№ 264 dürfte auf dieses Verhältniss hindeuten. Schon die
„Ueberschrift lautet: „Vom 23. October 1891 ab bis zur Aushebung"
„und ist kein Hinweis auf den Punkt 4 des Tarifs № 3727
„Sbornik № 230 für Getreide vorhanden. Wurde also am
„23. November dieser Tarif aufgehoben, so galt es nicht die
„Einführung eines neuen, sondern die Wiederherstellung eines
„bestehenden Tarifs, während doch der § 12 der den №№ der
„Tarifsammlung vorgedruckten Regeln sich auf neu eingeführte
„Tarife bezieht. Ausserdem dürfte sich der Ustav der grossen
„russischen Eisenbahn-Gesellschaft nur auf die letztere selbst
„beziehen und keine allgemein verbindlichen Bestimmungen enthalten.

„Diesen Erwägungen wurde von interessirter Seite auch beige-
„stimmt und demnach weitere Schritte in dieser Sache unterlassen."

„Sollte Ein Rigascher Börsen-Comité jedoch es für durchaus
„nothwendig befinden, in dieser Sache Massnahmen zu ergreifen,
„so wird sich dieser Comité denselben anschliessen."

Der Rigasche Börsen-Comité übersandte hierauf eine Abschrift des vorstehenden Schreibens dem Revaler Börsen-Comité zur Kenntnissnahme und nochmaligen Auesserung und erhielt von dem letzteren nunmehr mittelst Schreibens vom 17. Februar 1892 sub № 30 zur Antwort, dass der Revaler Börsen-Comité sich ebenfalls von der Erfolglosigkeit einer eventuellen Action in Sachen des in Rede stehenden Oelkuchentarifs überzeugt halte und in Berücksichtigung der vom Libauer Börsen-Comité angeführten Motive es richtig sein dürfte, von irgend welchen Schritten zu Gunsten einer Rückerstattuug der Frachtdifferenz überhaupt Abstand zu nehmen.

Der Rigasche Börsen-Comité beschloss, angesichts der ablehnenden Haltung der Börsen-Comités zu Reval und Libau diesen Gegenstand demnach vorläufig auf sich berufen zu lassen.

b) Tarife für Wasserglas, Cocosöl, Reisstärke, Crystallsand, Düngergyps und Wagenschmiere.

Nach Ausweis der Jahresberichts des Rigaschen Börsen-Comités pro 1891 (pag. 137), hatte sich derselbe unterm 19. November 1891 sub № 741 an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit der Bitte gewandt, es zu veranlassen, dass die Frachtsätze für Wasserglas und Cocosöl, bei deren Beförderung von Riga nach dem Innern des Reichs, ermässigt würden.

Da die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn jedoch mittelst Schreibens vom 30. December 1891 sub № 21265 darauf hinwies, dass es sich empfehle, diese Angelegenheit der Allgemeinen Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen zur Behandlung zu übergeben, weil alsdann eine schnellere Erledigung zu erwarten sei, so wandte sich der Rigasche Börsen Comité unterm 11. Januar 1892 sub № 900 an den Geschäftsführer der Allgemeinen Conferenz mit der Bitte, die in Rede stehende Tariffrage der nächsten Session zur Berathung vorzulegen.

Auf der VII. Allgemeinen Tarif-Conferenz, welche am 27. Februar 1892 in St. Petersburg zusammentrat, wurde aber die Berathung über diesen Gegenstand abgelehnt und dem Börsen-Comité anheimgestellt, sich dieserhalb an die einzelnen Gruppen-Conferenzen zu wenden.

Da nun ein gleicher Beschluss von der genannten VII. Allgemeinen Conferenz auch in Bezug auf die Frage wegen Frachtermässigung für Reisstärke, Düngergyps, Crystallsand und Wagenschmiere (cfr. Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1891, pag. 136 und 137), gefasst wurde, so wandte sich der Rigasche Börsen-Comité unterm 23. März 1892 an die Geschäftsführer der Conferenzen der I., II. und III. Eisenbahn-Gruppe, an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr von Riga nach Moskau, sowie an den Geschäftsführer für den Verkehr von Riga nach Kursk, Kiew und Charkow mit der Bitte, die Frage wegen Frachtermässigung für alle vorgenannten Artikel auf den nächsten Sessionen zur Berathung zu ziehen.

Als Resultat der daranf erfolgten Verhandlungen auf den einzelnen Gruppen- und Verband-Conferenzen ist Folgendes zu berichten:

1) für den Verkehr mit den Bahnen der III. Gruppe.

In dem neuen Tarif der III. Gruppe, welcher am 1. Januar 1893 zur Einführung gelangt, sind die Frachtsätze für die vom Rigaschen Börsen-Comité bezeichneten Artikel folgendermassen festgestellt worden:

a. für Wasserglas:

bis 400 Werst. . . . . Cl. IV (1/18)
„ 565 „ . . . . . 20 Kop. pro Pud,
„ 706 „ . . . . . Cl. V (1/24)
„ 882 „ . . . . . 25 Kop. pro Pud,
„ 1125 „ . . . . . Cl. VI (1/30)
„ 1350 „ . . . . . 30 Kop. pro Pud,
über 1350 „ . . . . . Cl. VII (1/36).

b. für Cocosöl . . . . . Cl. IV (1/18).

b. für Reisstärke und andere Stärke:

bis 620 Werst . . . . Cl. V (1/24)
„ 777 „ . . . . . 22 Kop. pro Pud,
„ 918 „ . . . . . Cl. VI (1/30)
„ 1170 „ . . . . . 26 Kop. pro Pud,
„ 1350 „ . . . . . Cl. VII (1/36)
„ 1500 „ . . . . . 30 Kop. pro Pud,
über 1500 „ . . . . . Cl. VIII (1/40).

d. für Crystallsand:

bis 72 Werst. . . . . Cl. VII (1/36)
„ 90 „ . . . . . 2 Kop. pro Pud,
„ 180 „ . . . . . Cl. IX (1/45)
„ 260 „ . . . . . 4 Kop. pro Pud,
„ 390 „ . . . . . Cl. X (1/65)
„ 450 „ . . . . . 6 Kop. pro Pud,
über 450 „ . . . . . Cl. XI (1/75).

e. für Gyps:

bis 168 Werst. . . . . Cl. V (1/24)
„ 280 „ . . . . . 7 Kop. pro Pud,
„ 360 „ . . . . . Cl. VII (1/36)
„ 450 „ . . . . . 9 Kop. pro Pud,
über 450 „ . . . . . Cl. IX (1/45).

f. für Wagenschmiere:

pudweise . . . . . Cl. IV (1/18)
in Wagenladungen . . . Cl. V (1/24).

2) für den directen Verkehr der Bahnen der I. Gruppe.

Wie an anderer Stelle dieses Berichts erwähnt worden, haben die Bahnen der I. Gruppe, bei Gelegenheit der am Schlusse des Jahres 1892 erfolgten Umarbeitung ihres Normal-Tarifs, den neuen Tarif der III. Gruppe sich zur Richtschnur dienen lassen und demgemäss auch für die in Rede stehenden Artikel die vorstehend genannten Frachtsätze der III. Gruppe angenommen, soweit sich solche billiger, als dio bisherigeu Sätze nach dem Tarif der I. Gruppe erweisen. Die Bestätigung der neuen Sätze der Bahnen der I. Gruppe hat indessen noch der Entscheidung des Finanzministeriums zu unterliegen.

3) für den directen Verkehr mit den Bahnen der II. Gruppe.

Da die Bahnen der II. Gruppe die Absicht haben, ihren Tarif am Anfange des Jahres 1893 ebenfalls nach dem Muster des Tarifs der III. Gruppe umzuarbeiten, so ist die Frage, wegen Ermässigung der Fracht für die vorstehend genannten Artikel, einstweilen noch eine offene geblieben.

4) für den internen directen Verkehr von Riga nach Moskau.

Was den Artikel Wagenschmiere anbetrifft, so hatten bereits im Jahre 1891 Verhandlungen wegen Ermässigung der Fracht für den Verkehr von Riga nach Moskau stattgefunden, so dass schon am 9. Januar 1892 (cfr. Sbornik 280) der ermässigte Frachtsatz von 32,96 Kop. pro Pud für Wagenschmiere, bei deren Beförderung von Riga nach Moskau, zur Einführung gelangte.

Das Gesuch des Rigaschen Börsen-Comités, in Bezug auf die Ermässigung der Fracht für Reisstärke hatte vorzugsweise den Verkehr von Michailowka nach Riga (cfr. Jahresbericht pro 1891, pag. 137) im Auge, woher dieser Gegenstand in der Conferenz für den Verkehr von Riga nach Moskau nicht weiter in Behandlung gezogen worden ist.

Ebenso ist in Betreff des Artikels Düngergyps auf der Conferenz für den Verkehr von Riga nach Moskau keine Verhandlung geführt worden, weil dieser Artikel für den bezeichneten Verkehr keine Bedeutung hat.

Anlangend die Artikel: Wasserglas, Crystallsand und Cocosöl ist dagegen die Frage, wegen der Ermässigung der Fracht von der letzten Conferenz einstweilen bis auf so lange vertagt worden, bis der neuumgearbeitete Tarif der Bahnen der I. Gruppe vom Ministerium bestätigt sein wird, um darnach sodann auch die Frachtsätze von Riga nach Moskau zu reguliren.

c. Ermässigung der Lagermiethe für die via Riga zum Export gelangenden Güter.

Unterm 2. März 1892 überreichten verschiedene Rigasche Speditionsfirmen dem Rigaschen Börsen-Comité eine Copie des von ihnen beim Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums eingereichten Gesuchs, wegen Wiedereinführung der bis zum Schlusse des Jahres 1891 auf der Station Riga I der Riga-Dünaburger Bahn in Kraft bestandenen ermässigten Lagermiethe für verschiedene Waaren, welche via Riga zum Export gelangen, bei der Bitte, dieses Gesuch beim genannten Departement unterstützen zu wollen.

Der Börsen-Comité machte hierauf dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten unterm 11. März 1892 sub Nr. 23 folgende Vorstellung:

„In Folge der in Nr. 63 der Sammlung der Gesetzesbestim-„mungen uud Anordnungen der Staatsregierung vom Jahre 1891 „(Nr. 229 des Sborniks der Tarife) publicirten Anordnung des „Herrn Finanzministers vom 31. Mai 1891 über die namhafte Er-„höhung der Lagergebühren auf den Eisenbahnstationen, die das „Speditorgeschäft fast völlig vernichten muss, haben sich die Riga-„schon Spediteure an den Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, „ihr, am 29. Februar d. J. unmittelbar an das Departement für „Eisenbahn-Angelegenheiten gerichtetes Gesuch, um Ermässigung „der Lagergebühren für die im Transitverkehr Riga passirenden „Exportwaaren, befürwortend zu unterstützen.

„Bei näherer Beprüfung der Sache kann der Börsen-Comité „nicht umhin, anzuerkennen, dass, im Vergleich zu den früher „von der Riga-Dünaburger Bahn in ermässigtem Betrage erhobenen „Lagergebühren, die gegenwärtig eingeführten so namhaft erhöht sind, dass nicht nur die Interessen der hiesigen Spediteure, son-„dern auch die des Rigaschen Ausfuhrhandels überhaupt auf's „Empfindlichste geschädigt werden. Namentlich bei längerer La-„gerung, die ja bei Exportwaaren durch die Natur des Seehandels „bedingt wird, ist die gegenwärtig eingeführte Steigerung der „Lagergebühren eine so gewaltige, dass ein völliges Aufhören des „Transitverkehrs zahlreicher Exportartikel, die aus dem Innnern des „Reichs nach Riga zum Export ins Ausland gelangen, zu befürch-„ten ist. Das käme aber einer völligen Vernichtung des hiesigen „Speditionsgeschäfts gleich. Andererseits würden aber auch durch „bedeutende Abnahme des Transitverkehrs Handel und Schifffahrt „Riga's eine schwere Einbusse erleiden. Endlich würden die

„Stadtverwaltung und der Börsen-Comité einen namhaften Verlust „an den Einnahmen zu tragen haben, welche ihnen vom Export „und der Schifffahrt zum Unterhalte der hiesigen Handelsinstitu- „tionen, der Dämme und Bollwerke, des Fahrwassers etc. zu- „fliessen.

„Im Hinblick auf alles Obige beehrt sich der Rigaer Börsen- „Comité das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten ganz er- „gebenst zu bitten, das obenerwähnte Gesuch der hiesigen Spe- „diteure geneigter Berücksichtigung würdigen und die Wiederher- „stellung der früheren ermässigten, im Jahre 1891 aufghobenen „Lagergebühren gestatten zu wollen, wie solches auch Seitens „des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten der Haupt-Ge- „sellschaft der Russischen Eisenbahnen gegenüber für die Hafen- „Zweigbahn der Nicolaibahn in St. Petersburg, laut Publication „derselben in Nr. 240 und 250 des Sborniks der Tarife, für mög- „lich befunden worden ist."

Von dem Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten wurde aber mittelst Schreibens vom 21. März c. sub Nr. 2365/437 dem Börsen-Comité mitgetheilt, dass das in Rede stehende Gesuch der Rigaschen Exporteure, um Ermässigung der Lagermiethe, vom Finanzministerium nicht erfüllt werden könne.

Von den vorstehend bezeichneten Speditionsfirmen wurde in Folge dessen unterm 17. April 1892 ein zweites Gesuch bei dem Finanzministerium, in Betreff dieser Angelegenheit, überreicht und übersandten dieselben zugleich eine Abschrift davon dem Rigaschen Börsen-Comité bei der Bitte, dieses Gesuch ebenfalls bei dem Finanzministerium befürworten zu wollen.

Der Rigasche Börsen-Comité machte demzufolge dem Herrn Finanzminister unterm 20. April 1892 sub Nr. 175 ebenfalls eine zweite Vorstellung und zwar folgenden Inhalts:

„Die hiesigen Spediteure haben am 17. April 1892 Ew. „hohen Excelenz ein Gesuch unterbreitet, in welchem sie darum „bitten, dass für folgende aus dem Innern des Reichs nach Riga „kommende und zur Versendung in's Ausland bestimmte Artikel:

„Schaf-, Ziegen- und Kameel-Wolle,
„Pferdemähnen und -Schweife,
„Kuh- und Rosshaare,
„Pferdehäute, Rinderhäute,
„Kalb-, Schaf- und Ziegenfelle,
„Knochenkohle, Knochenmehl,
„Anis,

„das frühere Lagergeld auf dem Bahnhofe der Riga-Dünaburger „Eisenbahn wieder hergestellt, oder wenigstens der Lagergeldtarif „der Station Nowy-Port in St. Petersburg auch in Riga zur An„wendung gelange.

„Da es sich im vorliegenden Falle nicht um eine für den „Rigaschen Hafen etwa beanspruchte besondere Vergünstigung, „sondern nur um Herstellung gleicher Bedingungen für die Ostsee„häfen, St. Petersburg, Reval, Libau und Riga handelt, so erlaubt „sich der Rigaer Börsen-Comité, das Gesuch der hiesigen Spedi„teure auf das Wärmste zu befürworten, denn, wird diesem Ge„suche nicht gewillfahrt, so können die hiesigen Spediteure in den oben „genannten Artikeln nicht mehr mit den anderen Ostseehäfen concur„riren und erleiden dann eine empfindliche Einbusse in ihren Ge„schäftseinnahmen. Bei der Regulirung der Eisenbahn-Tarife ist „aber in neuerer Zeit stets das Princip möglichster Gleichstellung „sämmtlicher Häfen des Reichs festgehalten worden."

Auf diese zweite Vorstellung genehmigte schliesslich das Finanzministerium, dass vom 1. Juli 1892 ab die Lagermiethe für einige Waaren auf der Station Riga I der Riga-Dünaburger Bahn bis auf die Sätze der Lagermiethe im St. Petersburger Neuen Hafen ermässigt werde, wenn diese Waaren via Riga zum Export gelangen. Die näheren Bestimmungen hierüber sind in der Abtheilung dieses Jahresberichts: „Tarifbestimmungen für den Localverkehr der zum Baltischen Rayon gehörigen Bahnen", enthalten.

47. Verschiedene neu eingeführte Local- und Verband-Tarife.

Im Laufe des Jahres 1892 sind, ausser den an anderer Stelle dieses Jahresberichts bezeichneten Tarifen, noch folgende neue Local- und Verband-Tarife zur Einführung gelangt:

1) Am 1. Januar 1892. Tarif für den Moskau-Kaukasischen-Transkaspischen Verkehr (cfr. Sbornik Nr. 285).

2) Am 29. Januar 1892. Tarif für den directen Warschauer überseeischen Verkehr mit ausländischen Häfen via Odessa (cfr. Sbornik Nr. 286).

3) Am 8. Februar 1892. Tarif für den directen Moskauer überseeischen Verkehr mit ausländischen Häfen via Odessa (cfr. Sbornik Nr. 289).

4) Am 19. Februar 1892. Tarif für den directen Petersburger überseeischen Verkehr mit ausländischen Häfen via Odessa (cfr. Sbornik Nr. 292).

5) Am 1. März 1892. Tarif für den Localverkehr der Bahnen des Warschauer Rayons, wozu gehören: Warschau-Wien, Warschau-Terespol, Weichsel, Iwangorod-Dombrower, Sedletz-Malkin, Brest-Cholm und Lodzer Fabrikbahn (cfr. Sbornik Nr. 292).

6) Am 11. März 1892. Tarif für den directen Kaspisch-Wolga-Verkehr via Usun-Ada (cfr. Sbornik Nr. 304).

7) Am 18. April 1892. Tarif für den Petersburg-Riga-Warschauer und den Moskau-Wolga-Kaspischen Verkehr via Zarizyn und via Saratow (cfr. Sbornik Nr. 315).

8) Am 1. Juli 1892. Tarif für den Localverkehr der Bahnen: Rybinsk-Bologoje, Nowotorschok, Nowgorod und Borowitschi (cfr. Sbornik Nr. 319).

9) Am 1. Juli 1892. Tarif für den Localverkehr der Donetzer und Losowo-Sewastopoler Bahn (cfr. Sbornik Nr. 330).

10) Am 22. August 1892. Tarif für den directen Petersburg-Riga-Kaukasisch-Transkaspischen Verkehr via Odessa (cfr. Sbornik Nr. 345).

11) Von dem Finanzministerium ist eine Sammlung der Importtarife der russischen Eisenbahnen, sowie der tabellarischen directen Tarife von den Grenz- und Hafen-Rayons am 1. März 1892 (cfr. Sbornik Nr. 301) herausgegeben worden, welche aus 3 Theilen besteht.

Der erste Theil enthält die Tarife der directen Importverkehre über die trockene Grenze von Deutschland, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn, Belgien und Frankreich nach Russland.

Der zweite Theil umfasst die directen überseeischen Importtarife von den ausländischen Häfen via St. Petersburg nach Moskau, via Reval nach St. Petersburg und Moskau, via Riga nach Moskau, Kursk, Kiew und Charkow, sowie via Libau nach Moskau, Kursk, Kiew, Charkow, Wilna, Minsk, Homel und Bachmatsch, ferner via Odessa nach St. Petersburg, Moskau, Serpuchow, Tula, Orel, Kursk, Iwangorod, Praga, Warschau, Lodz, Sosnowice und nach noch anderen Stationen des Warschauer Rayons.

Der dritte Theil endlich enthält die tabellarischen Tarife der directen internen Verkehre von den Grenz- und Hafen-Rayons und zwar:

1) von den Stationen des Warschauer Rayons nach den Stationen der Moskau-Brester Bahn;

2) von den Stationen des Warschauer Rayons nach Riga, St. Petersburg etc. und umgekehrt;

3) von denselben Stationen nach den Stationen der Südwestbahnen;

4) von Reval, Riga und Libau nach Moskau;

5) von Riga und Libau nach Kursk, Kiew und Charkow;

6) von Riga und Libau nach verschiedenen Stationen der Bahnen I. Gruppe;

7) von Noworossisk, Sewastopol, Koslow und Taganrog nach St. Petersburg;

8) von Odessa, Nicolajew, Sewastopol und Noworossisk nach Moskau, Serpuchow, Tula, Orel, Kursk und Charkow;

9) von Noworossisk nach Rostow und zurück;

10) von Mariupol, Rostow, Asow-Hafen und Taganrog nach Moskau, Serpuchow, Tula, Orel, Rjäsan, Rjäschsk, Woronesch, Grjäsi und Koslow;

11) von Odessa nach St. Petersburg und Riga;

12) von St. Petersburg und Riga nach Odessa;

13) von Odessa nach den Stationen des Warschauer Rayons;

und 14) von Nikolajew, Sewastopol, Mariupol, Taganrog und Rostow nach den Stationen des Warschauer Rayons.

48. Regeln über die Anwendung der Classen-, Differenzial-, Formel- und Schema-Tarife.

Laut Circulair des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums im Sbornik Nr. 367, finden die entweder für das ganze Eisenbahnnetz, oder für einzelne Gruppen oder Verkehre eingeführten Classen-, Differenzial-, Formel und Schema-Tarife auf der ganzen Transportstrecke keine Anwendung in folgenden Fällen:

1) wenn das im directen Verkehr abgefertigte oder ankommende Gut auf der Versand- oder Bestimmungsbahn nur deren Verbindungslinie passirt, ohne die Hauptlinie zu berühren;

2) wenn das Gut von oder nach folgenden Anfuhr oder Verbindungslinien abgefertigt wird und zwar:

Verbindungslinie der Donetzer-Bahn — von Mariupol nach dem Hafen,

Verbindungslinie der Jekaterinen-Bahn — von Dewladowo nach Saksokan,

Verbindungslinie der Kursk-Kiewer Bahn — von Kiew bis zum Dnjepr-Hafen,

Verbindungslinie der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn — von Rostow-Don bis Rostow-Hafen,

Verbindungslinie der Libau-Romnyer Bahn — von Niskowka nach Korjukowka,

Verbindungslinie der Moskau-Kasaner Bahn — von Moskau nach dem Viehschlachthaus,

Verbindungslinie der Moskau-Kasaner Bahn — von Kolomna nach Oseri,

Verbindungslinie der Moskau-Kursker Bahn — von Kursk nach Kursk-Stadt,

Verbindungslinie der Moskau-Kursker Bahn — von Moskau nach den städtischen Schlachthäusern,

Verbindungslinie der Moskau-Kursker Bahn — von Serpuchow bis zum Hafen der Oka,

Verbindungslinie der Moskaa-Jaroslawer Bahn — von Jaroslaw bis zum Hafen der Wolga,

Verbindunglinie der Moskau-Jaroslawer Bahn — von Kostroma bis zum Hafen der Wolga,

Verbindungslinie der Moskau-Jaroslawer Bahn — von Wologda bis zum Hafen der Wologda,

Verbindungslinie der Moskau-Jaroslawer Bahn — von Alexandrowo nach Karabanowo,

Verbindungslinie der Nicolai-Bahn — von St. Petersburg bis zur Ochsen-Plattform,

Verbindungslinie der Nicolai-Bahn — von St. Petersburg bis zu den Niederlagen der Nordischen Gesellschaft,

Verbindungslinie der Nicolai-Bahn — von St. Petersburg bis zu den Speichern der Stadt-Duma,

Verbindungslinie der Nicolai-Bahn — von St. Petersburg bis zum Kalaschnikower Hafen,

Verbindungslinie der Nicolai-Bahn — von Twer bis zum Hafen der Wolga,

Verbindungslinie der Nicolai-Bahn — von Moskau bis zur Haupt-Niederlage des Zollamts,

Verbindungslinie der Nicolai-Bahn — von Moskau bis zur Abtheilung des Zollamts in den früheren Niederlagen der Nordischen Gesellschaft,

Verbindungslinie der Orenburger Bahn — von Samara bis zum Haten der Wolga,

Verbindungslinie der Polessier Bahnen — von Njemen bis zum Hafen des Njemens,

Verbindungslinie der Rybinsk-Bologojer Bahn — von Rybinsk-Güterstation bis zum Hafen der Wolga,

Verbindungslinie der Rjäsan-Uralsker Bahn — von Sosnowka nach Bokowo,

Verbindungslinie der St. Petersburg-Warschauer Bahn — von St. Petersburg bis zum Landzollamte,

Verbindungslinie der St. Petersburg-Warschauer-Bahn — von St. Petersburg bis zum Bassin,

Verbindungslinie der St. Petersburg-Warschauer Bahn — von Kowno bis zum Hafen des Niemens,

Verbindungslinie der St. Petersburg-Warschauer Bahn — von Nishni-Nowgorod bis zum Sibirischen Hafen an der Wolga und bis zum Grebnewskischen Hafen an der Oka, sowie bis zur Sornowkischen Fabrik,

Verbindungslinie der Sysran-Wjäsmaer Bahn — von Kensino bis Ucholowo,

Verbinpungslinie der Südwestbahnen — von Odessa-Güterstation bis Odessa-Peressip,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Odessa-Sastawa bis Odessa-Hafen,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Odessa-Glawnaja bis Odessa-Kujalnik und bis zu den Molen und Häfen am Meere,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Kiwerzi bis Lutzk,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Benderi bis zum Warnitzker Hafen,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Wolotschisk bis Podwolotschisk,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Radsiwilow bis Brodi,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Grajewo bis Prostken,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Ungeni bis Ungeni-Ruminski,

Verbindungslinie der Südwestbahnen — von Demkowka bis Trostjanetz.

3) im directen Verkehr mit den Bahnen: Borowitschi, Obojanski, Nowgoroder, Riga-Tuckumer und der Hafenbahn der Nikolai-Bahn.

In allen den vorerwähnten Fällen wird die Fracht für die Bahnstrecke bis zu den vorgenannten Punkten auf allgemeiner Grundlage, für den Antheil der genannten Verbindungslinien und Bahnen nach den betreffenden Localtarifen berechnet.

49. Regeln für die Berechnung der Fracht bei Anwendung der Wagenladungstarife.

(cfr. Sbornik Nr. 287.)

Laut Circulairvorschrift des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums vom 3. Januar 1892 Nr. 53/7 sind folgende Regeln zur Richtschnur zu nehmen:

1) Die Wagenladungstarife werden in Kopeken pro Pud festgestellt und erstrecken sich nicht nur auf Wagen von einer bestimmten Tragfähigkeit, sondern auf Wagen von verschiedener Tragfähigkeit, je nachdem dieselben auf der Versandstation dem Versender zur Disposition gestellt werden.

Die in den Tarifen für eine gewisse Wagengattung angegebene Fracht ist daher proportional zu erhöhen oder zu ermässigen, wenn Wagen von anderer Tragkraft zum Transport der Waaren benutzt werden.

2) Die Frachtzahlung für die Beförderung von Gütern nach Wagenladungstarifen ist nicht für das wirkliche Gewicht des in einem Wagen verladenen Quantums, sondern für die volle Tragkraft des verwendeten Wagens zu berechnen, mit Zuschlag des zulässigen Ueberladungsgewichts, wie z. B. bei Wagen von 600 Pud Tragkraft für 610 Pud. Eine Ausnahme von dieser Regel findet statt, wenn im Tarif ausdrücklich gesagt ist, dass der Wagenladungstarif bei Verladung eines geringeren Quantums, als die Tragkraft des Wagens beträgt, Anwendung findet, sowie in den weiter unten bezeichneten Fällen.

3) Bei der Beförderung in unverpacktem Zustande von: Salz Erzen, Düngungsmitteln, Erde, mineralischem Heizmaterial (Anthracit, Coaks, Steinkohlen, Lignit, schwarzen Steinkohlen-Briquets, Torf, Torfbriquets, Torfkohle, Kisjak und Holzkohle) wird ein frachtfreies Uebergewicht im Betrage von 1½ % gestattet; so z. B. wird in Wagen von 600 Pud Tragkraft die Verladung von 609 Pud zugelassen, bei Erhebung der Fracht jedoch nur für 600 Pud.

Bei der Beförderung derselben Waaren auf Bahnen von verschiedener Breite des Geleises ist ein frachtfreies Ueberladen im Betrage von 2% gestattet.

4) Wenn Güter beim Vorhandensein eines Wagenladungstarifs in einer Quantität zur Beförderung aufgegeben werden, welche grösser als 610 Pud, jedoch nicht hinreichend ist, einen Wagen höherer Tragkraft auszunutzen, so wird die Fracht, falls die Verladung des Gutes in Wagen der letztgenannten Kategorie stattfindet, folgendermassen berechnet:

a. für Güter in nicht unverpacktem Zustande (не въ навалку) — für 610 Pud nach dem Wagenladungstarif und für das 610 Pud übersteigende Gewicht nach dem pudweisen Tarif (für Getreidewaaren nach dem Wagenladungssatze), oder aber wird, falls solches für den Versender sich vortheilhafter stellt, die ganze Parthie für die volle Tragkraft des Wagens, unter Anrechnung des zulässigen Uebergewichts, berechnet und

b. für Güter in unverpacktem Zustande (въ навалку) — nach den entsprechenden Tarifen stets für die volle Tragkraft des Wagens, einschliesslich des für den Wagen zulässigen Uebergewichts.

5) Wenn das zur Beförderung in Wagenladungen aufgegebene Gut (incl. Güter in unverpacktem Zustande) in einer Quantität von nicht mehr als 610 Pud, wegen Fehlens von Wagen dieser Tragkraft, in Wagen non höherer Tragkraft verladen wird, so wird die Fracht in solchem Falle nach dem Wagenladungstarif für 610 Pud erhoben, wobei jedoch von der Versandstation ein bezüglicher Vermerk im Frachtbriefe zu machen ist.

50. Verschiedene Eisenbahn-Nachrichten.

1) Erweiterung der Concession der Rjäsan-Koslower Eisenbahn.

Auf Grund der Allerhöchsten Bestätigung vom 11. Januar 1892 hat die Rjäsan-Koslower Eisenbahn den Namen Rjäsan-Uralsker Eisenbahn erhalten und ist derselben die Koslow-Saratower Kronsbahn in Arrende übergeben, sowie gestattet worden, folgende Eisenbahnlinien zu erbauen und zu exploitiren:

a. von Pokrowsk bis Uralsk mit den Zweiglinien nach Nicolajewsk und Alexandrowo-Gaja;
b. von Tambow bis Kamischinska;
c. von Lebedjan bis Jeletz;
d. die Zweiglinien der Koslow-Saratower Bahn nach Balanda, Petrowsk, Serdobsk und Wolsk.

Demzufolge hat die Uebergabe der Verwaltung der Koslow-Saratower Bahn an die Rjäsan-Uralsker Bahn am 1. Mai 1892 stattgefunden (cfr. Sbornik № 299 und 319).

Verstaatlichte Bahnen.

2) Auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom 18. April 1892 ist die Warschau-Terespoler Eisenbahn am 1. Juni 1892 in den Besitz der Krone übergegangen (cfr. Sbornik № 327 und 337).

3) Auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom 31. October 1892 geht die Moskau-Kursker Eisenbahn am 1. Januar 1893 in den Besitz der Krone über.

4) Frachtbrief-Formular.

Auf Grund der Circulairvorschrift des Eisenbahn-Departements des Ministeriums der Wegecommunication vom 19. Februar 1892 № 1521 (cfr. Sbornik № 318) ist vom 1. Juli 1892 ein neues Formular der Frachtbriefe auf allen Eisenbahnen des Reichs zur Einführung gelangt.

5) Verladung von Waaren in zwei und mehr Schichten.

Von dem Geschäftsführer der Conferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen ist unterm 6. Mai 1892 im Sbornik № 320 bekannt gemacht worden, dass, zur Verladung in zwei und mehr Schichten in einem Wagen, Waaren jeder Art angenommen werden, deren äussere Beschaffenheit oder Verpackung solche Verladung gestatten und zwar sowohl in den Localverkehren, als auch in allen directen Verkehren, mit Ausnahme derjenigen Fälle, wenn die Waare über Bahnen mit Geleisen von verschiedener Breite zur Beförderung zu gelangen hat.

6) Ordnung der Einholung der Auskünfte über angekommene Waaren.

Um den Waaren-Empfängern eine Erleichterung bei der Einholung der Auskünfte über das Eintreffen der von ihnen erwarteten Waarensendungen zu gewähren, hat der Herr Minister der Wege-Communication mittelst Circulairs vom 28. April 1892 № 5608 (cfr. Sbornik № 223) angeordnet, dass in denjenigen Punkten, wo sich städtische Postanstalten befinden, nachstehende Ordnung bei der Ertheilung von Auskünften über das Eintreffen der Waaren auf der Empfangsstation eingehalten werde:

im Falle der Empfänger, an Stelle der persönlichen Meldung, der Empfangsstation einen offenen Brief mit dem Antwortblanquet übersendet, mit Angabe aller, auf die Waare bezüglichen Daten und Hinzufügung seiner Adresse, so hat die Station, sofern das Gut bereits eingetroffen ist, in dem Antwortblanquet zu vermerken, wann das Gut eingetroffen ist, im entgegengesetzten Falle aber das Antwortblanquet mit ihrem Stempel, sowie der Aufschrift: „Gut noch nicht eingetroffen“ und Angabe des Datums zu versehen.

7) Vieh-Begleiter.

Laut Bekanntmachung des Geschäftsführenden der Allgemeinen Conferenz der russischen Eisenbahnen vom 3. Juni 1892 im Sbornik № 328 darf den Sendungen von Vieh etc., welche nach besonderen ermässigten Tarifen befördert werden und sofern in den letzteren eine Bestimmung über die Anzahl der Begleiter nicht enthalten ist, nicht mehr als ein Begleiter pro Sendung mitgegeben werden.

8) Verladung von Hanf und Hanfheede auf offenen Wagen.

Laut Verfügung des Herrn Ministers der Wegecommunication vom 11. Mai 1892 (cfr. Sbornik № 334) können fortan Hanf und Hanfheede, bei der Beförderung in Ballen, auf offenen Plattformen verladen werden, unter der Bedingung, dass die Waare mit Bresennigen bedeckt werde.

9) Berechnung der Kronssteuer für Lebensmittel.

Laut Bekanntmachung im Sbornik № 366 ist auf Grund des unterm 28. April 1892 Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens, bestimmt worden, dass alle diejenigen als Eilgut zur Beförderung gelangenden Lebensmittel von der Kronssteuer befreit sind, welche ohne vorherige Bearbeitung zum Consum gelangen, und ist dem Tarifrath der Auftrag ertheilt worden, ein Verzeichniss der betreffenden Lebensmittel herauszugeben.

10) Beleihung der Getreidesendungen.

1) Von der Direction der Südwest-Bahnen ist im Sbornik № 291 bekannt gemacht worden, dass vom 15. Januar 1892 ab auf allen ihren Stationen Geldvorschüsse auf Getreidesendungen aus den Mitteln der Reichsbank ertheilt werden, welche im directen Verkehr nach den Stationen der Bahnen: Grjäsi-Zarizyner, Iwangorod-Dombrower, Koslow-Saratower, Kursk-Charkow-Asower, Libau-Romnyer, Moskau-Nishni-Nowgoroder, Moskau-Kasaner, Muromer, Orel-Witebsker, Orenburger, Polessier, Rjäsan-Uralsker, Samara-Slotouster, Sysran-Wjäsmaer, Charkow-Nicolajewer und Schuiski-Iwanower abgefertigt werden.

2) Laut Bekanntmachung des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums vom 25. März 1892 № 308 ist es der Fastower und Kursk-Kiewer Bahn gestattet worden, Geldvorschüsse auf die von ihren Stationen zur Abfertigung gelangenden Getreidewaaren aus den Mitteln der Reichsbank zu ertheilen, wobei jeder dieser Bahnen bei der Reichsbank ein Credit von 500,000 Rbl. zur Disposition gestellt worden ist.

3) Laut Bekanntmachung desselben Departements vom 12. August 1892 im Sbornik № 348 ist es der Nowotorschoker Bahn gestattet worden, Geldvorschüsse auf die von ihren Stationen zur Abfertigung gelangenden Getreidewaaren aus den Mitteln der Reichsbank zu ertheilen, wobei ihr bei der Reichsbank ein Credit von 250,000 Rbl. zur Disposition gestellt worden ist.

4) Laut Bekanntmachung desselben Departements vom 7. November 1892 im Sbornik № 373, ist es der Grjäsi-Zarizyner Bahn gestattet worden, Geldvorschüsse auf Getreidesendungen, welche von den Stationen der genannten Bahn zur Abfertigung gelangen, aus ihren eigenen Mitteln zu ertheilen, unter der Bedingung jedoch, dass den Waarenversendern für solche Vorschüsse nicht mehr als 6% Zinsen per annum berechnet werden und dass die Beleihungsoperation nach denselben Regeln ausgeführt werde, welche der genannten Gesellschaft über Geldvorschüsse aus den Mitteln der Reichsbank vorgeschrieben sind.

5) Laut Bekanntmachung desselben Departements vom 18. November 1892 im Sbornik № 376 ist es der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn gestattet worden, Geldvorschüsse auf Getreidesendungen, welche von ihren Stationen zur Abfertigung gelangen, theils aus eigenen Mitteln, theils für Rechnung der Reichsbank zu ertheilen, wobei ihr die Summe von 500,000 Rbl. von der Reichsbank zur Disposition gestellt wird.

Auch für diese Bahn gilt die Bestimmung, dass die gezahlten Vorschüsse mit nicht mehr als 6% pro annum verzinst werden dürfen.

6) Laut Bekanntmachung desselben Departements vom 5. August 1892 im Sbornik № 346 ist es der Rjäsan-Uralsker Bahn gesattet worden, Geldvorschüsse auf Getreidesendungen zu ertheilen und in der Stadt Warschau eine commercielle Agentur, behufs Erfüllung der Aufträge der Versender, in Betreff der Lagerung, des Verkaufs und der Auslieferung des Getreides an die Käufer, zu errichten.

11) Abänderung der Regeln über die Beförderung von unverpakten Waaren (въ навалку).

In die Zahl der unverpackten Waaren, welche besonderen Bestimmungen unterliegen, ist der Artikel „ungelöschter Kalk" aufgenommen worden. Zugleich ist bestimmt worden, dass alle zu dieser Kategorie gehörigen Güter, mit Ausnahme jedoch von ungelöschtem Kalk, auch pudweise zum Transport angenommen werden können, nur müssen dieselben verpackt oder umschnürt sein, damit ein Vermischen derselben mit anderen Waaren nicht möglich ist, — es sei denn, dass die einzelnen Stücke der betreffenden Waare so gross sind, dass eine Vermischung mit anderen ausgeschlossen ist.

12) Termin für die Abnahme der schnellem Verderb unterliegenden Waaren.

Von dem Ministerium der Wegecommunication ist unterm 13. Juni 1892 (cfr. Sbornik Nr. 347) die Verfügung erlassen worden, dass die dem schnellen Verderb unterliegenden Waaren in nachstehenden Terminen von den Waarenempfängern auf den Bestimmungstationen abgenommen werden müssen, widrigenfalls die betreffenden Waaren von den Eisenbahnen öffentlich zu verkaufen sind und zwar:

1) Nachbenannte, schnellem Verderb unterliegende Waaren müssen von den Empfängern nicht später, als binnen 48 Stunden nach ihrer Ankunft auf der Bestimmungsstation, abgenommen und abgeführt werden.

№ der Waaren-Gruppe:		
5.	1)	Austern,
5. u. 6.	2)	Hefe, trockene und flüssige,
18.	3)	Wasser und Eis,
34.	4)	Hausthiere, kleine (in Kisten, Körben und Käfigen).
35.	5)	Thierabfälle (ausgenommen Knochen, Hörner, Mähnen, Hufen, Haare, Schwänze, sowie Schnitzel und Spähne von Hörnern, Hufen und Häuten und getrocknetes Blut,)
65.	6)	Milchproducte, ausgenommen Butter, gewöhnliche und geschmolzene, sowie Käse,
66.	7)	Lebende Blutegel,
73.	8)	Fleischwaaren, geschlachtetes Geflügel und Wild, ausgenommen gesalzen und geräuchert,
77.	9)	Pilze und Gemüse, frische,
89.	10)	Lebendes Geflügel,
90.	11)	Lebende Blumen,
93.	12)	Caviar, gepresster, rother und dunkler,
93,	13)	Krabben, kleine Seekrebse (Crevetten), Hummern und Krebse,
93.	14)	Fische, lebende und frische,
115.	15)	Frische Beeren,
118.	15)	Brod, gebackenes,

2. Die nachbenannten Waaren müssen dagegen von den Eigenthümern nicht später, als nach 15 Tagen nach Ankunft derselben auf der Bestimmungsstation abgenommen werden.

№ der Waaren-Gruppe:		
1.	1)	Kalk, ungelöschter,
5.	2)	Delicatesswaaren, ausgenommen Austern,
5.	3)	Honigsyrup,

№ der Waaren-Gruppe:		
5.	4)	Frucht- und Beerensyrup,
6.	5)	Träber, Bodensatz,
15.	6)	Wein in Fässern,
17.	7)	Mineralwasser,
17.	8)	Apfelwein,
20.	9)	Honig in Scheiben, roh und geschmolzen,
36.	10)	Fett und Talg,
48.	11)	Felle und Häute, rohe,
35.u.50.	12)	Knochen, rohe, Hörner, Hufen, sowie Schnitzel und Abfälle von Hörnern, Hufen und Fellen,
35.	13)	Getrocknetes Blut,
58.	14)	Samen- und Baumöle,
59.	15)	Brennöl,
65.	16)	Butter, gewöhnliche und geschmolzene,
65.	17)	Käse jeder Art,
66.	18)	Apothekerwaaren und fertige Medicamente,
66.	19)	Ameiseneier,
73.	20)	Fleischwaaren, geschlachtetes Hausgeflügel und Wild, gesalzen und geräuchert,
77.	21)	Gemüse, frisches,
84.	22)	Bier, Porter, Ale, Kwas, Honig in Fässern und Flaschen,
93.	23)	Fische, gesalzen, geräuchert, getrocknet, gedörrt und gefroren,
93.	24)	Caviar, gepresster, gedörrter Stör, Killos, Neunaugen und Heringe,
95.	25)	Kartoffel und Zuckersyrup, sowie Melasse,
100.	26)	Malzkeime und Malz,
109.	27)	Heu und Stroh,
115.	28)	Früchte und Obst,
129.	29)	Eier und Eigelb,
92.u.101.	30)	Salz, Erze, mineralisches Heizmaterial und Düngungsmittel.

51. Die Riga-Dünaburger Bahn.

a. Erweiterung des Bahnhofes Riga I.

Zu den im Jahrgang 1892 des Handelsarchivs pag. 142 bereits erwähnten beiden Projecten für die Erweiterung des Personen- und Güterbahnhofs der Station Riga I ergab sich

für die Folge noch die Nothwendigkeit einer weiteren Vermehrung der Geleise auf der Station Riga I, welche neben anderen Zwecken den Verkehr zu den rothen Speichern bequemer gestalten sollten. Um dieser Forderung zu genügen und das erforderliche Terrain bei der ersten Ueberfahrt zu gewinnen, musste der Güterschuppen Nr. 4 um 2½ Faden von den Geleisen weggerückt und ein neues Zwischen- wie mehrere Verbindungs-Geleise angelegt werden. Diese Arbeiten sind noch bis zum Eintritt des Frostes ausgeführt worden.

Von den beiden schon erwähnten Projecten für die Erweiterung des Personen-, wie auch des Güterbahnhofs ist ziemlich alles ausgeführt worden, sowohl die Hochbauten, wie Geleisanlagen und auch selbst die Ballastrirungsarbeiten, doch gelang es nicht letztere bis zum Eintritt des Winters soweit zu beenden, dass eine definitive Abnahme derselben von dem Unternehmer erfolgen konnte, wodurch die Inbetriebnahme der Neuanlagen bis zum Frühjahr 1893 hinausgeschoben ist. Ausserdem ist noch zu erwähnen, dass auf dem Personenbahnhof eine Centralweichenstellung anzulegen in Aussicht genommen ist, und dass dieselbe auch im Jahre 1893 fertig gestellt werden soll.

Der an der IV. Ueberfahrt neuerbaute Güterschuppen ist inzwischen zum Versande von Gütern, welche über die Pleskauer Bahn befördert werden, eingerichtet und seit dem Juli-Monat des Jahres 1892 in Betrieb genommen worden.

Die gleichfalls neu angelegte Parallelstrasse zwischen der II. und III. Ueberfahrt ist ebenfalls in Gebrauch genommen und und findet auf derselben ein reger Verkehr statt.

b. Station Riga II.

Das für die Erweiterung der Station Riga II ausgearbeitete Project ist inzwischen dem Departement zur Bestätigung vorgestellt worden; eine Entscheidung ist hierauf bisher noch nicht erfolgt.

Der Damm zum Schutz gegen Hochwasser von der Station Thorensberg in der Richtung nach Riga hin, ist, soweit er die Erdarbeiten betrifft, im Jahre 1892 fertiggestellt worden.

Es erübrigt gegenwärtig nur noch die Ausführung von Vorrichtungen zum zeitweiligen Schliessen der Brücken über die alte Mitauer und Muckenholmsche Strasse. Diese Arbeit ist inzwischen contractlich vergeben, mit der Stipulation, dass dieselbe noch vor Eintritt der Hochwasserperiode 1893 fertiggestellt sein muss. Dergestalt wird die Wirkung des Hochwasserdammes bereits für den Eisgang 1893 den Bahnen und Adjacenten zu Gute kommen.

VI. Bank-Angelegenheiten.

52. Börsenbank.

a. Börsenbank-Haus.

Vom Vorstande des kaufmännischen Vereins war dem Börsen-Comité die Anzeige gemacht worden, dass die Ventilations- und Heizungs-Anlagen in der von diesem Verein eingenommenen Etage des Börsenbankgebäudes nicht den Stipulationen des mit der Firma San-Galli in St. Petersburg über die Herstellung dieser Anlagen abgeschlossenen Contracts entsprächen. Der Börsen-Comité forderte hierauf im Sommer 1890 die genannte Firma auf, den gerügten Uebelständen abzuhelfen; da dieselbe aber der Ansicht war den Contract erfüllt zu haben, so wurde die Erledigung dieser Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht anheimgegeben, zu welchem die Firma San-Galli Herrn Stadtrath E. v. Boetticher und der Börsen-Comité den Herrn Ingenieur Petschke erbat, welche zum Obmann den Herrn Stadtrath H. Tiemer erwählten. Nachdem die Differenz im Mai 1892 durch Schiedsspruch ihre Erledigung gefunden und die Firma San-Galli im Laufe des Sommers 1892 die nöthigen Arbeiten hatte ausführen lassen, wurde derselben ihr Dépôt von 3000 Rbl. im October 1892 ausgekehrt.

b. Reduction des Zinsfusses der Einlagen des Börsen-Comités bei der Börsenbank.

Am 2. December 1892 sub № 109 wandte sich das Directorium der Börsenbank mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

„In Folge des Darniederliegens des Exportgeschäfts ist die Geldfrage sehr gering und demnach auch der Zinsfuss wesentlich zurückgegangen, denn während in früheren Jahren nur in den Sommermonaten ein niedriger Zinsfuss vorherrschte, ist in diesem Jahr selbst im Herbst und Winter keine Steigerung eingetreten und in St. Petersburg, welches für den Geldmarkt Russlands bestimmend ist, sind 6-monatliche Anleihen gegen Versatz von Werthpapieren in letzterer Zeit zu 3 und 3½ % pro anno geschlossen worden.

Unter diesen Umständen ist es der Börsenbank auch nicht möglich, ihre bisherigen Zinssätze, welche sie für ihre Einlagen, sowie für die Summen, welche im Conto-Courant-Verkehr bei ihr liegen, zahlt, beizubehalten und hat das Bankdirectorium demnach beschlossen, mit denselben, und zwar für die Einlagen auf 4% zurückzugehen oder im anderen Fall dieselben zu kündigen.

Unter Berücksichtigung vorstehender Gründe erlaubt sich das Directorium der Börsenbank dem Börsen-Comité ergebenst in Vorschlag

zu bringen, für die Verzinsung der Summen, welche die verschiedenen Cassen des Börsen-Comités auf Conto-Couranten bei der Börsenbank stehen haben, gleichfalls eine Ermässigung auf 4% eintreten zu lassen und bittet den Börsen-Comité ergebenst um eine gefällige Mittheilung hierüber".

Der Börsen-Comité antwortete am 4. Januar 1893 sub № 921, dass, wenngleich er im Allgemeinen die Berechtigung der von der Börsenbank gewünschten Zinsermässigung vollkommen anerkennen müsse, er doch der Ansicht sei, dass auch eine geringere Reduction die Bank vor Verlust zu schützen im Stande wäre und daher den Vermittelungsvorschlag zu machen sich erlaube, die Bank wolle sich mit einer Ermässigung des Zinsfusses für die Einlagen des Börsen-Comités auf 4¼ %, steuerfrei, zufrieden geben.

Mit diesem Vorschlage hoffe der Börsen-Comité auch bei der Bank ein Entgegenkommen zu finden und damit diese Frage zur beiderseitigen Befriedigung gelöst zu sehen.

Das Directorium der Börsenbank erklärte sich in seinem Schreiben vom 5. Januar 1893 № 5 mit dem Vorschlage des Börsen-Comités einverstanden.

VII. Zollwesen.

53. Waarenproben von Sendungen aus den Häfen des schwarzen Meeres nach den baltischen Häfen.

(Siehe unter pct. 62 dieses Berichtes.)

54. Zoll-Artell.

Da durch den neuen Zolltarif auch eine veränderte Fassung des Zollartell-Tarifs bedingt war, so hatte Herr Ed. R. Lange im Juli 1891 dem Börsen-Comité eine neue Redaction des Zollartell-Tarifs übersandt, welche der Comité zunächst seiner betreffenden Delegation zur Prüfung übergab.

Beim Schreiben vom 28. Januar 1892 stellte diese Delegation eine revidirte Zollartell-Taxe vor, welche, nachdem auch die Delegation für das Importgeschäft sich zur Sache geäussert hatte, behufs Kenntnissnahme seitens der Kaufmannschaft in der Kanzlei des Börsen Comités ausgelegt wurde. Mit Berücksichtigung der von der Kaufmannschaft

beantragten Modificationen ward der Taxen-Entwurf am 20. Mai 1892 sub № 241 dem Herrn Dirigirenden des Rigaschen Zollamts zur Erwirkung der Bestätigung des Zolldepartements vorgestellt. Nach einer Correspondenz mit dem Departement über einige Punkte der Taxe, erhielt diese mittelst Rescripts des Departements an das hiesige Zollamt vom 8. August 1892 № 15890 die erbetene Bestätigung, worauf der Börsen-Comité die Drucklegung in russischer und deutscher Sprache anordnete. Mit dem 1. October 1892 gelangte der neue Artell-Tarif zur Anwendung.

Unterm 4. Juli 1892 sub № 59 wandte sich der Dirigirende des Rigaschen Zollamts mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

„In Folge der von den Vorstehern der Moskauschen Haupt-Zollartells angeregten Frage über Festsetzung einer bestimmten Frist, nach deren Ablauf die Zollämter nicht mehr Reclamationen von Kaufleuten und Experten, um Rückerstattung seitens der Artells der denselben bezahlten Summen, zur Beprüfung entgegennehmen können, hat das Departement der Zollgefälle mittelst Vorschrift vom 29. Mai d. J. sub № 11138 mir aufgetragen, diese Frage mit der beim Rigaschen Zollamte Handel treibenden Kaufmannschaft und einem Vertreter des Zoll-Artells zu beurtheilen und sodann meine Erwägungen zu dieser vorzustellen.

In Folge dessen und unabhängig von den persönlichen Verhandlungen, die ich in dieser Sache mit einigen Kaufleuten und dem Vorsteher des Artells im Zollamte führen werde, ersuche ich den Börsen-Comité mir, nach Beprüfung dieser Frage, auch sein Gutachten mittheilen zu wollen."

Die Antwort des Börsen-Comités lautete:

„In Folge des Schreibens vom 4. Juli 1892 № 59, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hochgeboren mitzutheilen, dass, da auf Grund des Zollgesetzes die am Zollamt Handel treibende Kaufmannschaft verpflichtet ist, die vom Controlhofe im Laufe von zweien Jahren gemachten Reclamationen über zu wenig erhobene Summen unweigerlich anzuerkennen und nachzuzahlen, der Ansicht des Börsen-Comités nach, auch für die Zollartelle eine zweijährige Frist, gerechnet vom Tage der Rechnung, festgesetzt werden müsste. Nach Ablauf dieser Frist wären die Zollämter nicht mehr verpflichtet, Reclamationen von Kaufleuten etc. um Rückerstattung von, seitens der Artelle fälschlich erhobenen Summen zur Beprüfung entgegen zu nehmen."

VIII. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

55. Börsenspeicher.

Der Börsenspeicher ist seit dem 1. Januar 1891 an die Firma Emile Cauderlier für den jährlichen Miethzins von 2500 Rbl. vermiethet worden.

56. Central-Waaren-Dépôt-Speicher.

Die Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôt-Speicher besitzt 7 steinerne Speicher im städtischen Ambaren-Viertel und 5 ebensolche in Mühlgraben.

Bei dem Actienkapital von 264,000 Rbl. ist der Börsen-Comité mit 60,000 Rbl. und die Börsenbank mit 105,000 Rbl. betheiligt.

Die im Jahre 1892 zur Auszahlung gelangte Dividende betrug 6%

57. Verwendung der Mühlgraben-Speicher zu industriellen Zwecken.

Am 24. Februar 1892 fand in dieser Angelegenheit eine Berathung von Vertretern der Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts, des Stadtamts, der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft und des Börsen-Comités statt. Das über die Berathung und Beschlüsse dieser Commission aufgenommene Protocoll lautet folgendermassen:

„Es wurde aus den Acten referirt: Mittelst Schreibens vom 27. Februar 1891 sub. Nr. 4 hatte die Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga an das Rigasche Stadtamt das Gesuch gerichtet, in Berücksichtigung dessen, dass in den letzten Jahren eine allmähliche Abnahme der Verwendung der am Mühlgraben belegenen Speicher der Gesellschaft eingetreten, bis im Jahre 1890 sämmtliche Speicher daselbst unvermiethet geblieben, und da keine Aussicht dazu vorhanden sei, dass sich dieser Zustand in Zukunft anders gestalten werde, — die Genehmigung zu einer anderweitigen Verwendung der Mühlgrabenschen Speicher dieser Gesellschaft, etwa zu Fabrikanlagen oder anderen Privatzwecken exportiren zu wollen, damit einer vollständigen Entwerthung dieser kostspieligen Baulichkeiten vorgebeugt werde.

Auf Antrag des Stadtamts hat sich sodann der Rigaer Börsen-Comité zu dieser Frage unterm 27. April 1891 sub Nr. 201 gutachtlich geäussert und bei dieser Gelegenheit in Vorschlag gebracht, zwecks Herbeiführung einer Verständigung, eine Commission aus Vertretern der drei hierbei interessirten Institutionen zu constituiren. Diesem

Vorschlage wurde zugestimmt und die drei Interessenten delegirten je 3 Vertreter in die heute zusammengetretene Commission, welche ausserdem, auf Antrag des Stadtamts, durch 3 Delegirte (einer derselben war am Erscheinen verhindert) der Central-Waaren-Dépôt-Gesellschaft mit berathender Stimme ergänzt ward.

Da nun — referirte Stadthaupt Kerkovius — mittlerweile zwischen der Stadt, dem Börsen-Comité und der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn - Gesellschaft die Verhandlungen wegen des zwischen ihnen abzuschliessenden Gesellschaftsvertrages betreffend die Errichtung des Elevators auf dem Andreasholm und die Anlage eines Schienengeleises zu demselben, eingeleitet worden und diese Verhandlungen erst in neuerer Zeit zum Abschluss gelangten, hat die in Rede stehende Angelegenheit, wegen ihres Zusammenhanges mit der Elevatorfrage, längere Zeit über nicht gefördert werden können. Nachdem jedoch wegen des erwähnten Gesellschaftsvertrages eine Verständigung erzielt und dieser höheren Ortes zur Bestätigung vorgestellt worden, hätte das Stadtamt die Speicherangelegenheit wieder in Angriff genommen, indem es zunächst alle diejenigen Firmen, welche neben der Central-Waaren-Dépôt-Gesellschaft, Speicher am Mühlgraben besitzen, nämlich: Mitschell & Co., Ignaty Kusmitsch Muchin, Ed. Sturtz & Co., Henry Thoms, Ch. Loewenberg, A. Sellmer und Fr. Bonfeldt, am 27. Januar 1892 circulariter von dem Inhalte des Gesuchs der genannten Gesellschaft in Kenntniss setzte, bei der Aufforderung, sich durch Unterzeichnung des Circulairs, darüber zu erklären, ob sie mit der Genehmigung dieses Gesuchs einverstanden seien und etwa gewillt seien sich demselben anzuschliessen. Dieses Circulair sei von sämmtlichen Firmen, mit alleiniger Ausnahme des Herrn J. K. Muchin, welcher z. Z. abwesend ist, unterzeichnet worden.

Der in Rede stehende Gegenstand gelangte hiernach zur Verhandlung an der Hand der Aeusserung des Börsen-Comités in dieser Angelegenheit (Schreiben desselben vom 27. April 1891 Nr. 201). „Bei der Vergebung der Bauplätze in Mühlgraben heisst es zunächst daselbst, — wurde s. Z. ausdrücklich festgestellt, dass dieselben nur für die Errichtung von Speichern benutzt werden sollen, und die Anlage von Feuerstellen ausdrücklich untersagt. Es haben aber inzwischen die geschäftlichen Verhältnisse eine so sehr veränderte Gestalt angenommen, dass die Speicher in Mühlgraben für ihre ursprüngliche Bestimmung fast gar nicht mehr in Anspruch genommen werden, ja in Zukunft wohl noch weniger werden benutzt werden, sobald das Project der Bahnanlage zum Andreasholm und des Elevatorbaues zur Ausführung gelangt ist. Nach Ansicht des Börsen-Comités würde es eine Ungerechtigkeit involviren,

wenn man die Besitzer der Mühlgraben-Speicher auf diese Weise gleichsam verurtheilen wollte, ihre werthvollen Anlagen ganz unbenutzt stehen zu lassen, ein Zustand der auf die Dauer wohl kaum haltbar sein dürfte, da schliesslich Stadt, Eisenbahn und Handel allseitig selbst darunter leiden müssten. Der Börsen-Comité glaubte demnach, dass dem Anliegen der Central-Waaren-Dépôt-Gesellschaft nachzugeben sein wird, mit der Bedingung aber, dass allen andern Speicher- und Grundplatzbesitzern im betreffenden Viertel das gleiche Recht gewährt werde; jedoch dürfte die Verwirklichung dieser Umgestaltung erst dann zur Ausführung gelangen, nachdem der oben angeführte Bau der Andreasholm-Linie und des Elevators gesichert ist."

Mit der hier ausgesprochenen Ansicht des Börsen-Comités erklärten sich die Vertreter sowohl des Stadtamts, als auch der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Direction, nachdem allerseits anerkannt worden, dass die Ausführung des Projects der Errichtung eines Elevators auf dem Andreasholm und der Anlage eines Schienengeleises zu demselben gegenwärtig als so gut wie gesichert zu betrachten sei, im Princip einverstanden, wonach nur noch erübrige sich über die Modalitäten der Umwandlung der Speicher in Anlagen zu andern Zwecken zu verständigen. „Es erscheine, — heisst es weiter im erwähnten Schreiben des Börsen-Comités — wünschenswerth, dass sowohl im Interesse der Speicherbesitzer, als auch im Interesse des Handels diese Umwandlung von dem äussersten Ende nach dem Stintsee zu ausgehe und nach der Eisenbahnstation zu fortschreite, damit der Verkehr zu den übrig bleibenden Speichern auf den Schienensträngen, sowie auf den Fahrstrassen nicht behindert werde, oder es müssten den Eigenthümern der Speicher positive Garantien geboten werden, dass derartige Uebelstände von ihnen ferngehalten werden."

„Ferner — fährt der Börsen-Comité fort — müsste bei Ertheilung der Concessionen zur Errichtung von Fabriken in jenem Quartal eine Sicherstellung dahin gefordert werden, dass die Anlage der Fabriken den übrig bleibenden Speichern keine erhöhten Opfer an Assecuranzprämien auferlege, da die Entfernung der Speicher von einander an der Schmalseite nicht ganz den von den Assecuranz-Compagnien geforderten 42 Fuss entspricht."

Was die Umwandlung der Speicher in Anlagen zu anderen Zwecken vom äussersten Ende der Reihe an betrifft, so erschien es den Vertretern von Stadt und Eisenbahn-Direction nicht billig, in dieser Beziehung beschränkende Bestimmungen Platz greifen zu lassen, welche leicht eine dauernde Benachtheiligung der Speicherbesitzer am andern, der Station zugekehrten Ende des Speicherviertels, zur Folge haben

könnten, da diese alsdann vielleicht sehr lange auf eine Verwerthung ihrer Anlagen warten müssten. Im Uebrigen berühre diese Frage, sowie alles was damit im Einzelnen zusammenhängt, und ebenso die Frage wegen der Assecuranzprämie lediglich die privaten Interessen und die private Rechtssphäre der einzelnen Speicherbesitzer; demnach es den letzteren überlassen werden müsste, ihre bez. Interessen s. Z., z. B. bei Gelegenheit der Concessionirung von Fabrikanlagen daselbst, welche von der Gouvernements-Regierung abhänge, wo gehörig, wahrzunehmen. Was dagegen die Schienengeleisanlagen betrifft, so verständigten sich die Commissionsglieder, nach längerer Discussion, dahin, dass von den dreien dem Wasser zunächst gelegenen Geleisen, der innere, d. h. der den Speichern zunächst belegene, eventuell in Fortfall kommen könne, während das Ufer und die demselben entlang führende Fahrstrasse erhalten bleiben sollten. Bezüglich des Fortfalls oder der Verlegung der übrigen Geleise würde sich die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft gegebenen Falls s. Z. mit den Interessenten zu verständigen haben.

Dem Obigen entsprechend ward von den anwesenden Vertretern der Stadt, des Börsen-Comités und der Eisenbahn-Direction, vorbehältlich der Realisirung des Elevatorprojects auf dem Andreasholm, beschlossen: 1) die frühere Vereinbarung, wonach die Bauplätze in Mühlgraben nur für die Errichtung von Speichern benutzt werden, sollten, während die Anlage von Feuerstellen daselbst untersagt war gilt als aufgehoben;

2) die Commission erklärt sich damit einverstanden, dass der hiesigen Central-Waaren-Dépôt-Gesellschaft, ihrem Anliegen gemäss, gestattet werde, die dieser Gesellschaft gehörigen, am Mühlgraben belegenen Waarenspeicher und Plätze hinfort zur Anlage von Fabriken oder zu andern Privatzwecken zu verkaufen, sowie auch, dass den übrigen Besitzern von Speichern und Grundplätzen im Mühlgrabener Speicherviertel gestattet werde, ihre Immobilien zu andern Zwecken zu verwerthen oder zu verkaufen;

3) eine Regel darüber, welche Speicher und Grundplätze zunächst zu andern als Waarenlagerzwecken umgestaltet resp. verwerthet werden sollen, wird nicht festgestellt; vielmehr wird es den Besitzern überlassen in allen hiermit zusammenhängenden Fragen ihre Interessen von sich aus wahrzunehmen und wo gehörig zu vertreten;

4) der Uferraum und die längs demselben führende Strasse am Speicherviertel sollen auch künftig intact erhalten bleiben, um einer Benachtheiligung einzelner Speicher- oder Grundstückbesitzer im Ambarenviertel vorzubeugen;

5) die Commission erklärt sich damit einverstanden, dass von den dreien dem Ufer entlang laufenden Geleisen das eine, nämlich das den Speichern zunächst belegene, erforderlichenfalls entfernt werde, wobei dieselbe es der Direction der Riga-Dünaburger Bahn überlässt, Aenderungen in den übrigen Geleisanlagen seinerzeit, nach Vereinbarung mit den bez. Interessenten, für Rechnung der letzteren vorzunehmen."

Mit der Verwendung des Mühlgraben-Speicher-Rayons zu industriellen Zwecken ist nun dadurch der Anfang gemacht worden, dass die Firma M. Höflinger & Co. nachstehende Speicher und Plätze käuflich erworben:

1) von Herrn A. Sellmer: die massiven Speicher Nr. 33, 40 und 41, sowie den damals noch unbebauten Speicherplatz Nr. 34;

2) vom Central-Waaren-Dépôt: die unbebauten Speicherplätze Nr. 39 und 42;

3) von der Stadt Riga: die unbebauten Speicherplätze Nr. 35, 36, 37, 38, 43 und 44, sowie das ganze innerhalb dieser 12 Speicherplätze belegene und von denselben begrenzte, früher zu Eisenbahn-Verbindungen und Strassen zwischen den Speicherreihen bestimmt gewesene Areal.

Auf diesem Areal hat genannte Firma, unter Mitbenutzung und theilweisem Umbau der vorhanden gewesenen massiven Speicher und bedeutenden Neubauten, eine Schwefelsäure- und Superphosphat-Fabrik errichtet.

Es steht nun zu erwarten, dass durch die für industrielle Zwecke ganz hervorragend günstige Situation — die Zugänglichkeit des Mühlgrabens für Dampfer und die vorhandenen vielverzweigten Schienenwege — aus dem jetzt verödet daliegenden Speicher-Viertel bald ein lebhaftes Fabrikviertel erblühen wird.

58. Elevator.

Am 13. December 1891 Nr. 20772 wurde der Entwurf zu dem vom Stadtamt, dem Börsen-Comité und der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft über den Elevator auf dem Andreasholm und die zu demselben führende Zweigbahn abzuschliessenden Vertrage (Handels-Archiv, Jahrgang 1892 pag. 160—164) dem Ministerium der Wegecommunication zur Bestätigung vorgestellt.

Mittelst Schreibens vom 7. Februar 1892 Nr. 476 beantragte das Stadtamt den Zusammentritt der Commission für den Elevatorbau, behufs Vornahme der Vorarbeiten. Diese Commission, bestehend aus den Herren L. Kerkovius, C. v. Pickardt und J. Erhardt seitens der Stadt, und den Herren R. Kerkovius, N. Fenger,

L. Ovander, E. Pohndorff und H. Laerum seitens der Kaufmannschaft, begann ihre Thätigkeit mit der Niedersetzung einer Expertencommission zur Beurtheilung der derzeitigen Giltigkeit der Grade-Lucht'schen Offerten. Zu letzterer Commission wurden gewählt vom Stadtamt die Herren O. Jaksch und J. Erhardt, vom Börsen-Comité die Herren O. v. Sengbusch und G. Lomani. Auf Grundlage des von den Experten abgegebenen Gutachtens beschlossen Stadtamt und Börsen-Comité die Entschädigung der Herren Grade und Lucht auf der Basis der ursprünglich von denselben geforderten Summe (150,000 Rbl. und 40,000 Rbl.), welche allen bisherigen Calculationen zu Grunde gelegen, stattfinden zu lassen. Beim Rescript vom 21. April 1892 sub Nr. 5241 übersandte das Eisenbahn-Departement des Ministeriums der Wegecommunication der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft den, mit einigen lediglich redactionellen Veränderungen, bestätigten Vertragsentwurf und fand hierauf am 3. Juli 1892 die formelle Unterzeichnung des Vertrages statt.

Nachdem sodann auch noch die Genehmigung des Ministeriums zum Beginn der Arbeiten erfolgt war, wurde die Uebernahme derselben zum öffentlichen Ausbot gestellt. Die Arbeiten wurden vergeben

mittelst Torgs vom 20. October 1892:

die Erdarbeiten dem Unternehmer P. Krutelew,

die Maurerarbeiten dem Baumeister G. Wolfram;

mittelst Torgs vom 24. November 1892:

die Metall-Brückentheile der Eisengiesserei von R. Pohle;

mittelst Torgs vom 1. December 1892:

das Holzmaterial für 4 Brücken dem Lieferanten J. Belinki.

Leider konnten aber die formellen Contracte nicht abgeschlossen werden, da sofort nach dem Abschluss die Arbeiten begonnen werden sollen, die Stadtverwaltung aber der Riga-Dünaburger Eisenbahn nicht das zum Bahnbau herzugebende Terrain zur Verfügung zu stellen in der Lage war, denn nur mit einem Theil der betreffenden Privatgrundbesitzer kam eine Einigung über deren Parcellen zu Stande. Es waren dies die Grundbesitzer Gebrüder Jeftanowitsch, Wittwe Dietrich, Andr. Balting, Louis Zietemann, Rückward & Wagner, Tewgal und Georgenhospital. Dagegen musste eine Zwangsenteignung eingeleitet werden in Betreff einiger auf dem Hofe Möllershof angesiedelten Grundzinsner und namentlich Karl Wandeberg, Jacob Wilks-Erben und Ign. Muchin.

Mittelst Schreibens vom 25. August 1892 Nr. 2736 hatte das Stadtamt die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn ersucht, zur Expropriation dieser Grundzinsner die Allerhöchste Genehmigung zu

exportiren. Diesem Wunsche entsprach die Direction — nachdem die betreffenden Grundstücke durch den Stadtrevisor genau vermessen worden waren, was längere Zeit in Anspruch nahm — durch Vorstellung an den Herrn Minister der Wegecommunication vom 14. October 1892 Nr. 17192, worauf das Eisenbahn-Departement aber mittelst Schreibens vom 31. October 1892 Nr. 16535 verlangte, dass die Stadt nicht mit den Grundzinsnern, sondern mit dem Eigenthümer der Grundstücke (Georgen-Hospital) verhandeln solle. Die Direction wandte sich dieserhalb am 13. November 1892 sub Nr. 19441 an das Stadtamt, erhielt aber bis zum Schlusse des Jahres keinen Bescheid.

Ein weiteres Hinderniss entstand der sofortigen Inangriffnahme des Bahnbaues dadurch, dass die Bahnlinie ein zum Kriegshospital gehörendes Grundstück durchschneidet, dessen Abtretung auf unerwartete Schwierigkeiten, die auch zur Zeit noch nicht beseitigt sind, stiess, da die Hospitalverwaltung sich zu keinerlei Vereinbarungen oder Zugeständnissen, ohne Genehmigung der Staatsregierung, befugt erklärte. Da die Unterhandlungen der Stadt zu keinem Resultat führten, begab sich der Betriebsdirector der Riga-Dünaburger Eisenbahn, Ingenieur Afrossimow, nach Wilna und erhielt von der Bezirks-Ingenieur-Verwaltung die Zusicherung einer baldigen Erledigung dieser Frage.

Während dem Bau der Verbindungsbahn so empfindliche Hemmnisse entgegentraten, lagen der Elevator-Baucommission am 27. October 1892 die von den Ingenieuren Agthe und Liebreich angefertigten Pläne und Kostenanschläge für das Speichergebäude auf dem Andreasholm und seine maschinellen Einrichtungen vor. Nach eingehender Prüfung derselben erklärte sich die Commission mit ihnen einverstanden und wird nun hoffentlich im Frühjahr 1893 mit dem Bau begonnen werden können.

IX. Das Exportgeschäft.

59. Das Hanf- und Flachs-Geschäft.

a. Hanf- und Flachstarife im Allgemeinen

(siehe oben pct. 43, VI).

Am 15. December 1892 sub Nr. 877 wandte sich der Börsen-Comité mit folgender Bitte an den Director des Eisenbahn-Departements des Finanzministeriums:

„Mit Bezugnahme auf die mündlichen Verhandlungen der Deputirten des Börsen-Comités, Fenger und Ovander, mit Ew. Excellenz, beehrt sich der Rigaer Börsen Comité ganz ergebenst zu bitten, eine Abänderung der (laut Eröffnung des Departements in der Tarifsammlung Nr. 370 vom 28. October d. J.) mit dem 1. Januar 1893 in Wirksamkeit tretenden Tarife für Flachs und Hanf nicht zu gestatten, ohne dem Börsen Comité die Möglichkeit gegeben zu haben, seine Erwägungen zu dem von der Haupt-Gesellschaft der russischen Eisenbahnen erbetenen Ausnahmetarif für Königsberg und zu dem früher angefertigten Schema vorzustellen.

Nach Empfang des genannten Schemas vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten wird der Börsen-Comité nicht ermangeln, unverzüglich sein Gutachten vorzustellen.

Das Eisenbahn-Departement antwortete am 31. December 1892 sub Nr. 10722 dem Börsen-Comité:

„In Beantwortung des Schreibens vom 15. December 1892 sub Nr. 877 beehrt sich das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten mitzutheilen, dass, bei Beprüfung der Frage über die Erstellung von directen Tarifen für Flachs und Hanf nach Königsberg, der Tarif-Comité seine Aufmerksamkeit darauf gelenkt hatte, dass die Königsberger Sätze die Tarife nach den russischen baltischen Häfen nicht unterbieten. Hierbei erwies sich, dass bei der projectirten und vom Tarif-Comité gestatteten Ausdehnung des allgemeinen Tarifschemas auf Flachs und Hanf (cfr. Nr. 383 des Sbornik Tarifow) bis Königsberg die Differenz in der Frachtzahlung mit den Zuschlagsgebühren von sämmtlichen Hauptversandpunkten nach Königsberg und nach Riga stets zu Gunsten Riga's sein werde; ferner, dass sich fast in allen Fällen das Verhältniss in den Frachtzahlungen nach Riga und nach Königsberg nach den gegenwärtigen und den neuen Tarifen für Riga verbessere; so z. B. beträgt von der Station Ostrow die Differenz nach Riga und nach Königsberg nach den gegenwärtigen Tarifen 3,45 Kop. zum Besten Rigas, nach den neuen Tarifen aber 5,20 Kop., von Dünaburg beträgt dieselbe Differenz nach den gegenwärtigen Tarifen 3,59 Kop., nach den neuen 7,07 Kop. u. s. w. Nur in einigen und sehr wenigen Fällen verschlechtert sich ein wenig dieses Verhältniss in den Frachtzahlungen nach Königsberg und Riga, bleibt aber immer noch zu Gunsten Rigas; nämlich von Witebsk beträgt die Differenz nach Riga nach den gegenwärtigen Tarifen 7,13 Kop., nach den neuen Tarifen 4,44 Kop.; dieser Umstand wird jedoch bei Beprüfung der Frage über die Erstellung von Navigationstarifen von einigen Punkten, darunter auch von Witebsk, im Februar kommenden Jahres berücksichtigt werden."

b. Wagenladungs-Tarif.

(siehe oben pct. 43, VI dieses Berichts).

Der Börsen-Comité hat sich am 7. Januar 1893 sub Nr. 928 mit folgender Vorstelluug an das Eisenbahn-Departement des Finanzministeriums gewandt:

„Wenngleich es anzuerkennen ist, dass durch die Einführung des Tarifs für die Beförderung von Flachs, Hanf etc., publicirt im Sbornik Nr. 383, eine gerechte Regelung der Frachtsätze für Flachs, entsprechend den Transport-Entfernungen jeder Route, stattgefunden hat, so macht doch der Umstand die stattgehabte Tarifregelung wiederum illusorisch, dass die Wagenladungstarife an die Bedingung geknüpft sind, dass in einem Wagen nicht weniger als 610 Pud verladen werden müssen, oder für dieses Quantum Zahlung zu leisten ist. Da bekanntlich Flachs, seiner Natur, nach nur in den seltensten Fällen die volle Belastung eines Wagens bis 610 Pud zulässt, so ist es in die Hand der Versandbahn gegeben, die eine Route durch Gestellung von Wagen mit grösseren Kasten zu bevorzugen, eine andere Route aber zu schädigen, indem sie dem Versender Wagen mit kleineren Kasten zur Disposition stellt. Diese Voraussetzung dürfte jedenfalls für die St. Petersburg-Warschauer Bahn zutreffend sein, welche ein Interresse daran hat, den grossen Flachsversand von ihren Stationen Ostrow und Pskow nach Wirballen zu lenken und es nur ungern ansehen kann, dass diese Transporte nach Riga gehen.

Daneben kann nicht unbeachtet gelassen werden, dass bei der Beförderung von Flachs nach Königsberg via Wirballen eine Umladung auf der Grenze stattfindet und daselbst für die Weiterbeförderung in der Regel Plattformen verwandt werden, die mit Bresennigen bedeckt werden. Auf diese Weise wird dort die Verladung von Flachs mit einem Quantum von 600 Pud in einen Wagen stets ermöglicht, während auf den russischen Bahnstrecken solches, wie erwähnt, nur ausnahmsweise geschieht.

Doch selbst für den Fall, dass es nicht in der Absicht der Versandbahn liegen sollte, die eine, oder andere Route zu bevorzugen, wird schon die Thatsache auf die Frachtberechnung für Flachs einen nachtheiligen Einfluss ausüben, dass nicht alle verdeckte Wagen gleich grosse Kasten haben und folglich es von dem Zufalle abhängen wird, welche Wagengattung gerade bei der Verladung des Flachses auf der Versandstation zur Stelle ist. Demgemäss wird es dem einen Versender gelingen, eine billigere Frachtberechnung zu erzielen, als einem anderen, je nachdem Wagen mit grösseren oder kleineren Kasten vorhanden sind.

Da nun die Flachstarife für den Rigaschen Handel von der grössten Bedeutung sind, weil Riga hinsichtlich des Exports von Flachs unter den baltischen Häfen seit einer langen Reihe von Jahren den bedeutendsten Platz einnimmt und die Gefahr vorliegt, dass die geschehene Tarifregulirung nicht den beabsichtigten Zweck, nämlich die Beseitigung unberechtigter Concurrenz, erreichen, vielmehr nur dazu beitragen wird, den Flachsversand aus dem Innern des Reichs in noch grösserem Masse, als bisher von Riga abzuziehen und der Richtung nach der trockenen Grenze zuzuführen, so erlaubt sich der Rigasche Börsen-Comité dem Departement die ergebenste Bitte vorzustellen, es veranlassen zu wollen, dass die im Sbornik Nr. 383 publicirten Wagenladungstarife für Flachs schon bei der Verladung von 450 Pud in einen Wagen, welches Quantum den langjährigen Erfahrungen der Handelspraxis entspricht, angewandt werden dürfen und dagegen die Bestimmung aufgehoben werde, dass für jeden verwendeten Wagen nicht weniger als 610 Pud zur Berechnung zu ziehen seien."

Diese Vorstellung des Börsen-Comités ist vom Eisenbahn-Departement des Finanzministeriums mittelst Rescripts vom 14. Januar 1893 Nr. 358/55 abschlägig beschieden worden.

60. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft.

a. die Ausfuhrverbote.

(Handels-Archiv, Jahrgang 1892, pag. 167 bis 176).

(siehe oben Pkt. 42 III. dieses Berichts).

Unterm 14. April 1892 sub Nr. 143—145 wandte sich der Rigaer Börsen-Comité mit folgender Vorstellung an die Herren Minister des Innern, der Finanzen und der Reichsdomainen:

„Nachdem die Navigation im Rigaschen Hafen eröffnet worden ist, hat die Rigasche Kaufmannschaft die dringende Bitte an den Börsen-Comité gerichtet, die Aufhebung des Haferausfuhrverbots zu erwirken, indem der grosse, hierselbst lagernde Vorrath von 2½ Millionen Pud — der sich demnächst noch um ½ Million Pud vergrössern wird, die auf Strusen und Böten erwartet wird — dem Verderb ausgesetzt ist, wenn es nicht möglich sein sollte, denselben schleunigst zur Verschiffung gelangen zu lassen.

Da nun aber aus dem Innern des Reichs keine Nachfrage nach diesem Hafer vorhanden ist, woraus gefolgert werden muss, dass die nothleidenden Gouvernements bereits ausreichend mit Hafer versorgt

sind, oder aber, wie es thatsächlich der Fall, sich in näher gelegenen Gouvernements zu wesentlich billigeren Preisen versorgen können, während der Rigaschen Kaufmannschaft ein colossaler Verlust droht, wenn ihr nicht gestattet wird, die aufgehäuften, gegenwärtig unverkäuflichen Vorräthe zu verwerthen, und demnach eine verhängnissvolle Krisis für den Rigaschen Handel zu befürchten ist, die unfehlbar auch sehr bedenkliche Folgen für die Reichseinnahmen haben wird, da ihre Nachwirkungen sich auf eine Reihe von Jahren erstrecken dürfte, — so beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. hohe Excellenz desmittelst ergebenst zu ersuchen, dahin wirken zu wollen, dass das Haferausfuhrverbot so rasch als nur irgend möglich aufgehoben werde."

Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 30. April 1892 wurde die Freigebung der Ausfuhr von Mais, sowie der in Archangel, Libau, Reval und Riga lagernden Hafervorräthe angeordnet. Gleichzeitig ertheilte das Finanzministerium am 1. Mai 1892 folgende Instruction für die Ausführung des Allerhöchsten Befehls:

1) Unverzüglich, und nicht später als drei Tage nach Empfang des Namentlichen Allerhöchsten Ukases an den Dirigirenden Senat vom 30. April 1892 zeigen diejenigen Personen, welche zur Ausfuhr ins Ausland bestimmten und bereits im Speicher in Archangel, Reval, Libau und Riga befindlichen Hafer besitzen, solches dem örtlichen Zollamte an, wobei sie den Ort des Speichers und die durch Speicherbücher, Frachtdocumente, Originalrechnungen etc. bestätigte Quantität Hafer anzugeben haben.

2) Wenn die gesammte, im betreffenden verschlossenen Raum enthaltene Quantität Hafer zur Ausfuhr bestimmt ist, wird dieser Raum, um zu verhindern, dass in denselben noch von auswärts Hafer gebracht wird, versiegelt und verbleibt unter der Zollbesicherung, die nur während des Verladens des Hafers auf das Schiff entfernt werden kann, bis zur allendlichen Entfernung des Hafers aus diesem Raume.

3) Wenn das Versiegeln eines solchen Raumes, den Verhältnissen nach, sich als unmöglich erweist, oder für den Besitzer des Raumes, der aus demselben Hafer zum inländischen Consum verkaufen oder in denselben von auswärts Hafer oder überhaupt anderes Getreide bringen will, ein Halten desselben unter ununterbrochener Besicherung unbequem ist, so führen die Zollbeamten eine Controle des Quantums der in diesen Räumen vorhandenen Hafervorräthe aus; in solchem Falle werden beim Verladen des aus solchen Räumen zu exportirenden Hafers auf die Schiffe, die Quantitäten des Hafers gleichfalls nach den Connossementen controlirt.

4) Ueber den Tag des Empfangs dieser Regeln ist das Zollamt verpflichtet, unverzüglich dem Departement der Zollgefälle zu berichten; ferner hat das Zollamt zu berichten: über die zur Ausfuhr angemeldete und bei der Controle durch das Zollamt thatsächlich constatirte Quantität Hafer — nach Ablauf der im Punkt 1 dieser Regeln angegebenen Frist, über das Quantum aber des thatsächlich auf diese Anzeigen hin ausgeführten Hafers — wöchentlich.

Unterm 13. Mai 1892 sub. Nr. 232 wandte sich der Börsen-Comité mit folgender Vorstellung an den Herrn Finanzminister.

„Die mit Getreide handelnde Rigasche Kaufmannschaft hat sich an den Börsen-Comité mit der Bitte gewandt, sich für die Aufhebung des Ausfuhrverbots von Gerste zu verwenden.

Da der Rigasche Börsen-Comité nicht umhin kann, voll und ganz die überaus schwierige und auswegslose Lage der hiesigen Exporteure und Getreidehändler hinsichtlich der verhältnissmässig grossen hier lagernden Vorräthe von Gerste anzuerkennen und die Folgen dieser kritischen Lage nothwendiger Weise überaus schädlich auf die Gesammtlage des hiesigen Handels einwirken müssen, so erlaubt sich derselbe Ew. hohe Excellenz dringend und ganz ergebenst zu bitten, Sie wollen geruhen, auch in diesem Falle dem Rigaschen Handel Ihren Schutz und Ihre Fürsorge angedeihen zu lassen und für baldmöglichste Erlaubniss der Ausfuhr der in Riga lagernden Vorräthe von Gerste ins Ausland sich geneigtest verwenden zu wollen.

Im Ganzen lagern gegenwärtig in Riga mindestens 600,000 Pud Gerste, nach denen im Laufe des Winters und bis hiezu aus dem Innern keine genügende Nachfrage gewesen ist und die somit als auf den inländischen Märkten unverkäuflich anzusehen sind. Die Möglichkeit eines Absatzes der Gerste im Auslande nimmt, angesichts der fortwährend wachsenden ausländischen Concurrenz, täglich ab, zumal zum Hochsommer die Brauereien, und theilweise auch die Brennereien, zu arbeiten aufhören. Die Gerste der letzten Ernte aber, noch nach dem Auftreten der Gerste neuer Ernte zu verkaufen, wird nur zu stark reducirten Preisen möglich sein, ganz abgesehen davon, dass die bereits seit geraumer Zeit hier lagernde Gerste, während des heissen Sommers, dem Verderben ausgesetzt ist.“

Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 4. Juni 1892 wurde die Aufhebung des Ausfuhr-Verbots für alle Getreide-Gattungen und Producte — bis auf Roggen, Roggenmehl und Abfälle aller Art, — decretirt und endlich mittelst Allerhöchsten Befehls vom 7. August 1892 auch die Ausfuhr von Roggen, Roggenmehl und Abfällen aller Art freigegeben.

b) Neu-Organisation des Getreidehandels.

Am 10. März 1892 sub Nr. 2577 wandte sich der Dirigirende des Rigaschen Zollamts an den Börsen-Comité mit der Anfrage, in welcher Weise die Controle über das zu verschiffende Getreide zu organisiren wäre, um das Vertrauen der ausländischen Käufer zum russischen Getreide zu befestigen.

Der Börsen-Comité antwortete am 19. März 1892 sub Nr. 61:

„In Riga wird die Getreide-Analyse folgendermassen gehandhabt:

1. Der dazu angestellte Beamte hat mehrmals täglich, je nach der Grösse der Parthie, durch seine Unterbeamten vermittelst eines Stechers Proben abnehmen zu lassen, die Qualität der Waare zu beurtheilen, auf dem holländischen Gewicht (Purka) das Naturalgewicht festzustellen und schliesslich die Probe zu analysiren.

Der Modus der Abnahme der Proben ist bei allen Getreidearten derselbe, nämlich: es wird beim Verladen aus dem Schiffsraum oder, auf Wunsch des betreffenden Verkäufers, beim Empfang aus des Verkäufers Speicher eine Probe zum Analysiren genommen, wobei in letzterem Falle die Waare auf dem Schiffe durch eine Putzmühle gelassen und sodann aus dem Schiffsraum nochmals eine Probe abgenommen wird.

Bei der Analyse wird folgendermassen verfahren:

a) Hafer. Das Gewicht wird auf dem grossen holländischen Gewichte (Purka) festgestellt, die Qualität nach bestimmten Sorten eingetheilt und zwar auf folgende Weise: es werden zuerst 100 Pfd. auf der grossen Schaale des holländischen Gewichts abgewogen, die alsdann gesiebt werden, um den Zusatz von Sand zu ermitteln. Dann werden 50 Pfd. auf dem kleinen holländischen Gewicht abgewogen, der Hafer wiederum gesiebt, um den Inhalt von Unkraut zu ermitteln, wie viele fremde und verdorbene Körner derselbe enthält.

b) Weizen wird gleichfalls, behufs Ermittelung des Naturalgewichts auf dem holländischen Gewichte (Purka) gewogen, Winterweizen wird genau vom Sommerweizen geschieden, ebenso werden sämmtliche fremde Körner ausgeschieden.

c) Roggen wird in Parthien von 25 Pfd. auf dem holländischen Gewichte abgewogen und das Resultat der Analyse mit 4 multiplicirt. Enthält der Roggen Sand, so wird er vor dem Wiegen über ein Sieb gelassen und alsdann gewogen. Dann werden alle fremden und verdorbenen Körner ausgesucht und der Roggen nochmals gewogen.

d) bei Gerste wird das gleiche Verfahren angewandt, wie bei Roggen.

2. Die die Analyse ausführenden Personen sind vereidigte Beamte des Rigaer Handelsamts, welche zu ihrer Unterstützung die betreffenden

Hilfsarbeiter anmiethen. Solcher Hilfsarbeiter hat es zu keiner Zeit mehr als 3 gegeben.

3. Bei der in Riga ausgeübten Analyse wird nicht nur die Beimischung von Unkrautsamen, Sand, Staub etc., sondern auch das Vorhandensein von verbrannten, verdorbenen und fremden Körnern, sowie auch der Grad von Geruchfreiheit des Getreides bestimmt.

4. Bis hiezu ist in Riga das holländische Gewicht ausschliesslich angewandt worden und zwar bei Hafer die grosse, bei anderem Getreide die kleine holländische Waage. Bereits vor einigen Jahren war, in Folge einer vom Departement der directen Steuern gegebenen Anregung, beim Börsen-Comité eine besondere Commission niedergesetzt worden zur Beurtheilung der Frage der Einführung eines einheitlichen Gewichts in ganz Russland und zur Beprüfung der verschiedenen Systeme von Getreidewaagen. Diese Commission war zu dem Resultate gekommen, dass die in Riga übliche holländische Waage die zuverlässigste und geeignetste wäre und die damals hervorgehobenen Gründe dürften auch heute noch massgebend sein für Beibehalten dieses letzteren Gewichts.

Zum Schlusse kann der Börsen-Comité nicht umhin sich gegen Einführung einer obligatorischen Analyse auszusprechen, in der Befürchtung, dass dieselbe zu einer Hemmung des freien Verkehrs führen müsste.

Sollte jedoch, wider Wunsch und Erwarten, eine obligatorische Analyse eingeführt werden, so müssten, allem zuvor, die Principien und Normen derselben für jeden einzelnen Hafen besonders ausgearbeitet werden, da die Qualität der Waare aus den verschiedenen Zufuhrgebieten eine verschiedene ist und die Verhälltnisse des Anbaus von Getreide und des Handels mit demselben so mannigfaltig sind, dass sie sich nicht unter allgemeine Normen bringen lassen.

Ferner dürfte es sich wohl sehr empfehlen, dass die Ausführung der obligatorischen Analyse, falls eine solche eingeführt werden sollte, der Kaufmannschaft und dem Handelsamte in den Hafenstädten übertragen werde. Die Ausführung der Analyse ist eine Arbeit, die soviel Sachkenntniss, Kenntniss der örtlichen Handels- und landwirthschaftlichen Verhältnisse u. s. w. erfordert, die ganze Natur des Getreidehandels eine für jeden einzelnen Ort so eigenartige, fort und fort sich entwickelnde und verändernde, dass nur Personen die ganz in diesen Verhältnissen aufgewachsen sind, das Studium derselben zu ihrer Lebensaufgabe gemacht haben, dieser Aufgabe gewachsen sein werden. Die Kaufmannschaft, die ganz in diesen Verhältnissen lebt und dieselben

von Grund aus kennt, ist allein einerseits im Stande die erforderlichen Normen aufzustellen, andererseits die geeigneten Kräfte in ihrer Mitte ausfindig zu machen und wirksam zu controliren. Der Staat, der diese Befugnisse an sich nehmen wollte, würde auf grosse Schwierigkeiten stossen die geeigneten Beamten zu finden, während solche der Kaufmannschaft wohl zur Verfügung stehen dürften, wonächst der ganze Apparat zur Ausführung der Analyse der Regierung ohne Zweifel grössere Ausgaben verursachen würde, als wenn die Kaufmannschaft diese Functionen von sich aus übernimmt und leitet."

Im Handels-Archiv Jahrgang 1892 pag. 177—186 ist über die Vorschläge Sr. Excellenz des Herrn wirklichen Staatsraths Koslowsky bezüglich der Einführung einer Getreide-Classification berichtet und am Schlusse bemerkt worden, dass die Getreide-Delegation des Börsen-Comités zu einer Meinungsäusserung aufgefordert worden. Diese Meinungsäusserung erfolgte am 21. Januar 1892 und lautete:

„Mit grösstem Interesse hat die Delegation von den Aeusserungen der Südhäfen und der Wolgahäfen zu den Classificationsentwürfen des wirklichen Staatsraths Koslowsky Kenntniss genommen und findet dabei, dass deren Classification zum Theil mit der unseren übereinstimmt, andererseits aber vielfache, sehr wesentliche Abweichungen enthält. Indessen meint die Delegation doch an ihren früheren Vorschlägen und Ausarbeitungen in dieser Frage, wie sie in den Jahresberichten des Börsen-Comités für die Jahre 1888, 1889 und 1890 dargelegt sind, festhalten und die Getreide-Classification beibehalten zu müssen, die im Jahre 1889 von der Getreide-Delegation ausgearbeitet und vom Handelsamte approbirt worden. Namentlich an dem im Jahre 1889 bei den Conferenzen mit dem wirklichen Staatsrath Koslowsky zu Stande gekommenen Beschlusse, dass die Einführung der normalen Getreide-Classification nicht obligatorisch gemacht werden solle für diejenigen Exporteure, welche ihre eigenen Niederlagen und Speicher haben, und dass die obligatorische Anwendung der Getreide-Classification sich nur auf die Getreidewaaren erstrecken solle, welche in Elevatoren gelagert werden, muss die Delegation festhalten und auf dessen Geltendmachung dringen. Im Uebrigen kann die Delegation der Ansicht des wirklichen Staatsraths Koslowsky nur vollkommen beipflichten, dass überhaupt die Einführung einer obligatorischen Classification des zur Ausfuhr ins Ausland bestimmten Getreides noch verfrüht sei, solange wir nicht genaue Kenntniss von den entsprechenden Normen des Auslandes und von den Ansprüchen des ausländischen Käufers hätten.

Was die am Schlusse des Memoires vom Wirklichen Staatsrath Koslowsky vorgeschlagene Organisation der Getreide-Comités in den Hafen- und Gouvernementsstädten anbeträfe, so kann sich die Delegation nur aufs entschiedenste gegen diesen Entwurf aussprechen. Der ganze Apparat ist ein dermassen complicirter, die zum Bestande der Comités gezählten Personen stehen zum Theil dem Getreidebau und Getreidehandel so fremd gegenüber, dass die Einführung derartig organisirter Comités den Getreidehandel nur vollständig lähmen kann. Auch in dieser Hinsicht muss die Delegation sich für die früheren Arbeiten und Entwürfe und für Beibehaltung der hiesigen Organisation aussprechen, die vom Handelsamte approbirt worden, zumal die in Riga geltenden Principien, die Art der Behandlung des Getreides in Riga und die günstigen und wohlthätigen Folgen derselben, wie auch aus dem vorliegenden Koslowsky'schen Memoire, namentlich aus den Aeusserungen der landwirthschaftlichen Gesellschaft von Süd-Russland und des St. Petersburger Comités für die Aufsicht über die Getreidesortirung ersichtlich sei, im Innern des Reichs verdiente Anerkennung gefunden hat."

Der Wirkliche Staatsrath Koslowsky hat inzwischen im Sommer 1892 eine Studienreise durch Deutschland, Holland, Belgien, England, Frankreich und Italien gemacht, um sich über die Bedürfnisse der ausländischen Märkte in Bezug auf die Qualitäten des russischen Getreides zu unterrichten.

Den ausländischen Consumenten waren hauptsächlich folgende Fragen gestellt worden:

1) ist die Erklärung unserer Exporteure berechtigt, dass die ausländischen Käufer von uns billiges Getreide verlangen, ohne besondere Aufmerksamkeit auf dessen Reinigung zu richten, und in welchem Grade wäre eine Reinigung unseres Getreides wünschenswerth?

2) warum wird unser Weizen geringer taxirt, als der amerikanische, und worin besteht der Hauptfehler unseres Getreides, der den Werth desselben vermindert?

3) welche Massregeln wären wünschenswerth, um Differenzen und Streitigkeiten zwischen Käufern und Verkäufern hinsichtlich der Qualität der Waaren zu vermeiden? lässt sich annehmen, dass das Project der Classification unseres Getreides richtig zusammengestellt ist, welche Aenderungen und Ergänzungen müssten in demselben vorgenommen werden? Wäre es wünschenswerth, dass nach jeder Ernte, typische Muster (Standards) zusammengestellt und auf die ausländischen Getreidemärkte geschickt würden?

ad 1) haben sich sämmtliche befragte Personen und Institutionen gegen eine derartige Zumuthung energisch verwahrt und erklärt, dass gut gereinigtes Getreide stets vorgezogen und unverhältnissmässig besser bezahlt werde. Nur einige wenige Getreidehändler und Mühlenbesitzer ziehen unreines Getreide vor, weil sie sämmtliche Apparate zum Reinigen desselben besitzen und dadurch einen Vorzug vor kleinen Mühlenbesitzern haben, die nicht über solche Apparate verfügen.

ad 2) ist erklärt worden, dass die ausgezeichneten Eigenschaften des russischen Weizens überall anerkannt seien und an vielen Orten man ohne denselben überhaupt nicht auskommen könne. Wenn amerikanischer Weizen vorgezogen werde, so komme das daher, weil aus Russland nur Weizen niederer Sorte auf den Markt komme. Nach dem gegenwärtigen Modus der Zubereitung und des Versandes russischen Weizens sei es fast unmöglich aus demselben Mehl von derselben Güte zu erzielen, wie aus amerikanischem Weizen; amerikanisches Getreide sei stets gut gereinigt, von einheitlicher Form, schwerer und trocken und enthalte keine Roggenbeimischung; russischer Weizen dagegen enthalte stets einen grossen Zusatz von Unrath und Roggen, sei oft feucht, komme zuweilen vollständig verfault an.

ad 3) habe sich ergeben, dass die Mehrzahl der grossen Getreidehändler, Commissionäre und Mühlenbesitzer nicht mit der Einführung des Getreideverkaufs nach amerikanischem System bei uns sympathisire. Sie ziehen den gegenwärtig bestehenden Modus des Kaufs nach Proben in versiegelten Packeten vor, indem sie anführen, dass das amerikanische System des Verkaufs nach Certificaten der Getreide-Inspection in letzter Zeit sehr discreditirt worden sei; dass die unrichtigen Notirungen der Inspection vielfach Streitigkeiten und Differenzen zwischen Käufern und Verkäufern hervorriefen und zur Schlichtung derselben häufig die Zuflucht zu Schiedsgerichten genommen werden müsse; dass an den gegenwärtigen Modus des Verkaufs russischen Getreides sich alle gewöhnt hätten und eine Probe der angebotenen Waare dem Käufer grössere Garantieen böte als Certificate von Personen, die der Käufer nicht kenne und denen er demnach kein besonderes Vertrauen schenken könne; endlich dass der Handel auf Certificate nicht diejenigen Gewinne bieten könne, als der gegenwärtige Modus und dass beim Handel mit Certificaten nicht die speciellen Kenntnisse zum Taxiren des Getreides erforderlich wären, so dass mit amerikanischem Getreide jedermann handeln könne, wie mit Werthpapieren, und dabei eine Arbitrage nicht gestattet wäre; gerade dieser Umstand aber wäre, namentlich im Falle des Sinkens der Getreidepreise, für die Getreidehändler sehr wichtig.

Auf Grund alles Obigen liessen sich die Forderungen der ausländischen Käufer in folgenden 3 Grundsätzen resümiren:

1. sie wünschen das Getreide möglichst gut gereinigt zu erhalten von Staub, Erde, Steinen, Samen, Unkraut u. s. w.
2. sie wünschen, dass unser Getreide möglichst gleichartig wäre. Die allergeringste Beimischung von Roggen zum Weizen gilt in Italien und Frankreich als überaus schädlich; Grossbritanien gestattet im Weizen 2—4%, Holland 6% Roggen, ohne bedeutende Herabsetzung des Preises.

   Laut Erklärung der Mehrzahl der Käufer, darf der im Getreide ohne grosse Preisminderung gestattete Procentgehalt fremder Beimischungen 2—3% nicht übersteigen, darunter Kornrade, Staub, Erde und diverses Unkraut nicht mehr als 0,5%.

   Eine Mischung von Körnern verschiedener Härte und Farbe ist ebenfalls bei den ausländischen Käufern nicht beliebt.
3. Während die Ausländer den Kauf von Getreide nach Nummern und Certificaten nicht billigen, haben sie sich zu Gunsten des Kaufs nach Standards ausgesprochen, die für jede Varietät des Getreides alljährlich, nach jeder Ernte, zusammengestellt und auf die ausländischen Märkte, mit Bezeichnung der Herkunft, der Natur des Getreides und des Procentgehalts der Beimischungen versandt werden müssen, wie das seitens der Californischen Handelsbörse und der besten Getreideexport-Firmen Berdjansks geschehe. Für jede Varietät dürfe die Zahl der Standards nicht mehr als 2—3 betragen; beim Zusammenstellen der Standards für unseren Weizen, Roggen und Hafer könne man die Sorten (Typen) zur Richtschnur nehmen, die im Projecte unserer Classification aufgeführt seien.

Zum Schluss proponirt der Wirkliche Staatsrath Koslowsky Folgendes:

Unter Zugrundelegung einerseits der schriftlichen, in den Jahren 1890 und 1891 von der Kaufmannschaft in den Wolga- und Kama-Häfen, sowie auch in den Häfen des Baltischen, Schwarzen und Asowschen Meeres abgegebenen Erklärungen, andererseits der Berichte der Dirigirenden der Zollämter (hinsichtlich der Frage über die Organisation der Aufsicht über das zu exportirende Getreide), könnten die obendargelegten Forderungen der ausländischen Käufer, welche übrigens mit den Wünschen unserer Landwirthe und der Kaufmann-

schaft im Innern Russlands völlig übereinstimmen, ohne besondere Schwierigkeiten und Unkosten in allerkürzester Zeit verwirklicht werden, wenn die Staatsregierung belieben wollte:

1. den Export von Getreide nur mit einem beschränktem Procentgehalte fremder Beimischungen zu gestatten;
2. an den hauptsächlichsten Punkten des Getreidehandels besondere Getreide-Comités aus Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Administration zu errichten und diesen Comités die Leitung des örtlichen Getreidehandels auf den Märkten und an den Landungsplätzen, die Aufsicht über Mass und Gewicht, die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Käufer und Verkäufer, die Feststellung typischer Proben von Getreide (Standards) und den Versand derselben nach verschiedenen ausländischen Märkten, das Einsammeln von Auskünften über Preise und die Vorstellung von Eingaben über sämmtliche Bedürfnisse und den Nutzen des Getreidehandels zu übertragen.

Den Getreide-Comités in den Häfen könnte auch die Inspection des in's Ausland zu exportirenden Getreides, gemeinsam mit den Beamten des Zollressorts, übertragen werden.

Das reiche Material der Koslowsky'schen Enquête wurde vom Finanzministerium der neucreirten Getreide-Section beim Departement des Handels und der Manufacturen übergeben, worauf diese znm 10. December 1892 Vertreter des Handels und der Landwirthschaft zu gemeinsamer Berathung nach St. Petersburg berief.

Der Rigaer Börsen-Comité erhielt mittelst Schreibens dieser Section vom 25. November 1892 № $^{13690}/_{105}$ die Aufforderung, Delegirte zu entsenden und begaben sich als solche die Herren L. Ovander und N. Fenger nach der Residenz. Das von diesen Delegirten zur Einreichung bei der Conferenz mitgenommene Memoire hatte folgende Fassung:

„In Nachstehendem erlauben sich die Unterzeichneten, von „dem im Schreiben des Departements für Handel und Manu„facturen vom 25. November 1892 sub № $^{13690}/_{105}$ dargelegten „Programme der Conferenz ausgehend, diejenigen Gesichtspunkte „dem geneigten Ermessen der Conferenz zu unterbreiten, deren „Berücksichtigung, im Interesse des Fortbestandes und der Fort„entwickelung des russischen Getreidehandels im Rayon des „Rigaschen Hafens, bei der Neuorganisation des Getreidehandels

„wünschenswerth und nothwendig wäre. Hiebei glauben die „Unterzeichneten hervorheben zu müssen, dass, bis auf einige, „durch die localen Verhältnisse des Rigaschen Lieferungsrayons „bedingte Abweichungen, sie sich den Ausführungen und Vor- „schlägen des Herrn wirklichen Staatsraths N. Koslowsky über „die Organisation des Getreidehandels im Grossen und Ganzen „vollkommen anschliessen."

„Die im Schreiben sub № 13690/105 enthaltenen, das Pro- „gramm der Conferenz bildenden Fragen lassen sich im Wesent- „lichen darin zusammenfassen: worin soll die Controle über „den Getreidehandel bestehen und wie soll dieselbe organisirt „werden?"

„Allem zuvor jedoch glauben die Unterzeichneten darauf die „Hauptaufmerksamkeit richten und das Hauptgewicht legen zu „müssen, dass die neu einzuführende Organisation der Getreide- „ausfuhr, so namentlich die Errichtung von Getreide-Inspectionen, „in gleicher Weise auf die Ausfuhrpunkte der trockenen „Grenze, wie auf die Exporthäfen ausgedehnt werde. Die „Ausfuhr von Getreide über die trockene Grenze ist eine so be- „deutende — sie betrug in den Jahren 1888—1890 für Weizen „ca. 7,8%, für Roggen ca. 9,9%, für Gerste ca. 9,4%, „für Hafer ca. 5,1% der Gesammtausfuhr — dass, wenn die „Ausfuhrpunkte der trockenen Grenze von den beschränkenden „Massregeln des Getreide-Ausfuhrhandels befreit blieben, nicht „nur die Exporthäfen schwer in ihrem Handel geschädigt, sondern „auch überhaupt alle Massregeln zur Aufbesserung unseres „Getreidehandels illusorisch werden müssten. Nur wenn die „neu einzuführende Ordnung für alle Exportorte in gleichem „Masse verbindlich wäre, könnte von derselben ein Erfolg er- „wartet werden."

„Was die Art und Weise der Controle des Ausfuhr- „getreides anbetrifft, so meinen die Unterzeichneten, entsprechend „den Vorschlägen des wirklichen Staatsraths Koslowsky, dass „die Neuorganisation einstweilen sich darauf zu beschränken „hätte, Getreide nur mit einem bestimmten Maximalbetrag „fremder Beimischungen zum Exporte zuzulassen."

„Dieser Maximalbetrag dürfte, unter Berücksichtigung der „gegenwärtigen Handels- und Culturverhältnisse des Getreides nicht „übersteigen:

bei Hafer, ungedörrt . . . . . 2—3%
„ „ gedörrt . . . . . 1% Staub, Sand u. Unkraut u. 4% fremder Körner
„ Gerste, ungedörrt 3%
„ „ gedörrt 3%
„ Roggen „ 2%
„ Weizen entsprechend den Bestimmungen des Odessaer und St. Petersburger Hafens.

„Selbstverständlich könnten diese Normen in einigen Jahren, „wenn die Wirthschafts- und Culturbedingungen sich geändert und „der Neuordnung angepasst hätten, noch weiter herabgesetzt „werden. Gegenwärtig jedoch müssten schroffere Bestimmungen „zu einer sehr empfindlichen Erschwerung des Handels führen.

„Für Riga speciell wäre die Controle am geeignetsten und „den bestehenden, bewährten Verhältnissen am entsprechendsten „in der Weise zu organisiren, dass ohne Ausnahme alles zum „Exporte gelangende Getreide von einer besonderen Getreide-„Inspection besichtigt wird, die aus einem Inspector und „1 resp. 2 Gehilfen zu bestehen hätte. Diese Beamten wären „von der Kaufmannschaft zu erwählen und zu „gagiren, von den betreffenden Organen der Staatsregierung „resp. des Finanzministeriums zu bestätigen und zu vereidigen, „wie solches ja wohl auch dem Projecte der Staatsregierung „entsprechen dürfte. Den Inspectoren müssten ca. 4 Unter-„beamte zur Abnahme der Proben und anderen Dienstleistungen „zugetheilt und ebenfalls vereidigt werden.

„Die Kosten einer derartigen Organisation dürften z. B. „für Riga ca. 10,000 Rbl. jährlich beanspruchen und müssten durch „eine besondere, für einen jeden Hafen speciell zu „normirende Steuer auf das Exportgetreide aufge-„bracht werden. Um eine rationelle Erhebung und Verwendung „der Steuer zu sichern, müsste das Princip festgehalten werden, „dass jeder einzelne Hafen seine Kosten selbst zu „decken habe und demnach die Steuer in jedem Hafen von „den örtlichen Handelsinstitutionen berechnet und erhoben, sowie „nur für diesen Hafen verwandt und, unter der Controle „der Staatsregierung, verwaltet und verausgabt werde. Diese „Steuern müssten von der Staatsregierung auf legislatorischem „oder sonst geeigneten Wege genehmigt und anerkannt werden.

„Schliesslich wäre noch darauf hinzuweisen, dass die Neu-„organisation des Getreidehandels, zur Vermeidung einer Schä-

„digung des Handels, nicht vor der neuen Ernte des künftigen „Jahres, also nicht vor dem 1. August resp. 1. Juli 1893 ein- „geführt werden dürfte."

Die Sitzungen der Conferenz dauerten vom 10. bis zum 19. December und berichtete über das Resultat derselben der Westnik Finanssow (№ 51) Folgendes:

„Der am 19. December stattgehabten Plenarversammlung wurden die Resultate der Arbeiten der auf den ersten beiden Plenarversammlungen erwählten Subcommissionen und das Protokoll der ersten drei Plenarversammlungen der Conferenz vorgelegt. Bevor wir jedoch von den hauptsächlichsten Ergebnissen der Subcommissionen reden, wollen wir bemerken, dass auf der gestrigen Conferenz keine Debatten über die Ergebnisse der Subkommissionen stattfanden; dass dieselben der Versammlung bloss mitgetheilt und die Anwesenden aufgefordert wurden, wo erforderlich, etwaige Correcturen zu machen; sodann erklärte der Vorsitzende, dass sämmtliche Protokolle, sowohl der Plenarversammlungen, als auch der Subcommissionen gedruckt und den Gliedern zugesandt werden würden, sowie dass die Ergebnisse der Subcommissionen vom 20. Januar 1893 ab zur weiteren Verhandlung kommen würden, wenn, nach einer kurzen, durch die Feiertage bedingten Unterbrechnng, zu den ferneren Arbeiten werde geschritten werden und zwar sowohl hinsichtlich der bereits angeregten Fragen, als auch hinsichtlich der neu aufgeworfenen, wie z. B. über den Eisenbahntransport von Getreide u. s. w., welche geeignet erscheinen sollten, in das Programm der Conferenz aufgenommen zu werden. Zu dieser Zeit beabsichtigt das Departement für Handel und Manufacturen eine Reihe von vorbereitenden Arbeiten auszuführen, die dazu dienen sollen, die von der Conferenz zu behandelnden Fragen näher zu erläutern, die im Departement für Handel und Manufakturen und bei der Redaktion des „Anzeigers für Finanzen" vorhandene Getreide-Collektion durch Proben vorzugsweise bäuerlichen Getreides zu vervollständigen und eine Reihe von Analysen auszuführen, um den überwiegenden Procentgehalt von Beimischungen in dem auf den inneren Märkten verkehrenden Getreide festzustellen im Vergleich mit dem Getreide in den Häfen, von Bauern und von Oekonomieen u. s. w. Zum Schlusse sprach der Vorsitzende den Gliedern der Conferenz den Dank aus für deren theilnahmvolles und ernstes Verhalten zu den vom Finanzministerium aufgeworfenen Fragen.

Hiernach wollen wir zu den hauptsächlichsten Ergebnissen übergehen, zu denen beide Subcommissionen gelangt sind.

Die Subcommission, welcher die Ausarbeitung eines Reglements für die Aufsicht über das ins Ausland zu exportirende Getreide

übertragen worden, hatte die weiter unten aufgeführten Normen des Procentgehalts von Beimischungen in dem zum Exporte gestatteten Getreide ausgearbeitet und war sodann zu folgenden allgemeinen Grundlagen einer Aufsicht gekommen. Die Aufsicht in den Häfen soll besonderen, auf je 3 Jahre zu erwählenden Getreide-Comités übetragen werden, die aus 3 bis 14 Mitgliedern bestehen. Von diesen Mitgliedern sollen 2—12 von den örtlichen Getreidehändlern I. und II. Gilde, 1 bis 2 von Gutsbesitzern erwählt werden. Die Getreidehändler werden entweder von den Börsenvereinen (wo Börsen vorhanden sind) oder von den Kaufmannsvereinen, von jeder Gilde besonders und zwar von der I. Gilde einundeinhalb Mal mehr Glieder, erwählt. Die Wahl der Gutsbesitzer steht den Landschaftsversammlungen zu. Häfen mit geringem Exporte werden hinsichtlich der Aufsicht der Thätigkeit der Comités der nächstbelegenen grossen Häfen unterworfen. An den Exportpunkten der westlichen Trockengrenze wird die Aufsicht Regierungsorganen übertragen, wobei, nach Möglichkeit, örtliche Landwirthe zur Theilnahme heranzuziehen sind. Wenn sich die Thätigkeit eines Getreidecomités als seiner Bestimmung nicht entsprechend erweist, werden auf Anordnung des Finanzministers Neuwahlen der Glieder des Comités ausgeführt, wenn aber die Thätigkeit auch des neuen Comités unbefriedigend bleibt, wird eine Regierungsaufsicht eingeführt. Zu den Obliegenheiten des Comités gehört hauptsächlich: die Ausarbeitung genauer Regeln zur Fesstellung der Thätigkeit der vereidigten Getreideinspektoren, wie auch der Zeit, Ordnung, des Modus und der Manipulationen bei Abnahme der Proben und Analyse des zu besichtigenden Getreides; die Wahl der Inspektoren und deren Gehilfen, Aufsicht über deren Thätigkeit und Entscheidung von Klagen über das Verfahren der Getreideinspektoren. Die Getreideinspektore werden bei ihrer Anstellung vereidigt und dürfen sich nicht mit Getreidehandel und Maklerei beschäftigen. Ausser der Besichtigung des Getreides haben die Inspektore, auf Wunsch des Exporteurs, auch das Naturalgewicht des Getreides zu bestimmen. Sämmtliche Bemerkungen werden in ein Schnurbuch von vorgeschriebener Form eingetragen; die versiegelten Proben werden den Waarenversendern ausgehändigt und im Comité aufbewahrt. Streitigkeiten der Waarenversender mit den Inspektoren über den Gehalt von Beimischungen werden unverzüglich vom dejourirenden Comitégliede, in nächster Instanz aber vom Comité selbst nicht später als um Mittagszeit des folgenden Tages entschieden. Klagen anderer Art über das Verfahren der Getreideinspektoren sind vom Comité im Laufe von 8 Tagen zu untersuchen. Exporteure, in deren Getreide sich ein grösserer Procentgehalt allgemeiner Beimischung, als gestattet, findet, werden einer Strafe unter-

zogen und zwar: zum 1. Male — von 1 Kop., zum 2. Male — von 2 Kop. und zum 3. Male — von 4 Kop. pro Pud für je ½ % Beimischung über den gestatteten Procentgehalt. Das Vorkommen eines solchen Missbrauchs mehr als drei Male zieht den Verlust der Berechtigung zum Handel im betreffenden Jahre nach sich. Zu Deckung der Ausgaben für die Inspektion wird von den Waarenversendern eine besondere Steuer, doch nicht höher als 1/20 Kop. von jedem exportirten Pud Getreide, erhoben. Dieser Betrag wird vom Finanzminister für jeden Hafen normirt. Als Termin der Einführung der Regeln über die Inspektion hat die Subcommission den Juli 1894 angenommen. Den gestatteten Procentgehalt der Beimischung hat die Subcommission folgendermassen projektirt:

Vom ersten Juli ab:	Beimischung	1894	1895	1896
		Procentgehalt		
Winter-Weizen	allgemeine, mit Ausnahme von Roggen	2,5	2,5	1,5
	von Roggen	2	2	2
	zusammen	4,5	4,5	3,5
Winter-Weizen in den Häfen des Asowschen Meeres und der Ostküste des Schwarzen Meeres	allgemeine	2,5	2,5	1,5
	von Roggen	6	4	3
	zusammen	8,5	6,5	4,5
Sommer-Weizen	allgemeine	3	2	2
	anderartig. Weizen	2	1	1
	zusammen	5	3	3
Roggen		3	3	3
Gerste		3	3	3
Hafer (ohne Wicken und Erbsen)		3	3	3
Buchweizen und Hirse		2	2	2
Ssurscha, d. h. Roggen der nicht weniger als 25% Weizen enthält		2	2	2
Ssupscheniza, d. h. Weizen der nicht weniger als 25% Roggen enthält		2	2	2
Futtergemengsel*)		3	3	3

In diesem Allgemeingehalte von Beimischungen wird speciel Schmutz, Sand, Steine etc. nicht mehr als 1% gestattet.

Die zweite, derselben Subcommission übertragene Frage betreffend Massregeln zur Regelung speciell des inneren Getreidehandels in Verbindung mit der Frage über Maasse, Gewichte u. s. w.

*) Gerste oder Hafer mit einem Gehalte von nicht weniger als 25% anderer Körner.

ist wohl bereits in Angriff genommen worden, konnte aber zur allgemeinen Conferenz am 19. December nicht beendet werden; die Ergebnisse der Subcommission werden der Conferenz, nach Wiederaufnahme der Arbeiten, vorgelegt werden.

Die zweite Subkommission, welcher die nähere Untersuchung der Frage über die Organisation der den Getreidehandel leitenden Institutionen übertragen worden war, kam zu folgenden hauptsächlichsten Schlüssen. Die Organisation des Getreidehandels setzt sich zusammen aus der Feststellung von Regeln für den Getreidehandel, der Cotirung der Getreidepreise, der Verwaltung des Dienstpersonals der Hilfsinstitutionen, der Verwaltung des Vermögens dieser Institutionen und der schiedsgerichtlichen Untersuchung von Streitigkeiten im Getreidehandel. Zur Ausführung dieser Funktionen werden für diejenigen Städte, wo solches nach dem Umfange des Handels sich als nöthig erweist, folgendermassen organisirte Institutionen projectirt. Sämmtliche mit Getreide handelnden örtlichen Kaufleute erster und zweiter Gilde gehören obligatorisch zum Getreide-Börsenverein, zu welchem, auf Wunsch, auch Gutsbesitzer zutreten können, die Glieder des Börsenvereins zahlen einen alljährlich von der Generalversammlung des Börsenvereins zu normirenden Mitgliedsbeitrag, welcher für Kaufleute erster Gilde und Gutsbesitzer doppelt so hoch ist, als für Kaufleute zweiter Gilde. Sämmtliche Mitglieder des Getreide-Börsenvereins sind berechtigt, ohne weitere Zahlung für den Eintritt, die Börse zu besuchen und dortselbst Geschäfte abzuschliesen, eine besondere Zahlung wird nur für Nichtmitglieder in einem von der Getreidecommission festzusetzenden Betrage erhoben. Jeder, der diese Zahlung leistet, ist berechtigt, die Börse zu besuchen und dort Geschäfte abzuschliessen. Die nächste Instanz bilden die Börsenverordneten, zu deren Bestand gehören: sämmtliche Kaufleute erster Gilde, eine gleiche Anzahl Gutsbesitzer, die von zu den Mitgliedern des Börsenvereins gehörenden Gutsbesitzern erwählt werden, eine gleiche Anzahl Kaufleute zweiter Gilde, die von den Kaufleuten zweiter Gilde gewählt werden, und endlich ein oder zwei Vertreter von Gutsbesitzern, die Mitglieder im Comité zur Aufsicht über das Exportgetreide sind, oder wo solche Comités nicht vorhanden sind, Personen, die in derselben Weise gewählt werden, wie die Gutsbesitzer in den Comités. Der Versammlung der Börsenverordneten competirt die Wahl der Glieder der Getreidecommission aus ihrer Mitte, dis Wahl der Arbitrage-Commission, die Ernennung der Makler, die Bestätigung der von der Getreidecommission entworfenen Regeln für den Getreidehandel und die Entscheidung von Fragen, welche von der Getreide-

commission an die Versammlung gebracht werden. Die Glieder der Getreidecommission, der Zahl nach 5—7 Personen, werden durch geheimes Ballotement aus der Zahl der Kaufleute erster und zweiter Gilde auf 3 Jahre gewählt und erhalten keinerlei Entschädigung. Zum Bestande der Commission gehört ferner einer von den Vertretern des Grundbesitzes, der Mitglied des Getreidecomités zur Aufsicht über das Exportgetreide ist oder in derselben Weise erwählt wird. Die Getreidecommission verwaltet die Börse, deren gesammtes Vermögen und das Dienstpersonal, beaufsichtigt die Thätigkeit der Makler und zieht dieselben zu disciplinaren Verantwortlichkeit, stellt Regeln für die Taxation des Getreides fest, beaufsichtigt die Cotirung, entwirft Regeln für den Getreidehandel, beprüft sämmtliche sich auf den Nutzen und die Bedürfnisse des Getreidehandels bezüglichen Fragen, unterbreitet durch den Börsenverein mit dem Getreidehandel in Verbindung stehende Gesuche der Staatsregierung, stellt seine Gutachten vor über Fragen, die von der Staatsregierung vorgelegt werden. Die Mitglieder der Arbitrage-Commission werden von der Generalversammlung der Börsenverordneten auf 1 Jahr gewählt; ihre Anzahl wird für jeden Punkt vom Finanzministerium in dem Verhältnisse festgestellt, dass $^2/_3$ zu den Kaufleuten und $^1/_3$ zu den Gutsbesitzern gehören. Ferner gehört zum Bestande dieser Commission ein Vertreter des Grundbesitzes, der Mitglied des Getreidecomités ist oder in derselben Weise erwählt wird. Eine Weigerung zur Annahme der Obliegenheiten eines Gliedes der Arbitrage-Commission ist nur in den zwei nächsten Jahren nach erfüllter einjähriger Theilnahme an dieser Commission gestattet. Die Glieder der Arbitrage-Commission erhalten keine Entschädigung. Die Angelegenheiten werden durch 3 Glieder in festgesetzter Reihenfolge entschieden. Der Competenz der Commission unterliegen sämmtliche Streitigkeiten aus Geschäften, die nach den Regeln der betreffenden Getreidebörse gschlossen werden, mit Ausnahme solcher Geschäfte, auf welche, nach dem Ustaw des Civilprocesses, die Competenz eines Schiedsgerichts keine Ausdehnung findet. Die Entscheidungen der Arbitrage-Commission sind für die Parteien obligatorisch.

Ferner hat sich die Subcommission bei der überaus wichtigen Frage über die Makler auf folgende Vorschläge geeinigt: Die Bestimmung der Anzahl der Börsenmakler ist der Generalversammlung der Börsenverordneten zu überlassen; wo die Ernennung von Maklern Schwierigkeiten finden könnte, ist Personen hebräischen Glaubensbekenntnisses und ausländischen Unterthanen der Zutritt zu Maklerposten zu erleichtern; der Getreidecommission ist eine Disciplinargewalt über die Makler, bis zu deren Entlassung mitinbegriffen, zu gewähren; die

Thätigkeit der Makler ist der nächsten Aufsicht eines Aelteren Maklers unterzuordnen; der Getreidecommission ist es zu überlassen, den Betrag der Courtage festzustellen und, wo es den örtlichen Verhältnissen nach möglich erscheint, den Maklern zu gestatten, mit besonderer Genehmigung der Commission, Commissionsgeschäfte für fremde Rechnung zu machen; jeder Makler ist zu verpflichten, sämmtliche Geschäfte in ein Notizbuch, nach der von der Commission vorgeschriebenen Form, einzutragen und, endlich, nur diejenigen Getreidegeschäfte als Börsengeschäfte, d. h. als solcher Vorzüge, wie z. B. das Arbitragegericht, geniessenden Geschäfte anzuerkennen, die entweder durch Vermittelung eines vereidigten Börsenmaklers abgeschlossen oder, wenn zwischen ausser der Stadt lebenden Personen abgeschlossen, beim Aelteren Makler registrirt worden sind. Die Cotirung der Preise wird, unter Aufsicht der Getreidecommission, dem Aelteren Makler übertragen, welchem jeder Makler, ohne Veröffentlichung der Parteien des Geschäfts, sämmtliche Bedingungen desselben mitzutheilen hat. Hierbei ist der Aeltere Makler berechtigt, den Vorweis des Notizbuchs, mit Ausnahme der Seite, auf welcher die Namen der Parteien des Geschäfts verzeichnet sind, zu fordern. Auf Grundlage dieser, einer kritischen Schätzung unterliegenden Auskünfte und nach Zusammenstellung derselben mit den mitgetheilten auswärtigen Geschäften, fertigt der Aeltere Makler ein Verzeichniss sämmtlicher im Laufe des Tages abgeschlossener Geschäfte, mit Angabe des Quantums und der Preise, sowie ein Bülletin der Getreidebörse mit Angabe der Durchschnittspreise des Tages für jede Getreidesorte an. Diese Auskünfte werden sofort nach ihrer Zusammenstellung an der Börse ausgehängt; das Verzeichniss der Geschäftsabschlüsse braucht aber erst ausgehängt zu werden nach Massgabe dessen, wie der Aeltere Makler die Auskünfte von den Maklern erhalten hat. Für unrichtige oder nachlässige Mittheilung von Auskünften dieser Art an den Aelteren Makler unterliegen die Makler, in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Auskünfte, strengen Beahndungen und können sogar entlassen werden. Für Contracte über Geschäfte jeglicher Art ward für nothwendig befunden, in Anlehnung an die örtlichen Gebräuche, beständige, streng bestimmte Formen festzusetzen, wobei jedoch auch die gegenwärtig üblichen kurzen, von den Parteien nicht unterschriebenen Maklernotizen, unter Beobachtung einer bestimmten Form und Regeln über die Aushändigung derselben an die Contrahenten, beibehalten werden sollen. Ungeachtet des Wunsches, an der Börse selbst eine möglichst grosse Anzahl von Geschäftsabschlüssen zu concentriren, hat die Subcommission nicht für möglich befunden, die Anerkennung

solcher Geschäftsabschlüsse als Börsengeschäfte zu verweigern, welche, obwohl ausserhalb der Börse, dennoch unter Beobachtung der für Börsengeschäfte vorgeschriebenen Regeln und durch einen Börsenmakler geschlossen werden. Geschäften, die ausserhalb der Stadt abgeschlossen werden, werden die Vorzüge von Börsengeschäften zuerkannt, wenn die Contrahenten den bestimmten Wunsch ausgesprochen haben, sich den Regeln der betreffenden Börse zu unterwerfen und vom Geschäfte dem Aelteren Makler zur Registrirung Mittheilung gemacht haben.

Um eine möglichst grosse Zahl von Geschäften an die Börse zu ziehen, ward befunden, dass die Wohleinrichtung der Börse, die natürlich von den Mitteln abhänge, von ernster Bedeutung sei. In dieser Hinsicht beschränkte sich die Subcommission darauf, auf einige allgemeine Forderungen hinzuweisen: den obligatorischen Besuch jeder Börsenversammlung durch die Makler, das Ausstellen von Proben der zum Verkauf angebotenen Waare, das Aushängen von jeglicher Art Auskünften, die den Getreidehandel interessiren. Darnach ward für möglich und sogar wünschenswerth befunden, die Gründung von Börsen durch Privatpersonen zu gestatten, die häufig Gelegenheit haben, den Besuchern grosse Vortheile zu bieten, wobei den Unternehmern natürlich nur die ökonomisch commerzielle Seite des Unternehmens überlassen wird, während die allgemeine Aufsicht über die Ordnung auf der Börse, über die Ausführung der Operationen, die Cotirung der Preise u. s. w. völlig der Getreidecommission verbleibt.

Das bei der Regelung des Getreidehandels eine wesentliche Rolle spielende Erlassen von Regeln für die Ausübung des Getreidehandels muss, nach Ansicht der Subcommission, in den Getreidecommissionen concentrirt werden, da diese Regeln den örtlichen Verhältnissen angepasst und in vielen Fällen nicht völlig gleichartig sein müssen. Doch darf und muss es gewisse, allen gemeinsame, leitende Grundgedanken geben. So müssen die Regeln sämmtlicher Börsen, Antworten auf sämmtliche Fragen enthalten, die aus dem Wesen der aus dem Getreidehandel sich ergebenden Beziehungen entstehen. Hierher gehört Allem zuvor die Feststellung der Art der auf der Börse gestatteten Geschäfte. Die Commission verblieb dabei, dass Baar- und Zeitgeschäfte gestattet werden müssten. Bei ersteren sind zu unterscheiden Geschäfte auf Proben, ohne vorherige Besichtigung der Waare und Geschäfte mit vorheriger Besichtigung und Billigung der Waare. Zeitgeschäfte können geschieden werden in Geschäfte, die zur Grundlage entweder eine Probe oder eine im Contracte vereinbarte Güte der Waare haben. Ferner werden Ge-

schäfte auch je nach dem Befindungsorte der Waare geschieden. Hinsichtlich der Frage über die Bestimmung der Quantität und Qualität der Waare sprach sich die Subcommission für die Nothwendigkeit der Einführung einer ausschliesslichen Gewichtseinheit — des Puds aus, sowie für die wünschenswerthe Einführung einer einheitlichen Purka — wobei als Einheit der Qualität — das Gewicht eines Tschetwert in Puden und Pfunden anzunehmen wäre. Ferner folgen Bestimmungen über die Bezeichnung der Lieferungsfristen z. B. bei Eröffnung der Navigation, zum Frühling u. s. w., über Vorschüsse, über die Erfüllung von Geschäftsabschlüssen, wohin Ablieferung und Empfang gehören, Feststellung des Moments, wann das Risiko auf den Käufer übergeht, Ordnung und Termine der Zahlungen, Abweichungen von den Bedingungen des Geschäfts, Folgen der Nichterfüllung und Ordnung der Erhebung von Protesten, Ordnung der Liquidation. Alle diese und damit zusammenhängende Fragen riefen eine Reihe von Wünschen der Subcommission hervor, auf die wir jedoch nicht weiter eingehen können.

Wie bereits oben erwähnt worden, sollen sämmtliche hier in allgemeinen Zügen charakterisirten, von den Subcommissionen ausgearbeiteten Projekte, sobald die Glieder der Conferenz sich mit denselben näher bekannt gemacht, von der Conferenz selbst weiter durchgearbeitet werden, welche nach dem 20. Januar 1893 ihre Thätigkeit wieder aufnehmen wird."

c. Wägeverfahren in ausländischen Häfen:

aa. an der Ostküste Schwedens.

Die vom Börsen-Comité in dieser Angelegenheit am 25. Juli 1891 sub № 440 dem Departement des Handels und der Manufacturen gemachte Vorstellung (Handels-Archiv, Jahrg. 1892, pag. 189—191) ist bis hiezu leider noch ohne Erfolg geblieben.

Zufolge Mittheilung der St. Petersburger Agentur vom 15. October 1892 soll die Sache in der neu errichteten Getreide-Abtheilung des Departements berathen werden.

bb. in Antwerpen, Rotterdam und Schiedam.

Am 2. October 1892 sub № 643 hat der Börsen-Comité dem Departement des Handels und der Manufacturen folgende Vorstellung gemacht:

„Seit einer Reihe von Jahren bereits sind in der Rigaschen, sich mit dem Exporthandel beschäftigenden Kaufmannschaft Klagen laut geworden über die, die Aufrechterhaltnng der Handelsverbindungen über-

aus schädigenden Missstände im Wägeverfahren in den Häfen von Antwerpen, Rotterdam und Schiedam. Der Börsen-Comité hat, im Interesse der hiesigen Kaufmannschaft, sich direct an die dortigen Handels-Autoritäten gewandt, aber nur die Abstellung einiger unwesentlicher Mängel erreicht, die hauptsächlichsten Missstände sind unverändert bis zum heutigen Tage geblieben und so bedeutend, dass sie die Handelsbeziehungen zu jenen Häfen, die in neuerer Zeit wohl immer grösseren Umfang annehmen würden, überaus schädigen müssen.

Diese Missstände bestehen namentlich darin:

1) dass in Antwerpen die Zusammensetzung der dort bestehenden Wäger-Corporationen eine überaus unbefriedigende ist. Die Wäger-Corporationen, deren es in Antwerpen mehrere giebt, bestehen nicht aus staatlich angestellten und vereidigten Wägern, sondern aus Leuten, die von den allein vereidigten Corporations-Vorstehern beliebig angenommen und entlassen werden. Auf die Angaben dieser, in keiner Weise verantwortlichen Leute hin, stellen die Corporations-Vorsteher ihre Wiegeatteste aus, welche als Certificate gelten. Es liegt auf der Hand, dass die Arbeit eines solchen Wägers keinerlei Garantie für die Richtigkeit bietet und dass für die grössten Willkürlichkeiten weiter Spielraum offen ist, da der Wäger selbstverständlich den Vortheil dessen im Auge haben wird, der ihn für seine Arbeit bezahlt und von dessen Wohlgefallen seine weitere Verwendung abhängt;

2) dass in Antwerpen, Rotterdam und Schiedam das Wiegen der ankommenden Getreidewaaren nicht auf Decimal-, sondern auf Balancewaagen stattfindet, auf denen naturgemäss das Wiegen viel umständlicher, langwieriger und namentlich ungenauer vor sich geht, als auf ersteren.

3) dass auf die Waage ein zu kleines Quantum, gewöhnlich nur je ein Sack gelegt und gewogen wird und darnach auf jeden Sack ein sogenanntes Durchschlagsgewicht zu Gunsten des Empfängers genommen wird, während wenn mehrere Säcke mit einem Male gewogen werden, dieses Durchschlagsgewicht auf jeden einzelnen Sack nur wenig ausmachen würde.

Diesen Missständen ist es hauptsächlich zuzuschreiben, dass in keinem auswärtigen Hafen das Nachwiegen so ungünstige Resultate ergiebt, wie in den genannten Häfen, dass in diesen wiederholt Fälle vorgekommen sind, wo über das Verwiegen ein und derselben Partie ganz verschiedene Atteste ausgestellt wurden, dass häufig in Getreidesendungen von Riga nach Antwerpen, Rotterdam und Schiedam beim Verwiegen grosse Mankos behauptet wurden, die, wenn diesseits ein nochmaliges Umwiegen verlangt und im dortigen Hafen zugestanden

wurde, sich als auf unrichtiges Wiegen begründet ergaben. Alle diese Umstände haben für die hiesigen Exporteure so grosse Unbequemlichkeiten und Verluste zur Folge, dass, wenn dieselben nicht abgestellt werden, die Handelsbeziehungen zu jenen Häfen in hohem Grade darunter leiden müssen.

In Folge des oben Dargelegten beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité das Departement für Handel und Manufacturen ganz ergebenst zu bitten, sich der Interessen des russischen Exporthandels annehmen und auf geeignetem Wege dahin wirken zu wollen:

1) dass in Belgien, unter Abschaffung des jetzigen willkürlich zusammengesetzten Wägerpersonals, Aemter, aus verantwortlichen und vereidigten Wägern bestehend, errichtet würden und

2) dass das Auswiegen der Getreide- und Saatladungen in Antwerpen, Rotterdam und Schiedam fortab auf Decimalwaagen, anstatt, wie bisher, auf Balancirwaagen stattfinde, sowie dass jedes Mal auf die Waage gleichzeitig mehrere, mindestens 3 Säcke, gelegt und gewogen würden."

Die Börsencomités von St. Petersburg, Reval und Libau sind aufgefordert worden, sich der vom Rigaer Börsen-Comité gemachten Vorstellung anzuschliessen.

Auch diese Sache soll von der im vorhergehenden Punkte erwähnten neuen Getreide-Abtheilung beim Departement des Handels und der Manufacturen in Verhandlung genommen werden.

d. Schüttgetreide.

Während in der Getreidezufuhr im Allgemeinen, als unausbleibliche Folge der Missernte des Vorjahres, im Jahre 1892 ein Rückgang zu verzeichnen ist, hat der Schütttransport im Besonderen einen weiteren Aufschwung genommen. Der Zeitpunkt dürfte hienach nicht allzufern sein, an welchem der Handel von einem seiner kostspieligsten Inventarstücke, nämlich dem Getreidesack, gänzlich entlastet sein wird.

Seine volle Wirkung auf den Handel wird diese an und für sich erfreuliche Thatsache, nach den localen Verhältnissen der Hafenstadt Riga, allerdings erst dann ausüben können, sobald der gegenwärtig im Entstehen begriffene Elevator der Kaufmannschaft zur vollen Verfügung stehen wird. Die Erklärung hierfür liegt auf der Hand.

Einmal haben die für das Lagern von Schüttgut auf dem Bahnhofe Riga I — von vorn herein nur auf einen beschränkten Verkehr berechneten — provisorischen Einrichtungen schon gegenwärtig fast die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht, sodann aber, und dies dürfte der springende Punkt sein, bleibt, bei dem Fehlen eines Ele-

vators oder sonstigen mit mechanischen Einrichtungen für das Ausladen von Schüttgut ausgestatteten Lagerraumes, der Handel, abgesehen von der Umständlichkeit und Kostspieligkeit der Entladung, nach wie vor mit den Kosten des Getreidesackes belastet, da letzterer, bei der Uebergabe des Schüttguts von der Bahn an den Handelsstand, nicht entbehrt werden kann.

In Bezug auf die Organisation des Schütttransports für sämmtliche Bahnen des Reichs ist pro 1892 ein weiterer Fortschritt zu verzeichnen.

Wie bereits im Rigaer Handels-Archiv Jahrgang 1891 berichtet worden (cfr. daselbst pag. 187) wurde bis dahin der Schütttransport nur in einzelnen Bahngruppen und kleineren, nach Massgabe des zufälligen Bedürfnisses, zusammengeschlossenen Einzelverbänden, theilweise sogar von einzelnen ganz allein stehenden Bahnen betrieben.

Da jeder dieser Einzelverbände seine besonderen Regeln aufgestellt hatte, unter Zugrundelegung derer der Transport des Schüttguts bewirkt werden sollte, das rollende Gut jedoch, nach Massgabe seiner Bestimmung, häufig mehrere dieser Verbände durchkreuzte, so entstanden hierdurch mancherlei Unzuträglichkeiten, deren Abstellung, im Interesse sowohl des Handelsstandes, als auch der Bahnen selbst, dringend erwünscht war.

Diesem Mangel nun ist gegenwärtig Abhilfe gegeben.

Durch Erlass des Ministers der Wegecommunication vom 13. Juli 1892 Nr. 10116 (Sbornik Tarifow Nr. 353/92) ist ein Reglement für den Schütttransport publicirt, dessen hauptsächlichste Wirkung darin besteht, dass diese Transportweise für alle normalspurigen Bahnen des Reichs nunmehr in einen organischen Zusammenhang gebracht worden ist.

Das Reglement, mit Giltigkeitsdauer bis zum 1. September 1893, hat einstweilen nur einen provisorischen Charakter, soll aber dann, unter Berücksichtigung der bis dahin noch zu machenden practischen Erfahrungen, in ein definitives umgewandelt werden.

Was die Bewegung des in geschüttetem Zustande transportirten Gutes anbelangt, so sind in den letzten 3 Jahren dem Hafen Riga zugeführt worden:

im Jahre	1890	— 5,108,140	Pud
„ „	1891	— 7,479,820	„
„ „	1892	— 4,923,920	„

Dem Gesammtcharacter des Jahres 1892 entsprechend, ist die Zufuhrziffer, wie bereits im Eingange berichtet, allerdings eine geringere, wie diejenige des Vorjahres, der Procentsatz des geschüttet trans-

portirten Gutes dagegen erheblich grösser. Von der Gesammtzufuhr an Getreide entfallen auf den Schütttransport in %:

1890 — 30,70 %
1891 — 51,20 %
1892 — 73,46 %

woraus sich eine Steigerung des geschüttet transportirten Getreides gegen das Vorjahr um 22,26 % ergiebt.

Zu bemerken ist hierbei, dass die Zufuhrziffern der hauptsächlichsten Getreidegattungen, nämlich: Roggen, Weizen, Gerste, Hafer und Mais, mit den von diesen Getreidegattnngen geschüttet zugeführten Quantitäten in Verhältniss gesetzt worden sind.

Von der gesammten Zufuhr an Schüttgetreide wurden in den steinernen Ambaren eingelagert in %:

1890 — 67,96 %
1891 — 34,43 %
1892 — 50,2 %.

Die Bewegung der vorerwähnten Getreidegattungen in geschüttetem Zustande war im Jahre 1892 nachstehende (in Wagen à 610 Pud)

1890 — 8374 Wagen
1891 — 12262 „
1892 — 8072 „

Es entfallen von den im Jahre 1892 transportirten 8072 Wagen, mit Rücksicht auf die Verladebahn:

auf die Dünaburg-Witebsker Bahn	—	1073	Wagen
„ „ Orel-Witebsker „	—	660	„
„ „ Orel-Grjäsier „	—	39	„
„ „ Grjäsi-Zaryziner „	—	89	„
Diverse Bahnen II. Gruppe	—	256	„
„ „ III. „	—	5136	„
Pskow-Rigaer Bahn	—	692	„
Diverse Bahnen	—	127	„
Summa wie oben		8072	Wagen.

Wie aus vorstehender Aufstellung ersichtlich, haben die Hauptquellen des Rigaschen Handels, nämlich die Rayons der Orel-Grjäsier und Grjäsi-Zarizyner Bahn im Jahre 1892 gänzlich versagt, und war in Folge dessen der Handel genöthigt, sich nach anderweitigen Productionsgebieten, umzusehen. Diesen Ersatz hat der Handel im Rayon der Bahnen III. Gruppe gefunden, die, obwohl nach ihrer geographischen Lage zu einem der Schwarzmeer-Häfen gravitirend, dennoch zu den Zufuhrziffern des Jahres 1892 den grössten Procentsatz nämlich 63,62 % beigetragen haben.

Diese Thatsache findet, neben anderweitigen commerziellen Erwägungen, ihre Erklärung hauptsächlich in dem Umstande, dass die bedeutend höhere Landfracht für die Strecke vom Versandorte nach Riga, gegen die Strecke zu einem der Schwarzmeer-Häfen, ihren theilweisen Ausgleich durch die verhältnissmässig günstigeren Seefrachten ab Riga nach London gefunden hat.

In Bezug auf die Wageneinrichtungen für den Schütttransport wurden im Jahre 1892 benutzt:

Der Schüttsack System Okunew	für	1,079 Wagen
Die Wageneinrichtungen der Bahnen . . .	„	6,763 „
Die Wageneinrichtungen Privater	„	230 „
	Zusammen	8,072 Wagen.

Die auffallende Verminderung der Wageneinrichtungen Privater, welche bis dahin die Hauptziffer repräsentirten, wurde im Handels-Archiv vom Jahre 1891 bereits vorausgesagt.

Mit dem Zusammenfassen der sämmtlichen Bahnen des Reichs in eine Gemeinschaft mussten naturgemäss auch die Ansprüche der Bahnen an die von den einzelnen Versendern selbst gestellten Einrichtungen sich steigern.

Während die Bahnen früher sich mit Einrichtungen begnügen konnten, die ihren directen Zweck erfüllten, d. h. ein Verstreuen des Schüttguts verhinderten, wurden dieselben jetzt, zwecks Ermöglichung einer allgemeinen Austauschfähigkeit der Einrichtungen, genöthigt, Einrichtungen auszuschliessen, die nicht in allen Theilen dem von den Bahnen vereinbarten Normaltype entsprechen.

Dieser Umstand, in Verbindung mit dem Weiteren, dass, in Gemässheit der von dem Ministerium neu publicirten Regeln, die frühere Gebühr der von den Bahnen zu stellenden Einrichtungen von 1 Rbl. auf 50 Kop. herabgesetzt worden ist, wird es den Waarenversendern kaum noch lohnend erscheinen lassen, sich eigener Wageneinrichtungen zu bedienen.

Unterm 9. October 1892 sub № 16933 hatte die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft dem Eisenbahn-Departement des Finanzministeriums folgende Vorstellung gemacht:

„Die §§ 5 und 7 der, auf Verfügung des Herrn Verwesers der Verkehrsanstalten vom 13. Juli 1892 sub № 10116 (cfr. Sbornik der Tarife № 353 vom 29. August 1892) erlassenen, zeitweiligen Regeln für den Transport von Getreide in geschüttetem Zustande in mit Thürschutzvorrichtungen versehenen Eisenbahn-Waggons bestimmen:

a. dass das Entladen der Waggons, die mit Schüttgetreide ankommen, den Empfängern anheimgestellt und von denselben binnen 12 Stunden, von der Zeit an, wo der Waggon zum Entladen bereit gestellt worden, beendet werde, und

b. dass für das Umschütten von Getreide in der Eisenbahn gehörige Säcke 2 Rbl. pro Waggon erhoben werde.

Die genaue Erfüllung der obigen beiden Bestimmungen lässt sich mit den örtlichen Verhältnissen der Station Riga I, welche sich im Laufe der Zeit allmälig festgesetzt haben, sowie mit der Entwickelung des Schüttgetreidetransports nicht in Uebereinstimmung bringen.

Diese besonderen auf der Station Riga I obwaltenden Verhältnisse sind in Folgendem dargelegt:

1) Das unverzügliche Abladen aller angekommenen Getreidesendungen wird dadurch erschwert, dass mehr als 50% der mit Getreide ladenden Waggons nicht auf der Station Riga I selbst, sondern bei Privatspeichern (im Ambarenviertel), die mit der Station Riga I durch Schienengeleise verbunden sind, entladen werden; durch die ausserhalb der Stationsgrenzen bewerkstelligte Entladung der Waggons wird die Circulation der letzteren verlangsamt, wodurch, bei gesteigertem Verkehr Waggonschulden verursacht werden, da die Waggons nicht rechtzeitig zum Austausch zurückgeliefert werden können.

2) Die obenerwähnten Umstände üben auf die schnelle Circulation der Waggons einen sehr ungünstigen Einfluss aus, welcher sich unvermeidlich noch erheblich steigern muss, wenn es den Waarenempfängern anheimgegeben sein wird, die Entladung von Schüttgetreide-Sendungen binnen 12 Stunden zu bewerkstelligen. Denn es lässt sich mit Sicherheit erwarten, dass, beim Mangel an genügenden, zweckentsprechenden Abladevorrichtungen, die Waarenempfänger — besonders, wenn die Waggons bei schlechtem Wetter entladen werden müssen — trotz ihrem Wunsche nicht im Stande sein werden, das Abladen binnen 12 Stunden zu beenden.

3) Endlich muss berücksichtigt werden, dass der zur Entladung von ankommenden Schüttgetreidesendungen auf der Station Riga I bestimmte Raum nicht hinreicht, um alle an einem Tage mit Schüttgetreide ankommenden Waggons gleichzeitig zum Entladen durch Kräfte der Waarenempfänger, bereit zu stellen.

Die nicht rechtzeitig erfolgte Entladung der Waggons hat nicht nur den Mangel an Waggons zum Austausche zur unvermeidlichen Folge, sondern auch, bei gesteigertem Verkehr, die Anhäufung von mit Schüttgetreide beladenen Waggons, wodurch die Zusammenstellung und rechtzeitige Abfertigung der Züge behindert werden kann. Hieran würde auch ein besonderer Rangirbahnhof nichts ändern.

Um die oben dargelegten Folgen der nicht rechtzeitigen Entladung der Waggons zu vermeiden, hat die Riga-Dünaburger Eisenbahn bis hiezu alle Getreidesendungen, sofort nach dem Eintreffen derselben, durch Kräfte der Bahn abladen lassen (nach geltenden Regeln für die Nebengebühren gehört Getreide nicht zu denjenigen Gütern, die vom Empfänger abgeladen werden können) und zwar wurden dabei der Eisenbahn gehörige Säcke verwandt, wenn zur Entladung von Schüttgetreide vom Empfänger keine Säcke geliefert waren. Seitens der Bahn sind zu diesem Behufe 22,000 Säcke angekauft worden.

Diese Säcke werden jedoch nicht nur zur Lagerung des Getreides innerhalb der Stationsgrenzen, bis zur Auslieferung an den Empfänger, verwendet, sondern werden auch, den örtlichen Handelsbedürfnissen gemäss, an die Waarenempfänger zur Aufbewahrung von Getreide vermiethet, für den festgesetzten Preis von ½ Kop. pro Sack und Tag.

Bei Anwendung der neuen Regeln hätte der Waarenempfänger demnach zu entrichten:

a. für das Umschütten des Getreides (§ 5) 2 Rbl. pro Waggon und ausserdem, sobald die gleichzeitig hiermit erbetene bezügliche Genehmigung des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten eingetroffen ist.

b. die für die Miethe von Säcken festgesetzte Taxe von ½ Kop. pro Sack und Tag, mithin 2 Rbl. pro Waggon mehr als bis hierzu zu zahlen war. Eine solche Mehrzahlung würde, zumal bei der augenblicklichen Handelslage, die Ausgaben des Waarenempfängers bedeutend erhöhen.

Demnach beehrt sich die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft, auf Grund der vorstehenden Erörterung, das Departement mit der ergebensten Bitte anzugehen, es möge genehmigen:

1) dass innerhalb der Grenzen der Riga-Dünaburger Eisenbahn das Recht zur Bewerkstelligung der Entladung von Schüttgetreidesendungen ausschliesslich der Eisenbahn zustehe;

2) dass die gemäss § 7 der „zeitweiligen Regeln“ für das Umschütten des Getreides in der Eisenbahn gehörige Säcke zu erhebenden 2 Rbl. in der Weise auf die Sackmiethe verrechnet werden könne, dass dem Waarenempfänger für diese Zahlung die unentgeltliche Benutzung der Eisenbahnsäcke während 3 Tage gestattet würde, von dem Augenblicke an, wo das Getreide in die Säcke geschüttet worden und

3) dass, wenn die Säcke vom Waarenempfänger binnen 3 Tage nicht zurückgeliefert werden, die Eisenbahn berechtigt sei, für die Säcke ein Miethgeld von ½ Kop. pro Sack und Tag, wie bisher, zu erheben.“

Das Eisenbahn-Departement forderte hierauf mittelst Schreibens vom 11. November 1892 Nr. 9313/3010 die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft auf, sich mit dem Rigaschen Börsen-Comité über diese Angelegenheit zu verständigen.

Am 7. December 1892 fand hierauf eine Conferenz von Delegirten der Riga-Dünaburger Eisenbahn (Hofrath Mertens, Betriebs-Director Afrosimow, Güterverwalter Schroeder und Canzlei-Director Mertens) und des Börsen-Comités (Herr L. Ovander und Vice-Consul Larsson) statt.

Das über diese Conferenz aufgenommene Protocoll lautet:

„Die Veranlassung zu dieser Conferenz bot der vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten eingegangene Antrag vom 11. November d. J. Nr. 9313/3010, betreffend das Gesuch der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft vom 9. October d. J. Nr. 16933, die Berechtigung zum Ausladen von Schüttwaaren ausschliesslich der Riga-Dünaburger Eisenbahn unter der Bedingung zu überlassen, dass der Empfänger, gegen Zahlung einer Gebühr von 2 Rbl. pro Wagen an die Bahn für das Umschütten des Getreides in die Säcke der Bahn, die letzteren im Laufe dreier Tage, gerechnet vom Momente des Umschüttens, kostenfrei benutzen dürfe und für ferneres Benutzen der Säcke an die Bahn eine Gebühr von 1/2 Kop. pro Sack und Tag zu zahlen habe.

Im erwähnten Antrage wies das Departement darauf hin, dass in mancherlei Beziehung die von der Direction vorgeschlagene Ordnung den giltigen Regeln hinsichtlich des Zwecks der Erhebung der erwähnten Zahlungen nicht entspreche und kam zu dem Schlusse, dass beim obligatorischen Ausladen der in geschüttetem Zustande ankommenden Getreidewaaren seitens der Bahn, die Gebühren von 2 und 1 Rbl. pro Waggon für das Umschütten des Getreides in die Säcke der Bahn und aus diesen in die Säcke des Empfängers nach Möglichkeit verringert werden müssten.

Zu diesem Zwecke beantragte das Departement, wegen der Festsetzung geringerer Gebühren für das Ausladen von Schüttgetreide mit den Mitteln der Bahn, mit dem Rigaer Börsen-Comité in Relation zu treten, wobei das Departement der Direction vorschrieb, die Frage wegen Herabsetzung der für die Miethe von Säcken erhobenen Gebühr von 1/2 Kop. pro Tag und Sack zu beprüfen.

Nachdem die Conferenz die von der Direction am 9. October vorgeschlagenen Abänderungen der eingeführten Regeln über den Transport von Schüttwaaren beprüft und mit den vom Departement gemachten Bemerkungen verglichen hatte, kam dieselbe zu der Ueberzeugung, dass die auf der Station Riga I. bestehende Ordnung, kraft deren das in ge-

schüttetem Zustande ankommende Getreide ausschliesslich mit Bahnmitteln in die Säcke der Bahn oder der Waarenbesitzer ausgeladen wird, den Interessen des Handels und der Industrie vollkommen entspreche, und, bei der gegenwärtigen Anlage der Station, eine Abänderung dieser Ordnung in dem Sinne, dass das Ausladen dem Empfänger überlassen werde, fast unmöglich sei. Was den bis hiezu erhobenen Betrag der Gebühr für das Benutzen der Bahnsäcke anbeträfe, so müsste dieselbe, nach Ansicht der Theilnehmer an der Conferenz, in dem Sinne abgeändert werden, dass der Waarenbesitzer für solches Benutzen 60 Kop. pro Wagen und pro Tag, anstatt der bisherigen Gebühr von ½ Kop. pro Sack und Tag, zu zahlen habe.

Da keine Fälle eines Umschüttens des Getreides aus Bahnsäcken in Säcke des Waarenbesitzers vorgekommen, meinte die Conferenz, dass man für alle Fälle, eine Gebühr von 1 Rbl. pro Wagen, gemäss den herrschenden Regeln, für das Umschütten festsetzen könne.

Indem die Conferenz ihrerseits für billig erachte, den Waarenbesitzern zu gestatten, bei der Bahn auch ihre eigenen Säcke zu benutzen, fand dieselbe für möglich und wünschenswerth, dass in solchem Falle, für das Bewachen und Aufbewahren der Säcke in den Bahnspeichern, zum Besten des Arbeiterartells der Bahn eine Gebühr von 15 Kop. pro Wagen von den Eigenthümern der Säcke erhoben werde.

Die Conferenz ist überzeugt, dass, mit Einführng der von ihr vorgeschlagenen Abänderungen, die Waarenbesitzer grosse Vortheile, die Eisenbahn aber grosse Bequemlichkeiten bei Ausführung der Operationen beim Ausladen der auf Riga I in geschüttetem Zustande anlangenden Getreidewaaren gewönnen.

Beschlossen: dem Rigaer Börsen-Comité und der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft die in obigem Protocoll enthaltenen Erwägungen über die nothwendige Abänderung der für das Ausladen von Schüttgetreide geltenden Regeln zur Begutachtung vorzustellen.“ —

Mittelst Schreibens vom 19. December 1892 sub Nr. 889 an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft erklärte der Börsen-Comité sich mit den Beschlüssen der Conferenz, als den Interessen der hiesigen Kaufmannschaft vollkommen entsprechend, einverstanden.

e. Säe-Leinsaat-Wrake.

Unterm 17. August 1892 sub № 519 hatte der Börsen-Comité sich mit folgendem Antrage an das Rigasche Handelsamt gewandt:

„In der Generalversammlung vom 11. Juni 1892 hatte die „Kaufmannschaft beschlossen, dem Saatschreiber Drachenhauer „die taxamässige Einnahme von 100,000 Tonnen Säe-Leinsaat „pro Jahr, à 3 Kop. pro Tonne, zu garantiren.

„Ferner beschloss die Kaufmannschaft in der General-„versammlung vom 31. October 1886 den Stadtwrakern Kirstein „und Grunwaldt die Wrakgebühr für je 40,000 Tonnen Säe-„leinsaat pro Jahr, à 5 Kop. pro Tonne zu garantiren.

„Im Jahre 1889 verstarb der Wraker Kirstein und ward „die dadurch eingetretene Vacanz nicht wieder besetzt.

„Die Benutzung der publ. Säesaatwrake ist seitdem rapid „zurückgegangen, so dass im Laufe der letzten Säesaat-Campagne „$18^{91}/_{92}$ nur 2492 Tonnen die öffentliche Wrake passirten. In „Folge dessen hat der Börsen-Comité dem Saatschreiber „Drachenhauer 2925 Rbl. 24 Kop. und dem Wraker Grunwaldt „1875 Rbl. 40 Kop. aus Börsenvereinsmitteln zuzahlen müssen.

„Der Börsen-Comité erlaubt sich unter solchen Umständen „in Vorschlag zu bringen, dass der Stadtwraker Grunwaldt „entlassen und dem Saatschreiber Drachenhauer übertragen „werde, vorkommenden Falls, die Säeleinsaatwrake zu über-„nehmen, wozu derselbe sich bereit erklärt hat.

„Sollte das Handelsamt damit einverstanden sein, so würde „der Börsen-Comité den Wraker Grunwaldt mit 1000 Rbl. pro „Jahr pensioniren."

Das Handelsamt antwortete am 1. September 1892 sub № 1750:

„In Folge des Schreibens vom 17. August d. J. № 519 „beehrt sich das Handelsamt dem Rigaer Börsen-Comité mitzu-„theilen, dass dasselbe damit einverstanden ist, den Wraker „Grunwaldt zu verabschieden und dessen Obliegenheiten, im „Falle des Erfordernisses, Herrn Drachenhauer zu übertragen. „Was nun den Termin anbetrifft, von dem ab die Verabschiedung „des Herrn Grunwaldt zu gelten hätte, so beehrt sich das „Handelsamt, da die Bitte des Wrakers Grunwaldt nicht un-„gerecht erscheint, den Börsen-Comité zu ersuchen, darin zu „willigen, dass Herr Grunwaldt bis zum 15. Mai 1893 unter „den bisherigen Bedingungen im Amte eines Wrakers verbleibe „und vom 15. Mai ab, bei gleichzeitiger Verabschiedung vom „Amte, er die vom Börsen-Comité ihm ausgesetzte Pension beziehe."

Der Börsen-Comité hat sich mit dem Antrag des Handels-amts einverstanden erklärt und lezterem, sowie Herrn Grunwaldt darüber am 5. September 1892 sub № $^{568}/_{569}$ Mittheilung gemacht.

f. Mais-Tarife.

Die Verwaltung der Pleskau-Rigaer Eisenbahn richtete am 2. November 1892 sub № 3766/10984 folgendes Schreiben an den Börsen-Comité:

„Der St. Petersburger Kaufmann F. M. Glass hat um „eine Ermässigung des gegenwärtigen Tarifs für den Transport „von Mais von den Stationen der Wladikawkaser Eisenbahn „nach den Stationen der Pleskau-Rigaer Bahn nachgesucht.

„Ohne den Betrag der gewünschten Frachtzahlung anzu„geben, hat Herr Glass zur Motivirung seines Gesuchs angeführt, „dass, solange beim Verkehr zwischen den genannten Punkten, „wegen Mangels von Specialtarifen, für den Transport von Mais „die allgemeine Getreideformel zur Anwendung komme, das ge„nannte Product im Baltischen Rayon mit Mais amerikanischer „Provenance nicht erfolgreich concurriren könne; während bei „Ermässigung der Transportkosten, kaukasischer Weizen, „nach Ansicht des Herrn Glass, bedeutenden Absatz im Rayon „der Pleskau-Rigaer Bahn finden werde.

„In Folge dessen beehre ich mich, den Börsen-Comité um „Mittheilung seines Gutachtens in dieser Sache zu ersuchen, so„wie um nähere Aufklärung über den Absatz und Consum von „Mais im Rayon der Pleskauer Bahn, mit Angabe der Preise „für dieses Product am Absatzorte, ferner um Vorschläge hin„sichtlich des Umfangs der Tarifermässigung, in Abhängigkeit „von den örtlichen Bedingungen des Handels mit Mais und von „den gegenwärtigen Tarifsätzen für den Transport von Getreide „von den Stationen der Wladikawkaser Bahn nach den, im Ver„hältniss zur Formel, wenig ermässigten Specialsätzen nach „einigen Märkten im Baltischen Rayon, z. B. nach Riga und „Dünaburg."

Der Börsen-Comité antwortete am 28. November 1892 sub № 801 wie folgt:

„Ein Import von amerikanischem Mais nach Riga hat seit „1880 und, soviel bekannt, auch nach Reval nicht stattgefunden."

„Während der letzten Jahrzehnte hat sich der Maisbau in „Russland namhaft entwickelt und scheint zweifellos dazu be„rufen, zu einer grösseren Bedeutung zu gelangen, wenn dem„selben in geeigneter Weise die nöthige Unterstützung zu Theil „werden würde. In Amerika und auch bereits auf dem Continent „wird Mais als billiges Volksernährungsmittel benutzt, was aber „nur der Fall sein kann, wenn Mais wesentlich billiger als

„Roggen ist; viel zu wenig findet der Mais hierzulande auch „Absatz für Brennereizwecke. Die hervorragendsten Brennereien „befinden sich in Estland; die jetzigen Bahnfrachten vertheuern „indessen die Waare derart, dass die Landwirthe immer noch „mit Vortheil Kartoffeln und Roggen brennen. Es lässt sich „voraussagen, dass durch Freiwerden dieser grossen Roggen- „und Kartoffelquantitäten, die bisher zu Brennereizwecken ver- „wandt werden, ein bedeutender Vortheil in volkswirthschaft- „licher Beziehung entstehen würde. Die Zeitungen berichteten, „dass Mais im vorigen Herbst im südlichen Kaukasus geradezu „verderben musste, theils wegen des Ausfuhrverbots, theils weil „die Transportbedingungen den Absatz erschwerten, ja, fast un- „möglich machten. Die Hauptproductionsorte von Mais sind in „erster Linie: der nördliche Kaukasus, dann der südliche Kau- „kasus und Bessarabien. Es dürften als diesjährige Durchschnitts- „preise an Ort und Stelle ca. 40 Kop. im Kaukasus und ca. „50 Kop. pro Pud in Bessarabien zu notiren sein, während die „Bahnfracht nach den Stationen der Baltischen und Pleskauer „Bahn von Wladikawkas sich auf ca. 36 Kop. und von Bess- „arabien auf durchschnittlich 32 Kop. pro Pud stellt, also, unter „Berücksichtigung der mit dem Einkauf verbundenen Kosten, „kein richtiges Verhältniss zu Roggen zeigt.

„In diesem Jahre tritt noch ein ganz specieller Umstand hinzu, „der die Verbilligung des Mais geradezu zur Nothwendigkeit „macht. Die Spritpreise sind annähernd um die Hälfte der vorig- „jährigen Notirungen gesunken, während gleichzeitig der nördliche „Theil der Ostseeprovinzen eine Missernte in Kartoffeln und Roggen „aufweist, indem kaum der dritte Theil einer Durchschnittsernte „erreicht worden ist. Die landwirthschaftlichen Brennereien sind „daher ohne Rohmaterial. Wenn in Russland Mais nun auch in „diesem Jahre wieder eine besonders gute Ernte hat, so haben „sich doch die meisten Brenner entschliessen müssen, von Mais „Abstand zu nehmen, da sie, selbst unter Berücksichtigung der für „die Mastung ihnen nachbleibenden Schlempe, durchaus nicht auf „die Kosten kommen können und daher gezwungen sind, anderes „Kraftfutter für ihr Vieh zu beschaffen. Estland allein dürfte „3—4000 Waggons Mais benöthigen und wäre Hilfe seitens der „Bahnen so schnell als möglich nöthig, damit nicht der bisher „blühende landwirthschaftliche Brennereibetrieb in diesen Provinzen „noch empfindlicher getroffen wird, als es durch die traurige „Missernte bereits geschehen. Der Börsen-Comité ist der Ansicht,

„dass eine Tarifirung für Mais auf Basis von 1/100 Kop. pro „Pudwerst, welchen Tarifirungsmodus im vorigen Jahre die Noth- „standstarife aufwiesen, sowohl vom nördlichen Kaukasus, wie „von Bessarabien, dem Uebelstande abhelfen würde, besonders „wenn gleichzeitig entsprechende Durchgangstarife vom südlichen „Kaukasus aus dem zwischen Poti, Samtredi und Batum gelegenen „Gebiet geschaffen würden. Der Börsen-Comité kann ferner „nicht umhin, auf eine Unzuträglichkeit in der Tarifirung von „Mais hinzuweisen, wodurch viele Brennereibetriebe zu Gunsten „anderer geschädigt werden, so z. B. kostet jetzt ein Waggon „Mais von Ungeni nach Wenden 190 Rbl. 72 Kop., während „Ungeni-Riga 131 Rbl. 20 Kop. kostet und die Localfracht „Riga-Wenden nur 29 Rbl. 16 Kop. beträgt; Ungeni-Riga resp. „Dünaburg kostet 131 Rbl. 20 Kop., während die Zwischenstation „Treppenhof 181 Rbl. 5 Kop. ausmacht. In diesem Jahre haben „Versuche stattgefunden, Mais via Riga nach Schweden zu expor- „tiren, doch stellt sich in Folge der hohen Bahnfrachten der Preis „viel zu hoch, um dieses Geschäft rentabel zu machen. Bei einer „Tarifirung von 1/100 Kop. pro Pudwerst würde die Möglichkeit „vorliegen, den russischen Mais exportfähig zu machen und selbst „der amerikanischen Concurrenz, vorzugsweise in Skandinavien, „entgegen zu treten. Was den Consum in Riga von Mais anbe- „trifft, so ist derselbe wohl bisher, weil zu theuer, als sehr be- „grenzt zu bezeichnen und lässt sich auf nur ca. 120 Waggons pro „anno annehmen. Bei billigeren Preisen dürfte sich auch hier „ein Mehrbedarf entwickeln."

g. Getreide- und Oelkuchen-Tarif.

(Siehe oben pct. 41, 4 u. 5, 42 und 46a dieses Berichts.)

61. Holzgeschäft

a. Holztransport auf der Livländischen Aa.

Die Verwaltung der Pskow-Rigaer Eisenbahn wandte sich sich am 5./7. December 1891 sub Nr. 3383/17883 mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

„Mittelst Schreibens vom 21. November 1891 Nr. 748 (siehe Handelsarchiv Jahrgang 1892 pag. 196—198) theilte der Börsen-Comité der Verwaltung der mir anvertrauten Bahn Auskünfte über den Preis des Transports von Holzmaterialien auf dem Wasserwege, bei Flössung derselben auf der Livländischen Aa aus der Umgegend von Walk, Wolmar und Wenden nach Mühlgraben mit.

In Anbetracht dessen aber, dass die bedeutendsten Partien dieser Materialien von der Bahn aus der Umgegend der Stationen Anzen und Neuhausen abgelenkt und zuerst auf dem Schwarzbach und erst dann auf der Aa geflösst werden, beehre ich mich den Börsen-Comité zu bitten, mir Auskünfte zugehen zu lassen, sowohl über den Preis des Transports dieser Materialien auf jenen Flüssen nach Mühlgraben, sowie über die in den Jahren 1889 und 1890 aus der Umgegend von Neuhausen, Anzen, Walk, Wolmar und Wenden beförderten Quantitäten."

Der Börsen-Comité antwortete am 17. Februar 1892 sub Nr. 1008:

„Der Transport der Hölzer auf der Aa und deren Nebenflüssen, vom Gute Anzen bis Mühlgraben, kommt auf ungefähr 20 Kop. pro 10×10" Doppelschwelle und ebenso für einen Faden Brussen oder mittelstarke Balken zu stehen.

Aus den lang gestreckten Waldungen des Gutes Neuhausen, zwischen der Peddetz und dem Schwarzbach, geht die Ausfuhr der Hölzer zum Theil nach dem ersteren Fluss, um durch die Ewst und Düna hierherzukommen, zum grossen Theil zur Pleskauer Bahn, und schliesslich kommt ein Theil auf dem Schwarzbach und der Aa nach Mühlgraben. Der Wassertransport soll sich auf beiden Wegen ziemlich gleichmässig auf 20 Kop. pro Faden Balken und Brussen, sowie pro Doppelschwelle stellen. Die durchschnittliche Zufuhr pro Jahr auf der Livländischen Aa, deren Rayon mit dem der Pleskauer Bahn so ziemlich zusammenfällt, betrug:

im Jahre **1888**:		
Balken	39 500	Stück
Brussen	7 100	„
Mauerlatten.....	15 150	„
Doppelschwellen..	184 000	„
im Jahre **1889**:		
Balken.....	23 600	„
Brussen	5 700	„
Mauerlatten.....	13 600	„
Klötze	4 400	„
Doppelschwellen..	238 100	„
im Zahre **1890**:		
Balken.....	18 000	„
Brussen	9 200	„
Mauerlatten.....	11 200	„
Doppelschwellen..	238 500	„

b. Holzstauung bei der Stadt.

Die Delegation des Börsen-Comités für das Holzgeschäft richtete am 16. Januar 1892 folgendes Schreiben an den Börsen-Comité:

„Nachdem bereits in dem Jahre 1886, durch starken und plötzlichen Andrang der Flösse, eine Stauung derselben sich einstellte, die den Verkehr auf dem Flusse völlig störte und gewisse Massregeln in Aussicht genommen wurden, um eine Wiederholung einer solcher Stauung (Salom) zu verhindern, hat sich nun in diesem Jahr das Losbrechen der Flösse von den Anbindepfählen und wilde Herabtreiben zu einer Stauung (Salom) in einer so grossartigen Weise wiederholt, wie es vordem noch nicht dagewesen, und zwar unter Umständen, die die Befürchtung erwecken mussten, dass diese Calamität zu einer ständigen, jedes Jahr sich wiederholenden, etablire, Die Delegation für das Holzgeschäft hält es demnächst für ihre Aufgabe, die Aufmerksamkeit des Börsen-Comités auf diesen Umstand zu lenken und ihn zu ersuchen, seinerseits alle Mittel zu ergreifen, um diesem Uebelstande energisch abzuhelfen. Bis hierzu glaubte man die Veranlassung zu diesem, schwere Verluste bringendem Ereignisse in ganz besonderen Umständen suchen zu müssen, als da waren: die aussergewöhnliche Zahl der Flösse die schliesslich an unseren durch die Uferbauten eingeschränkten Anlegeplätzen keinen Raum fanden, und dem plötzlichen Eintreffen derselben in so grosser Anzahl, dass die Arbeit des Herablassens und des Einstellens der Flösse nicht bewältigt werden konnte. Die Stadtverwaltang sah sich aus diesen Gründen veranlasst, für Holmbesitzer resp. Pächter eine Erhöhung der Ufergelder um 1/4 Kop. pro Stück und für die Ankerneeken eine gleiche Erhöhung der Transportgebühren auszuwirken, damit Erstere in den Stand gesetzt würden, stärkere und mehr Pfähle für das Befestigen der Flösse zu stellen, Letztere mehr Arbeitskräfte zur Disposition halten könnten. Es scheint nun aber dieses Jahr sich erwiesen zu haben, dass die Opfer, die man der mit Holz handelnden Kaufmanschaft durch jene Bewilligungen auferlegt hat, nicht die geringste Besserung der Flössungsordnung bewirkt haben. Ist doch das Unglück über unseren Holzhandel unter Umständen eingetreten, die man nicht anders als normal bezeichnen kann, denn starke Regen in den oberen Regionen unseres Stromes und eine Steigerung der Wasserhöhe in demselben um 2 Fuss und die entsprechend lebhaftere Strömung, sowie ein kleiner Gewittersturm, die die directe Veranlassung zum Losbrechen der Flösse gewesen sein sollten, können wohl in dieser Jahreszeit nicht als abnorme Erscheinungen betrachtet werden. Es waren in jener Zeit erst 7500 Flösse

eingetroffen, von denen ca. 1000 sofort nach den Holzgärten unterhalb der Brücken weitergegangen waren, so dass nicht mehr als 6 500 Flösse zur Zeit oberhalb der Brücken gelegen haben können; auch war die tägliche Ankunft keineswegs eine übertriebene, denn es wurden im Laufe von 24 Stunden nicht mehr als 250 Flösse eingestellt, und trotzdem sammelten sich in der ganzen Zeit der Flössung bis zum 23. Mai nur etwa 800 Flösse oberhalb der bei Jungfernhof geschlagenen Sicherheitspfähle an.

Es ist nicht die Aufgabe der Delegation, eine Untersuchung über die Ursachen einzuleiten, doch erlaubt sie sich darauf hinzuweisen, dass, mögen dieselben in mangelhafter Befestigung der Flösse, mögen sie in der ungenügenden Zahl oder in der ungenügenden Stärke der Pfähle oder in allen diesen Ursachen zusammen zu suchen sein, eine Beseitigung dieser Uebelstände im Bereich der Möglichkeit liegt und ermöglicht werden muss, da es in der That der Rigaschen Stadtverwaltung, wie der Kaufmannschaft nicht würdig wäre, die Hände gefaltet in den Schooss zu legen und Jahr für Jahr den Holzhandel von einer Calamität heimsuchen zu lassen, die diesen bedeutenden Zweig unseres Exports ruiniren muss. Ist es doch nicht nur der directe Verlust der bei ca. 2 000 Flössen, die im Salom sich befinden dürften, oder ca. 600 000 Stück nach Balken gerechnet, à ca. 8½ Kop. für Aussuchen, in Plenitzen stellen und an den Ort der Lagerung bringen, ca. Rbl. 50 000 ausmacht, sondern ausserdem der Verlust an Waaren, der sicht nicht abschätzen lässt; insbesondere aber fällt ins Gewicht, dass diese Ereignisse unserem Holzhandel eine Unsicherheit geben, die auch unsere auswärtige Kundschaft abschrecken muss. Kann doch der solideste Verkäufer dadurch in die Lage gerathen, seine Verbindlichkeiten für die Beladung der Schiffe nicht erfüllen zu können."

Der Börsen-Comité machte hierauf dem Livländischen Gouverneur am 15. Juni 1892 sub Nr. 335 folgende Vorstellung:

„Es ist zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangt, dass Ew. Excellenz eine Untersuchung angeordnet haben, um die Ursachen der gegenwärtigen Holzstauung bei der Stadt zu constatiren.

Um nun auch seinerseits zu erwägen, in welcher Weise er etwa dazu mitwirken könnte, um diesen für unseren Holzhandel so unheilvollen und neuerdings häufig sich wiederholenden Zustände für die Zukunft entgegenzuarbeiten, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité an Ew. Excellenz die ergebene Bitte zu richten, über das Resultat der von Ew. Excellenz angeordneten Untersuchung ihm eine geneigte Mittheilung zugehen lassen zu wollen, wobei der Börsen-Comité sich gerne zur Uebernahme der durch etwa erforderliche Anfertigung von Abschriften entstehenden Kosten bereit erklärt."

Der stellvertretende Livländische Gouverneur, Vicegouverneur Bogdanowitsch antwortete am 26. Juni 1892 sub Nr. 6066:

„Auf das Schreiben vom 15. Juni 1892 sub Nr. 335 beehre ich mich dem Börsen-Comité mitzutheilen, dass meinerseits keinerlei Anordnungen wegen Mittheilung einer Abschrift von der Untersuchung betreffend den Salom auf der Düna an den Börsen-Comité erfolgen kann, da die Untersuchung vom Herrn Gouvernementschef bereits am 13. Juni 1892 sub Nr. 5654 dem Rigaschen Polizeimeister zurückgesandt und von letzterem, dem Antrage Seiner Excellenz gemäss, am 17. Juni dem Friedensrichter des 1. Districts der Stadt Riga übergeben worden ist, um den Kaufmann Kadinski und den Commis Saborow, auf Grund des Art. 77 des Friedensrichter-Strafgesetzbuchs, zur Verantwortung zu ziehen."

Mittelst friedensrichterlichen Urtheils vom 30. August 1892 wurden die, auf Grund des Artikel 29 und 77 des Ustaws über die von den Friedensrichtern zu verhängenden Strafen, angeklagten Kadinski und Saborow, da die Anklage nicht als erwiesen erachtet werden konnte, freigesprochen.

Die befragten Zeugen hatten sich in zwei Lager geschieden, von denen die einen das Unglück dem Umstande zuschrieben, dass bei dem hohen Wasserstande die oberhalb der Kadinskischen Flösse lagernden Holzmengen sich losgerissen hätten und mit einer Gewalt gegen die ersteren getrieben worden wären, der diese nicht zu widerstehen vermochten, weil sie an wenigen und dabei verfaulten Pfählen nicht genügend befestigt werden konnten; die Flösse Kadinski's seien mit einer durchaus genügenden Menge guter Taue versehen gewesen, welche oft in den Speicher gebracht und durch trockene ersetzt worden wären.

Die andere Gruppe, zu welcher der Aeltermann des Ankerneckenamts, Strauch, sein Gehilfe und die Arbeiter des Artells gehörten, behaupteten dagegen, dass die Zahl und Qualität der Pfähle eine durchaus genügende gewesen, Kadinski und Saborow hätten es aber unterlassen, ihre Flösse durch starke Taue an den Pfählen zu befestigen.

Gegen das friedensrichterliche Urtheil war in der gesetzlichen Frist keine Berufung eingelegt worden, so dass dasselbe rechtskräftig geworden ist.

Die vom Ankerneeken-Artell berechneten und zum grössten Theil auch bezahlten Kosten der Entwirrung des Saloms betrugen 24,511 Rbl. 46 Kop.

c. Durch die Holzstauung abgesperrte Schiffe.

Das Königlich Schwedisch-Norwegische Consulat in Riga wandte sich am 16. Juni 1892 sub Nr. 130 mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

„Der am 21. Mai d. J. auf der Düna eingetretene Salom hat, wie dem Börsen-Comité bekannt, es zwei norwegischen Seglern, den Schoonern „Nordahl Brun“ und „Brage“ unmöglich gemacht aus dem Hafen auszulaufen. Erstgenanntes Schiff, dessen Connossement an demselben Tage gezeichnet worden war, sollte den folgenden Tag durch die Brücken gehen und hat also bis heute 26 Tage unthätig liegen müssen. Das Conossement über die im Schooner Brage eingenommene Ladung wurde sechs Tage später, am 27. Mai gezeichnet und hat letztgenanntes Schiff also 20 Tage eingesperrt gelegen.

Für die Befreiung der genannten Schiffe ist, soweit ich im Stande bin es zu beurtheilen, bis jetzt fast garnichts geschehen, sondern scheint man sein hauptsächlichstes Augenmerk auf die Freimachung der Flösser gehabt zu haben, und von energischen Massregeln ist um so weniger zu sehen gewesen, da, wie mir von verschiedenen Seiten berichtet worden ist, weder von Nacht- noch von Sonntags- oder Feiertags-Arbeit, wie es bei solchen Gelegenheiten anderswo geschieht, etwas zu hören gewesen ist.

Da die Führer der genannten beiden Schiffe, welche zugleich deren Besitzer sind und durch dieselben ihren und ihrer Familien Lebensunterhalt erwerben müssen, sich durch diesen unverschuldeten Aufenthalt in einer um so unglücklicheren Lage befinden, als sie nicht allein die Kosten für ihre unbeschäftigten Mannschaften, auf Nordahl Brun 7 Mann und auf Brage 5 Mann, zu tragen haben, sondern ausserdem wenigstens einer Reise in diesem Jahre verlustig gehen, sehe ich mich veranlasst einen hochlöblichen Börsen-Comité, wenngleich derselbe und seine Institutionen an diesen traurigen Ereignissen keine Schuld tragen, ganz ergebenst anheimzustellen, ob es nicht im Interesse des Rigaschen Handels und Hafens ermöglicht werden könnte, dass den obengenannten Schiffsführern eine passende Vergütung bewilligt würde, ohne dass solches als Präjudiz für die Zukunft zu betrachten wäre, und erlaube ich mir zu diesem Zweck hier mitzutheilen, dass, laut den durch E. Reimann hier abgeschlossenen, mir vorgelegten Chartepartien, Nordahl Brun zu 4 £ und Brage zu 3 £ pro Tag Ueberliegegelder berechtigt sein sollen, aber dass die genannten Schiffsführer eine dementsprechende Vergütung von Seiten des Börsen-Comités keineswegs beanspruchen, sondern dankbar auch eine kleinere Unterstützung empfangen würden.“

Der Börsen-Comité antwortete am 19. Juni 1892 sub Nr. 353, dass durch die Holzstauung bei der Stadt nicht nur die

Norwegischen Segler „Nordahl Brun“ und „Brage“, sondern eine grosse Anzahl hiesiger, wie auswärtiger Kaufleute geschädigt worden. Vom Livländischen Herrn Gouverneur sei eine Commission niedergesetzt worden, um die Schuldigen an der in Rede stehenden Calamität zu ermitteln. Gegen Letztere würden alle Geschädigten ihren Regress zu nehmen haben. Mit den beiden obenerwähnten Schiffen eine Ausnahme zu machen und denselben eine besondere Unterstützung aus den allgemeinen Mitteln der Kaufmannschaft zu bewilligen, sei der Börsen-Comité, auf Grund seines Statuts, nicht berechtigt.

d. Auflösung des Ankerneeken-Artells.

Beim Schreiben vom 7. November 1892 Nr. 2253 übersandte das Handelsamt dem Börsen-Comité zur Aeusserung nachstehendes Gesuch des Ankerneeken-Artells vom 22. October 1892:

„Der vom Stadtamt zu Riga und dem Herrn Gouverneur bestätigte Ankerneeken-Artell vollführt die Arbeiten des früheren Ankerneeken-Amts und hat die übernommenen Verpflichtungen treu erfüllt; es fehlt aber der gesetzliche Schutz für die Grundbedingungen der Existenz desselben, d. h. das Recht zur Erhebung der Flössungsgebühren, wenigstens für den Empfang und die Ueberführung ankommender Hölzer nach den Ablagerungsplätzen.

Obschon den Besitzern der Flösse sehr wohl bekannt ist, dass es geradezu eine Unmöglichkeit ist, dass jeder Besitzer von Flössen nach Belieben seine Hölzer bei Ankunft derselben selbst besetzen und nach denjenigen Ablagerungsplätzen überführen kann, welche ihm für seine Interessen am geeignetesten erscheinen, da hierdurch selbstverständlich augenblicklich vollständige Verwirrung entstehen würde, so weigert sich doch ein Theil der Flossbesitzer, die von dem Ankerneeken-Artell geforderten, mässigen Gebühren zu zahlen, unter dem Vorgeben, dass man den Ankerneeken-Artell garnicht zum Empfang der Hölzer beauftragt habe und dass der Ankerneeken-Artell die betreffenden Flösse von solchen Ablagerungsplätzen geführt hätte, welche ihm von den Holzeigenthümern nicht vorher bestimmt worden seien; ja man hat bereits den Ankerneeken-Artell der Eigenmächtigkeit beschuldigt.

Auf die deshalb vom Ankerneeken-Artell erhobenen gerichtlichen Klagen, haben bei den Herren Friedensrichtern Zweifel über das Recht des Ankerneeken-Artells obgewaltet.

Es ist den Mitgliedern des Ankerneeken-Artells unmöglich, ihre bisherige Thätigkeit fortzusetzen, so lange es jedem Besitzer von Flössen freisteht, sich zu weigern, die betreffenden Gebühren zu zahlen und solange nicht der Ankerneeken-Artell von den zuständigen Behörden

in ihrem Recht geschützt wird, denn wovon sollen die Mitglieder des Ankerneeken-Artells die grossen Ausgaben für die bedeutenden Geschäftsunkosten, sowie für den Lebensunterhalt für sich und für ihre lange Jahre wohl eingeschulten Mannschaften bestreiten?

Der Ankerneeken-Artell kann sich unmöglich auf fortwährende, im Erfolg zweifelhafte Processe einlassen, am allerwenigsten kann er unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Verantwortung für die ihm anvertrauten Hölzer, deren Werth nach Tausenden von Rubeln zu schätzen ist, ferner tragen.

Unmöglich könnte es verlangt werden, dass die Glieder des Ankerneeken-Artells für ihre aufopfernde Thätigkeit ihr eigenes Hab und Gut zusetzen sollen, was ohne gerichtlichen Schutz ihrer Rechte, der Fall sein würde.

In Folge dessen sieht sich der Ankerneeken-Artell gezwungen, das Stadtamt ganz ergebenst zu ersuchen, die nöthigen Schritte zu thun, dass der Ankerneeken-Artell aufgelöst wird und dass derselbe von den übernommenen Verpflichtungen enthoben werde."

In Nr. 282 der Rigaschen Polizei-Zeitung vom 19. December 1892 erschien hierauf folgende Publication:

„Auf Grund der in Nr. 47 der Livländischen Gouvernements-Zeitung pro 1890 veröffentlichten obligatorischen Vorordnung der Rigaer Stadtduma vom 16. April 1890 über den Modus der Flössung auf der Düna auf der Strecke von Jungfernhof bis zur Eisenbahnbrücke, fordert Seine Excellenz der Herr Livländische Gouverneur, die Artells, welche im Jahre 1893 die Flössung in genauer Grundlage der angeführten Verordnungen übernehmen wollen, auf, sich zu melden.

Die auf diese Operation reflectirenden Artells müssen aus mindestens 20 Ankerneekenwirthen bestehen und annähernd über die nachstehenden, für die regelrechte Ausführung der Operation nothwendig befundenen Mittel verfügen:

150 Böte mit je 2 erfahrenen Ruderern, 150 Anker, 150 Taue zur Befestigung der Bojen, 150 Bojen, ebenso viele Segel und einen Bugsirdampfer von 15—20 Pferdestärken. Ausserdem hat der Artell zwischen Kengeragge und Jungfernhof ein Gebäude aufzuführen, in welchem die Ankerneekenstation, ein Comptoir für aller Art Anzeigen und der Geschäftsführer, sowie die dejourirenden Mitglieder der Artellverwaltung u. s. w. unterzubringen sind.

Der Artell hat bei der Stadtduma eine Caution von 10,000 Rbl. zu hinterlegen. Anmeldungen über die Bereitschaft, die angeführte Operation zu übernehmen, haben die Artells an das Rigasche Stadthaupt zu

richten, und zwar unter Beifügung der Caution und einer Bescheinigung darüber, dass der Artell über alle erwähnten Mittel verfügt. Diese Anmeldungen werden bis zum 1. März 1893 angenommen."

X. Import.

62. Verkehr Rigas mit den Schwarzmeer-Häfen.

Am 19. October 1892 sub Nr. 688 machte der Börsen-Comite, auf Antrag mehrerer Wein-Importeure, dem Zoll-Departement folgende Vorstellung:

„In letzter Zeit hat die Rigasche Kaufmannschaft regere Beziehungen mit den Häfen des Schwarzen Meeres anzuknüpfen begonnen und mehrfach Waaren von dorther bezogen, die, mit Durchgangs-Connoissementen versehen, in Antwerpen oder Kopenhagen umgeladen werden. Diese Waaren können, auf Grund der ausgestellten Zoll-Certificate, in Riga zollfrei empfangen werden, wenn das Rigasche Zollamt rechtzeitig im Besitze von Mustern ist, deren Qualität mit den angegebenen russischen Waaren verglichen wird.

Leider ist es jedoch häufig vorgekommen, dass die im Versandhafen abgenommenen und für den Waarenempfänger so wichtige Proben, die dem Schiffer zur Beförderung mitgegeben werden, wahrscheinlich im Umladungshafen verloren gegangen sind. Hiebei ist dem Kaufmann keinerlei Handhabe geboten, den Schiffer verantwortlich zu machen. In Folge des Verlustes der Proben, konnten die Waaren in Riga nicht empfangen werden, die hiesigen Empfänger aber sind, bis zur Beschaffung neuer Proben, grossem Zeitverlust und, für Umführung der Waaren ins Packhaus, Lagern daselbst etc. bedeutenden pecuniären Verlusten ausgesetzt.

Im Interesse nun sowohl des allgemeinen innerrussischen Handels, als auch der hiesigen Kaufmannschaft beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité an das Departement der Zollgefälle die ganz ergebenste Bitte zu richten, ob dasselbe nicht für möglich findet, zur Beseitigung der obgeschilderten Uebelstände, die Anordnung zu treffen, dass die Zollämter in den Häfen des Schwarzen Meeres die Proben von russischen Waaren, welche auf dem Wege der grossen Cabotage, mit Benutzung ausländischer Plätze, nach den Häfen des Baltischen Meeres kommen, auf Bitte des Absenders per Bahn oder Post an das Zollamt des Bestimmungshafens einsenden."

Hierauf hat das Zolldepartement folgende Verfügung getroffen und durch Circulair vom 7. November 1892 Nr. 21 909 publicirt:

„Auf Grund des § 31 der Regeln für den Transport von Waaren aus einem russischen Hafen zum anderen, werden, beim Transporte

von Weintrauben und Tabak aus den Häfen des Schwarzen nach denen des Baltischen Meeres, die Waarencollis nicht plombirt, sondern, anstatt dessen, aus jedem Colli je zwei Proben genommen, von denen eine, mit dem Siegel des Zollamts und dem des Versenders, im Versand-Zollamte aufbewahrt wird, während die andere, mit denselben Siegeln, gleichzeitig mit der Waare abgesandt wird. Gemäss der erwähnten Ordnung, die mittelst Anordnung des Collegen des Finanzministers (Circulair des Departements der Zollgefälle vom 23. November 1887 Nr. 22 579) auch auf andere, auf demselben Wege in Fässern, Säcken, Bündeln etc. beförderte Waaren ausgedehnt wird — werden die beim Verladen abgenommenen Waarenproben vom Zollamte am Versandorte den Schiffern eingehändigt, welche dieselben der Bestimmung gemäss gleichzeitig mit der Waare ausliefern.

Bei einem derartigen Versand der Proben ergeben sich jedoch in der Praxis sehr wesentliche Mängel, die den Handeltreibenden Anlass zu Klagen bieten, da die Schiffer, namentlich beim Umladen der Waaren in ausländischen Häfen auf andere Schiffe, häufig die auf ein und demselben Schiffe mit den Waaren versandten Proben verlieren.

Auf diese Weise werden dle Waarenempfänger der Möglichkeit beraubt, ihre Waaren rechtzeitig, bei Ankunft des Schiffes, am Zollamte des Bestimmungsortes zu erhalten und sind genöthigt, auf die Zusendung neuer Proben zu warten, was mit grossen Unkosten für den Transport der Waaren in die Packhäuser und für das Aufspeichern der Waaren verbunden ist. In solcher Erwägung hat der College des Finanzministers, auf Vortrag des Departements der Zollgefälle, für möglich befunden, für die Zukunft einen derartigen Modus einzuführen, dass die Proben von solchen Waaren, welche aus Häfen des Schwarzen Meeres nach Häfen des Baltischen Meeres befördert werden, nicht mehr auf demselben Fahrzeuge mit den Waaren, wie das bisher geübt worden, sondern an das Zollamt des Bestimmungsortes auf der Eisenbahn oder durch die Post versandt würden.

Obiges macht das Departement den Hafen-Zollämtern zur erforderlichen Anleitung bekannt."

(Börsenzeitung v. J. 1892 Nr. 266).

63. Verkehr Rigas mit den Häfen des Kaspischen Meeres.

Die Verwaltung der Gräsi-Zarizyner Bahn wandte sich unterm 13. October 1892 sub Nr. 3166 mit folgendem Schreiben an den Börsen-Comité:

„Bemüht um die Herstellung von zweckentsprechenden, den Bedürfnissen der Industrie und des Handels entsprechenden Tarifen für

einen directen Verkehr des Rigaschen Rayons mit den Häfen des Kaspischen Meeres und dem Transkaspischen Gebiete, beehrt sich die Direction Sie, geehrte Herren, zu ersuchen, Ihre Erwägungen in dieser Angelegenheit mitzutheilen.

Da es nicht zu vermeiden ist, dass die Waaren in genanntem Verkehr zu Wasser von und nach verschiedenen Hafenplätzen der Wolga gehen müssen, welche von den Schienengeleisen berührt werden, bittet die Direction ergebenst um Mittheilung folgender Auskünfte:

1) über den Preis der Wasserfracht von Astrachan, Usun-Ada, und Baku bis Jaroslaw, Nishni-Nowgorod, Saratow und Zarizyn für Wolle, Baumwolle, Reis, Fische, trockene Früchte, Traubenwein, unbearbeitete Häute und Felle, und umgekehrt von den obgenannten Hafenplätzen nach den bezeichneten Häfen des Kaspischen Meeres für Manufacturwaaren, Garn, Eisen und Eisenproducte, Materialwaaren, Papier jeder Art, Getränke und Droguenwaaren, bei Beförderung dieser Waaren a) auf Dampfschiffen und b) auf von Dampfern bugsirten Barken.

2) über die Kosten des Auf- und Abladens der genannten Waaren an den Hafenplätzen und über den Preis der Assecuranz derselben; hiebei wäre es wünschenswerth zu erfahren, ob sämmtliche Partien der Waare obligatorisch versichert werden, und wenn nicht, so welcher Theil derselben.

3) Ferner wäre es wünschenswerth zu wissen, ob die Berechnung des Disconts für das Kapital, während die Waare unterwegs ist, einen Einfluss ausübt auf die Wahl des Weges über den einen oder anderen Hafen, unabhängig von den Transportkosten, und, falls ein solcher Einfluss vorhanden, so in welchem Sinne."

Der Börsen-Comité antwortete am 13. November 1892 sub № 769:

„Auf das Schreiben vom 13. October d. J. Nr. 2166 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass er mit lebhaftestem Danke die Fürsorge und Bemühungen der Direction der Gräsi-Zarizyner Eisenbahn-Gesellschaft um Verbesserung der Handelsverbindung des Rigaschen Rayons mit den Häfen des Kaspischen Meeres und dem Transkaspischen Gebiete anerkennt, da nur bei billigeren und zweckentsprechenderen Tarifen der gegenwärtig nur ganz unbedeutende Verkehr sich erhöhen und entwickeln kann.

Leider stehen dem Börsen-Comité die von der Direction gewünschten Daten und Auskünfte nicht zu Gebote und muss er dieselben von den betreffenden Institutionen einholen. Nach Empfang dieser Auskünfte wird der Börsen-Comité nicht ermangeln, dieselben der Direction der Gräsi-Zarizyner Eisenbahn-Gesellschaft mitzutheilen."

Im weiteren Verfolg übersandte der Börsen-Comité der Verwaltung der Gräsi-Zarizyner Eisenbahn am 9. Januar 1893 sub Nr. 937 die gewünschten Daten, soweit dieselben zu erlangen waren.

64. Heringsgeschäft.

Verlegung der Heringswrake.

Bei Gelegenheit einer Berathung wegen Concessionirung von Ladestegen am neuen Quai, war zwischen Vertretern der Stadtverwaltung (Stadthaupt Kerkovius, Stadträthe Erhardt, Jaksch und v. Haffner und Oberingenieur Agthe) und Vertretern der Kaufmannschaft (Präses R. Kerkovius und die Herren Viceconsul Fenger, Mohr, Laerum, Hammond und Pohndorff) gleichzeitig über die Frage wegen Verlegung der Heringswrake verhandelt worden, wobei sich Folgendes ergab.

Gegen den Plan des Stadtamts, die Heringswrake, deren Entfernung durch den Ausbau des Dammes AB, sowie durch die Verlegung der Dünaflossbrücke sich als nothwendig herausstellt, nach dem Karlsmarkt zu verlegen, sprach sich, namens der Interessenten, Herr Viceconsul Fenger aus, indem er folgende Umstände geltend machte: Zunächst erscheine ein Flächenraum von nur 25,000 □Fuss für den gedachten Zweck zu gering, indem das Heringsgeschäft einen Raum von mindestens ca. 46,000 □Fuss beanspruche. Allein zum Wraken einer gewöhnlichen Dampferladung (ca. 3000 Tonnen) seien 20,000 □Fuss Fläche erforderlich; es müsse indessen die Einrichtung eines Wrakschuppens allein, wie solches vom Stadtamt geplant werde, als unthunlich angesehen werden; denn das Heringsgeschäft würde entschieden benachtheiligt werden, wenn nicht mit dem Wrakschuppen, wie bisher, Speicher verbunden würden, selbst wenn solche für private Rechnung der Kaufleute erbaut werden sollten. Auch erscheine den Interessenten der Platz am Karlsmarkt deshalb ungeeignet, weil derselbe oberhalb der Brücken liege, was nicht allein den Schiffsverkehr erschweren, sondern auch die Gefahr mit sich bringen würde, dass das Heringsgeschäft zu Zeiten durch Hölzerstauungen und eventuelle Eisverhältnisse von der Wrake abgeschnitten werden könnte. Unter solchen Erwägungen hätten sich die Interessenten dafür entschieden, eine Verlegung der Wrake nach dem Andreasholm, und zwar nach der dem Südwesten zugekehrten Ecke desselben, anzustreben. Hier sei genügender Raum nicht nur für die Wrake selbst, sondern auch für Speicher vorhanden (jeder Händler bedürfe etwa 4100 □Fuss Speicherraum bei der Wrake); ferner besitze dieser Platz den grossen Vorzug

vor anderen, dass die Wrake hier unmittelbar am Schienengeleise errichtet werden könnte; auch könnten in Folge stattgehabter Baggerarbeiten hier grössere Schiffe bequem anlegen.

Der Präses des Börsen-Comités erklärte, dass der letztere der Idee, die Heringswrake nach dem bezeichneten Platze auf dem Andreasholm zu verlegen, zustimme.

Nachdem sodann die Frage aufgeworfen worden war, ob die Verlegung der Wrake dorthin schon im Frühjahr 1892 sich ausführen lasse, stellte sich heraus, dass dieses aus mehrfachen Gründen, besonders aber ohne Schädigung des Heringshandels, nicht möglich sei, weil dieser die Speicher bei der Wrake nicht missen könne. In Anbetracht dessen, dass die am Damm AB vorzunehmenden Arbeiten und die damit zusammenhängende Verlegung der Flossbrücke zur Schoonerstrasse eine sofortige Verlegung der Wrake nicht unbedingt nöthig machten, dass vielmehr der Verkehr zwischen der Flossbrücke und der Mitauer Vorstadt zwar ein wenig unbequemer sich gestalten, aber nicht wesentlich behindert werden würde, da derselbe sich sowohl durch die Schoonerstrasse, als über das frei werdende Terrain der jetzigen Heringswrake ermöglichen lasse, einigte man sich in einer am 4. Januar 1892 abgehaltenen Commissionssitzung dahin:

„dass, ohne vorläufig ein Definitivum in Bezug auf die Grösse „des der neuen Heringswrake einzuweisenden Raumes zu statuiren, „eine Verlegung der Wrake nach der bezeichneten Stelle des „Andreasholms (südwestliche Ecke desselben) in Aussicht zu „nehmen sei, dass bezüglich der Anlage der Speicher daselbst ein „Einvernehmen mit der Eisenbahn-Direction erzielt werden müsse, „zuvor aber das Stadtamt zu ersuchen sei, das Handelsamt auf„fordern zu wollen, wegen der Dimensionen der Heringswrake „mit dem Börsen-Comité resp. mit Vertretern desselben in Relation „zu treten und über das Resultat der Verhandlungen dem Stadt„amt zu berichten."

Am 13. August 1892 sub № 1610 ging dem Börsen-Comité vom Stadtamte folgendes Schreiben zu:

„Im Hinblick auf die bevorstehende Verlegung der Heringskaje nach dem Andreasholm hat das Handelsamt verfügt:

1) beim Bauamte zu beantragen, dass sämmtliche zur Wrake von Heringen nothwendigen Bauten auf dem Andreasholm, darunter auch die Herstellung von mindestens drei Wohnzimmern für die Beamten und einer Feuerstelle für die Stempel im projectirten steinernen Hause für die Verwaltung, spätestens zum 1. April 1893 beendet würden;

2) die mit Heringen handelnden Kaufleute durch eine Bekanntmachung in den örtlichen Zeitungen aufzufordern, die von ihnen eingenommenen Schuppen auf der alten Kaje nicht später als am 1. October 1892 zu räumen, da die erwähnten Schuppen abgebrochen werden sollen und das Material beim Bau der neuen Gebäude auf dem Andreasholm zur Verwendung kommen soll;

3) die übrigen Räumlichkeiten auf der alten Kaje, so namentlich das Schutzdach zum Wraken der Heringe und die Räume für die Verwaltung ungerührt zu lassen, bis die Gebäude auf dem Andreasholm völlig zum Benutzen fertig gestellt worden sind."

Der Börsen-Comité ersuchte hierauf das Handelsamt am 28. August 1892 sub Nr. 542 dahin Anordnung treffen zu wollen, dass das Abtragen der Heringsscheunen bis zum 1. December 1892 verschoben werde. Eine Abtragung schon am 1. October würde eine empfindliche Störung des Geschäfts mit sich bringen und dürften 4 Monate doch auch genügen, um die hölzernen Scheunen auf dem Andreasholm wieder herzustellen.

Das Handelsamt antwortete am 15. September 1892 sub Nr. 1832, dass in Anbetracht der ihm auferlegten Bedingung, den Bau der Holztheile der neuen Heringskaje nicht später als am 1. April 1893 zu beenden, der Bauunternehmer auf eine Verlängerung der Frist zum Abbruche der Schuppen auf der Heringskaje nicht eingehe.

In Folge dessen sei das Handelsamt leider nicht im Stande, zum Abbruch der Schuppen einen späteren Termin als den 1. October 1892 zu bestimmen.

65. Das Salzgeschäft.

Eisenbahn-Tarife

(siehe pag. 43, IV dieses Berichts).

66. Die Ladekrähne.

Der Andreaskrahn ist dem Zollartell durch Contract vom 10. April 1890 für eine Jahreszahlung von 500 Rbl. verpachtet.

Der Mühlgrabenkrahn ist im abgelaufenen Jahre nicht benutzt worden.

XI. Die Handelsämter.

67. Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren.

Nach Vorschrift des Ukases Eines Dirigirenden Senats vom 16. Februar 1860 Nr. 5679 hat die Kaufmannschaft, nach Aufhebung

der obligatorischen Wrake, alljährlich die Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrakt verschiffte Waaren festzusetzen.

Seit dem Jahre 1882 (Generalversammlungsbeschluss vom 19. November 1882) sind nun folgende Entschädigungen gezahlt worden:

1) den Hanfbindern 2½ Kop. pro Berkowetz Hanf;
2) den Liggern für Flachs 1½ Kop. pro Berkowetz;
„ „ „ Hanf und Torse 1½ Kop. pro Berkowetz;
„ „ „ Tabak 3 Kop. pro Berkowetz;
3) die Mastenwraker erhielten die ganze eigentliche Wrakgebühr für alle zum Export gelangenden Masten und Spieren und ausserdem noch eine Unterstützung von 20 Rbl. monatlich aus der Kasse des Börsenvereins;
4) die Eichenholzwraker erhielten ⅓ des eigentlichen Wraklohnes, als Entschädigung für die mit Umgehung der Wrake verschifften Eichenhölzer;
5) die nicht mehr activen Flachs- und Hanfwraker (2) bezogen eine Pension von je 1000 Rbl. aus den Mitteln des Börsenvereins.

In der Generalversammlung vom 10. November 1892 wurde beschlossen, dieselben Entschädigungen resp. Pensionen auch pro 1893 unverändert fortbestehen zu lassen, mit der einzigen Abänderung, dass dem einen noch lebenden Mastenwraker, zu der ihm bewilligten monatlichen Unterstützung von 20 Rbl., eine Zulage von 5 Rbl. monatlich gewährt werden, dagegen aber die ihm bisher zugekommene Wrakgebühr für Masten und Spieren in Wegfall kommen soll.

68. Makler.

Wiederbesetzung der Vacanzen.

Die durch den Tod des Maklers Heinrich Hollander entstandene Vacanz wurde am 31. Januar 1892 durch den Kaufmann Alexander Kroeger besetzt. Im April 1892 verstarb der Makler Cruse und trat an dessen Stelle am 28. Juli 1892 der Kaufmann K. F. Conradi.

69. Messeramt.

Mittelst Gesuchs vom 12. August 1892 hat das Messeramt darum gebeten, ihm die demselben ursprünglich (im Jahre 1888) für 5 pensionirte Messer gewährte Unterstützung von 500 Rbl. zu bewilligen. Der Börsen-Comité antwortete am 25. August 1892 Nr. 515, dass er, in Grundlage des Beschlusses der Generalversammlung der Kaufmannschaft vom 7. October 1888, für 3 pensionirte Messer nur eine Unterstützung von zusammen 300 Rbl. zu gewähren berechtigt sei.

70. Stauer-Artell.

Das Departement des Handels und der Manufacturen übersandte, beim Rescript vom 22. Januar 1892 sub № 832, dem Börsen-Comité zur Begutachtung einen vom Livländischen Gouverneur dem Departement zur Bestätigung vorgestellten Entwurf zu einem Reglement für einen (nicht obligatorischen) Artell der Stauer beim Rigaschen Hafen.

Der Börsen-Comité überwies die Begutachtung einer besonderen Commission, bestehend aus den Herren R. Kerkovius, Sommer, Bornholdt, Lange und Langford und beantragte, dem Commissionsgutachten entsprechend, in einer Vorstellung an das Departement des Handels und der Manufacturen vom 28. Februar 1892 № 1047 einige Aenderungen des Entwurfs, wobei er im Eingange seines Gutachtens sich folgendermassen aussprach:

„Bis hiezu wird das Laden der Schiffe, oder vielmehr das Stauen der Ladungen in den Schiffen, durch ziemlich einfache Leute bewerkstelligt, die durch vieljährige practische Uebung sich eine gewisse Erfahrung angeeignet und das Vertrauen der Ablader, Rheder und Schiffer erworben haben, indem sie als Unternehmer mit diesen letzteren im gegebenen Fall die Abmachung treffen, zu einem bestimmten Preise für ein gewisses Waarenquantum, die Verstauung der Waaren im Raum des Schiffes in sachverständiger Weise zu besorgen, wobei auch meist die Zahl der zu stellenden Arbeiter fixirt wird, gleichsam als Garantie für die Beendigung der Arbeit in einer bestimmten Zeit.

Der Börsen-Comité findet gegen die Gründung eines Stauerartells im Princip nichts einzuwenden, sondern ist der Anschauung, dass derselbe, bei einer tüchtigen und reellen Leitung, aber nur bei einer solchen, dem Handel und der Schifffahrt gute Dienste zu leisten im Stande wäre und dabei für die Glieder des Artells ein blühendes Geschäft machen könnte. Es erscheint dem Börsen-Comité aber nur gerecht, dass, wenn die Theilnehmer des Artells diesem, durch die officiell Bestätigung, einen gewissen Nimbus geben und namentlich auf den fremden Schiffer den Eindruck hervorrufen wollen, als obrigkeitlich bestätigtes Institut eine grössere Garantie zu bieten, als andere Privatstauer, diese Garantie auch durch Deponirung einer statutarisch festzustellenden, nicht gar zu eng bemessenen Summe, thatsächlich Ausdruck finden müsste. Eine Sicherstellung der Schiffer und Rheder gegen etwaige Schäden und Verluste, die der Artell verursachen könnte, ist aber umsomehr geboten, als bei der Bildung des Vereins die Beurtheilung der Kenntnisse der einzelnen Mitglieder im Stauwesen wohl mit grosser Nachsicht geübt werden dürfte“

Besonders betont wurde noch, dass der Stauer-Artell keine Arbeiten übernehmen darf, die dem bereits bestehenden Zoll-Artell übertragen sind.

XII. Börsen-Usançen.

71. Neue Redaction der Rigaer Börsen-Usançen.

Die zeitgemässe Umarbeitung der Rigaer Börsen-Usançen ist im abgelaufenen Jahre lebhaft gefördert worden, so dass der Entwurf zu einer neuen Fassung derselben in nächster Zeit der Generalversammlung der Kaufmannschaft wird vorgelegt werden können.

Nächst der Usançen-Delegation, haben insbesondere die Delegationen für das Getreidegeschäft und für das Holzgeschäft eifrig mitgearbeitet. Gegenwärtig ist die Usançen-Delegation mit der Schlussredaction der vollständigen Usançen-Sammlung beschäftigt.

XIII. 72. Handels-Gesetzgebung.

Nach einem Referat in № 49 des „Westnik Finanssow" vom Jahre 1892 und weiteren vom Börsen-Comité durch seine St. Petersburger Agentur eingezogenen Informationen, wird an der Ausarbeitung des Entwurfs zu einem neuen Handels-Reglement gearbeitet, welches sich mehr dem Typus der ausländischen Handels-Ordnungen nähern soll. Die Haupt-Abschnitte werden nach ihrer Fertigstellung und Erledigung auf dem Gesetzgebungswege successive erscheinen, ohne die Vollendung des ganzen Werkes abzuwarten.

Erschienen sind bisher: 1) Regeln über die Liquidirung von communalen und privaten Institutionen für kurzterminirten Credit (Allerhöchst bestätigt am 22. Mai 1884), 2) das Reglement für Waaren-Lagerhäuser (Allerhöchst bestätigt am 30. März 1888), 3) Regeln für Banquier-Geschäfte (Allerhöchst bestätigt am 26. Juni 1889), 4) Regeln über das abgekürzte und vereinfachte Gerichtsverfahren bei Wechseln, Schuldverschreibungen und Miethverträgen (Allerhöchst bestätigt am 3. Juni 1891).

Die Vorarbeiten zum Project für eine neue Concursordnung sind beendigt. Nach Zusammenstellung des reichen Materials an einheimischen und auswärtigen Concursgesetzen ist nunmehr, mittelst Allerhöchsten Befehls, die Redaction der neuen Concurs-Ordnung für das russische Reich dem Geheimrath Tuhr aufgetragen worden.

Das Project der neuen Wechsel-Ordnung befindet sich bereits im Reichsrathe und soll noch in der gegenwärtigen Session desselben zum Abschluss gebracht werden.

Im Justizministerium wird übsr die Handelsgerichte verhandelt, welche als selbstständige Gerichts-Institutionen aufhören und als besondere Sectionen den Bezirksgerichten zugetheilt werden sollen.

XIV. 73. Der kaufmännische Verein.

Mit diesem Jahre ist auch dieser Verein in die Reihe der Jubilare getreten, nachdem derselbe ein zehnjähriges Bestehen hinter sich hat. Sind die Errungenschaften auch keine besonders grosse und in die Augen fallende, so darf der Vorstand sich doch dem Bewusstsein hingeben, unentwegt die Zwecke verfolgt zu haben, die dem Verein von seinem Pathen auf den Weg gegeben wurden. Besonders mit Beginn des eilften Jahres der Wirksamkeit, kann der Vorstand, in Bezug auf die von ihm stets als Hauptaufgabe des Vereins angesehene Förderung der Fortbildung unseres jungen Kaufmannsstandes, von einer erfreulichen Wiederbelebung berichten. Namentlich fand der seit einigen Jahren, wegen Mangels an Theilnehmern, in's Stocken gerathene Unterricht im Handels- und Wechselrecht eine rege Betheiligung. Die Frequenz der Curse gestaltete sich wie folgt: 120 Personen (gegen 70 in 1891) hatten 162 Stunden (gegen 96 in 1891) belegt, die sich vertheilten auf:

Buchführung (durch Herrn Mally) . . .	41	gegen	29	in	1891
Kaufmännisches Rechnen (durch Herrn Scholz)	24	„	14	„	„
Russische Sprache (durch Herrn Reimers)	28	„	20	„	„
Englische „ („ „ Wood)	27	„	10	„	„
Französische „ („ „ Dubois)	9	„	11	„	„
Deutsche Handelscorrespondenz (durch Herrn Scholz)	11	„	12	„	„
Handels- und Wechselrecht (durch Herrn Th. v. Berent)	22	„	—	„	„
zusammen	162	gegen	96	i. J.	1891.

Der Besuch der Vorträge und Discutirabende erhielt sich auf dem bisherigen Niveau. Es wechselten Vorträge und Discutirabende von Mittwoch zu Mittwoch ziemlich regelmässig ab, in der Zeit vom 15. September bis 15. December und vom 15. Januar bis Ende März.

Die Zahl der Abonnenten bei der Bibliothek hat sich nicht wesentlich erhöht, doch wurde sie fleissig in Anspruch genommen. Die Ausgabe fand, wie früher, im Winter an 3 Abenden in der Woche, in den Sommermonaten Juni, Juli und August lediglich an den Mittwochen von 12—1 Uhr Mittags statt, im Ganzen an 112 Tagen, wobei 8565 Bände gewechselt wurden, gegen 7304 im vorigen Jahre. Im Laufe des Jahres wurden Neuanschaffungen für die Bibliothek bis zum Betrage von Rbl. 325 gemacht und besteht dieselbe nunmehr aus:

2296	Bänden	in deutscher	Sprache
390	„	„ englischer	„
124	„	„ französischer	„
41	„	„ russischer	„

zusammen 2851 Bände, gegen 2680 im Vorjahre.

Ferner sind 109 Bände verschiedener Zeitschriften vorhanden.

Ein geselliger Abend, der am 21. März arrangirt wurde, fand leider nur geringe Theilnahme, dagegen erfreute sich das Stiftungsfest zur 10. Jahresfeier am 17. October eines sehr regen Besuchs.

Die Stellenvermittelungs-Commission ist in diesem Jahre in ihren Bemühungen nicht ohne Erfolge geblieben:

vom Jahre 1891 standen noch auf der Candidatenliste	13	Personen
Neuanmeldungen kamen hinzu	36	„
zusammen	49	Personen.

Es wurden durch die Commission, bis auf einige Wenige, die selbst Stellen fanden, placirt .	29	
Es verblieben durch Neuarrangements auf ihren früheren Plätzen	3	
	32	

Mithin treten wir in das Jahr 1893 mit . . . . 17 Candidaten.

Die in unserem letzten Bericht ausgesprochene Befürchtung, dass die Zahl unserer Vereinsmitglieder einen noch weiteren Rückschritt machen dürfte, hat sich leider bewahrheitet. Wir sind von 893 auf 852, inclusive 2-er Ehrenmitglieder, zurückgegangen. Die Balancirung der Einnahmen und Ausgaben wird dadurch eine immer schwierigere Aufgabe. Von einer Erhöhung der Beiträge, wie sie im schlimmsten Falle freilich nur für die zur Gilde steuernden Mitglieder in Aussicht genommen ist, hat man bis hiezu Abstand nehmen können.

XV. Börsen-Angelegenheiten.

74. Budget des Börsen-Comités.

Die von der Kaufmannschaft in der Generalversammlung vom 25. September 1884 beschlossene Regulirung der Budgets pro 1879 bis 1884 war vom Livländischen Gouverneur beanstandet worden, worüber der Börsen-Comité am 19. November 1884 beim Senate Beschwerde führte. In Folge von Meinungsverschiedenheiten im 1. Departement des Senats gelangte die Sache an die Plenarconferenz des Senats und von dieser an den Reichsrath, der dieselbe wiederum an den Senat zur Erledigung zurückverwiesen hat.

Am 29. April 1892 hat hierauf das 1. Departement des Senats eine Entscheidung gefällt, die aber bis hiezu noch nicht ausgefertigt und dem Börsen-Comité eröffnet worden ist.

75. Heranziehung des Börsen-Comités zur Gildensteuer.

Unterm 12. December 1891 № 1942 ersucht der Steuer-Inspector des 1. Districts der Stadt Riga den Börsen-Comité, in Betreff der vom Livländischen Controlhofe, in dessen Vorstellung an den Herrn Reichscontroleur vom 28. September 1891 № 4583 vertretenen Ansicht, wegen Heranziehung des Börsen-Comités zur Gildensteuer, sich zu äussern.

Die eben citirte Vorstellung des Livländischen Controlhofs lautet wie folgt:

„Am 27. April 1875 erfolgte der Allerhöchste Befehl über Anweisung aus den Reichssummen von 1,920,071 Rbl. zum Ausbau und Verbessern des Rigaschen Hafens, im Jahre 1885 wurden zu demselben Zwecke 1,430,000 Rbl. und im Jahre 1890 weitere 1,700,000 Rbl. abgelassen. Hiebei war im erwähnten Allerhöchsten Befehle gesagt, dass die Arbeiten dem Rigaer Börsen-Comité zur Ausführung zu übergeben seien, auf Grund von Verpflichtungen, die derselbe alljährlich mit dem Wegebau-Ministerium schliesse. In diese Verpflichtungen ist, unter anderem aufgenommen worden, dass dem Rigaer Börsen-Comité anheimgestellt werde: a) nach seinem Ermessen, ohne vorhergängige Ausbote, die Ausführung der Arbeiten auch anderen Personen zu übergeben, welche Erfahrung in hydrotechnischen Arbeiten hätten und genügende Garantie für zuverlässige Ausführung der Arbeiten leisten könnten; b) die Arbeiten werden dem Börsen-Comité ohne jegliches Unterpfand, für die nach den Kostenanschlägen berechneten Summen übergeben, wobei die festgesetzten procentualen Abzüge einbehalten werden, und

c) die Summen werden dem Börsen-Comité in Avancen im Betrage von nicht mehr als 1/4 des jährlich bewilligten Credits ausgezahlt.

Da der Livländische Controlhof aus der Rechnungslegung über die Ausgaben für den Ausbau des Rigaschen Hafens nicht ersieht, dass der Börsen-Comité, gemäss Artikel 10 und 44 Band V. des Codex der Reichsgesetze, Ausgabe vom Jahre 1886, Scheine erster Gilde für die Berechtigung, Lieferungen zu übernehmen und Arbeiten für mehr als 30,000 Rbl. jährlich auszuführen, gelöst hat, trat derselbe in dieser Angelegenheit mit dem Chef der Arbeiten zum Ausbau des Rigaschen Hafens in Relation und bat diesen um Auskünfte darüber, ob der Börsen-Comité, beim Abschlusse der Verpflichtungen über die Uebernahme der Arbeiten, der Hafenbau-Verwaltung Gildenscheine 1-ter Kategorie vorstelle, im entgegengesetzten Falle aber um eine Mittheilung der gesetzlichen Grunglagen, anf welche hin der Börsen-Comité sich der Erfüllung der oballegirten Art. 10 und 44 der Steuerverordnung entziehe."

Wie aus dem Schreiben vom 16. April 1891 sub № 163 an die Hafenbauverwaltung ersichtlich ist, erklärte der Börsen-Comité: die dem Comité übertragene Ausführung der Arbeiten in der Düna gehören nicht zu denjenigen Handels- und Gewerbe-Unternehmuugen, die der Gildensteuer unterlägen, auf welche der Livländische Controlhof hingewiesen habe. Von der Ansicht ausgehend, dass, bei der Schwierigkeit der Controle über hydrotechnische Bauten, Arbeiten auf diesem Gebiete nicht auf Lieferuug mittelst gewöhnlicher Ausbote abgegeben werden könnten, habe das Wegebauministerium, dem Allerhöchsten Befehle gemäss, die Ausführung der Arbeiten dem Rigaschen Börsen-Comité anvertraut. Demnach erscheine der Börsen-Comité nur als eine Person des besonderen Vertrauens im Interesse der Krone.

Im Hinblicke hierauf sei in den vom Ministerium bestätigten Verpflichtungen niemals von einer vom Börsen-Comité zu entrichtenden Gildensteuer die Rede gewesen. Anders verhalte sich die Sache hinsichtlich der Contracte, welche der Börsen-Comité mit Privatunternehmern über die Ausführung der Arbeiten schliesse. Diese Privatunternehmer zahlten, selbstverständlich, die Gildensteuer.

Indem der Livländische Controlhof dem Börsen-Comité keine besonderen Rechte zuerkennen konnte, die ihn von den hiefür bestehenden Gesetzesbestimmungen befreien, andererseits, in Berücksichtigung der Erklärung des Börsen-Comités, dass er gewissermassen eine besondere Vertrauensperson im Interesse der Krone sei, bat der Controlhof die Hafenbauverwaltung um Zusendung des Allerhöchsten Befehls, durch welchen dem Börsen-Comité besondere Rechte zuerkannt worden und

auf Grund dessen er der Krone gegenüber kein gewöhnlicher Unternehmer sei, sondern eine Person, die über die Interessen der Krone wache und dieselben wahre.

Hierauf antwortete der Börsen-Comité der Hafenbauverwaltung, dass er das Allerhöchst am 19. Februar 1890 bestätigte Reichsrathsgutachten über die Uebertragung der Ausführung der Arbeiten zur Regulirung der Düna an den Börsen-Comité, dessen in der Beilage zum Schreiben der Bauverwaltung an den Börsen-Comité Erwähnung gethan werde, nicht besitze, somit die Bauverwaltung bitten müsse, die gewünschte Mittheilung dem Controlhofe von sich aus zu machen.

Bei der ferneren Beprüfung dieser Frage ergab sich, dass der Allerhöchste Befehl vom 19. Februar 1890, auf welchen sich die Bauverwaltung beruft, die vorliegende Sache garnicht berührt und keine besonderen Bedingungen und Vorzüge enthält, welche dem Börsen-Comité eine, denselben aus der Reihe der übrigen Kronslieferungen übernehmenden Unternehmer hervorhebende Ausnahmestellung gäben.

Ferner hat sich aus einer Sprawka im Livländischen Kameralhofe ergeben, dass der Börsen-Comité gleichfalls keine Scheine 1-ter Gilde für die von ihm unterhaltenen Bugsirdampfer „Hermes“ und „Simson“ löse. Wie aus dem Schreiben des Departements für Handel und Manufacturen vom 12. September 1880 sub № 6962 an den Kameralhof zu ersehen, wird der Börsen-Comité von der Gildensteuer auf Grund dessen befreit, dass der Börsen-Comité der Vertreter der Börsenkaufmannschaft sei, deren einzelne Glieder bereits Handelssteuern nach ihren Umsätzen entrichteten, und aus diesem Grunde nicht zum Lösen eines besonderen Handelszeugnisses auf seinen Namen herangezogen werden könne.

Aus § 9 des Statuts der Rigaer Börse ersieht man, dass der Börsen-Comité der Repräsentant des Börsenvereins ist, dass seine Bestimmung in dem Unterstützen und Entwickeln des Rigaschen Grosshandels liegt, aus § 10 desselben Statuts, bei Aufzählungen der Obliegenheiten und Vollmachten des Comités aber ist nicht zu ersehen, dass demselben auch gestattet wäre, im Interesse der Erleichterung und Entwickelung des Handels, Lieferungen zu übernehmen.

Wenn somit der Börsen-Comité Lieferungen zur Ausführung von Arbeiten übernimmt und Bugsirdampfer unterhält, so kann derselbe nicht als Repräsentant des Börsenvereins betrachtet werden; im gegebenen Falle erweist er sich als eine gewisse Genossenschaft zur Verfolgung von Zwecken, die vollständig abseits seiner Obliegenheiten liegen. Demnach ist derselbe aber, auf Grund des Art. 2, Swod der Gesetze Band X, Theil I, Ausgabe vom Jahr 1887, verpflichtet,

Handelsscheine, entsprechend der Lieferungssumme, nach den in der Verordnung über Steuern für die Berechtigung zu Handel und Gewerbe Band V, Art. 44, Pkt. 1 enthaltenen Regeln, zu lösen. Diese Ansicht des Controlhofs wurde auch vom Livländischen Kameralhofe getheilt wie sich das aus dessen Vorstellung an das Finanzministerium ergiebt. In dieser Vorstellung wird nämlich ausgeführt, dass der Börsen-Comité verpflichtet sei, zur Berechtigung des Unterhalts von Bugsirdampfern Gildenscheine zu lösen. In Berücksichtigung aber der Anschauung des Departements für Handel und Manufacturen, dass der Börsen-Comité nicht zum Lösen eines besonderen Handelsscheines veranlasst werden könne, hält sich der Livländische Controlhof nicht für berechtigt, fernerhin auf die Heranziehung des Comités zur Bezahlung der erforderlichen Steuern für die Berechtigung, Lieferungen zu übernehmen und Arbeiten auszuführen, zu bestehen. In Folge dessen beehrt sich der Controlhof von den obigen Sachumständen Ew. hohen Excellenz zu berichten, wobei er sich hinzuzufügen erlaubt, dass, wenn der Rigasche Börsen-Comité für seine handelsgewerblichen Operationen vom Lösen der durch das Gesetz verordneten Handelssteuern befreit würde, dieses einen für die Krone ungünstigen Präcedenzfall für andere, dem Börsen-Comité ähnliche Institute schaffen würde."

Die dem Steuer-Inspector des I. Rigaschen Districts am 21. December 1891 sub № 834 mitgetheilte Erklärung des Börsen-Comités hat nachstehenden Wortlaut:

„Der Livländische Controlhof behauptet zunächst, dass der Rigaer Börsen-Comité, mit Rücksicht auf die Uebernahme der Dünaregulirungsarbeiten, auf Grund der Art. 10 und 44, Band V des Codex der Reichsgesetze (Ausgabe vom Jahre 1886), der Gildensteuer unterliege.

Diese Auffassung muss aber insofern als eine ganz irrige bezeichnet werden, als die citirten Gesetzesbestimmungen sich nur auf gewöhnliche Podräde beziehen, die Stellung des Börsen-Comités zur Ausführung der von der Staatsregierung angeordneten Dünaregulirungsarbeiten aber nicht als die eines einfachen Podrädschiks angesehen werden kann, der auf einem öffentlichen Torge eine Leistung übernimmt, aus welcher er sich einen persönlichen Gewinn verspricht.

Als die Staatsregierung im Jahre 1868 beschloss, die zur Durchführung der Dünaregulirung erforderlichen Mittel aus dem Reichsschatze herzugeben, ward es für nothwendig erkannt, diese Arbeiten nicht auf dem gewöhnlichen Torgwege an einfache Podrädschiks zu vergeben, sondern, da es sich hier um schwer controlirbare hydrotechnische Bauten handelte, die Ausführung derselben dem Rigaer Börsen-Comité anzuvertrauen, der bis zum Jahre 1868 die Rigaschen

Hafenbauten ausgeführt und darin reiche Erfahrung gesammelt hatte. Hiezu erfolgte die Allerhöchste Genehmigung. In Folge dessen werden seit jener Zeit alljährlich zwischen dem Ministerium der Wegecommunication und dem Rigaer Börsen-Comité Conditionen über die im Laufe des Jahres vorzunehmenden Arbeiten vereinbart, auf Grundlage welcher der Börsen-Comité die volle Verantwortung für die solide Ausführung der Bauten übernimmt und dieselben, ihm genau bekannten zuverlässigen Bauunternehmern contractlich überträgt. Da auf letztere nun allerdings die citirten Artikel 10 und 44 des Swod Bd. V Anwendung finden, so steuern dieselben auch zur I. Gilde. Die Bauunternehmer erhalten vom Börsen-Comité die Zahlung für die von ihnen geleisteten Arbeiten auf Bescheinigungen, welche ihnen die örtliche Hafenbauverwaltung ertheilt. Zu dem Behufe empfängt der Börsen-Comité, auf Anweisung der Hafenbauverwaltung, Avancen aus der örtlichen Gouvernements-Rentei, so dass die betreffenden Summen in der Casse des Börsen-Comités nur als durchgehende erscheinen.

Hieraus erhellt, dass der Börsen-Comité bei diesem Geschäfte nur eine Vertrauensperson darstellt, welche der Staatsregierung für die gewissenhafte Verwendung der von ihr aus dem Reichsschatze abgelassenen Mittel eine zuverlässige Garantie gewähren soll. Dass der Börsen-Comité die Gildensteuer erlegen soll, erscheint umsomehr vollkommen ungerechtfertigt, als dann dasselbe Geschäft doppelt mit derselben Steuer belastet werden würde, da die Bauunternehmer ja schon die Gildensteuer zahlen. Das Regulirungswerk geht seinem Ende entgegen und es ist daher sehr befremdlich, dass der Controlhof jetzt für die letzten Jahre vom Börsen-Comité die Gildensteuer verlangt, nachdem 23 Jahre lang eine solche nicht prätendirt worden, was allerdings in Anbetracht der oben charactersirten Stellung des Börsen-Comités zur Sache, sowie auch deshalb unthunlich war, weil die mit dem Ministerium vereinbarten Conditionen dem Börsen-Comité eine solche Steuer nicht auferlegten, indem das Ministerium dem Börsen-Comité nie zugemuthet hat, zu der übernommenen Last und Verantwortung noch zuzuzahlen.

Der Controlhof verlangt ferner, dass der Rigaer Börsen-Comité auch für die Unterhaltung von Bugsirdampfern einen Schein I. Gilde löse. Auch diese Forderung beruht auf einer vollständigen Verkennung der factischen Verhältnisse, weshalb auch schon das Departement des Handels und der Manufacturen in seiner Resolution vom 12. September 1880 № 6962 diese Forderung für eine ganz unberechtigte erklärt hat. Der Börsen-Comité hält keine Dampfer, um damit ein gewinnbringendes Geschäft zu

machen. Die Dampfer des Börsen-Comités sind in erster Reihe Eisbrecher, welche die Aufgabe haben, im Spätherbst und Winter den Rigaschen Hafen solange als möglich für die Navigation offen zu halten, im Frühjahr aber kurz vor dem Eisgange, den Strom bis zur Stadt aufzubrechen, um die aus Kronsmitteln erbauten Dünaregulirungsdämme vor Beschädigungen zu schützen. Demnächst versehen die Dampfer des Börsen-Comités den Bugsirdienst bei dem auf Allerhöchsten Befehl dem Börsen-Comité übertragenen Baggerbetrieb, sie dienen also öffentlichen Zwecken, verlangen zu dem aber auch noch zu ihrer Unterhaltung einen alljährlichen Zuschuss aus den allgemeinen Mitteln des Börsen-Comités. Es beliefen sich nämlich die Einnahmen und Ausgaben derselben beispielsweise:

	1887.	1888.	1889.
Einnahmen.....	35,898 Rbl.	41,903 Rbl.	47,281 Rbl.
Ausgaben.....	42,638 „	51,143 „	51,829 „

Ausserdem haben die Dampfer noch eine Schuld von 68,000 Rbl. zu tilgen.

Hieraus geht unzweifelhaft hervor, dass die Dampfer des Börsen-Comités, ebensowenig wie die Hafenbauten, zu den Geschäften gehören, wie sie das Gildensteuergesetz im Auge hat, sondern vielmehr, als lediglich zur Förderung des Handels und der Schifffahrt dienend, vollkommen im Rahmen der statutenmässigen Wirksamkeit des Börsen-Comités liegen.“

XVI. Unterrichtswesen.

76. Baltisches Polytechnikum.

Das von der Rigaer Kaufmannschaft mit einem Jahresbeitrage von 10000 Rbl. subventionirte Baltische Polytechnikum zählte beim Beginn des Studienjahres 1892/93 — 936 Studirende (gegen 869 im Vorjahre), von denen 144 (gegen 101 im Vorjahre) auf die Handelsfachschule kommen.

Mittelst Schreibens vom 8. October 1892 sub Nr. 67 übersandte der Verwaltungsrath der Polytechnischen Schule dem Bösen-Comité Copien seiner Correspondenz mit dem Curator des Dörptschen Lehrbezirks über die vom Ministerium der Volksaufklärung beantragte Einführung der russischen Sprache als Unterrichtssprache am Polytechnikum.

Beim Schreiben des Verwaltungsraths vom 18. December 1892 sub Nr. 263 folgten dann noch weitere Actenstücke in dieser Angelegenheit, auf Grund welcher der Verwaltungsrath beschlossen hat, in Gemässheit des § 51 des Organisationsplanes der Polytechnischen Schule, von den an der Gründung und dem Unterhalte derselben beheiligten ritterschaftlichen und städtischen Corporationen, sowie Börsenvereinskaufmannschaften, eine Instruction darüber einzuholen, welche Stellung er zur Sache nehmen soll und insbesondere, um Beantwortung der Frage zu bitten, ob das Polytechnikum auch mit successiver stufenweiser Einführung der russischen Sprache als Unterrichtssprache fortbestehen soll.

77. Bolderaasche Volksschule.

Die auf Grundlage des Generalversammlungs-Beschlusses der Kaufmannschaft vom 6. November 1875 vom Börsen-Comité mit 500 Rbl. jährlich subventionirte Bolderaasche Volksschule wurde im Jahre 1892 von 49 Mädchen und 52 Knaben, zusammen von 101 Kinde (gegen 108 im Vorjahre) besucht.

78. Germannsche Schule.

Am 13. Juni 1892 wandte sich der Oberlehrer Germann mit folgendem Gesuche an das Börsen-Comité:

Die Vorschule des Rigaschen Polytechnikums, welche die jungen Leute auch zum Studium der Handelswissenschaften seither vorbereitete, sei mit dem Schlusse des ersten Semesters 1892 aufgehoben, für die Classen der Stadtrealschule aber die Zahl der aufzunehmenden Schüler auf je 40 von dem Herrn Curator des Lehrbezirks festgestellt worden.

Dass durch diese Anordnungen die Eröffnung von neuen Classen an Privatlehranstalten, in denen junge Leute eine practische Vorbildung zum Eintritte in ein kaufmännisches Geschäft erhalten können, wünschenswerth und gerechtfertigt erscheine, dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen, zumal bis hiezu bei keiner Privatlehranstalt besondere und selbstständige Handelsklassen existiren, und der im hiesigen kaufmännischen Vereine ertheilte Unterricht nur in Fortbildungscursen für bereits in Geschäften eingetretene Handlungslehrlinge bestehe, solcher Unterricht aber selbstverständlich eine genügend gründliche Schulung, namentlich bei Erlernung der kaufmännischen Correspondenz in fremden Sprachen, nicht ersetzen könne. Im Besitze einer ihm von dem Herrn Curator des Lehrbezirks ertheilten Concession, bei seiner schon seit elf Jahren bestehenden Privat-Realschule erster Ordnung besondere Handelsklassen zur Vorbereitung der Schüler für die Handelsab-

theilung des Polytechnikums, sowie auch für das practische Leben errichten zu dürfen, habe er diese Classen zu eröffnen nicht wagen können, solange die Vorschule des Polytechnikums bestand und die Zahl der Schüler in jeder Classe der Stadtrealschule eine unbeschränkte war. Da er nun jetzt die beregten Handelsklassen bei seiner Schule zu eröffnen Willens sei, jedoch solches mit erheblichen Kosten verknüpft sei, auch der Eintritt einer genügenden Anzahl von Schülern, wenigsten für die ersten Jahren, ungewiss bleiben dürfte und das Fortbestehen der Classen gefährden würde, richte er an den Börsen-Comité die Bitte um Gewährung einer jährlichen Subvention im Betrage von 2000 Rbl. zu seinem Unternehmen. Gegen Erhalt einer solchen Subvention sei er zugleich bereit, semesterlich zehn von dem Börsen-Comité ihm zugewiesenen Schüler, ohne weitere Zahlung des Schulgeldes, am Unterricht Theil nehmen zu lassen.

In der Generalversammlung vom 10. November 1892 beschloss die Kaufmannschaft dem Oberlehrer Germann für die bei seiner Realschule bestehenden Handelsklassen eine Garantie, für den Fall eines Zukurzschusses, bis zum Betrage von 2000 Rbl. jährlich für die Dauer der nächsten 3 Jahre zu gewähren, mit der Bedingung, dass das Programm dieser Handelsklassen sich eng an die Anfnahme-Bedingungen für die Handels-Abtheilung des Rigaschen Polytechnikums anschliesse.

XVII. Darbringungen zu gemeinnützigen und wohlthätigen Zwecken.

79. Versorgung der Armen mit Holz.

Von den im Laufe des Jahres 1892 eingegangenen Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse wurde, mit Zuziehung einer zu diesem Zwecke vorhandenen Reservesumme, der Betrag von 1797 Rbl zur Versorgung hiesiger Armen mit Brennholz verwandt. Von dieser Summe sind 1050 Rbl. dem Armenamt und 500 Rbl dem Verein gegen den Bettel überwiesen, 243 Rbl. aber an verschämte Arme vertheilt worden.

XVIII. Weltausstellung in Chicago.

Mittelst Schreibens der Allerhöchst verordneten Commission für die Betheiligung Russlands an der im Jahre 1893 stattfindenden Weltausstellung in Chicago vom 14. Januar 1892 Nr. 525/91 wurde der Rigasche Börsen-Comité aufgefordert, auch seinerseits zu diesem Zwecke mitzuwirken und namentlich die örtlichen

Industriellen heranzuziehen. Der Börsen-Comité erliess zu dem Behufe unterm 23. Januar 1892 eine Publication in der Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung.

Am 30. Juni 1892 sub Nr. 65 erhielt der Börsen-Comité sodann ein Schreiben von der beim Domainen-Ministerium niedergesetzten besonderen Commission für die landwirthschaftliche Abtheilung der Ausstellung folgenden Inhalts:

„Da die beim Ministerium der Reichs-Domainen errichtete Commission zur Herstellung einer landwirthschaftlichen Abtheilung auf der Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893 ein möglichst vollständiges Bild der gegenwärtigen Lage des Getreidemarkts in Russland darzustellen wünscht, beehrt sich dieselbe den Rigaer Börsen-Comité ergebenst um eine Mittheilung darüber zu ersuchen, ob derselbe nicht für möglich erachtet, die Zusammenstellung einer Collection der ins Ausland exportirten Handels-Sortimente von Getreide in einer Quantität von je 10 Pfund jeder Sorte zu übernehmen, die das im Rigaschen Hafen übliche System der Getreide-Classification genügend characterisiren könnte. Gleichfalls wäre es der genannten Commission sehr erwünscht, vom Börsen Comité dessen Erwägungen über die Kosten zu erfahren, die eine derartige Collection verursachen könnte, und über die zur besseren Uebersicht geeignetste Form der Ausstellung."

Der Börsen-Comité antwortete am 13. Juni 1892 sub Nr. 415, dass er gern bereit sei, dem Wunsche der obenerwähnten Commission zu willfahren.

Beim Schreiben vom 5. December 1892 Nr. 840 übersandte der Börsen-Comité der Commission eine sorgfältig geordnete Collection von 28 Getreide- und 2 Hanfsaat-Proben, nebst dazu gehörigem Inhaltsverzeichnisse und Karten. Die Kosten im Betrage von 43 Rbl. 74 Kop. übernahm der Börsen-Comité.

XIX. Handelsstatistik, Börsen-Zeitung, Industrie-Zeitung und Handels-Archiv.

80. Handelsstatistik.

Die handelsstatistische Section des Börsen-Comités hatte im Berichtsjahr 1892, gleich wie in den Vorjahren, in erster Linie zwei grössere Arbeiten zu publiciren: den vorläufigen „Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1891," welcher den Export und Import dieses Jahres zum Gegenstande hat, und den „Beitrag zur Statistik des Rigaschen Handels", der die gesammte

Handelsbewegung eines gegebenen Zeitraums, die Zufuhr und Abfuhr, den Export und Import, sowie die Schifffahrtsbewegung umfasst.

Der Abdruck des „vorläufigen Jahresberichts“ begann in der Nr. 54 der „Börsen- und Handels-Zeitung vom 7. März 1892. Derselbe schloss sich in der Form den bisher erschienenen Jahresberichten an und wurde, wie üblich, durch Separatabzüge den Interessenten zugänglich gemacht. Hervorgehoben zu werden verdient, dass der dort befindliche Specialbericht über den Holzhandel, welcher seit dem Jahre 1876 von Herrn Eduard Grade abgefasst worden ist, im Berichtsjahr von Herrn H. Kehrhahn, unter Theilnahme von Gliedern der Delegation für das Holzgeschäft, zusammengestellt wurde.

Wie bereits im Bericht für das Jahr 1891 auseinandergesetzt wurde (vergl. Rigaer Handels-Archiv 1892, Pkt. 89) ist es nothwendig gewesen, die „Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels“ vom Jahre 1891 an in zwei gesonderten Abtheilungen zu veröffentlichen, von denen die erste den Handelsverkehr auf den Wasserwegen, die zweite den Eisenbahnverkehr umfasst. Während im October 1891 die I. Abtheilung des Beitrages für das Jahr 1890, den in diesem Jahr auf den Wasserwegen zu Tage getretenen Handelsverkehr darstellend, erschienen war, konnte die II. Abtheilung, welche den Handelsverkehr Rigas auf den Eisenbahnen im Jahre 1890 behandelt, erst im Juli 1892 die Presse verlassen. Das späte Erscheinen dieser II. Abtheilung war dadurch begründet, dass das bezügliche Urmaterial von der Verwaltung der Riga-Dünaburger Eisenbahn, welche letztere, als die verkehrreichste, an erster Stelle in Frage kommt, erst Ende December 1891 der statistischen Section übermittelt werden konnte, die Concentrirung des detaillirten Urmaterials und der Druck aber ein früheres Erscheinen verhinderte.

Im Berichtsjahr ist ferner die I. Abtheilung des 26. Jahrganges der Beiträge, welche den Handelsverkehr Riga's auf den Wasserwegen im Jahre 1891 umfasst, publicirt worden. Inhaltlich bietet dieser Bericht in einem Punkte mehr als seine Vorgänger. Durch Vermittelung des Rigaschen Zollamts ist es nämlich gelungen, zuverlässige Daten über die Zu- und Abfuhr aus und nach den südrussischen Häfen zu gewinnen, welche für das Jahr 1891 in dem angeführten Beitrag dargeboten werden.

Endlich ist in dem Berichtsjahr die Zusammenstellung und Berechnung des Ziffermaterials vollendet worden, welches einer Betrachtung der Ergebnisse der Handelsstatistik aus den letzten fünf Jahren — 1886 bis 1890 — zu Grunde zu legen ist. Der tabellarische Theil dieser Arbeit ist im Druck nahezu vollendet. Die textlichen

Erläuterungen, welche dem Tabellenwerk vorangeschickt werden sollen, umfassen nicht nur die Ergebnisse der Handelsstatistik aus den letzten fünf Jahren, sondern greifen bis auf das Jahr 1866 zurück, eine Uebersicht über die gesammte Handelsbewegung Riga's in 25 Jahren darbietend. Wenn diese vergleichende Betrachtung auch nur in gedrängter Form abgefasst ist, so erheischt sie doch eine Menge von Berechnungen, welche dem Text eingefügt, den Gang der Ereignisse ziffermässig vor Augen zu führen haben. Die hiermit gegebene, im Vergleich mit ähnlichen Publicationen früherer Jahre, nicht unerhebliche Erweiterung der Darstellung, hat die Beförderung des textlichen Theils zum Druck hinausgeschoben, so dass das in Rede stehende Werk erst zu Anfang des Jahres 1893 die Presse wird verlassen können.

Neben diesen umfassenden Hauptarbeiten sind aus der Handelsstatistischen Section im Laufe des Jahres noch all die Arbeiten hervorgegangen, welche für die Rigaer Börsen- und Handels-Zeitung geliefert zu werden pflegen. Zu diesen Arbeiten gehören:

1) die vergleichenden monatlichen Uebersichten über die Zufuhr der wesentlichsten Exportartikel nach Riga auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn; 2) die vergleichenden monatlichen Uebersichten über die Abfuhr der wesentlichsten Importartikel von Riga auf derselben Eisenbahn; 3) die vergleichenden Uebersichten der aus Riga zur See ausgeführten wesentlichsten Exportwaaren (monatlich); 4) die vergleichenden Uebersichten der in Riga eingelaufenen Schiffe (monatlich); 5) Riga's Export zur See (wöchentlich und monatlich) und Riga's Import zur See (monatlich); 6) die vergleichenden Uebersichten der zur See eingeführten wesentlichsten Importwaaren, 7) der Export der einzelnen Handelsfirmen Riga's; 8) Ernteberichte (Uebersetzungen aus dem Regierungs-Anzeiger); 9) Börsenberichte aus Orel, Saratow (Uebersetzungen); 10) Auszüge aus der „Hamburger Börsenhalle" Schiffsnachrichten betreffend; 11) systematische Zusammenstellung eines jährlichen Inhaltsverzeichnisses der „Rigaer Börsen- und Handels-Zeitung."

81. Börsen-Zeitung.

Die Rigasche Börsen- und Handels-Zeitung ist auch im Jahre 1892 ihrem Programm treu geblieben, dem Rigaschen Handel und der Rigaschen Industrie, so rasch und so vollständig wie möglich, alle die Nachrichten zukommen zu lassen, die ihnen von Interesse sein könnten.

Die telegraphischen Berichte wurden zeitgemäss ergänzt. So wird jetzt z. B. auch alltäglich der Londoner und Hamburger Silberpreis gebracht.

Gegen Ende des Jahres kamen noch Unterhandlungen zum Abschluss, auf Grund deren vom nächsten Jahre an der reiche und

wichtige Nachrichtenschatz, der in dem Londoner Blatte: „J. E. Baerbohm's Evening Corn Trade List“ aufgespeichert wird, in seinen, unsern Platz betreffenden Notizen für unsere Börsen-Zeitung nutzbar gemacht werden soll.

Verhandlungen wegen einer erweiterten Berichterstattung über den Holzmarkt konnten leider im alten Jahre nicht mehr zu Ende geführt werden.

Erfreulich ist es, auch diesmal wieder erklären zu können, dass das Interesse der Kaufmannschaft an der Rigaschen Börsen- und Handels-Zeitung stetig zunimmt, was durch die aus den genannten Kreisen stammenden Beiträge zum Ausdruck kommt. Es steht zu hoffen, dass dieses Interesse und diese im höchsten Grade wünschenswerthe freiwillige Mitarbeiterschaft auch im nächsten Jahre, zum eigenen Vortheile unseres Handels und unserer Industrie, sich weiter entwickeln werden.

82. Industrie-Zeitung.

Die vom Börsen-Comité, in statutenmässiger Vertretung der örtlichen Industrie, mit 1200 Rbl. jährlich subventionirte Industrie-Zeitung hat auch im Jahre 1892 in erster Reihe den Interessen unserer Fabrik-Industrie Rechnung zu tragen gesucht, demnächst aber auch eine Reihe von Artikeln gebracht, welche für den Handel von Bedeutung sind, unter denen namentlich hervorgehoben zu werden verdienen: 1) die Hafenmauer am rechten Dünaufer vor der Stadt, 2) der Revaler Hafenbau, 3) die im Jahre 1891 begonnenen russischen Eisenbahnbauten, 4) die Eisenbahnen für Nord-Russland, 5) die Sibirische Eisenbahn, 6) Elevatorbau in Russland, 7) Ergebnisse aus den Aufzeichnungen der selbstregistrirenden Pegel in Riga und Dünamünde, 8) Wasserstände in Riga und Dünamünde.

83. Handels-Archiv.

Der XIX. Jahrgang des Rigaschen Handels-Archivs ist im Jahre 1892 in 2 Heften erschienen, welche den Rechenschafts- und Finanzbericht des Börsen-Comités pro 1891, das Verzeichniss der Börsenvereinsglieder und die Aemterbesetzung des Börsen-Comités pro 1892, den Jahresbericht über den Handel Riga's pro 1891, den Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsen-Bank pro 1891, die Jahresberichte der Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts und der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1891 enthielten.

Riga, im Februar 1893.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Anhang

zum Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1892.

I.

Die Glieder des Rigaer Börsen-Vereins im Februar 1893.

II.

Der Güter-Verkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn im Jahre 1892.

I.

Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Februar 1893.

Herren: Th. Angelbeck & Co.:
Joh. Carl Friedr. Hartmann
A. E. Augsburg

R. N. Ball & Rustad:
Erik Hansen Rustad

W. Basse:
Rich. Wilh. Basse
Eugen F. H. Burchard

C. Beythien:
Carl Math. Joach. Beythien

Alex. Bergengrün Succ.:
Joh. Emil v. Twardowsky-Hartmann

R. Bierich:
Rob. Wilh. Bierich

P. Bornholdt & Co.:
Niels Peter Bornholdt

Eduard Bruns & Co.:
Eduard Ottomar Bruns

Eugen Burchard:
Matth. Ferd. Eug. Burchard

J. Burchard:
Jul. Emil Alfr. Burchard

P. Busch & Co.:
Georg Meyenn

Alfred Th. Busch
Th. Wm. Adolf Busch

Herren: Oscar Bockslaff:
Carl Aug. Beck

Bredesen & Co.:
Otto Berzelius Bredesen

Rob. Braun & Co.:
Peter Rob. Ferd. Braun

A. Ballod:
Andreas Ballod

H. Brüggemann:
Heinr. Georg Brüggemann

Daudert & Jansen:
Carl Hammond

W. Eickert:
Julius Vogelsang

S. M. Eliasberg:
J. M. Eliasberg

John Ellermann:
J. F. Ellermann

J. G. Fahrbach:
Georg Fahrbach
Georg Friedr. Fahrbach

Gebr. Fränkel:
Rob. Carl Fränkel

Frisk & Co., G. Dittmar Nachf.:
Carl Axel Th. Frisk

Felser & Duberg:
Heinr. Ludw. Felser
Gustav Ed. Duberg

Herren: Goldschmidt & Co.:
Charles Drishaus
R. John Hafferberg:
Jacob Erhardt
Rob. Carl Hafferberg
John Hammer:
Frieder. Carol. Hammer, geb. Lübeck
Lud. Wilh. Kerkovius
Lud. Wilh. Kerkovius jun.
Wm. Hartmann, Oelfabrik:
Leop. Wilh. Aug. Hartmann
Herm. Alex. Kröger
v. Heimann & Co.:
Alexander v. Heimann
Helmsing & Grimm:
Carl Alex. Helmsing
Joh. Eugen Leo Grimm
J. A. Herskind:
J. A. L. Herskind
E. Höflinger:
Eugen Ferd. Höflinger
Paul L. Höflinger
H. Höpker & Co.:
Heinr. Ed. Höpker
A. Höflinger:
Arthur Carl Aug. Höflinger
H. E. Hoffmann:
Herm. Ed. Hoffmann
Jaeger & Co.:
Rud. Herm. Tode
J. Jaksch & Co.:
Oskar Aug. Joh. Jaksch
Carl Jansen:
Carl Ferd. Jansen
Alexander Georg Jansen

Herren: Gebrüder Kamarin:
Nikolai Pawlowitsch Kamarin
W. Kleinberg:
Wladimir Kleinberg
S. P. Klimow:
Stepan Petrow Klimow
J. C. Koch:
Edgar Koch
A. Kriegsmann & Co.:
Nicolai Fenger
Krafft & Jenckel:
Joh. Aug. Heinr. Jenckel
H. Laerum:
Henrik Laerum
A. Larsson:
Anders Larsson
John Laurentz:
Friedr. Rich. Laurentz
Magnus Georg Pannewitz
Max Levy:
Max Levy
Ed. Wm. Loesevitz:
Gustav Martin Loesevitz
C. Lorch & Co.:
Friedrich Ed. Lorch
M. Lübeck & Co.:
Moritz Theod. Lübeck
Lomani & Co.:
Gordian Carl Lomani
Louis Lundmann & Co.:
Alex. Tjugin
Ed. R. Lange:
Carl Ludw. Wold. Lange
A. B. Lowson & Co.:
Andrew B. Lowson
Julius Ferd. Lesser:
Julius Ferd. Lesser
Robert Loder:
Robert Loder's Nachlass

Herren: Edgar Lyra & Co.:
Edgar Hugo Robert Lyra
Richard Lyra:
Richard Ferd. Max Lyra.
F. E. Meier & Co.:
Adolf Alex. Dobbert
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
A. Miram:
A. W. Miram
Carl Minuth:
Carl Wilh. Heinrich Minuth
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
Alexander v. Mende:
Alexander v. Mende
Henry Müller:
Henry James Müller

Herren: Alfred Mehren:
Alfred v. Mehren
Julius Nolde:
Julius Nolde
Rob. Niemann:
Georg Robert Niemann
Alex. Ovander:
Leon Ovander
C. Ohss:
Carl Ohss
A. Oehlrich & Co.:
Alfred Ferd. Oehlrich
Praetorius & Gleye:
Wilh. Jul. Theod. Praetorius
Th. Pychlau:
Wilh. Oskar v. Sengbusch
G. A. Ranck:
Wilh. Joh. Ranck
Wm. Ruetz & Co.:
Carl Patric Ruetz
Aug. Jacob Ruetz
John Rücker & Co.:
Alex. Heinr. Hoberg
A. G. Ruhtenberg:
Alex. Gustav Ruhtenberg
Schaaf, Wolzonn & Co.:
Maria Wolzonn, geb. Kaminsky
Schaar & Caviezel
Carl Johann Caviezel
L. Schalit:
L. M. Schalit
J. A. Schmidt & Co.:
Eduard Th. Grade
Carl Peter Alex. Reichenecker
B. Eugen Schnakenburg:
Bernh. Eug. Schnakenburg

Herren: G. E. Schoepff:
Gustav Schoepff

Georg W. Schroeder:
Georg Wilh. Schroeder

G. F. Schultz:
Alex. Hugo Goetz.

Carl Seezen:
Ludolph Carl Seezen

A. Sellmer:
Adolph Carl Friedr. Sellmer

A. G. Sengbusch & Co.:
Oscar v. Sengbusch
Carl Gustav v. Sengbusch

Rud. W. Seuberlich:
Rud. W. Seuberlich

Paul Starr:
Paul Christian Starr

Starr & Co.:
Carl Aug. Weiss

Herm. Stieda:
Joh. Herm. Raphael Stieda

Stolberg & Burchard:
Aug. B. M. Nagel

C. Stritzky:
Christian Carl Christoph v. Stritzky

Ed. Sturtz & Co.:
Emil Pohndorff

Alex. Schwartz Söhne:
Eug. Schwartz
Paul Alex. Schwartz

Robert Schleicher:
Friedr. Ad. Robert Schleicher

Herren: Alex. Schepeler:
Alexander Schepeler

Chr. R. Schmidt:
Christian Reinh. Schmidt

Wold. G. Sperling:
Wold. Georg Sperling

Richard Spinck:
Gustav Richard Spinck

Wm. Stender & Co.:
Wilh. Joach. Georg Stender

D. Schwarzbort:
David Mowschowitz Schwarzbort

James Siering & Co.:
James Fr. Wilh. Siering
Andreas Georg Olaf Brandt

Ferdinand Sommer:
Carl Ferd. Sommer-Horst

A. Schiemann:
Alex. Heinr. Schiemann

Georg Thalheim:
Elisabeth Thalheim, geb. Rosenthal

Henry Thoms & Co.:
Henry Thoms

H. Tiemer & Co.:
Joach. Heinr. Math. Tiemer

A. Trampedach:
Rud. Th. Kerkovius
Carl Fr. Heinr. Kehrhahn

Wm. Vajen & Co.:
Wilh. Heinr. Vajen

Carl Gust. Westberg

Herren: Wittkowsky Querfeldt & Co.:
G. F. G. Woldemar Lange
J. M. Heinrich Treyer
A. Wolfschmidt:
Adolf Albert Wolfschmidt
Albert Ernst Wolfschmidt

Herren: A. Wirckau:
Arnold Emil Wirckau
Ferd. Christian Wirckau
Leo Wissor:
Ludwig Elias Büjanhoff.
Constantin Zander.

II.

A. Güter-Verkehr

auf

der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit ihrer Abzweigung nach Mühlgraben, sowie auf der Riga-Bolderaaer Eisenbahn pro 1892.

1. Hauptlinie Riga-Dünaburg nebst Mühlgraben-Zweigbahn.

Auf der Riga-Dünaburger Bahn nebst deren Zweiglinie nach Mühlgraben sind im Jahre 1892 an Gütern zur Beförderung gekommen:

a. im Local-Verkehr	8,950,086	Pud
b. im directen „	25,168,688	„
c. im Transit- „	2,110,493	„
in Summa	36,229,267	Pud

Im Jahre 1891 sind dagegen befördert worden	44,429,533	Pud
Es wurden somit im Jahre 1892 im Vergleich zum Vorjahre weniger befördert	8,200,266	„

Von den im directen Verkehr auf der Hauptlinie Riga-Dünaburg nebst Mühlgraben-Zweigbahn beförderten 25,168,688 Pud entfallen auf den directen Verkehr:

mit der Dünaburg-Witebsker Bahn	3,300,711	Pud
„ „ Orel-Witebsker und den dahinter belegenen Bahnen der III. Gruppe	3,613,685	„
„ „ Orel-Gräsier und den dahinter belegenen Bahnen der II. Gruppe	190,222	„

mit der Koslow-Woronesh-Rostower und den dahinter belegenen Bahnen der II. und III. Gruppe . .	730,952	Pud
„ „ Grjäsi-Zarizyner Bahn	1,490,147	„
„ „ Moskau-Brester und den dahinter belegenen Bahnen	3,458,333	„
„ „ Petersburg-Warschauer und den dahinter belegenen Bahnen via Dünaburg	7,256,529	„
„ „ Mitauer Bahn	570,837	„
„ „ Tuckumer Bahn	27,910	„
„ „ Riga-Bolderaaer Bahn	44,346	„
„ „ Pleskauer Bahn	4,083,234	„
„ Deutschland	25,226	„
„ Oesterreich	5,778	„
„ Frankreich	215	„
im directen überseeischen Verkehr	370,564	„
	25,168,688	Pud

Unter den auf der Hauptlinie Riga-Dünaburg beförderten Gütern waren folgende Waaren vorzugsweise vertreten:

A. Im Versande von Riga:

	1892		1891	
Cement	734,563	Pud	393,688	Pud
Düngungsmittel, nicht besonders benannte	572,291	„	485,591	„
Kochsalz	445,123	„	285,035	„
Heringe	405,949	„	104,131	„
Droguen, nicht besonders benannte . .	232,240	„	184,787	„
Bier	219,461	„	209,104	„
Erde und Thon	195,164	„	142,176	„
Steinkohlen	193,400	„	144,599	„
Maschinen, landwirthschaftliche . . .	179,284	„	69,164	„
Porzellan- und Fayencewaaren	177,250	„	139,209	„
Eisen und Stahl, unbearbeitet	168,383	„	208,193	„
Harz	166,747	„	121,829	„
Maschinen und Maschinentheile excl. landwirthschaftliche	162,792	„	118,148	„
Firniss	147,911	„	109,671	„
Eisenwaare, nicht besonders benannte	133,834	„	109,400	„
Weizenmehl	125,628	„	97,049	„
Nägel	109,384	„	88,711	„
Soda	105,301	„	95,802	„

B. Im Empfange zu Riga:

	1892		1891	
Hafer	2,764,807	Pud	5,838,025	Pud
Flachs und Flachsheede	2,123,527	„	1,912,742	„
Leinsaat	1,897,080	„	3,037,839	„
Roggen	1,482,422	„	4,678,855	„
Weizen	1,338,597	„	2,892,636	„
Brennholz	1,266,994	„	1,263,425	„
Gerste	899,043	„	879,388	„
Weizenmehl	702,774	„	617,737	„
Oelkuchen	649,619	„	997,122	„
Eier	566,829	„	678,584	„
Hanf und Hanfheede	428,118	„	754,738	„
Sandzucker	349,700	„	295,309	„
Holzbaumaterial, nicht bes. benanntes	272,927	„	103,712	„
Eisen und Stahl unbearbeitet	264,025	„	160,139	„
Raffinadezucker	246,908	„	197,770	„
Felle, unbearbeitet	180,461	„	165,165	„
Stärke und Kartoffelmehl	156,274	„	68,447	„
Hanfsaat	132,783	„	317,952	„
Petroleum	132,518	„	228,190	„
Achsen, Buffer u. s. w. für Eisenbahnfahrzeuge	132,292	„	72,796	„
Steinkohlen	121,982	„	7	„
Mais	113,031	„	86,663	„
Manufacturwaaren, nicht bes. benannte	109,656	„	84,823	„
Schweinefleisch	107,016	„	165,790	„
Samen, nicht besonders benannte	106,946	„	62,939	„

Die auf der Mühlgraben-Zweigbahn beförderten hauptsächlichsten Artikel waren:

A. Im Versande von Mühlgraben:

	1892		1891	
Steinkohlen	1,733,775	Pud	2,937,520	Pud
Erde und Thon	361,795	„	284,992	„
Petroleum	196,365	„	135,803	„
Farbe	188,246	„	155,389	„
Oleonaphta	90,639	„	64,300	„
Steine, nicht besonders benannte	57,813	„	35,618	„
Farbeholz	36,355	„	18,075	„
Kalksteine	33,964	„	40,667	„
Porzellan- u. Fayencewaaren	27,724	„	17,234	„

	1892		1891	
Säuren	17,971	Pud	12,587	Pud
Holzbaumaterial	17,390	„	8,220	„
Gusseisen	15,698	„	399,334	„

B. Im Empfange zu Mühlgraben:

	1892		1891	
Naphta	911,900	„	667,950	„
Holzbaumaterial	425,410	„	536,886	„
Alabaster und Gyps	275,731	„	272,225	„
Eisenbahnschienen	119,463	„	118,541	„
Gerste	50,639	„	67,871	„
Fässer, leere	48,798	„	54,491	„
Brennholz	48,750	„	12,010	„
Steine, nicht besonders benannte	40,054	„	—	„
Syrup und Melasse	27,646	„	42,296	„
Ziegelsteine, gewöhnliche	27,106	„	—	„
Droguen, nicht besonders benannte	18,709	„	19,765	„
Soda	17,860	„	9,011	„
Erde und Thon	13,929	„	15,025	„
Lumpen	10,603	„	—	„

2) Auf der Riga-Bolderaaer Bahn sind im Jahre 1892 in eigenen Zügen 1,656,301 Pud (gegen 1,416,394 Pud des Vorjahres) zur Beförderung gekommen, davon entfallen pro 1892:

auf den Local-Verkehr	605,472 Pud
auf den directen Verkehr mit:	
der Riga-Dünaburger Bahn und dahinter	646,929 „
der Mitauer Bahn und dahinter	386,011 „
der Tuckumer Bahn und dahinter	17,889 „
	1,656,301 Pud

Von den auf der Riga-Bolderaaer Bahn beförderten Gütern waren folgende Waaren vorzugsweise vertreten:

A. Von Riga nach Hafendamm:

	1892		1891	
Flachs und Flachsheede	110,734	Pud	64,676	Pud
Holzbaumaterial	55,880	„	13,722	„
Roggenmehl	21,532	„	15,892	„
Oelkuchen	20,080	„	2,295	„

	1892		1891	
Hanf und Hanfheede	14,024	Pud	6,355	Pud
Eisen und Stahl, unbearbeitet. . . .	10,236	„	1,198	„
Eisenbahnschienen	4,270	„	—	„

B. Von Hafendamm nach Riga:

	1892		1891	
Steinkohlen	287,547	„	278,105	„

B. Specielle Nachweisung

der

auf der Hauptlinie der Riga-Dünaburger Bahn **mit der Bestimmung nach Riga** beförderten Transporte von **Getreidewaaren, Flachs, Hanf, Leinsaat** und **Oelkuchen** pro 1892, 1891 und 1890. Nach den verschiedenen Versandbahnen geordnet.

	Nach Riga	Roggen			Hafer			Gerste			Weizen			Buchweizen und Buchweizengrütze			Roggenmehl			
		1892	1891	1890	1892	1891	1890	1892	1891	1890	1892	1891	1890	1892	1891	1890	1892	1891	1890	
1	I. Von den Stationen der eigenen Bahn	130,571	357,765	156,943	128,943	33,134	113,391	127,996	199,433	373,614	2,590	21,318	11,628	11	644	1,137	10,923	6,691	9,701	1
	II. Im directen Verkehr von den Eisenbahnen:																			
2	Dünaburg-Witebsk	170,944	582,204	330,890	1,062,369	520,585	557,721	18,728	139,388	458,715	320	16,732	8,808	102	253	—	9,816	1,311	14	2
3	Orel-Witebsk	53,889	132,614	100,310	478,410	783,531	868,279	650	31,320	34,279	4,602	43,601	20,538	1,474	1,835	628	168	4,276	4,858	3
4	Orel-Grjäsi	—	60,244	49,933	16,470	616,261	580,904	—	—	—	8,540	70,936	18,676	410	—	1,470	1,220	13,873	14,994	4
5	Livny	—	9,896	—	33,550	572,870	441,448	—	—	—	—	60,254	55,510	1,740	610	1,385	610	3,660	17,545	5
6	Grjäsi-Zarizyn	71,468	1,662,181	3,525,842	210	680,981	1,052,361	67	11,590	384,595	1,920	1,405,566	1,770,790	—	—	—	—	—	610	6
7	Moskau-Brest	136,134	146,044	21,671	236,974	389,198	171,778	597	12,328	12,790	3,813	4,813	610	3,973	651	25	1,305	2,440	90	7
8	Sysran-Wjäsma	—	18,603	3,360	6,100	82,754	44,867	—	—	1,192	—	29,267	74,206	—	—	85	1,225	7,930	10,285	8
9	Pskow-Riga	39,598	336,157	—	28,812	24,583	—	356,778	303,869	—	22,256	41,910	—	—	31	—	2,310	2,611	—	9
10	St. Petersburg-Warschau	76,438	327,821	30,944	114,149	19,946	42,268	2,550	20,393	42,922	1,230	1,002	1,307	17	36	—	2,470	2,437	24	10
11	Baltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
12	Libau-Romny	93,897	13,040	935	9,760	8,247	490	1,225	11,186	58,804	—	11,586	—	7,627	8,551	5,485	4,448	2,280	—	12
13	Nikolai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
14	Moskau-Kasan	—	—	—	—	—	610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
15	Rjäsan-Uraler	28,715	733,428	152,064	56,767	212,689	172,133	—	—	—	6,745	211,969	14,222	613	—	—	—	5,490	6,710	15
16	Koslow-Woronesh-Rostow	3,412	97,862	513,751	—	87,129	175,049	—	1,830	32,833	65,905	230,072	97,161	9	1,510	4,880	30	25	200	16
17	Rostow-Wladikawkas	6,100	—	—	—	—	—	210	—	—	20,740	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Moskau-Jaroslaw-Wologda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
19	Moskau-Kursk	—	43,576	53,243	3,862	781,724	343,324	—	—	—	—	20,740	35,189	5,471	4,260	5,530	—	2,440	10	19
20	Kursk-Kiew	25,720	17,055	—	218,258	280,491	—	—	1,213	—	605	2,744	—	610	—	981	—	3,050	3,660	20
21	Kursk-Charkow-Asow	5,837	19,520	6,100	229,822	233,434	33,694	94,162	41,810	—	426,473	167,618	5,661	—	—	—	—	—	1,210	21
22	Fastow	32,886	10,823	—	610	28,142	—	—	610	—	124,066	97,089	—	—	110	—	—	250	—	22
23	Losowo-Sewastopol	25,630	—	—	14,017	—	—	42,054	—	—	145,159	6,685	—	—	—	—	—	—	—	23
24	Charkow-Nikolajaw	7,120	—	—	102,715	386,728	610	10,370	90,393	—	2,600	237,864	—	—	—	—	—	50	610	24
25	den Südwestlichen	142,937	45,752	3,675	1,223	610	—	610	6,100	—	143,148	155,128	1,220	—	—	—	—	4,896	1,830	25
26	den Polessjer	46,331	4,064	—	—	3,650	7,130	610	610	2,440	—	729	—	2,451	3,510	610	28,805	1,830	—	26
27	Orenburg	10,980	—	—	—	—	—	—	—	—	1,220	27,419	297,720	—	—	—	—	—	610	27
28	Moskau-Nishni-Nowgorod	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
29	Nowotorshok	—	2,440	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
30	Weichselbahn	53,631	—	—	—	—	—	610	—	—	4,874	—	—	—	—	—	—	—	—	30
31	Warschau-Terespol	3,050	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	610	—	—	31
32	Nowgorod	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
33	Rshew-Wjäsma	—	54,716	—	1,830	88,637	30,500	—	605	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
34	Samara-Slatoust	12,294	—	1,830	8,540	—	24,945	—	—	—	—	1,994	41,783	1,832	610	31,083	—	—	—	34
35	Donez	46,224	—	—	610	—	—	53,358	3,660	—	79,696	25,600	—	—	—	—	—	—	—	35
36	Muromer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
37	Warschau-Wien	3,661	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
38	Rybinsk-Bologoe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
39	Jekaterinen	254,955	—	—	1,880	—	—	188,018	—	—	272,095	—	—	—	—	—	—	—	—	39
40	Riga-Mitau	—	3,050	—	1,000	2,401	—	450	3,050	—	—	—	—	—	—	—	4	7	—	40
41	Obojansker	—	—	—	7,926	—	—	—	—	—	—	—	—	610	—	—	—	—	—	41
42	Iwangorod-Dombrowo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	610	—	—	42
	Summa..	1,482,422	4,678,855	4,951,491	2,764,807	5,838,025	4,661,502	899,043	879,388	1,402,184	1,338,597	2,892 636	2,455,029	26,950	22,611	53,299	64,554	65,547	72,961	

	Nach Riga	Weizenmehl			Flachs			Hanf			Leinsaat			Oelkuchen			
		1892	1891	1890	1892	1891	1890	1892	1891	1890	1892	1891	1890	1892	1891	1890	
1	I. Von den Stationen der eigenen Bahn	3,588	1,827	1,430	571,383	504,358	892,407	672	1,044	9	172,570	197,031	237,413	18	7	410	1
	II. Im directen Verkehr von den Eisenbahnen:																
2	Dünaburg-Witebsk	2	13	12	602,752	479,531	478,907	596	1,658	—	589,977	466,983	587,883	6	1,825	1,521	2
3	Orel-Witebsk	85	62	222	1,897	1,648	267	267,728	422,795	493,896	73,928	177,968	315,108	31,750	126,638	76,384	3
4	Orel-Grjäsi	1,830	1,960	14,555	—	—	—	2,400	22,570	14,030	1,836	11,369	36,571	—	—	—	4
5	Livny	—	610	2,290	—	—	—	—	600	623	610	10,920	935	—	—	—	5
6	Grjäsi-Zarizyn	55,080	25,005	39,105	—	—	—	—	8	—	86,683	78,719	557,638	17,534	132,327	116,174	6
7	Moskau-Brest	—	660	520	10,839	27,831	9,710	14,361	6,625	1,845	52,178	372,078	425,928	56,734	42,842	688	7
8	Sysran-Wjäsma	—	610	1,830	—	—	3	40,377	69,035	47,491	12,814	41,208	91,316	122,605	53,042	51,850	8
9	Pskow-Riga	123	1,546	—	437,971	484,778	—	—	323	—	247,281	482,652	—	—	1	—	9
10	St. Petersburg-Warschau	626	3,689	265	486,435	398,021	465,253	76	2,169	137	270,232	485,379	286,434	—	616	—	10
11	Baltische	—	—	—	—	1,316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
12	Libau-Romny	1,215	640	645	6,842	4,809	89,323	175	16	—	4,298	16,449	10,569	—	8,536	—	12
13	Nikolai	—	—	—	—	1,116	—	—	16	—	—	—	—	1,830	—	—	13
14	Moskau-Kasan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,760	—	—	—	14
15	Rjäsan-Uraler	24,450	38,470	21,745	—	—	—	—	—	—	166,328	184,753	316,022	201,841	340,375	142,261	15
16	Koslow-Woronesh-Rostow	176,314	159,400	146,475	—	—	—	—	—	—	54,555	69,680	113,020	70,032	84,722	70,739	16
17	Rostow-Wladikawkas	625	1,220	—	—	—	—	—	—	—	30,500	—	—	10,023	—	—	17
18	Moskau-Jaroslaw-Wologda	4,270	9,760	8,540	286	18	92	—	—	—	—	—	—	—	4,875	3,050	18
19	Moskau-Kursk	2,440	1,220	5,740	—	—	—	10,342	27,411	35,105	5,864	1,830	6,696	127,490	188,501	208,013	19
20	Kursk-Kiew	6,710	44,530	27,470	—	—	—	1,220	610	—	13,381	41,148	1,220	—	—	—	20
21	Kursk-Charkow-Asow	32,950	26,230	14,030	2,433	1,220	—	—	—	—	51,239	39,173	4,407	610	—	610	21
22	Fastow	9,145	13,670	2,438	—	—	—	—	—	—	—	31,535	—	—	—	—	22
23	Losowo-Sewastopol	6,100	—	—	—	—	—	—	—	—	6,096	608	—	—	—	—	23
24	Charkow-Nikolajew	137,741	109,114	139,075	610	3,660	—	—	—	—	21,978	112,071	—	610	—	—	24
25	den Südwestlichen	200,110	133,086	82,392	—	930	—	—	—	—	3,094	21,593	—	1,220	—	—	25
26	den Polessjer	1,830	610	6,100	—	60	69	119,576	199,286	130,429	1,267	2,670	—	6,098	11,590	6,100	26
27	Orenburg	23,880	39,770	53,520	—	—	—	—	—	—	148	31	29,893	610	—	—	27
28	Moskau-Nishni-Nowgorod	5,650	3,660	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
29	Nowotorshok	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,830	57,020	20,740	—	—	—	29
30	Weichselbahn	4,300	—	—	—	—	—	—	—	—	613	610	—	—	—	—	30
31	Warschau-Terespol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
32	Nowgorod	—	—	—	—	538	—	—	—	—	—	—	—	608	—	—	32
33	Rshew-Wjäsma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127,116	114,070	—	1,220	—	33
34	Samara-Slatoust	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,956	2,374	38,783	—	—	—	34
35	Donez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,525	—	—	—	—	—	35
36	Muromer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	36
37	Warschau-Wien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
38	Rybinsk-Bologoe	—	—	—	—	610	18	—	—	3	—	—	—	—	—	—	38
39	Jekaterinen	3,660	—	—	—	—	—	—	—	—	18,689	4,871	—	—	—	—	39
40	Riga-Mitau	50	375	—	2,079	2,298	—	595	572	—	—	—	—	—	—	—	40
41	Obojansker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Iwangorod-Dombrowo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	610	—	—	—	—	—	42
	Summa...	702,774	617,737	568,399	2,123,527	1,912,742	1,936,049	428,118	754,738	723,568	1,897,080	3,037,839	3,207,406	649,619	997,122	680,351	

Rechenschafts-Bericht

des

Rigaer Börsen-Comités

über

Einnahmen und Ausgaben

pro 1892.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	56,755 95
Zinsen vom Reservecapital	„	13,035 2
	Rbl.	69,790 97

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen:			
a. Verzinsung	Rbl.	9,900 —	
b. Tilgung	„	12,000 —	
		Rbl.	21,900 —
2) Subvention der Navigationsschule		„	5,000 —
3) Sturmwarnungen		„	60 —
4) Pegel- und Eisgangsbeobachtungen		„	800 —
5) Beitrag zum Unterhalt der Livländischen Rettungsstationen zur See		„	2,000 —
6) Honorare für technische Gutachten		„	300 —
7) Ueberschuss der Einnahmen zum Reservefond . . .		„	39,730 97
		Rbl.	69,790 97

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.	4,666	—		
b. Hausmiethen	„	8,075	—		
c. Auctionsabgabe.	„	26	36		
d. Zinsen des Reservecapitals. .	„	8,555	47	Rbl.	21,322 83
2) Winterhafen:					
a. von Schiffen und Hölzern . .	Rbl.	2,025	77		
b. Grundgelder	„	302	15		
c. Miethe f. Kohlenplätze, Speicher und Bude	„	1,725	21		
d. Zinsen des Reservecapitals . .	„	5,840	87	Rbl.	9,894 —
3) Einnahme der Dampfer des Börsen-Comités:					
a. vom Schleppdienst	Rbl.	47,349	8		
b. Gewinn an Steinkohlen . . .	„	557	13		
c. Zinsenüberschuss	„	98	35	„	48,004 56
4) Börsenvereinsabgabe (à 10 Rbl. jährlich)				„	1,560 —
5) Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank . .				„	5,000 —
6) Dividende der Slip-dock und Maschinenfabrik-Actien				„	1,960 —
7) Dividende der Central-Waaren-Dépôt-Gesellschafts-Actien				„	3,600 —
8) Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch.				„	1,797 —
9) Revenüen des Börsenspeichers				„	2,500 —
10) Ladekrähne und Taucherapparat:					
a. Einnahme des Andreaskrahns.	Rbl.	500	—		
b. Einnahme des Ladekrahns bei Mühlgraben	„	—	—		
c. Einnahme des Taucherapparats	„	—	—	„	500 —
11) Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank				„	39,170 39
				Rbl.	135,308 78

B. Ausgabe.

1) Börsenhaus:					
a. Hausreparaturen	Rbl.	834	76		
b. Hausunkosten	„	1,643	60		
c. Beheizung	„	1,251	53		
d. Gagenetat	„	2,154	—		
e. Strassenbeleuchtung	„	94	92		
f. Verwaltungsunkosten	„	893	90	Rbl.	6,872 71
2) Winterhafen:					
a. Gagenetat und Unterhaltung .	Rbl.	2,630	95		
b. Quarantaine-Lazareth	„	2,390	37		
c. Subvention der Bolderaaschen Volksschule	„	500	—	„	5,521 32
3) Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités:					
a. Gagen	Rbl.	13,523	83		
b. Unkosten	„	27,216	94	Rbl.	40,740 77
4) Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten				„	989 13
5) Ladekrähne und Taucherapparat:					
a. Ladekrahn in Mühlgraben . .	Rbl.	161	60		
b. „ auf dem Andreasdamm	„	—	—		
c. Taucherapparat.	„	—	—	„	161 60
6) Canzlei des Börsen-Comités:					
a. Gage des Secretairs, des Secretairs-Gehilfen, des Rendanten, des Buchhalters, des Archivars, des Assistenten und zweier Ministeriale, Localmiethe und Beheizung	Rbl.	12,250	—		
b. Druckkosten und Inserate, Schreibmaterialien und diverse kleine Ausgaben	„	2,626	98		
c. Bücher und Zeitschriften . .	„	534	89	„	15,411 87
7) Translateurhonorare				„	28 —
8) Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen				„	4,595 —
9) Ausgaben der Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten				„	4,391 77

10) Handelsstatistische Section des Börsen-Comités:			
a. Gagenetat	Rbl.	2,700 —	
b. Druck des Handelsberichts, nach Abzug der verkauften Exemplare	„	1,092 13	
c. Canzleibedürfnisse, Ex- und Importlisten, Preiscourante etc. .	„	1,791 14	
		Rbl.	5,583 27
11) Druck des Handels-Archivs		„	424 4
12) Subvention für die Börsen- und Handels-Zeitung .		„	5,950 —
13) Subventionirung der Industrie-Zeitung		„	1,200 —
14) „ des Polytechnikums.		„	10,000 —
15) „ der Versuchsstation		„	500 —
16) „ der Schifferkasse		„	500 —
17) „ der Maklerkasse		„	500 —
18) Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen		„	77 85
19) Handels- und Cours-Telegramme, Domesneessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . . .		„	2,637 33
20) St. Petersburger Witterungsdepeschen		„	213 62
21) Gage des Lootsencommandeurs		„	3,500 —
22) Beitrag zum Unterhalt der Canzlei des Dispacheurs		„	600 —
23) Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers		„	2,925 24
24) Gehilfe des Saatschreibers		„	1,200 —
25) Zuschuss zur Getreide-Controle		„	1,364 25
26) Saat-Analyse		„	800 —
27) Zuschuss zur garantirten Einnahme des Stadtwrakers		„	1,875 40
28) Telephon-Compagnie		„	301 25
29) Steinkohle-Ascheabfuhr und Kohlenkasten an der Düna		„	378 82
30) Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa . . .		„	100 —
31) Entschädigung des Mastenwrakeramts		„	480 —
32) St. Petersburger Agentur		„	5,141 18
33) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker . .		„	2,500 —
34) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)		„	2,024 67
35) Versorgung der Armen mit Holz		„	1,797 —
36) Unterstützung arbeitsunfähiger Glieder des Messeramts.		„	300 —
37) Bolderaaer Polizei		„	360 —
38) Getreidetelegramme an das Finanzministerium . .		„	94 35
39) Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt		„	330 —

40) Unvorhergesehenes:			
Gratificationen und Reisegelder .	Rbl.	1,010 80	
Antheil zur Regulirung der Normaluhr	„	66 66	
Bedienung des Sturmwarnungssignal-Apparats	„	16 5	
Subvention für den nautischen Kalender	„	50 —	
Arbeiten zur Compassregulirungsstation	„	532 51	
Subvention für Oberlehrer Germann's Schule	„	650 —	
Subvention für die Poststation „Ulla“	„	300 —	
Subvention zur Abnahme der Flossbrücke	„	50 —	
Beitrag zur Fussgänger-Brücke beim Basteiberge	„	200 —	
Diverse kleine Ausgaben	„	62 32	
			Rbl. 2,938 34
			Rbl. 135,308 78

Reserve-Capital:

A. des Börsen-Vereins.

Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1891 .			Rbl. 717,955 49
Diesjährige Vermehrung, bestehend aus dem Zinsenüberschusse . . .	Rbl.	22,248 44	
und aus den getilgten Börsenbau-Obligationen	„	12,000 —	
	Rbl.	34,248 44	
Abschreibung vom Nominal-Werth der Patent-Slip-Dock-Actien (Rbl. 34,000 —)	„	6,000 —	„ 28,248 44
			Rbl. 746,203 93

Activa:

1) Cassabestand auf Giro-Conto bei der Börsenbank	Rbl.	405,579 45
2) Werthpapiere und Zinsen pr. 31. December 1892	„	13,566 4

3) Rigaer Börsenbank, Fundationscapital	Rbl.	100,000 —	
4) Börsenspeicher	„	32,000 —	
5) Patent-Slip-Dock-Actien (Nom.-Werth Rbl. 34,000 —)	„	28,000 —	
6) Maschinenbau-Anstalt-Actien . .	„	10,000 —	
7) Actien der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts	„	60,000 —	
8) Börsenhaus	„	100,000 —	
9) Börsenhaus-Mobiliar	„	2,000 —	
10) Guthaben bei der Börsenbankhauscasse	„	400,556 49	
11) Bibliothek	„	2,000 —	
12) Winterhafen	„	26,000 —	
13) Andreaskrahn	„	5,000 —	
14) Mühlgabenkrahn	„	5,000 —	
15) Riga-Bolderaascher Telegraph .	„	3,000 —	
16) Guthaben bei der Dampfercasse	„	68,000 —	
17) Diverses Inventarium:			
Magnusholmsches Rettungsboot . .	Rbl.	100 —	
Taucherapparat .	„	300 —	
Kleiner Ladekrahn	„	500 —	
	„	900 —	
		„	1,261,601 98

Passiva:

Noch zu tilgende Börsenbau-Obligationen		Rbl.	186,000 —
Capital des Börsenvereins ult. December 1892	Rbl. 746,203 93		
Reservefond der 1/6 % Steuer vom Ex- und Import ult. Decemb. 1891	Rbl. 289,667 8		
Ueberschuss pr. 1892	„ 39,730 97		
	„ 329,398 5		
		„	1,075,601 98
		Rbl.	1,261,601 98

B. des Börsenhauses.

Das Reservecapital belief sich ult. December 1892 auf Rbl. 188,370 8

und besteht in:

Angenommener Werth des Inventariums	Rbl.	2,784 —
Auf 1893 zu übertragende Auslagen für Beleuchtung	„	142 15
Baar auf Giro-Conto	„	185,443 93
	Rbl.	188,370 8

C. des Winterhafens.

Das Reservecapital belief sich ult. December 1892 auf Rbl. 124,400 84

Werthpapiere nebst anhaftenden Zinsen	Rbl.	109,095 16
Angenommener Werth des Inventariums	„	153 20
Baar auf Giro-Conto	„	15,152 48
	Rbl.	124,400 84

D. der Dampfercasse.

Das Betriebscapital betrug ult. December 1892 . . Rbl. 23,863 98

Das Capital der Dampfercasse besteht in:

Dampfer „Hermes“ angenommener Werth	Rbl.	16,000 —		
Dampfer „Hercules“ angenommener Werth	„	80,000 —		
Dampfer „Simson“ angenommener Werth	„	60,000 —		
Dampfer „Comet“ angenommener Werth	„	3,000 —		
Dampfer „Hernmarck“ à Conto Anschaffung gezahlte	„	35,011 4	„	194,011 4
abzüglich des Guthabens der Börsenvereinscasse			„	68,000 —
Capital der Dampfercasse ult. December 1892			Rbl.	126,011 4
Mithin beträgt das Vermögen der Dampfercasse			Rbl.	149,875 2

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbauabgabe.

Einnahme:

Von der 1/6 % Steuer vom Werthe des Ex- und Imports	Rbl.	56,755 95

Ausgabe:

1) Für die Remonte der Hafenbauten und zur Deckung der Verwaltungskosten	Rbl.	10,690 85
2) Uebertragung auf die Stromvertiefungscasse zum Baggerbetrieb	„	46,065 10
	Rbl.	56,755 95

IV. Theil.

Die Stromvertiefungscasse.

Einnahme:

a. Ertrag der Stromvertiefungs-Abgabe von 10 Kop. per einkommende und 10 Kop. per ausgehende Schiffslast	Rbl.	84,111 12
b. Zinsen	„	1,077 25
c. Uebertragung des Ueberschusses der prolongirten Hafenbauabgabe	„	46,065 10
d. Aus dem Betriebscapital vom Jahre 1891 .	„	37,418 51
	Rbl.	168,671 98

Ausgabe:

a. Zweite und dritte Abschlagszahlung auf temporaire Vorschüsse der Rigaer Börsenbank (von zusammen Rbl. 117,950).	Rbl.	43,257 71
b. Baggerbetriebskosten	„	124,799 27
c. Gagen.	„	615 —
	Rbl.	168,671 98

Das Betriebscapital betrug beim Buchschluss 1891 .	Rbl.	51,967 71
Verminderung im Jahre 1892	„	37,418 51
Mithin beträgt das Betriebscapital ult. December 1892	Rbl.	14,549 20

V. Theil.

Das Seemannshaus.

Einnahme:

a. Zinsen von 25,000 Rbl. Betriebscapital. . .	Rbl.	1,249 28
b. Miethe der Navigationsschule u. d. Herberge	„	3,150 —
c. Logirgeld	„	224 69
d. Zinsenüberschuss der Seehospitalcasse . . .	„	2,281 18
	Rbl.	6,905 15

Ausgabe:

a. Gagenetat	Rbl.	1,020 —
b. Verpflegung der Pensionaire	„	2,049 22
c. Brennholz und Gas	„	1,457 44
d. Feuerversicherung.	„	314 23
e. Stadtabgaben und Kronsimmobiliensteuer . .	„	302 41
f. Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,240 20
	Rbl.	6,383 50
Ueberschuss zum Capital	„	521 65
	Rbl.	6,905 15

Das unantastbare Capital beträgt			Rbl.	25,000 —
Das Capital betrug am 1. Januar 1892	Rbl.	174,956 39		
Es hat sich im Jahre 1892 vermehrt um.	„	521 65	„	175,478 4
Mithin beträgt das Vermögen des Seemannshauses ult. December 1892			Rbl.	200,478 4
und besteht in:				
a. eisernes Capital	Rbl.	25,000 —		
b. Betriebs-Capital	„	4,863 59		
c. Inventarium	„	3,751 75		
d. Haus (Kostenpreis)	„	166,862 70		
	Rbl.	200,478 4		

VI. Theil.

Wladimir-Maria-Stiftung.

Einnahme:

Zinsen per 1892	Rbl.	469 9

Ausgabe:

An 4 invalide Schiffer verausgabte Unterstützungsquoten.	„	500 —
Zukurzschuss per 1892 . . .	Rbl.	30 91

Das Capital der Stiftung betrug ult. December 1891	Rbl.	10,792	92
Es hat sich im Jahre 1892 vermindert um	„	30	91
Mithin beträgt das Capital der Stiftung ult. December 1892	Rbl.	10,762	1

VII. Theil.

Die Seehospital-Casse.

Einnahme:

a. Eingegangener halber Antheil an den Kur- und Verpflegungskosten	Rbl.	626	70
b. Zinsen vom Reservecapital	„	3,107	73
	Rbl.	3,734	43

Ausgabe:

a. Kur- und Verpflegungskosten kranker Seeleute im Allgemeinen Krankenhause . . .	Rbl.	1,253	25
b. Gezahlte Unterstützung	„	200	—
c. An die Seemannshaus-Casse gezahlter Zinsenüberschuss des Capitals	„	2,281	18
	Rbl.	3,734	43
Das Capital betrug beim Buchschluss 1892	Rbl.	69,327	78

und besteht in:

Baarbestand auf Giro-Conto des Börsen-Comités bei der Börsenbank	Rbl.	69,327	78

VIII. Theil.

Die Navigationsschule.

Einnahme:

a. Beitrag des Börsen-Comités pro 1892 . . .	Rbl.	5,000	—
b. Schulgelder	„	264	—
c. Zinsen	„	149	43
d. Beiträge und Schulgelder für die Heizer- und Maschinistenschule	„	1,044	—
e. Zuschuss aus dem Reservecapital	„	2,933	1
	Rbl.	9,390	44

Ausgabe:

a. Gagen	Rbl.	4,750 —
b. Oeconomie-Ausgaben und Anschaffung neuer Lehrmittel	„	577 16
c. Miethe für das Local der Schule im Seemannshause, nebst Beleuchtung und Beheizung	„	3,000 —
d. Für die Heizer- und Maschinistenschule	„	1,063 28
	Rbl.	9,390 44
Das Reservecapital betrug beim Buchschluss 1891	Rbl.	6,457 31
Es hat sich im Jahre 1892 vermindert um	„	2,933 1
Mithin beträgt das Reservecapital ult. December 1892	Rbl.	3,524 30

IX. Theil.

Die Börsenbankhaus-Casse.

Einnahme:

Eingegangnne Miethen	Rbl.	32,623 65

Ausgabe:

Beheizung	Rbl.	2,246 75
Beleuchtung	„	898 45
Zinsen	„	20,135 —
Gagen der Hausdiener, des Maschinisten und Heizers	„	1,290 —
Abgaben, Assecuranz, diverse Verwaltungs- und Hausunkosten	„	3,264 97
Reparaturen	„	2,785 69
	Rbl.	30,620 86
Ueberschuss	„	2,002 79
	Rbl.	32,623 65

Activa:

Der Bauwerth des Börsenbankhauses	Rbl.	400,556 49
Baarbestand auf Giro-Conto des Börsen-Comités bei der Börsenbank	„	8,632 28
	Rbl.	409,188 77

Passiva:

Anleihe bei der Börsenvereinscasse per ult. December 1892	Rbl.	400,556 49
Das Reservecapital beträgt ult. December 1892	„	8,632 28
	Rbl.	409,188 77

X. Theil.

Der Unterstützungsfond.

Einnahme:

a. Beiträge	Rbl.	4,900	—
b. Eintrittsgelder	„	400	—
c. Zinsen	„	31,902	52
d. Strafgelder	„	12	50
	Rbl.	37,215	2

Ausgabe:

a. Gezahlte Unterstützungen	Rbl.	29,625	—
b. Buchführung etc.	„	204	—
c. Ueberschuss zum Capital	„	7,386	2
	Rbl.	37,215	2

Das Capital belief sich ult. December 1891 auf	Rbl.	507,120	41
Zuwachs im Jahre 1892	„	7,386	2
Mithin beläuft sich das Capital ult. December 1892 auf	Rbl.	514,506	43

Riga, im Februar 1893.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Ergänzungsbudget

pro 1892.

II. Theil.

Budget-Posten.	A. Einnahme.	Anschlag.	Effective Einnahme.		Mehr-Einnahme.		Minder-Einnahme.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
1.	Einnahmen des Börsenhauses	20,050	21,322	83	1,272	83	—		
2.	Winterhafen	9,000	9,894	—	894	—	—	—	
3.	Dampfer des Börsen-Comités	45,000	48,004	56	3,004	56	—	—	
4.	Börsenvereinsabgabe	1,500	1,560	—	60	—	—	—	
6.	Slip-dock und Maschinenfabrik	1,600	1,960	—	360	—	—	—	
7.	Central-Waaren-Dépôts	3,000	3,600	—	600	—	—	—	
8.	Börsenstrafgelder	1,700	1,797	—	97	—	—	—	
				+	6,288	39			

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	Anschlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.		Bemerkungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
1.	Börsenhaus	10,000	6,872	71	—	—	3,127	29	
2.	Winterhafen	3,400	5,521	32	2,121	32	—	—	Die Ueberschreitung ist durch das Quarantaine-Lazareth verursacht.
3.	Dampfer des Börsen-Comités	50,000	40,740	77	—	—	9,259	23	
4.	Börsenspeicher	700	989	13	289	13	—	—	
5.	Ladekrähne und Taucherapparat	200	161	60	—	—	38	40	
6.	Canzlei des Börsen-Comités	16,000	15,411	87	—	—	588	13	
7.	Translateurhonorare	500	28	—	—	—	472	—	

Budget-Posten.	B. Ausgabe.	An-schlag.	Effective Ausgabe.		Mehr-Ausgabe.		Minder-Ausgabe.		Bemer-kungen.
		Rbl.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	Rbl.	K.	
8.	Pensionen	5,000	4,595	—	—	—	405	—	
9.	Eisenbahn-Delegation	5,000	4,391	77	—	—	608	23	
10.	Handelsstatistik	6,000	5,583	27	—	—	416	73	
11.	Handels-Archiv	800	424	04	—	—	375	96	
12.	Börsenzeitung	6,200	5,950	—	—	—	250	—	
18.	Bolderaa-Telegraph	500	77	85	—	—	422	15	
19.	Handels- und Courstelegramme, Zeitungen etc.	3,000	2,637	33	—	—	362	67	
20.	St. Petersburger Witterungsdepeschen	500	213	62	—	—	286	38	
21.	Getreidedepeschen an das Finanzministerium	200	94	35	—	—	105	65	
23.	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	2,500	330	—	—	—	2,170	—	
25.	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers	3,000	2,925	24	—	—	74	76	
27.	Zuschuss zur Getreidecontrole	1,500	1,364	25	—	—	135	75	
29.	Zuschuss zur garantirten Wraker-Einnahme	2,000	1,875	40	—	—	124	60	
30.	Telephon-Compagnie	400	301	25	—	—	98	75	
31.	Steinkohlenasche-Abfuhr.	700	378	82	—	—	321	18	
33.	Bolderaasche Polizei	400	360	—	—	—	40	—	
35.	St. Petersburger Agentur.	5,000	5,141	18	141	18	—	—	
38.	Repräsentationskosten	5,000	2,024	67	—	—	2,975	33	
39.	Holzgeld für die Armen.	1,900	1,797	—	—	—	103	—	
40.	Unvorhergesehenes	5,000	2,938	34	—	—	2,061	66	
				+	2,551	63	— 24,822	85	
							2,551	63	
							— 22,271	22	
	Die Mehreinnahme gegen das Budget beträgt						6,288	39	
	Die Minderausgabe „ „ „ „						22,271	22	
							28,559	61	

Der Zuschuss aus der Börsenbank hat mithin statt der im Budget veranschlagten 67,730 Rbl. nur 39,170 Rbl. 39 Kop. betragen.

Riga, im Februar 1893.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Budget

des

Rigaer Börsen-Comités

pro 1893.

I. Theil.

Die 1/6 % Steuer vom Ex- und Import.

A. Einnahme.

1) Ertrag der 1/6 % Steuer	Rbl.	56,000 —
2) Zinsen vom Reservecapital	„	13,200 —
	Rbl.	69,200 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung und Tilgung der Börsenbau-Anleihen .	Rbl.	21,300 —
2) Subvention der Navigationsschule	„	5,000 —
3) Sturmwarnungen	„	60 —
4) Pegel- und Eisgangsbeobachtungen	„	800 —
5) Beitrag zum Unterhalt der Livländischen Rettungsstationen zur See	„	2,000 —
6) Honorare für technische Gutachten	„	500 —
7) Ueberschuss der Einnahmen zum Reservefond . . .	„	39,540 —
	Rbl.	69,200 —

II. Theil.

Freiwillige Beiträge der Börsenvereinsglieder, Zinsen der Börsenvereins-Capitalien und Zinsen von den Börsenvereins-Anstalten.

A. Einnahme.

1) Einnahme des Börsenhauses:		
a. Miethzinsen und andere Revenüen	Rbl.	11,000 —
b. Zinsen des Reservecapitals	„	8,000 —
2) Winterhafen:		
a. Revenüen.	„	3,000 —
b. Zinsen des Reservecapitals	„	5,000 —
3) Einnahmen der Dampfer des Börsen-Comités. . .	„	48,000 —
4) Börsenvereinsabgabe	„	1,500 —

5)	Zinsen vom Fundationscapital der Börsenbank . .	Rbl.	5,000 —
6)	Dividende des Slip-dock und der Maschinenfabrik	„	1,900 —
7)	Dividende der Central-Waaren-Depôt-Gesellschaft	„	3,600 —
8)	Strafgelder für verspäteten Börsenbesuch	„	1,700 —
9)	Revenüen des Börsenspeichers	„	2,500 —
10)	Ladekrähne und Taucherapparat	„	500 —
11)	Zuschuss aus den Zinsen des Reservecapitals der Börsenbank	„	64,790 —
		Rbl.	156,490 —

B. Ausgabe.

1)	Börsenhaus: Gagenetat und Unterhaltung. . . .	Rbl.	9,000 —
2)	Winterhafen:		
	a. Gagenetat und Unterhaltung	„	5,000 —
	b. Subventionirung der Bolderaaschen Volksschule	„	500 —
3)	Unterhaltung der Dampfer des Börsen-Comités . .	„	46,000 —
4)	Börsenspeicher: Abgaben und Unkosten	„	700 —
5)	Ladekrähne und Taucherapparat.	„	200 —
6)	Kanzlei des Börsen-Comités	„	16,000 —
7)	Pensionen der Beamten des Börsen-Comités und deren Wittwen und Waisen	„	5,000 —
8)	Ausgaben der Delegation des Börsen-Comités für Eisenbahnangelegenheiten	„	5,500 —
9)	Handelsstatistische Section des Börsencomités . .	„	6,200 —
10)	Druck des Handelsarchivs.	„	800 —
11)	Subvention für die Börsen- und Handels-Zeitung	„	6,200 —
12)	Subventionirung der Industrie-Zeitung.	„	1,200 —
13)	„ des Polytechnikums	„	10,000 —
14)	„ der Versuchsstation	„	500 —
15)	„ der Handelsclassen der Germannschen Realschule	„	2,000 —
16)	„ der Schiffercasse	„	500 —
17)	„ der Maklercasse	„	500 —
18)	Unterhalt des Bolderaaschen Telegraphen	„	500 —
19)	Handels- und Courstelegramme, Domesneessche Depeschen, Handelsberichte, Zeitungen etc. . . .	„	3,000 —
20)	St. Petersburger Witterungsdepeschen.	„	500 —
21)	Telegraphische Berichterstattung an das Departement des Handels und der Manufacturen des Finanzministeriums über Getreidepreise, Frachten etc.. .	„	200 —
22)	Gage des Lootsencommandeurs	„	3,500 —
23)	Eisungsarbeiten im Strome und Seegatt	„	2,500 —
24)	Beitrag zum Unterhalt der Kanzlei des Dispacheurs	„	600 —
25)	Zuschuss zur garantirten Einnahme des Saatschreibers	„	3,000 —

26) Gehilfe des Saatschreibers	Rbl.	1,200 —
27) Zuschuss für die Getreide-Controle	„	1,500 —
28) Saat-Analyse	„	800 —
29) Zuschuss zur garantirten Einnahme des Stadtwrakers	„	1,200 —
30) Telephon-Compagnie	„	400 —
31) Steinkohlenasche-Abfuhr und Kohlenkasten an der Düna	„	500 —
32) Beförderung der Zollbesucher nach Bolderaa. . .	„	100 —
33) Bolderaasche Polizei	„	400 —
34) Entschädigung des Mastenwrakeramts.	„	540 —
35) St. Petersburger Agentur	„	5,500 —
36) Pensionirung der verabschiedeten Stadtwraker . .	„	2,750 —
37) Unterstützung von 3 arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts	„	300 —
38) Repräsentationskosten (Inspectionsfahrten, Reisediäten etc.)	„	5,000 —
39) Versorgung der Armen mit Holz	„	1,700 —
40) Unvorhergesehenes	„	5,000 —
	Rbl.	156,490 —

III. Theil.

Die prolongirte Hafenbau-Abgabe.

A. Einnahme.

Ertrag der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe . . .	Rbl.	56,000 —

B. Ausgabe.

1) Zum Unterhalte der in der Verwaltung des Börsen-Comités stehenden Hafenbauten (Remonten u. Gagen)	Rbl.	12,000 —
2) Zur Deckung des Zukurzschusses der Stromvertiefungscasse	„	44,000 —
	Rbl.	56,000 —

IV.

Die Stromvertiefungs-Casse.

A. Einnahme.

1) Ertrag der Stromvertiefungsabgabe von 10 Kop. per einkommende und ausgehende Schiffslast . . .	Rbl.	84,000 —
2) Zuschuss aus der prolongirten 1/6 % Hafenbauabgabe	„	44,000 —
	Rbl.	128,000 —

B. Ausgabe.

Zur Bestreitung der Baggerbetriebskosten	Rbl.	128,000 —

V. Theil.

Das Seemannshaus.

A. Einnahme.

1) Zinsen vom Betriebscapital	Rbl.	1,125 —
2) Miethe der Navigationsschule etc.	„	3,200 —
3) Logirgeld	„	200 —
4) Zuschuss aus der Seehospitalcasse	„	2,200 —
	Rbl.	6,725 —

B. Ausgabe.

1) Gagenetat	Rbl.	1,020 —
2) Verpflegung der Pensionaire	„	2,100 —
3) Beheizung und Beleuchtung	„	1,600 —
4) Feuerversicherung	„	400 —
5) Stadtabgaben und Immobiliensteuer	„	400 —
6) Reparaturen und unvorhergesehene Ausgaben	„	1,205 —
	Rbl.	6,725 —

VI. Theil.

Die Seehospitalcasse.

A. Einnahme.

Zinsen vom Kapital	Rbl.	3,000 —

B. Ausgabe.

1) Verpflegung kranker Seeleute im Stadtkrankenhause	Rbl.	800 —
2) Zuschuss zum Unterhalt des Seemannshauses	„	2,200 —
	Rbl.	3,000 —

VII. Theil.

Die Börsenbankhaus-Casse.

A. Einnahme.

Miethen	Rbl.	30,620 —

B. Ausgabe.

1) Verzinsung des Baucapitals à 5%	Rbl.	20,110 —
2) ½ % des Baucapitals zum Reservefond	„	2,010 —
3) Unterhaltungs- und Verwaltungskosten	„	8,500 —
	Rbl.	30,620 —

Riga, im Februar 1893.

Der Rigaer Börsen-Comité.

RIGAER

Handels-Archiv.

Zwanzigster Jahrgang.

1893.

Heft II.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 1).
1893.

Дозволено цензурою. Рига, 3 Мая 1893 г.

Rigaer Handels-Archiv

Zwanzigster Jahrgang.

1893.

Herausgegeben vom Secretair des Rigaer Börsen-Comités.

H. von Stein.

Inhalt.

pag.

1 Aemterbesetzung im Rigaer Börsenverein pro 1893 251
2. Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1892 263
3. Verzeichniss der gesammten Rigaschen Rhederei pro 1892..... 301
4. Rechenschaftsbericht der Rigaer Börsenbank pro 1892..... 307
5. Rechenschaftsbericht der Central-Waaren-Dépôts-Gesellschaft pro 1892..... 318
6. Jahresbericht der Livländischen Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser pro 1892 321

Aemter-Besetzung

im

Rigaer Börsenverein für das Geschäftsjahr 1893.

I.

Die Glieder des Börsen-Comités

(nach ihrer Anciennität).

Herr	Aeltester H. Stieda	bis 1894.
„	Aeltester R. Bierich	
„	Consul M. Lübeck	
„	C. Hartmann	bis 1895.
„	Wold. Sperling	
„	General-Consul C. Helmsing	
„	L. Ovander	bis 1896.
„	Vice-Consul A. Larsson	
„	C. F. Sommer-Horst	
„	Aeltester A. Wirckau	bis 1897.
„	O. v. Sengbusch	
„	Alex. Mentzendorff	
„	R. Kerkovius	bis 1898.
„	Vice-Consul N. Fenger.	
„	Eugen Höflinger	

Suppleanten:

Herr Jul. Vogelsang.
„ W. Stender.
„ M. Pannewitz.
„ C. Lange.
„ H. Laerum.

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 L. Ovander.
„ Consul M. Lübeck.

2. Die Verwaltung der General-Casse.
   Herr O. v. Sengbusch.
   „ Aeltester H. Stieda.
   „ „ 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 O. v. Sengbusch.
   „ Vice-Consul N. Fenger.
   „ Aeltester R. Bierich.

5. Die Verwaltung des Börsenbankhauses.
   Herr L. Ovander.
   „ Alex. Mentzendorff.

6. Die Verwaltung des Börsenspeichers.
   Herr L. Ovander.
   „ Wold. Sperling.
   „ R. Fraenkel.

7. Die Verwaltung des Unterstützungsfonds des Börsen-Vereins.

Herr Präses R. Kerkovius, 1. Schlüssel.
„ Aeltester H. Stieda, 2. Schlüssel.
„ Aeltester R. Bierich, 3. Schlüssel.

8. Die Delegation für die Hafenbauten, den Winterhafen, Mühlgrabenhafen, Baggerbetrieb und die Dampfer des Börsen-Comités.

Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ Aeltester R. Bierich.
„ General-Consul C. Helmsing.

9. Die Verwaltung des Riga-Bolderaaschen Telegraphen.

Herr C. F. Sommer-Horst.
„ W. Stender.

10. Die Verwaltung der Navigationsschule und Delegation zur Schifferprüfungscommission.

Herr O. v. Sengbusch.
„ Aeltester A. Wirckau.
„ W. Sperling.

11. Delegation für das Seemannshaus und die Wladimir-Maria-Stiftung.

Herr O. v. Sengbusch.
„ Aeltester A. Wirckau.
„ W. Sperling.

12. Die Verwaltung der Seehospital-Casse.

Herr O. v. Sengbusch.
„ Aeltester A. Wirckau.
„ W. Sperling.

13. Die Verwaltung der Ladekrähne.

Herr General-Consul C. Helmsing.
„ M. Pannewitz.
„ Aeltester C. Seezen.

14. Delegation für allgemeine Schifffahrts-Angelegenheiten.

Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ G. v. Sengbusch.
„ dim. Consul Eugen Grimm.

15. Delegation für Eisenbahn-Angelegenheiten.
Herr L. Ovander.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ W. Sperling.
„ C. Hartmann.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ C. Lange.
„ Eugen Höflinger.
„ E. Pohndorff.
„ R. Fraenkel.

16. Die Delegation für das Hanf-, Oel- und Tabaksgeschäft.
Herr O. v. Sengbusch.
„ L. Ovander.
„ W. Sperling.
„ R. Fraenkel.

17. Die Delegation für das Flachs- und Saatgeschäft.
Herr Wold. Sperling.
„ W. Stender.
„ Consul H. Thoms.
„ A. Schiemann.

18. Delegation zur Bestimmung der Durchschnittsqualität von Saat.
Ausser den Gliedern der Delegation für das Saatgeschäft die Herren: L. Ovander.
C. F. Sommer-Horst.
E. Pohndorff.
W. Stender.

19. Säe-Leinsaat-Jury für Wrakstreitigkeiten.
Herr W. Stender.
„ Wold. Sperling.
„ H. Laerum.
„ C. Hammond.

20. Die Delegation für das Getreidegeschäft.
Herr L. Ovander.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ Vice-Consul A. Larsson.
„ R. Fraenkel.
„ E. Pohndorff.
„ H. Laerum.
„ W. Stender.
„ C. Drishaus.

21. Delegation zur Bestimmung der Durchschnittsqualität von Getreide.
Ausser den Gliedern der Delegation für das Getreidegeschäft, die Herren: Jul. Nolde.
J. F. Ellermann.
C. Hammond.

22. Die Getreide- und Saat-Jury der Rigaer Börse.
Herr L. Ovander, Präses.
„ Vice-Consul A. Larsson, Vice-Präses.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ W. Stender.
„ H. Laerum.
„ E. Pohndorff.
„ H. Hoberg.
„ R. Fraenkel.
„ S. P. Klimow.
„ John Ellermann.
„ Jul. Nolde.
„ Carl Hammond.

23. Commission für die Berichterstattung über Getreidepreise, Seefrachten und Assecuranz.
Herr L. Ovander.
„ Vice-Consul A. Larsson.
„ dim. Consul Eugen Grimm.
„ E. Pohndorff.
„ H. Laerum.
„ G. v. Sengbusch.
„ Consul H. Thoms.

24. Die Delegation für das Holzgeschäft.
Herr Präses R. Kerkovius.
„ Stadthaupt L. Kerkovius.
„ O. v. Sengbusch.
„ E. Grade.
„ Aeltester R. Braun.

25. Die Delegation für das Heringsgeschäft.
Herr Vice-Consul N. Fenger.
„ F. Mohr.
„ Carl Hammond.

26. Die Delegation für das Salzgeschäft.
Herr Aeltester H. Stieda.
„ L. Ovander.

27. Die Delegation für das Importgeschäft.
Herr Aeltester H. Stieda.
„ General-Consul C. Helmsing.
„ C. Hartmann.
„ M. Pannewitz.
„ C. Lange.
„ Alex. Mentzendorff.
„ Eugen Höflinger.

28. Die Delegation für das Manufacturwaarengeschäft und die örtliche Fabrikindustrie.
Herr Jul. Vogelsang.
„ Paul Schwartz.
„ G. v. Sengbusch.
„ Aeltester C. A. Weiss.
„ Aeltester H. A. Kröger.
„ W. Weir.

29. Delegation für Zoll-Angelegenheiten.
Herr C. Lange.
„ M. Pannewitz.
„ Aeltester C. Seezen.

30. Die Delegation für den verantwortlichen Zoll-Artell.
Herr M. Pannewitz.
„ Eug. Höflinger.
„ C. Lange.
„ Aeltester C. Seezen.
„ Aeltester C. Jansen.
„ A. Aksionow.

31. Delegation zur Jury für die Schlichtung von Differenzen zwischen Kaufleuten und dem Zoll-Artell.
Herr M. Pannewitz.
„ Aeltester C. Seezen.
„ C. Lange.
„ E. v. Twardowsky-Hartmann.

32. Die Eisungscommission.

Herr Vice-Consul N. Fenger, Präses.
„ Aeltester R. Braun bis 1896.
„ Eug. Höflinger bis 1896.
„ Vice-Consul A. Larsson bis 1895.

Suppleanten:

Herr H. Laerum.
C. Drishaus.

33. Die Section für Handelsstatistik und für die Börsen- und Handelszeitung.

Herr Consul M. Lübeck.
„ C. F. Sommer-Horst.
„ W. Stender.
„ Vice-Consul A. Larsson.

34. Die Delegation für die Usancen der Börse.

Herr Präses R. Kerkovius.
„ O. v. Sengbusch.
„ Aeltester H. Stieda.
„ Ed. Grade.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ dim. Consul E. Grimm.
„ Eug. Höflinger.

35. Die Delegation für Bank-, Wechsel- und Geldgeschäfte.

Herr A. v. Heimann.
„ Aeltester J. F. Miram.
„ P. Starr.
„ P. Schwartz.

36. Vorstand der Pensionskasse der Beamten des Börsen-Comités und der Börsenbank.

Delegirter des Börsen-Comités:

Herr Präses R. Kerkovius bis 1896.

Delegirter der Börsenbank:

Herr Aeltester A. Jansen bis 1896.

Vertreter der Beamten des Börsen-Comités:

Herr Ingenieur A. Pabst
„ W. Böttcher } bis 1896.

Vertreter der Beamten der Börsenbank:

Herr W. Renner
„ R. Gross } bis 1896.

37. Commission für den projectirten Elevator auf dem Andreasholm.
Herr Präses R. Kerkovius.
„ Vice-Consul N. Fenger.
„ L. Ovander.
„ E. Pohndorff.
„ H. Laerum.

Deputationen der Kaufmannschaft zu Verwaltungen, die verschiedenen Ressorts angehören.

38. Deputirte zum Comptoir für die Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.
Herr Consul M. Lübeck.
„ Alex. Mentzendorff.
„ C. Lange.
„ W. Stender.

39. Deputirte zum Verwaltungsrath der polytechnischen Schule.
Herr General-Consul C. A. Helmsing.
„ H. Kehrhahn.

40. Deputirte zur Inspection des Ballastloschwesens.
Herr O. v. Sengbusch.
„ Consul M. Lübeck.

41. Deputirte zur Verwaltung des Lootsenwesens, der Matrosen-Innung, Seemanns-Stiftung und Schiffer-Casse.
Herr Aeltester A. Wirckau.
„ H. Laerum 1. Schlüssel.
„ G. v. Sengbusch 2. Schlüssel.

42. Deputirte zur Livl. Bezirks-Verwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser.
Herr Präses R. Kerkovius.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.
„ Ed. Grade.
„ Aeltester A. Wirckau.

43. Deputirte der Börsenvereins-Kaufmannschaft zur Rigaschen Handelssteuer-Repartitionsbehörde.

	Herr C. Hartmann	für das Triennium 1891—1893.
	„ H. Hoberg	
Suppleanten	„ Alex. Mentzendorff	
	„ Paul Schwartz	

44. Experten seitens der Börsenvereins-Kaufmannschaft für die Rigasche städtische Steuersession.

a. aus der Zahl der Exporteure:

für den Holzhandel:

Herr Aeltester H. E. Hoepker.
„ Consul M. Lübeck.

für das Getreide- und Saatgeschäft:

Herr C. F. Sommer-Horst.
„ R. Fraenkel.

für das Flachs- und Hanfgeschäft:

Herr Wold. Sperling.
„ A. Schiemann.

b. aus der Zahl der Importeure:

Herr Aeltester Wm. Vajen.
„ Eugen Höflinger.

c. aus der Zahl der Banquiers:

Herr V. Smolian.
„ Eug. Schwartz.

d. aus der Zahl der Spediteure:

Herr Aeltester C. Seezen.
„ J. A. Laurentz.

e. aus der Zahl der Agenten:

Herr Stadtrath J. Erhardt.
„ Aeltester R. Braun.

f. aus der Zahl der Weinhändler:

Herr R. Tode.
„ A. Tjugin.

g. aus der Zahl der Fabrikanten:

Herr Aeltester H. Alex. Kröger.
„ „ C. Stritzky.
„ C. W. Mündel.
„ R. Schleicher.

45. D. Direction der Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts.

Herr Commerzienrath C. Zander, für den Börsen-Comité.
„ Aeltester J. F. Miram, für die Börsenbank.
„ A. Armitstead.
„ Stadthaupt L. Kerkovius.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.

Substitute.

Herr Consul H. Thoms.
„ O. v. Sengbusch.
„ Aeltester W. Hartmann.

Revidenten.

Herr R. Fraenkel.
„ H. Treyer.

46. E. Direction der Gesellschaft des Slip-dock und der Bolderaaschen Maschinenfabrik.

Delegirter des Börsen-Comités:

Herr Aeltester R. Bierich.

47. F. Directorium der Börsenbank.

Herr Aeltester J. F. Miram „ Eug. Höflinger	bis 1894.
„ Commerzienrath C. Zander „ Vice-Consul N. Fenger. „ O. v. Sengbusch	bis 1895.
„ P. A. Schwartz „ Aeltester A. Jansen	bis 1896.

Substitute.

Herr Alex. Mentzendorff.
„ General-Consul C. Helmsing.
„ C. Hartmann.
„ dim. Rathsherr C. G. Westberg.
„ dim. Rathsherr H. Tiemer.
„ Jul. Vogelsang.
„ Wold. G. Sperling.

Revidenten:

Herr Aeltester Wm. Vajen.
„ G. Lomani.
„ H. Treyer.

Substitute:

Herr C. W. Mündel.
„ Rich. Lyra.

Jahresbericht über den Handel Rigas

im Jahre 1892.

(Von der handelsstatistischen Section des Börsen-Comités.)

Im Bericht für das Jahr 1891 mussten zwei markante Thatsachen, welche dem Aussenhandel Russlands in jenem Jahre ihren Stempel aufgedrückt hatten, besonders hervorgehoben werden: die Verbote der Ausfuhr von Bodenfrüchten und der am 1. Juli 1891 in's Leben getretene neue Zolltarif. Die Nachwirkungen dieser beiden handelspolitischen Massnahmen treten im Berichtsjahr grell, noch greller als im Jahr 1891, zu Tage. Nach den zur Zeit verfügbaren Ziffern über den Werth des Imports und Exports ist der Gesammtumsatz Rigas 1892 so gering gewesen, wie wir es seit vielen Jahren nicht erlebt haben!

Es betrug der Werth:

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:	18,880,338	54,453,245
1892:	19,601,896	40,433,235

Der Werth des Gesammtumsatzes belief sich demnach auf:

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:	73,333,583	„
1892:	60,035,131	„

Wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, ist es namentlich der geringe Export, welcher den Gesammtumsatz Rigas so überaus klein gestaltet hat. Seit dem Jahre 1876, in welchem der Werth des Exports nur 35,567,489 Rbl. betrug, haben wir einen so wenig umfangreichen Export, wie im vorflossenen Jahre, nicht zu registriren gehabt. Diese Thatsache ist auf den überaus geringen Getreideexport des Jahres 1892, eine Wirkung des Misswachses 1891 und der Ausfuhrverbote, zurückzuführen.

Obgleich der Import des Berichtsjahres um ein Weniges grösser gewesen ist, als im Jahre 1891, so war er unter der Herrschaft des neuen Zolltarifs immerhin so wenig bedeutend, dass der Durchschnitt der 20 Jahre von 1871 bis 1890 denselben erheblich überragt.

Eine Uebersicht über den Aussenhandel des gesammten europäischen Russlands für die Zeit vom 1. Januar bis zum 1. December der drei letzten Jahre weist ein Resultat auf, welches mit den Erfahrungen Rigas hinsichtlich des Berichtsjahres übereinstimmt (vergl. „Вѣстникъ Финансовъ“ vom 7. Februar 1893 Nr. 6). Nach den officiellen Ausweisen des Finanzministeriums belief sich der Werth der aus dem europäischen Russland (über die europäische und die kaukasische Grenze, sowie im Handel mit Finnland) aus- und eingeführten Waaren wie folgt:

vom 1. Januar bis 1. Decbr.	Ausfuhr Rbl.	Einfuhr Rbl.
1890:	642,335,000	351,366,000
1891:	669,221,000	321,446,000
1892:	430,724,000	341,216,000

Während die Einfuhr etwas grösser im Jahre 1892 als im Vorjahre war, ist der Werth der Ausfuhr ein sehr viel geringerer gewesen.

Trotz des eingeschränkten Exports ist der Rubelcours im verflossenen Jahre im Ganzen besser gewesen, als im Jahre 1891. Die russische Valuta sank in ihrer Werthrelation zur ausländischen Metallvaluta mit dem Ende Juli 1891, als die befürchteten Ausfuhrverbote Thatsache wurden. Bis zum März 1892 nimmt der Rubelcours dauernd eine gedrückte Position ein, in diesem Monat zeigt sich nach längerer

Zeit eine steigende Tendenz, welche auf die Ausfuhrerleichterung für Mais zurückzuführen ist. Im April hält die günstige Stimmung auf dem Rubelmarkt an, welcher im Mai eine weitere Steigerung folgt, die durch die Erlaubniss der Ausfuhr von Hafer aus den baltischen Häfen hervorgerufen war. Im Juni macht sich jedoch eine weichende Tendenz geltend, die auch nicht durch die Aufhebung des Verbots der Ausfuhr von Cerealien (mit Ausnahme von Roggen) gehoben wird, denn die niedrigen Getreidepreise im Auslande hemmen die Entwickelung des Exports. Im Juli beginnt die Cholerafurcht wieder drückend auf den Cours zu wirken, deren Einfluss im August jedoch paralysirt wird, einerseits durch die Hebung des Verbots der Roggenausfuhr, andererseits durch das Bekanntwerden einer handelspolitischen Annäherung Deutschlands an Russland. Im September zeigt sich eine gewisse Depression, welche ihren Grund in der andauernden Cholerafurcht und in der Emission von 25 Millionen Creditbilleten gegen Metalldeckung findet. Der October bringt eine 2. Emission von 25 Millionen Creditbilleten, weiter das Scheitern der Verhandlungen über eine Gold-Anleihe in Paris und die ersten nicht günstigen Nachrichten über die Realisation des Budgets. Infolge dessen ist die internationale Werthschätzung des Rubels eine erheblich abgeschwächte, die im Laufe des December zwar einer kleinen Courssteigerung weicht, bei der Stagnation des Exports aber zum Schluss des Jahres doch nicht wesentlich gebessert erscheint.

Die nachfolgende Tabelle vermag nur im Allgemeinen das Steigen und Fallen des Rubelcourses in den einzelnen Monaten anzugeben und kann auf eine ausreichende Beweisführung des oben Gesagten keinen Anspruch erheben.

Es betrug der Rubelcours auf Berlin für 100 Mark im Jahre 1892

im Monat	höchster	niedrigster	durchschnittlicher
		Cours	
Januar	50,05	49,37 1/2	49,81 7/8
Februar	49,85	47,92 1/2	48,97
März	48,57 1/2	47,60	48,19 1/16
April	48,37 1/2	46,35	47,42 7/9
Mai	46,65	45,87 1/2	46,23 1/3
Juni	49,57 1/2	46,85	48,36 1/4
Juli	49,52 1/2	47,65	48,84 1/6
August	48,45	47,87 1/2	48,14 4/9
September	48,90	48,25	48,44 4/9
October	49,75	48,65	49,26 1/9
November	49,87 1/2	49,15	49,56 1/4
December	49,10	48,45	48,82 1/2

überhaupt

	höchster	niedrigster	durchschnittlicher
		Cours	
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

I. Der Export.

Der Getreideexport Rigas war im Berichtsjahr, wie bereits hervorgehoben wurde, von ausserordentlich geringem Umfange. Es wurden exportirt (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:	102,924	1,234,512	4,641,708	471,750	6,450,894

Der obenstehenden Zifferreihe entnehmen wir, dass Roggen in kaum nennenswerthem Betrage exportirt worden ist. Abgesehen vom Jahre 1868, in welchem aus Riga gar kein Roggen exportirt wurde, ist in keinem Jahre dieses Jahrhunderts, für welches seit 1801 Exportziffern vorliegen, so wenig Roggen ausgeführt worden wie in 1892. Gerste ist seit dem Jahre 1875 nicht in so geringer Quantität zur Ausfuhr gelangt. Der Export von Hafer ist grösser gewesen als im Vorjahre, aber sehr viel geringer als im Durchschnitt der Pentade 1886—1890. Das überaus günstige Jahr 1888 dominirt freilich in jener Pentade derartig, dass der Durchschnitt dieser Zeitperiode, mit anderen gleichen Umfanges, als ein sehr hoher erscheint. Weizen, der im Jahre 1891 in einem noch nie dagewesenen Quantum figurirte, weist im Vergleich zu den drei letzten Jahren 1889—1891 eine minime Exportziffer auf. Im Ganzen beträgt der gesammte Getreideexport des Berichtsjahres nur 40 pCt. des Durchschnitts der Jahre 1886—1890.

Der Getreidehandel stand 1892 unter den einschneidenden Nachwirkungen des Misswachses von 1891 und der im Vorjahre erlassenen Ausfuhrverbote. Am 30. April 1892 wurde die Ausfuhr der in Archangel,

Libau, Reval und Riga lagernden Hafervorräthe freigegeben, am 4. Juni 1892 wurde die Aufhebung des Ausfuhrverbots für alle Getreidearten und -Producte, bis auf Roggen, Roggenmehl und Kleie, angeordnet, endlich am 7. August der Export von Roggen und Roggenmehl gestattet.

Die Aufhebung der Ausfuhrverbote bewirkte keineswegs — abgesehen vielleicht von Hafer — eine Belebung des Getreidehandels. Das Ausland hatte sich während der Zeit der Sperre andere Bezugsquellen für Getreide zu eröffnen gewusst. Wie der Getreideexport Rigas, ist der des Reiches, trotz der nicht ungünstigen Ernte, im verflossenen Jahr ein überaus geringer gewesen. Es wurden nämlich in der Zeit vom 1. Januar bis zum 1. December exportirt („Вѣстникъ Финансовъ“ vom 2. Febr. 1892 № 5 und vom 7. Febr. 1893 № 6):

	1890	1891	1892
	Pud	Pud	Pud
Feldfrüchte und deren Producte überhaupt	394,692,000	388,794,000	179,430,000
Hierunter:			
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

Hiernach betrug der Export von Feldfrüchten im Jahre 1892 weniger als die Hälfte des im Vorjahre ausgeführten Quantums. Die Getreideernte Russlands ist im Berichtsjahr sehr viel reichlicher ausgefallen, als im Hungerjahr 1891, wenngleich es auch im weiten Reiche nicht an Gebieten gefehlt hat, welche eine Missernte zu tragen hatten. Nach einer Zusammenstellung des central-statistischen Comités betrug die Ernte im europäischen Russland (mit Polen) pro 1892 im Vergleich zu der der beiden Vorjahre (Baltische Wochenschrift Nr. 6 vom Jahre 1893).

	1890	1891	1892
	Tausend Tschetwert		
Winterweizen	15 326,2	12,009,3	15,285,4
Sommerweizen	22,555,2	18,451,7	29,378,7
Roggen	120,698,1	90,663,8	108,887,3
Hafer	96,855,9	77,463,7	80,469,1
Gerste	29,455,5	25,433,9	31,489,0

Besonders günstig ist die letztjährige Ernte in den Uralgouvernements, in den Gouvernements der unteren Wolga, den weissrussischen, den litthauischen und den nördlichen Gouvernements gewesen; dagegen hatten eine Missernte erlitten die Gouvernements: Woronesh, Kursk, Tula, Orel, Kasan, Bessarabien, Podolien, Kiew und Poltawa.

Roggen. Fast ein Jahr lang ist die Ausfuhr dieser Getreideart untersagt gewesen: vom 15. August 1891 bis zum 7. August 1892. Unter solchen Umständen konnte naturgemäss von einem irgend namhaften Export nicht die Rede sein. Hierzu kam im Herbst des verflossenen Jahres noch die Thatsache, dass auch nach Freigebung der Ausfuhr die ausländische Nachfrage nach russischem Roggen eine äusserst beschränkte war. Roggen aus Russland wird fast nur von Deutschland und Schweden-Norwegen verlangt. Zur Zeit des Ausfuhrverbots wurde der russische Roggen durch niedere Sorten Weizen, vorzugsweise aus Nord-Amerika und Ost-Indien, ferner durch Roggen aus den Vereinigten Staaten, der Türkei, Frankreich und anderen Ländern, auch durch Surrogate wie Mais, ersetzt. In welchem Masse ersteres geschehen ist, lehrt uns folgende Uebersicht.

Deutschland hat in den letzten fünf Jahren aus Russland bezogen:

(Einfuhr abzüglich Ausfuhr)

	1888	1889	1890	1891	1892
	in Tausend Kilogramm				
Roggen	470,430	920,189	746,330	618,763	123,377
Weizen	153,996	301,247	370,658	515,578	257,299

Russlands Antheil an der gesammten Roggen- und Weizen-Einfuhr Deutschlands betrug in Procenten:

	1888	1889	1890	1891	1892
Roggen	72,3	86,9	85,2	73,5	23
Weizen	45,5	58,4	55,2	56,6	20

Wie stark der gesammte Weizen Import Deutschlands zu Ungunsten des Bezuges von Roggen gewesen ist, geht aus folgenden Ziffern hervor („ВѢстникъФинансовъ“ Nr. 8 vom Jahre 1893 pag. 485).

Es betrug die Gesammt-Einfuhr Deutschlands (in Tausend Kilogramm):

	1891	1892
Roggen	842,654	548,599
Weizen	905,332	1,296,213

Trotz des Wegfalls russischer Zufuhren war der Preis für Weizen und Roggen im verflossenen Jahr ein aussergewöhnlich niedriger. Es wurden in Deutschland bezahlt („Rig. Börsen- und Handels-Zeitung“ vom 13. Januar 1893 Nr. 9 pag. 34):

	Weizen	Roggen
	pro 1000 Kilogramm	
	Mark	Mark
1888:	184	158
1889:	187½	159½
1890:	191	176½
1891:	227	230
1892:	152	135

Wie wir bereits sahen, ist der Roggenexport Rigas im Jahre 1892 kaum nennenswerth gewesen. Während in den Jahren 1886—1890 durchschnittlich 5,010,838 Pud und im Jahre 1891 5,198,000 Pud ausgeführt worden sind, wurden im Berichtsjahr nur 102,924 Pud Roggen verschifft, welche nach Finnland dirigirt wurden. Reval hat 1892 nicht ein Pud Roggen exportirt (1890: 1,529,000 Pud, 1891: 1,447,000), während Libau es doch noch auf 1,147,059 Pud gebracht hat, gegen 9,594,000 im Jahre 1891.

Während die Preise im Jahre 1891 infolge der Missernte in vielen Theilen des Reiches von 75 Kop. auf 150—160 Kop. pro Pud auf der Basis von 120 *K.* stiegen, verfolgten sie 1892 fast durchgängig eine weichende Tendenz.

In den ersten Monaten des Jahres wurden noch gern 120 und 125 Kop. bewilligt, im März nur 110 Kop., vorübergehend stiegen die Preise im April auf 115 Kop., fielen im Mai auf 105 Kop., befestigten sich wieder, erreichten ihren Höhepunkt mit 120 Kop. im Juli, von diesem Zeitpunkte an ist dagegen bis zum Schluss des Jahres ein ganz allmäliges, aber beständiges Sinken zu verzeichnen. Im November fanden sich noch zu 95 und 100 Kop. Nehmer, im December mangelte es aber, trotz geringer Vorräthe, selbst zu 90 Kop. an Kauflust.

Weizen. Es betrug, wie wir sahen, die Ausfuhr russischen Weizens über die europäische Grenze im Berichtsjahr nur 73,794,000 Pud, während im Jahre 1891 in derselben Zeit 176,059,000 Pud exportirt worden sind.

Der Export von Weizen über Riga hatte seit dem Jahre 1888 ansehnliche Dimensionen angenommen, im Jahre 1891 wurde so viel Weizen aus unserem Hafen verschifft wie noch nie, nämlich 3,209,000 Pud. Unter dem Einflusse des am 3. November 1891 erlassenen und erst am 4. Juni 1892 wieder aufgehobenen Ausfuhrverbots ist jedoch die Verschiffung von Weizen im Berichtsjahr sehr gering gewesen, denn sie umfasste nur 471,750 Pud. Reval hat im Jahre 1892 gar keinen Weizen exportirt, Libau, dessen Weizenexport sich übrigens stets in bescheidenen Grenzen gehalten hat, verschiffte 47,554 Pud gegen 78,728 Pud im Jahre 1891.

Wie bereits angeführt wurde, hat sich Deutschland zur Zeit des russischen Ausfuhrverbots namentlich mit amerikanischem Weizen versorgt. Im Hinblick darauf, dass wiederholt darauf aufmerksam gemacht worden ist: die Exportfähigkeit der Vereinigten Staaten (der Concurrenten Russlands auf dem Weizenweltmarkt) habe ihre Grenze erreicht und Europa sei vor einer Ueberschwemmung mit amerikanischem Weizen sicher, ist es nun interessant zu sehen, dass die Ergebnisse

der neuesten Statistik diese Ansicht keineswegs bestätigen. War auch die mit Weizen angebaute Fläche im Jahre 1892 kleiner als im Jahre 1884, so ist doch der Ertrag ein grösserer gewesen und der Export ist in den beiden letztverflossenen Jahren erheblich gegen 1888 gewachsen.

Nach den Berichten des Ministeriums für Landwirthschaft in Washington bezifferte sich die letzte Weizenernte, verglichen mit der Zeit seit 1884, wie folgt (vergl. „Rig. Börsen- und Handels-Ztg." vom Jahre 1893 Nr. 1):

Weizen.

	Anbaufläche Acres	Ernte vom Acre Bushels	Ertrag Bushels
1884:	39,475,000	12,9	512,763,000
1885:	34,190,000	10,4	357,112,000
1886:	36,806,000	12,4	457,218,000
1887:	37,641,000	12,1	456,329,000
1888:	37,336,000	11,1	415,816,000
1889:	38,123,000	12,9	490,560,000
1890:	36,087,000	11,1	399,262,000
1891:	39,916,000	15,3	611,780,000
1892:	38,554,000	13,4	515,949,000

Der Export von Weizen aus den Vereinigten Staaten betrug (vergl. W. Annecke: „Die Lage der Landwirthschaft in den Vereinigten Staaten von Nordamerika", in Schmoller's Jahrbuch. 1891. Zweites Heft pag. 53 und „Вѣстникъ Финансовъ" Nr. 8 vom Jahre 1893 pag. 485):

1884:	132,570,307	Bushels
1885:	94,560,794	„
1886:	153,804,970	„
1887:	119,625,344	„
1888:	88,600,743	„
1889:	(?)	„
1890:	(?)	„
1891:	129,638,934	„
1892:	125,518,441	„

Wie sehr der europäische Markt sich mit anderem, als russischem Weizen zur Zeit des Ausfuhrverbots versorgt hatte, ersehen wir daraus, dass die Preise nach der Freigebung des russischen Exports, vom Juni an, eine weichende Tendenz einschlugen.

Weizen konnte sich gleich Roggen in den ersten Monaten des Jahres im Preise behaupten, zu 135—140 Kop. fand russische 128 *ℓ.* Waare Nehmer, im März-April liess jedoch der Bedarf nach, Käufer bewilligten nur 128 bis 130 Kop., im Mai-Juni stellte sich wieder Frage ein, die eine Steigerung bis 138 Kop. zur Folge hatte, von da ab

wichen jedoch die Preise ziemlich rasch, im September-October waren 110 Kop. kaum noch zu erzielen und am Schluss des Jahres nur ca. 105 Kop.

Gerste. Auch der Export von Gerste aus Riga ist so gering gewesen, wie seit Jahren nicht. Riga, welches seit dem Jahre 1885 von allen Ostseehäfen am meisten Gerste exportirt hat, litt demnach unter dem Ausfuhrverbot hinsichtlich dieses Artikels am meisten.

Es betrug die Gerstenausfuhr in Puden:

	aus Riga	aus Libau	aus Reval
1887:	3,000,800	1,804,000	207,120
1888:	3,147,700	2,409,000	844,248
1889:	2,919,900	2,187,000	1,018,720
1890:	3,261,256	1,369,000	918,184
1891:	1,596,424	1,736,540	600,784
1892:	1,234,512	285,049	233,315

Durch das Ausfuhrverbot waren mindestens 600,000 Pud zurückgehalten (vergl. Jahresbericht des Börsen-Comités pro 1892, pag. 149), nach denen im Laufe des Winters 1891/92 keine genügende Nachfrage gewesen war und die somit als auf den inländischen Märkten unverkäuflich anzusehen waren. Das Geschäft belebte sich zwar etwas im Frühjahr, in der Hoffnung auf eine baldige Freigebung der Ausfuhr. Es wurden 82 bis 85 Kop. pro Pud für livländische gedörrte 100pfündige Waare bewilligt. Nachdem am 4. Juni das Ausfuhrverbot aufgehoben worden war, konnten im Juni-Juli Inhaber mit Erfolg ihre Forderungen auf 90 Kop. erhöhen, dann trat aber ein Stillstand im Hochsommer ein, in welchem die Brauereien und Brennereien meist ihre Arbeit zu sistiren pflegen. Im Herbst fanden Abschlüsse zu etwas besseren Preisen statt, es wurden 80—82 Kop. erzielt. Später liess die Kauflust wieder nach, Kleinigkeiten wurden zu 75 Kop. abgegeben, mit zunehmendem Bedarf stieg der Preis im December jedoch wieder auf 78—80 Kop.

Hafer. Die Ausfuhr von Hafer über Riga ist 1892 um ein Geringes grösser gewesen als im Vorjahr. Die Hälfte der exportirten Menge repräsentirt den durch das Ausfuhrverbot im Jahre 1891 zurückgehaltenen Lagerbestand. Es betrug die Haferausfuhr in Puden:

	aus Libau	aus Riga	aus Reval
1887:	16,185,000	9,631,000	7,556,000
1888:	26,655,000	11,971,000	8,952,000
1889:	24,594,000	7,072,000	7,664,000
1890:	18,013,000	4,952,000	4,518,000
1891:	14,463,000	4,469,000	3,390,000
1892:	7,650,253	4,641,708	1,463,414

Bei Eröffnung der Navigation lagerten in Riga ca. 2½ Millionen Pud Hafer unverkäuflich, da im Innern des Reichs keine Nachfrage vorhanden, vielmehr Hafer zu niedrigen Preisen erhältlich war. Den vielfachen Petitionen um Freigebung der Haferausfuhr wurde durch den Allerhöchsten Befehl vom 30. April 1892 in der Weise entsprochen, dass die Ausfuhr der in Riga, Libau und Reval nachweislich lagernden Hafervorräthe gestattet wurde. Das Geschäft konnte aber auch jetzt nur ein verlustbringendes sein, denn der hier lagernde Hafer war zu einem Preise von 85—95 Kop. pro Pud inclusive Zustellung gekauft worden und liess sich zu diesem Preise nicht mehr realisiren.

Der nach dem Ausfuhrverbot in den letzten Monaten 1891 eingetretene Rückgang der Preise hielt auch im neuen Jahr an, gedörrte Durchschnittswaare wurde zu 70 Kop. erlassen, während hohe, helle Sorten 80—90 Kop. bedangen; die Abschlüsse waren aber nicht belangreich, da sich Inhaber grösserer Partien, für welche sie viel höhere Preise bezahlt hatten, abwartend verhielten. Erst im Mai, nachdem gestattet war, die hier lagernden Vorräthe zur Ausfuhr zu bringen, machte sich eine festere Stimmung bemerkbar. Das Ausfuhrgeschäft blieb jedoch still, weil inzwischen die Preise an den ausländischen Märkten so stark gesunken waren, dass Abschlüsse, es sei denn mit sehr grossen Opfern, unmöglich waren. Nur Durchschnittswaare fand einige Beachtung und stieg allmälig im Preise, im Juni wurden 75 Kop. und im Juli 80—85 Kop. bewilligt, während hohe, helle Sorten bis 98 Kop. erzielten. Im August fielen jedoch wieder die Preise und zwar bis Jahresschluss auf 73 Kop. für Durchschnittswaare.

Flachs. Riga exportirte unter allen Ostseehäfen von jeher am meisten Flachs. Es wurden verschifft (Pud):

	aus Riga	aus Libau	aus Reval	aus Pernau
1887:	2,644,769	142,000	1,234,722	580,000
1888:	2,467,712	1,198,000	1,042,496	871,000
1889:	2,665,192	1,587,000	814,821	1,587,000
1890:	3,919,253	677,521	1,034,106	1,032,615
1891:	2,699,727	1,227,768	1,212,292	760,945
1892:	2,915,919	1,708,869	1,084,002	934,904

Wie wir sehen, hat Riga im vergangenen Jahre ein ansehnliches Quantum an Flachs exportirt, wenn auch nicht so viel wie im Jahre 1890, in welchem freilich mehr als je verschifft worden ist. Libau hat im verflossenen Jahre seinen grössten Flachsexport aufzuweisen gehabt, was wohl darauf zurückzuführen ist, dass der Rigasche Hafen relativ frühzeitig durch die Eisverhältnisse abgesperrt war.

Aus Russland sind über die europäische Grenze exportirt worden („Внѣшняя торговля по Европейской Россіи", 1891):

		davon über Wirballen
1889:	11,210,000 Pud	2,917,000 Pud
1890:	12,097,000 „	2,852,000 „
1891:	11,309,000 „	2,304,000 „
1892:	10,320,000 „	2,244,000*) „

bis zum 1. December.

Dem Flachsexport Rigas sind die bedeutenden Frachtermässigungen, durch welche die St. Petersburg-Warschauer Bahn den Flachs- und Hanftransport von ihren Stationen über die trockene Grenze, namentlich via Wirballen nach Königsberg, zu lenken bestrebt ist, stets nachtheilig gewesen. Durch den vom 1. Januar 1893 an giltigen neuen Flachs- und Hanftarif ist die Fracht für Flachs, Hanf und Heede nach Riga auf kürzeren Entfernungen, namentlich im Versande von den Stationen der Dwinsk-Witebsker Bahn, gegen früher zwar in etwas erhöht worden, dagegen sind die Frachtsätze von den weiter belegenen Stationen, wozu auch Ostrow und Pskow der St. Petersburg-Warschauer Bahn zu rechnen sind, wesentlich ermässigt worden. Zugleich hat eine gerechtere Regulirung der Frachtsätze nach Riga, Libau und Königsberg stattgefunden, wodurch jedem dieser Häfen der ihm geographisch zukommende Rayon gesichert erscheint. Der in Rede stehende Tarif wird jedoch bezüglich Königsbergs erst später in's Leben treten.

In dieser langerschnten Tarifregulirung ist jedoch eine Bestimmung vorgesehen, welche die Vortheile der neuen Tarifirung leicht illusorisch machen kann. Die neuen Tarifsätze treten nämlich nur dann ein, wenn nicht weniger als 610 Pud in einen Wagen verladen worden sind. Im entgegengesetzten Fall ist die Fracht für dieses Quantum voll zu entrichten. Da nun aber Flachs nur ausnahmsweise die Verladung eines Quantums von 610 Pud in einen Wagen zulässt, so ist durch die erwähnte Bestimmung den Versandbahnen das Mittel geboten, die eine oder die andere Route zu bevorzugen, indem sie für die Transporte in der einen Richtung Waggons mit grösserem Rauminhalt, für Transporte in anderer Richtung aber Waggons mit geringerem Rauminhalt zur Verfügung hält. Die Bitte des Rigaschen Börsen-Comités um Abänderung dieser Bestimmung ist zuständigen Orts abschlägig beschieden worden (vergl. Jahresbericht des Rig. Börsen-Comités pro 1892, pag. 109 und 147).

Die Flachspreise, welche infolge des geringeren Ergebnisses der

*) Vergl. „Rig. Börsen- u. Handels-Ztg." vom 14. Januar 1893, Nr. 10.

Ernte und unter dem Einfluss des Courses im vergangenen Jahre eine, wenn auch nicht sehr erhebliche Steigerung erfahren hatten, konnten im Berichtsjahr weiter erhöht werden. Im Januar bis April wurden 27—28 Rbl. pro Berkw. für Kron und 25—27 Rbl. für Hofsgattungen bewilligt. Die Monate Mai und Juni wiesen weichende Preise auf, alsdann folgte im August wieder eine Steigerung. Ende December wurden für Kron 31—32 Rbl. und für Hofsgattungen 30 bis 31 Rbl. erzielt. Von da an belebte weitere Steigerung den Markt.

Der Hanf-Export zur See betrug:

1887:	1,076,461	Pud
1888:	699,407	„
1889:	698,969	„
1890:	590,969	„
1891:	577,273	„
1892:	389,272	„

Der Hanf-Export Rigas vermindert sich von Jahr zu Jahr, gleichwie der Hanf-Export Russlands überhaupt. Es wurden über die europäische Grenze des Reichs ausgeführt:

1889:	4,044,000	Pud
1890:	3,282,000	„
1891:	3,395,000	„
1892:	2,767,000	„
	bis 1. December.	

Die Hanfernte Russlands nimmt stetig ab. Im Jahre 1889 betrug dieselbe noch 8,930,758 Pud, 1891 nur noch 6,023,705 Pud.

Wie beim Flachs- ist auch beim Hanf-Export die Concurrenz Königsbergs einflussreich. Aus den Gouvernements Orel, Smolensk, Mohilew und Tschernigow, woher die beste Waare geliefert wird, gehen erhebliche Quantitäten direct nach Königsberg. Etwa zwei Dritttheile des gesammten russischen Exports über die europäische Grenze meiden die baltischen Häfen und suchen die Landgrenze auf. Es wurden exportirt von den oben angeführten Mengen

	über die baltischen Häfen	über die trockene Grenze
1889:	1,040,000 Pud	2,989,000 Pud
1890:	899,000 „	2,371,000 „
1891.	832,000 „	2,561,000 „

Die neuen Hanftarife werden hierin hoffentlich Wandel schaffen.

Infolge der grossen Dürre war die Hanfernte 1891 in den Gouvernements Orel, Kursk, Saratow und Tschernigow quantitativ klein, die Ernte in Smolensk und Mohilew war dagegen mindestens eine sehr gute mittlere zu nennen. Die Preise hielten sich hoch.

Im Januar wurden für OFSPRH (norwegisch) 38 Rbl., für GFSPRH (deutsch) 36 Rbl., für FSPRH (englisch) 35 Rbl. und für PRH gewöhnlichen polnischen Reinhanf 33 Rbl. pro Berkw. bewilligt, im Februar noch ein Rubel mehr, dann liess die Frage nach, im Mai erreichten die Preise den niedrigsten Standpunkt 36, 34, 33 und 32 Rbl., später konnten Inhaber, wenn auch allmälig, jedoch mit Erfolg, ihre Forderungen erhöhen und erzielten zum Schluss des Jahres 39, 37, 36 und 35 Rbl.

Säeleinsaat wurde verschifft:

		Pud
1887	in Säcken und Tonnen	755,035 1/2
1888	„ „ „ „	610,555 1/2
1889	„ „ „ „	619,694 1/2
1890	„ „ „ „	560,429
1891	„ „ „ „	621,298 5/8
1892	„ „ „ „	522,181 1/8

Schon seit Jahren nimmt die Ausfuhr von Säeleinsaat in Tonnen rapid ab, während der Export von Saat in Säcken, welcher nicht der officiellen Wrake unterliegt, wächst und dadurch den Gesammtexport auf einer gewissen Höhe erhält, wenngleich der Export im Ganzen eine sinkende Tendenz aufweist. Das der Wrake unterzogene Quantum betrug in der Periode 1888/89 noch 12,080 Tonnen, in der Periode 1889/90 kaum 7000, 1891/92 gar nur 2492 Tonnen (vergl. Jahresbericht des Rig. Börsen-Comités pro 1892, pag. 176).

Schlagleinsaat wurde verschifft:

	Tschetwert à 8 1/4 Pud		
1887:	387,018	= 3,192,898 1/2	Pud
1888:	395,117	= 3,295,715 1/4	„
1889:	428,300	= 3,533,475	„
1890:	474,272	= 3,912,744	„
1891:	311,186	= 2,567,284 1/2	„
1892:	189,951	= 1,567,095 3/4	„

Die Ausfuhr dieses Artikels, welche seit einer Reihe von Jahren in steter Zunahme begriffen gewesen ist, hat seit 1891 einen starken Rückgang erfahren. Die gesteigerte Production der Oelmühlen im Innern des Reichs einerseits und die geringe Ernte in der Steppe andererseits sind hierbei von massgebendem Einfluss gewesen.

Schlagleinsaat war während der ganzen Dauer des Jahres hoch im Preise. Seit Januar 1891 bis Juli 1892 bewegten sich die Preise für 87 1/2 pCt. Drujaner Saat zwischen 113 und 130 Kop. und für Steppenwaare zwischen 120—140 Kop., um alsdann rasch zu steigen

auf 150 Kop., resp. 165 Kop. pro Pud. Im Jahre 1892 fielen die Preise wohl ein wenig im Vergleich zum Schluss des verflossenen Jahres, jedoch konnten sich die Notirungen zwischen 138—152 Kop. für gedörrte und 148—162 Kop. für Steppenwaare behaupten. Gedörrte Saat wurde während der Dauer von fast drei Monaten, Juli bis October, nicht gehandelt, da es an Angebot mangelte, erst die Zufuhren neuer Ernte belebten wieder das Geschäft. Zum Schluss des Jahres waren die Preise für gedörrte Saat 148—150 Kop. u. 154—156 Kop. für Steppenwaare.

An Hanfsaat wurden zur See befördert:

1887:	64,873	Tschwt. =	454,111 Pud
1888:	87,445	„ =	612,115 „
1889:	73,457	„ =	514,199 „
1890:	41,913	„ =	293,391 „
1891:	40,546	„ =	283,822 „
1892:	15,558	„ =	108,906 „

Der Export dieses Artikels ist im letzt verflossenen Jahre überaus gering gewesen, so gering, wie seit Jahren nicht, was auf die Einschränkung der Production, wie auch auf den grösseren Bedarf im Innern des Reiches zurückzuführen ist.

Der Preis für Hanfsaat war wiederum sehr bedeutenden Schwankungen im Laufe des Jahres unterworfen, der höchste Preis war 160 Kop., der niedrigste 120 Kop. pro Pud für gedörrte Saat. Von 160 Kop. zu Anfang des Jahres fielen die Preise bis Juni auf 142 Kop., stiegen im Juli auf 150 Kop., erreichten im September den niedrigsten Stand 120 Kop. und stiegen dann wieder bis auf 160 Kop. im November.

Das Geschäft im December verlief fast umsatzlos bei nominellem Preise von 145—140 Kop. pro Pud für gedörrte Waare.

An Oelkuchen wurden exportirt:

1887:	1,761,641	Pud
1888:	1,658,028	„
1889:	1,071,396	„
1890:	1,316,443	„
1891:	1,841,238	„
1892:	1,288,703	„

Trotz des Verbots der Ausfuhr von Oelkuchen im Jahre 1891, welches freilich nur vom 27. September bis zum 18. November währte, ist die Ausfuhr in jenem Jahr sehr stark gewesen, wogegen das verflossene Jahr eine relativ geringe Exportziffer aufweist. Von Einfluss auf den Export ist im verflossenen Jahr die erschwerte Zufuhr von Oelkuchen aus Saratow gewesen, welche darin ihren Grund hatte, dass

die Navigationstarife für Oelkuchen auf der Linie Saratow-Riga, wie sie in früheren Jahren bestanden, im Berichtsjahr nicht concessionirt wurden, angeblich, weil solches die durch die Missernte in den mittleren und östlichen Gouvernements des Reichs hervorgerufene Lage des Getreidehandels nicht gestatte (vergl. Jahresbericht des Rigaer Börsen-Comités pro 1892, pag. 100).

Während im Jahre 1891 auf der Riga-Dwinsker Bahn 997,122 Pud Oelkuchen angebracht worden waren, wurden auf derselben im Jahre 1892 nur 649,619 Pud Riga zugeführt.

In den Gouvernements Smolensk und Tula ist neuerdings eine gesteigerte Production von Oelkuchen zu Tage getreten.

Mineralöl. Die aus Riga verschifften Quantitäten betrugen:

1887: 332,274 Pud
1888: 422,061 „
1889: 401,575 „
1890: 305,492 „
1891: 248,803 „
1892: 234,060 „

Der Export Rigas ist demnach im verflossenen Jahre geringer als in jedem einzelnen der vorangegangenen fünf Jahre gewesen.

Die Naphtha-Ausbeute in Baku hat im Jahre 1892 wiederum eine Steigerung erfahren (nach dem „Вѣстникъ Финансовъ“ № 49 vom Jahre 1892). Die Gesammt-Ausbeute betrug:

1889: 205,500,000 Pud
1890: 239,200,000 „
1891: 288,800,000 „

Bis zum 1. November belief sich die Ausbeute

in 1890 auf 199,500,000 Pud
„ 1891 „ 242,400,000 „
„ 1892 „ 243,000,000 „

Die gesammte Versendung von Naphtha-Producten aller Art aus Baku stieg im Verhältniss zur grösseren Ausbeute. In neun Monaten (bis zum 1. October) des Jahres 1890 betrug dieselbe 154,400,000 Pud, im gleichen Zeitraum des Jahres 1891 166,800,000 Pud, des Jahres 1892 aber 180,000,000 Pud. Die Ausfuhr aus Batum speciell ist ebenfalls gestiegen. Sie betrug in der Zeit vom 1. Januar bis zum 1. October:

	in's Ausland	nach Russland
1890:	31,800,000 Pud	3,300,000 Pud
1891:	33,700,000 „	4,100,000 „
1892:	36,100,000 „	4,300,000 „

Die Ausfuhr von Naphthaproducten aus amerikanischen Häfen hatte sich im Jahre 1891, verglichen mit dem Jahre 1890, vermindert, im Berichtsjahre dagegen ist wiederum eine Steigerung derselben zu Tage getreten. Diese erreichte freilich nicht den Umfang des Exports in 1890.

In 10 Monaten des Jahres 1890 wurden 576 Mill. Gallonen verschifft, im gleichen Zeitraum des Jahres 1891 gelangten 549 Mill. Gallonen und in derselben Periode des Jahres 1892 570 Mill. Gallonen zum Export.

Der Preis pro Pud Kerosin, inclusive Fass, betrug loco Riga 130—135 Kop. Durch das neue Accise-Gesetz vom 15. December 1892 wurde dieser Preis nahezu um den Betrag der Accise — nämlich 20 Kop. — erhöht. Durch den bekannten, am Schluss des Jahres in Baku gebildeten Ring der grossen Firmen Nobel und Rothschild ward der Preis weiter und zwar auf 1 Rbl. 75 Kop. hinaufgebracht.

Die Ausfuhr von Eiern zur See betrug:

1887:	112,857	Pud
1888:	311,431	„
1889:	321,631	„
1890:	373,285	„
1891:	568,803	„
1892:	436,699	„

Nach den Angaben des „обзоръ внѣшней торговли“ betrug die Eier-Ausfuhr nach der Stückzahl wie folgt:

	aus Riga	aus Libau	aus St. Petersburg	aus Reval
1887:	30,230,000	11,056,000	4,143,000	747,000
1888:	85,783,000	18,805,000	12,632,000	563,000
1889:	85,673,000	15,533,000	42,377,000	1,252,000
1890:	101,681,274	56,042,812	88,354,610	4,614,000
1891:	154,966,602	41,633,569	94,160,182	6,691,000

Russlands Eierausfuhr ist ausserordentlich gestiegen. Im Jahre 1881 wurden nur 66,797,000 Stück über die europäische Grenze, Finnland ausgenommen, exportirt, im Jahre 1890 dagegen 750,549,000 und 1891 gar 829,085,000. Von den baltischen Häfen exportirt Riga am meisten. Doch gehen aus dem Südwesten Russlands, namentlich von den Stationen Schepetowka und Galendry der Südwestbahnen und der Station Sucholessy der Fastower Bahn bedeutende Eiertransporte über Grajewo nach Hamburg und Königsberg, sowie über Libau nach England. Diese Transporte für den Export über Riga durch entsprechende Ermässigung der Eisenbahn-Frachtsätze zu gewinnen, ist bisher nicht gelungen.

Der Holzexport Rigas betrug dem Quantum nach:

			engl. Kubikfuss
im	Jahre	1888	ca. 39,100,000
„	„	1889	„ 44,000,000
„	„	1890	„ 36,300,000
„	„	1891	„ 40,600,000
„	„	1892	„ 38,200,000

Da fast jegliche Controle über die Dimensionen der verschifften Hölzer fehlt, so musste der kubische Inhalt derselben auch für das Jahr 1892 auf Grund von durch Schätzung ermittelten Sätzen berechnet werden. Kann nun auch das Resultat dieser Berechnung auf vollständige Genauigkeit keinen Anspruch erheben, so dürfte dasselbe immerhin der Wahrheit doch ziemlich nahe kommen, jedenfalls aber einigen Anhalt für die Beurtheilung des Geschäftsumfanges im Vergleich mit den vorhergehenden Jahren bieten. — Wie aus der vorstehenden vergleichenden Zusammenstellung der in den letzten 5 Jahren ausgeführten Quantitäten ersichtlich, hat der 1892er Holzexport nur denjenigen des für unseren Holzhandel so sehr ungünstigen Jahres 1890 übertroffen, ist aber hinter den übrigen Jahren nicht unwesentlich zurückgeblieben. Diese Erscheinung muss um so mehr auffallen, als sich die Zufuhr neuer Hölzer im Jahre 1892 gegen das Vorjahr nahezu verdoppelt hat — es trafen 1892 auf der Düna circa 11,500 Flösse gegen nur circa 6000 im Jahre 1891 ein —; ihre Erklärung findet dieselbe in den ungewöhnlich kleinen Vorräthen gesägter Holzwaaren, welche bei Eröffnung der Schifffahrt hier lagerten. Wir haben denn auch in der Ausfuhr von Planken und Brettern einen bedeutenden Ausfall zu verzeichnen, während der Export der übrigen Hölzer fast durchweg die Durchschnittsziffer der letzten 5 Jahre erreichte und dieselbe in manchen Fällen überstieg.

Der grösseren Zufuhr im Jahre 1892 stand für viele Artikel glücklicherweise auch eine grössere Nachfrage seitens des Auslandes gegenüber, wodurch zum Theil recht bedeutende Preissteigerungen hervorgerufen wurden. Eben diesen Preissteigerungen ist es denn auch wohl zu danken, dass im Grossen und Ganzen das 1892er Holzgeschäft in seinen finanziellen Ergebnissen für die Mehrzahl der Betheiligten als nicht ungünstig bezeichnet werden darf. Günstiger Conjuncturen kann das Rigaer Holzgeschäft nun einmal nicht mehr entrathen, um einigermassen lohnend zu sein, denn der regulaire Gewinn des Exporteurs bei stagnirenden Preisen — wenn überhaupt von einem solchen noch die Rede sein kann — ist durch die grosse Concurrenz dermassen heruntergedrückt worden, dass derselbe in gar keinem Verhältniss zu

den mannigfachen Verlusten und Gefahren steht, welchen der exportirende Kaufmann ausgesetzt ist.

Nicht unerwähnt darf es bleiben, dass unser Holzhandel im Frühling des verflossenen Jahres wieder durch einen sogenannten Salom heimgesucht wurde. Zahlreiche Flösse hatten sich von ihren in der Düna oberhalb der Stadt belegenen Standorten losgerissen und bewegten sich, von der starken Frühjahrsströmung getrieben, alle im Wege liegenden Hölzer mit sich fortreissend, in wirrem Durcheinander stromabwärts bis zur Flossbrücke, welche glücklicherweise dem Andrange widerstand. Erst nach Wochen angestrengter Arbeit gelang es, einen Weg durch diese Holzmassen zu bahnen und die gänzliche Entwirrung derselben währte mehrere Monate. Dass den Eigenthümern der Hölzer hierdurch grosse Kosten und Verluste erwuchsen, ist selbstverständlich, andererseits ist aber nicht in Abrede zu stellen, dass diese Calamität nicht unwesentlich zur Befestigung der Preise beigetragen hat, indem ein grosser Theil der Hölzer längere Zeit vom Markt zurückgehalten wurde und nur ganz allmälig zum Verkauf gebracht werden konnte.

Zu den einzelnen Artikeln unseres Holzexports übergehend, berichten wir wie folgt:

Von kantigen und runden Balken wurden nach Stückzahl exportirt:

	kantige		runde		in Summa
	fichtene	grähnene	fichtene	grähnene	
1888:	33,841	36,659	107,621	158,713	336,834
1889:	34,029	49,819	102,548	153,924	340,320
1890:	23,367	42,269	70,094	88,792	224,522
1891:	30,794	29,662	95,214	118,706	276,817
1892:	26,787	34,421	116,829	172,399	350,386

Ellern-, Espen- und Birkenbalken:

1888:	64,867
1889:	54,091
1890:	116,131
1891:	126,524
1892:	127,225

Englische Brussen kamen auch im Jahre 1892 fast garnicht vor, und das exportirte Quantum kantiger fichtener und grähnener Balken bestand fast ausschliesslich aus holländischen Brussen.

Fichtene holländische Brussen 2. Sorte wurden im Anfang des Jahres auf Sommerlieferung mit Vorschuss bei 26/27 und

27/28 Fuss Durchschnittslänge zu 4½ à 5½ Kop. über Durchschnittsfusszahl gehandelt, später stieg der Preis auf 6 à 6½ Kop., ja in einzelnen Fällen wurden selbst 7 Kop. und mehr über Durchschnittsfusszahl bewilligt. Der Preis für 3. Sorte war, wie gewöhnlich 3 à 4 Kop. niedriger, als für 2. Sorte.

Der Absatz nach den Verbrauchsländern war im Ganzen recht befriedigend, so dass wir nennenswerthe Vorräthe in die neue Saison nicht hinübernehmen.

Grähnene holländische Brussen waren das ganze Jahr hindurch lebhaft gefragt bei steigenden Preisen; die ersten Abschlüsse fanden im Januar und Februar zu 24½ à 28½ Kop. für Kron 27/28 Fuss mit Vorschuss statt, im Mai zahlte man 26 à 26½ Kop. und im Sommer 27 à 27½ Kop. Beim Verkauf nach Holland war im Anfang des Jahres nicht mehr als 34 Cts. zu bedingen, doch stieg der Preis allmälig bis ca. 38 Cts.; erst im Spätherbst machte sich eine kleine Abschwächung bemerkbar.

Nordische Kappbalken. Wie aus den Exportziffern hervorgeht, war die Ausfuhr runder, d. i. sog. nordischer, Kappbalken, namentlich grähnener, im Vergleich mit den vorhergehenden Jahren recht bedeutend.

Schon im December 1891 und Januar 1892 wurden mehrere Verkäufe zu 11½ à 11¾ Kop. für 11 Zoll grähnene, und zu 8½ à 8¾ Kop. für 10 Zoll grähnene, fichtene ½ Kop. billiger, geschlossen. Im Februar und März war der Preis bereits 12½ à 13 Kop. für 11 Zoll und 9½ à 10 Kop. für 10 Zoll und als sich im Mai und Juni herausstellte, dass im Anfang des Jahres geschlossene grössere Blancoverkäufe ganz unerfüllt blieben und in Folge des Flosswirrwarrs auf der Düna disponible Waare zur Beladung der bereits gecharterten Dampfschiffe nur sehr langsam beschafft werden konnte, stieg der Preis für 11 Zoll grähnene auf 15 Kop. und darüber, auf dieser Höhe hielt sich derselbe, auch nachdem die Flössungsschwierigkeiten gehoben waren, bis zum Schlusse der Saison, während fichtene Waare im Herbst schwerer zu placiren war. Die Verkaufspreise begannen im Januar mit 13½ Cts. für 10 Zoll und 16½ Cts. für 11 Zoll und stiegen successive bis ca. 16 Cts. für 10 Zoll grähnene und ca. 19 Cts. für 11 Zoll grähnene; Partien, welche ausschliesslich aus 10zölligen bestanden oder einen grösseren Procentsatz davon enthielten, mussten billiger verkauft werden; fichtene waren etwa ½ à 1½ Cts. niedriger im Preise als grähnene.

Runde Ellern-Balken wurden im Winter auf Contracte zu etwa folgenden Preisen gehandelt:

9	Zoll	Diam.	Zopfstärke	6	Kop.
10	„	„	„	8	„
11	„	„	„	9	„
12	„	„	„	12	„
13	„	„	„	13	„

pr. lauf. Fuss unter Wrake.

Die Zufuhr unverkaufter Waare war recht bedeutend und Preise gingen infolge dessen zurück; man zahlte im Sommer 6—9 Kop. für 9—13 Zoll Zopfstärke ohne Wrake.

Birken- und Espen-Balken waren wenig gesucht; erstere bedangen 6—8 Kop. für 9—12 Zoll, letztere 6—8 Kop. für 10—15 Zoll ohne Wrake.

Espene holländische Brussen wurden mit 14—15 Kop. pr. Fuss unter Wrake bezahlt.

Von Mauerlatten wurden verschifft:

	fichtene	grähnene	in Summa
	Stück	Stück	Stück
1888:	63,114	37,089	100,203
1889:	73,117	36,686	109,803
1890:	47,756	31,039	78,795
1891:	56,935	44,822	101,757
1892:	68,107	25,773	93,880

Fichtene 10 × 10 Zoll Mauerlatten 2. Sorte 27/28 Fuss Durchschnittslänge wurden im Januar und Februar mit Vorschuss zu 21½ Kop. à 22 Kop. geschlossen, fielen dann im März-April auf 20 à 21 Kop., erholten sich aber bald wieder und wurden im Sommer mit 22 à 22½ Kop. bezahlt. 11×11 Zoll, wovon indessen nur wenig vorkam, wurden während der ganzen Saison zu 1—2 Kop. über Durchschnittsfusszahl, also 25 Fuss zu 26 à 27 Kop. gehandelt. — Die meisten Verkäufe nach dem Auslande wurden in Verbindung mit Schiffsräumte geschlossen, so dass eine genaue Feststellung des frei am Bord-Werthes schwer möglich ist; derselbe dürfte für 10 × 10" 27/28 Fuss zwischen 34 und 36 s. pr. Load variirt haben. Kürzere Längen von 17 bis 24 Fuss rheinländisch fanden mehrfach Nehmer in Stettin und Berlin, wenn auch zu recht niedrigen Preisen.

Grähnene Mauerlatten, zuerst mit 15½ à 16 Kop. für 10 × 10 Zoll 27/28 Fuss Durchschnittslänge bezahlt, stiegen nach und nach auf 18 à 19 Kop. und in einzelnen Fällen wurden selbst 20 Kop. und darüber bewilligt. Im Verkauf nach Grossbritannien erzielte man anfangs 24 à 25 s. pro Load, später bis 30 à 31 s., nach Holland wurde zuerst zu 23 à 24 Cts. pro Fuss, später zu 26 à 27 Cts. verkauft

Grähnene Mauerlatten wurden fast bis auf das letzte Stück ausverkauft, und auch von fichtenen blieben nur kleine Läger übrig.

Der Export von Sleepers aller Dimensionen betrug nach der Stückzahl:

	kantige	runde	in Summa
1888:	2,295,850	141,671	2,437,521
1889:	2,741,729	86,626	2,828,355
1890:	2,149,984	86,307	2,236,291
1891:	1,848,968	109,294	1,958,268
1892:	1,962,727	37,833	2,000,560

Das Geschäft in der Hauptdimension, fichtene 10×10 Zoll Quadrat 8 Fuss 11 Zoll lang war im verflossenen Jahre wenig lohnend; obgleich die Zufuhr durchaus nicht übermässig gross war und auch der Bedarf der britischen Eisenbahnen hinter dem Durchschnittsquantum der letzten Jahre nicht zurückgeblieben sein dürfte, so blieben die englischen und schottischen Käufer doch sehr zurückhaltend; dieselben setzten es denn auch durch, den grössten Theil ihres Bedarfs zu den niedrigen Preisen von ca. 25 s. für das Sortiment von 40 pCt. scharfkant, 30 pCt. 8 Zoll und 30 pCt. 7 Zoll Blatt und von ca. 25 s. 6 d. à 25 s. 9 d. für 50 pCt. scharfkant 40 pCt. 8 Zoll und 10 pCt. 7 Zoll Blatt zu decken; im Herbst gingen die Preise auf ca. 24 s. für 40, 30 30 pCt. und auf 24 s. 7½ d. à 9 d. für 50, 40, 10 pCt. herunter.

Fichtene 10 × 10 Zoll □ 8 11/12 Fuss 7 Zoll Blatt wurden zu 21 s. 6 d. bis 22 s., 6 Zoll Blatt zu 15 à 16 s. geschlossen.

Der hiesige Platzpreis war im Februar etwa 1,37 à 1,38 Rbl. für 40, 30, 30, mit Vorschuss, doch wurden dazu nur einige kleinere Abschlüsse gemacht. Das Gros der Zufuhren wurde erst im Sommer zu 1,40 à 1,44 Rbl., in seltenen Fällen aber auch einige Kopeken darüber verkauft. Im August und September ging der Preis wieder auf 1,40 Rbl. zurück; für 7 Zoll Blatt zahlte man etwa 1,22 à 1,27 Rbl. und für 6 Zoll Blatt ca. 82 à 92 Kop.

Fichtene 9 × 9 Zoll □ 8 11/12 Fuss, wovon nur wenig zugeführt wurde, bezahlte man im Sortiment von 90 pCt. 7 Zoll und 10 pCt. 6 Zoll Blatt mit 75 à 85 Kop. und erzielte dafür beim Verkauf nach dem Auslande 18 s. bis 18 s. 6 d. pro Load; 6 Zoll Blatt allein wurden zu 15 à 16 s. verkauft.

Fichtene 10 × 6 Zoll gehauene halbe Quadrat-Sleepers erfreuten sich während der ganzen Saison lebhafter Nachfrage für den Continent; dieselben wurden im Januar anfangs zu 1,20 Rbl. pro Paar für 6 × 10 Zoll engl. und 1,30 Rbl. pro Paar für 6 × 10 Zoll rheinländisch geschlossen, doch verfolgten Preise bald eine steigende Richtung und

erreichten im Sommer eine Höhe von ca. 1 Rbl. 35 Kop. pro Paar für englische und circa 1 Rbl. 45 Kop. für rheinländische. Nach England wurde von dieser Dimension nur wenig verkauft, da die englischen Käufer sich nur schwer entschlossen, die nach dem Continent erzielbaren Preise zu bewilligen; der höchste nach England erzielte Preis dürfte 23 à 24 s. pro Load von 16 Stück gewesen sein.

Fichtene 10 × 5 Zoll halbe Quadratsleepers auf allen Seiten behauen wurden im Anfang des Jahres mit ca. 95 Kop. pr. Paar bezahlt, stiegen im Sommer bis 100 à 102 Kop., um zum Herbst wieder auf 90 Kop. und darunter zurückzugehen. Der Absatz war während des ganzen Jahres schleppend, anfangs wurden einige kleinere Verkäufe zu 19 s. gemacht, im weiteren Verlaufe der Saison war nur noch 18 s. à 17 s. 6 d. zu bedingen und im Herbst war diese Dimension fast unverkäuflich.

9 × 4½ Zoll gehauene halbe Quadrat-Sleepers 8 11/12 Fuss lang, im Winter zu 65 à 68 Kop. pro Paar gehandelt, stiegen später auf 72 bis 75 Kop., der f. a. B.-Preis war anfangs 16 s. bis 16 s. 6 d., gegen Schluss der Saison 17 s. bis 17 s. 6 d.

Von grähnenen 10 × 10 Zoll Quadrat-Sleepers 8 11/12 Fuss lang, kam nur wenig herunter. Der hiesige Preis stieg von 1 Rbl. bis ca. 1 Rbl. 15 Kop. und der f. a. B.-Werth von 19 s. bis 21 s. 6 d. pro Load.

In runden Sleepers fand nur ein sehr unbedeutendes Geschäft statt.

Die Ausfuhr von Planken und Brettern stellte sich in den letzten 5 Jahren wie folgt (nach Stückzahl):

	über 3 Zoll	3 Zoll	unter 3 Zoll	in Summa
1888:	39,032	4,989,648	7,375,539	12,404,219
1889:	65,627	5,509,427	7,694,228	13,260,282
1890:	35,426	4,884,385	6,193,721	11,113,532
1891:	36,656	6,242,886	7,866,285	14,145,827
1892:	52,997	4,573,079	6,704,722	11,330,798

Wie bereits im Eingange unseres Berichts erwähnt wurde, weist der Export von Planken und Brettern im verflossenen Jahre einen in den ungewöhnlich kleinen Vorräthen die aus dem Jahre 1891 herübergenommen wurden, begründeten Ausfall gegen das Vorjahr und auch gegen die Durchschnitts-Quantitäten der letzten 5 Jahre auf. Trotz der gegen das Vorjahr 1891 nicht unerheblich höheren Preise, welche beim Verkauf geschnittener Hölzer nach dem Auslande erzielt wurden, scheint unser Sägemühlengeschäft im Jahre 1892 wieder wenig lohnend gewesen zu sein. Bei der zunehmenden Ausbeutung der Wälder werden gute Balkenpartien von stärkeren Dimensionen immer seltener; die Concurrenz beim Einkauf ist denn auch bei der fast allzu grossen Anzahl von

Sägemühlen eine sehr lebhafte, und so wurden im verflossenen Jahre die Preise für gute Sägebalken auf eine Höhe hinaufgetrieben, welche ganz ausser Verhältniss zum Verkaufswerth der fertig gesägten Hölzer stand. Manche Mühlenbesitzer zogen es unter solchen Umständen vor, ihren Betrieb einzustellen oder doch sehr zu beschränken.

Das Lager von gesägten Hölzern, welches wir in die neue Campagne hinübernehmen, ist wiederum nur klein, wenn auch vielleicht etwas grösser, als vor einem Jahre.

Die Verkaufspreise nach dem Auslande waren ungefähr wie folgt:

Grähnene	3 × 11	Zoll	Planken	2a.	ca.	7 £	5 s.	0 d.	bis	7 £ 0 s.
„	3 × 10½	„	„	„	„	6 £	15 s.	0 d.	„	6 £ 10 s.
„	3 × 9	„	„	„	„	6 £	10 s.	0 d.	„	6 £ 0 s.
„	3 × 8	„	Battens	„	„	4 £	15 s.	0 d.	„	4 £ 10 s.
„	3 × 7	„	„	„	„	4 £	12 s.	6 d.	„	4 £ 0 s.

Alles pr. Standard frei am Bord.

Grähnene 3 × 9 Zoll Planken (metrisch gelängt):

Kron ca. 22 Centimes
2. „ 20 „
3. „ 18 „
} pr. lauf. metr. Fuss f. a. B.

Fichtene 3×9″ Planken 50 pCt. 2a. 50 pCt. 3a. 160 Frs. bis 150 Frs. pro Stand. f. a. B. Fichtene 2½ × 7″ Battens unsortirt 125 Frs. bis 120 Frs. pro Stand. f. a. B.

Der Absatz von grähnenen Brettern, für welche Deutschland unser Hauptabnehmer ist, war während des ganzen Jahres schleppend; fichtene waren ganz vernachlässigt und sehr schwer zu placiren. Wenn der Handelsvertrag mit Deutschland zu Stande kommen und damit der gegenwärtig bei der Einfuhr in Deutschland zu Ungunsten der russischen Hölzer bestehende Differentialzoll fallen sollte, so dürfte eine Belebung des Brettergeschäfts zu erwarten sein.

Für grähnene Bretter wurden ungefähr folgende Preise erzielt:

1 × 9″	Kron	160 Mk.	bis	155 Mk.	
	2.	145 „	„	140 „	
	3.	100 „	„	95 „	
1 × 8″	Kron	135 „	„	130 „	
	2.	120 „	„	115 „	
1×7″	unsortirt	Kron u. 2a.		110—105 Mk.	
1×6″	„	„	„	105—100 „	
1×5″	„	„	„	95— 90 „	

Die vorstehenden Notirungen verstehen sich für beliebte Marken als besonders sorgfältig bekannter Ablader, wogegen Partien von geringerer Qualität nur zu bedeutend niedrigeren Sätzen verkäuflich waren.

Eichene Stäbe. Der Vorrath von eichenen Stäben betrug zu Beginn 1892 nur wenige Stücke Kronstäbe und ca. 28 Schock Wrackstäbe aller Dimensionen.

Zugeführt wurden:

1888	1889	1890	1891	1892	
2600	1248	259	1006	788	Schock Kron-Pipenstäbe,
965	255	299	594	1951	„ Kron-Oxhoftstäbe,
500	176	422	80	373	„ Wrackstäbe aller Längen,

und wurden dagegen exportirt:

3111	1652	821	1135	829	Schock Kron- und Wrack-Pipenstäbe,
1548	572	116	795	2049	„ Kron- und Wrack-Oxhoftstäbe.

so dass zum 1. Januar 1893 im Lager verblieben:

21 Schock Kron-Pipenstäbe,
117 „ Kron-Oxhoftstäbe,
124 „ Wrackstäbe aller Längen.

Während sich die Zufuhr der grossen Pipenstäbe im Jahre 1892 gegen das Vorjahr um ein Fünftel verkleinert hat, hat sich diejenige der kleinen Oxhoftstäbe mehr als verdreifacht und glauben wir auch hierin eine Bestätigung unserer Annahme im vorigjährigen Berichte zu finden, dass die zum Rigaschen Productionsgebiete gehörenden alten Eichenwälder bereits stark exploitirt sind, so dass nunmehr das jüngere Holz zur Verarbeitung gelangt. — Besonders belebend auf die Ausarbeitung von Stäben haben zweifellos die hohen Preise des Jahres 1892 gewirkt und glauben wir annehmen zu dürfen, dass auch das Jahr 1893 aus diesem Umstand noch Nutzen ziehen wird und für dasselbe ebenfalls eine grössere Stäbezufuhr zu erwarten ist.

Preise eröffneten im Frühjahr 1892 für Locowaare auf Basis von 65 bis 66 Rbl. für $2^1/_2 \times 5 \times 72$ Zoll franz. Kron, gingen aber bald bis auf 68 Rbl. hinauf, welchen hohen Stand sie auch bis zum Schlusse des Jahres behaupteten. Hierbei bedangen auch die weniger beliebten Dimensionen gute Preise und zahlte man für

$3 \times 6 \times 84''$	franz. Kron	125	Rbl.
$2^1/_2 \times 5 \times 84''$	„ „	88	„
$3 \times 6 \times 72''$	„ „	103	„

Auch Wrackstäbe gewannen durch diese allgemeine Preissteigerung und wurden mit

ca.	65	Rbl. für	7′
„	45	„ „	6′
„	36	„ „	5′
„	26	„ „	4′

bezahlt.

Splittholz. Es wurden ausgeführt:

1888: 8,311 Faden
1889: 13,797 „
1890: 9,608 „
1891: 10,449 „
1892: 11,940 „

Der hiesige Platzpreis war während des ganzen Jahres circa 5,50 Rbl. pro Fuss bis zum Schiff geliefert; die meist inclusive Fracht und Assecuranz geschlossenen Verkäufe nach dem Auslande dürften einen f. a. B.- Werth von etwa 12 s. 6 d. bis 13 s. pro Fuss übrig gelassen haben.

Von Pitprops wurden exportirt:

1888 = 793,940 Stück
1889 = 1,209,955 „
1890 = 1,650,840 „
1891 = 1,808,165 „
1892 = 2,474,742 „

Die Ausfuhr dieses für unseren Platz verhältnissmässig neuen Artikels hat auch im Jahre 1892 wieder bedeutend zugenommen; doch soll das Geschäft darin nicht besonders lohnend gewesen sein.

Ueber die Aussichten für das 1893er Holzgeschäft wagen wir eine Meinung nicht auszusprechen. Darin stimmen fast alle Berichte überein, dass in den Wäldern die Arbeiten in diesem Winter sehr eifrig betrieben werden, ebenso allgemein sind aber auch die Klagen darüber, dass die Ausfuhr der Hölzer durch die ungeheuren Schneemassen sehr erschwert wird. Die Käufer in unseren Absatzländern, namentlich in Grossbritannien, bewahren bis hiezu eine grosse Zurückhaltung.

II. Der Import.

Der Zolltarif, welcher am 1. Juli 1891 an die Stelle des letzten allgemeinen Tarifs vom Jahre 1868 und seiner zahlreichen generellen und speciellen Aenderungen getreten ist, hat bekanntlich den ausgesprochenen Zweck, die einheimische Industrie gegen die ausländische Concurrenz nachhaltig zu schützen, alle diejenigen Productionszweige, für deren Entstehung und Fortbestand die natürlichen Vorbedingungen im Inlande gegeben sind, möglichst zu fördern. So ist denn namentlich im neuen Zolltarif die Einfuhr von Rohproducten und Halbfabrikaten erschwert worden, damit die Gewinnung und Verarbeitung der für die Industrie nothwendigen Rohstoffe vor ausländischer Concurrenz bewahrt werde.

Dass unter solchen Umständen der Import stetig zurückgeht, kann nicht überraschen.

Es betrug der Werth der Einfuhr Rigas:

1884—1888:	22,360,890	Rbl.
1889:	20,076,548	„
1890:	21,692,942	„
1891:	18,830,838	„
1892:	19,601,896	„

Das letztverflossene Jahr hat nach der vorläufigen Ziffer freilich eine wenn auch geringe Steigerung im Vergleich zu dem vorangegangenen Jahre gebracht, eine Erscheinung, welche wol durch die etwas besseren Coursverhältnisse des Jahres 1892 zu erklären ist.

Thatsachen ähnlicher Art weist die Handelsstatistik für den gesammten Import des europäischen Russland auf. Der Werth der Einfuhr des europäischen Russland bezifferte sich, nach den Waarengruppen geordnet, wie folgt:

	1890	1891	1892
		in Tausend Rbl.	
Lebensmittel	62,671	56,579	55,408
Rohstoffe und Halbfabrikate	245,459	215,883	235,811
Thiere	1,048	952	800
Fabrikate	75,205	75,249	75,366
Insgesammt	384,383	348,663	367,385

Doch nicht der Zolltarif in seinen industriellen Wirkungen allein hat den Import der beiden letzten Jahre eine rückläufige Bewegung nehmen lassen, sondern von wesentlichem Einfluss ist zweifellos auch die verminderte Kaufkraft der Bevölkerung unseres Hinterlandes gewesen. Missernte und Seuche haben ja den beiden letztverflossenen Jahren die Signatur gegeben und dem Handelsverkehr ihren Stempel aufgedrückt. — Eine erfreuliche Errungenschaft auf dem Gebiete der Verkehrserleichterungen hat das Jahr 1892 verzeichnen können. Nach langwierigen, fast 1½ Jahre währenden Verhandlungen ist ein einheitlicher Tarif für den directen Güterverkehr der Bahnen der III. Gruppe am Schlusse des Jahres 1892 bestätigt worden. Es steht zu hoffen, dass die Bahnen der I. Gruppe demnächst und die der II. alsbald folgen werden; da nun der neue Tarif der Bahnen der III. Gruppe hinkünftig auf allen Kronseisenbahnen auch im Localverkehr Anwendung finden soll und ferner die zum Baltischen Rayon gehörigen Bahnen beschlossen haben, ihren Localtarif ebenfalls nach dem Muster des Normaltarifs der III Gruppe umzuarbeiten, so scheint hiermit endlich die Einführung eines allgemeinen Tarifs für das ganze russische Eisenbahnnetz gesichert

(vergl. Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1892, pag. 94 ff.). Damit aber wäre den Jahre lang verlautbarten und berechtigten Klagen unserer Importeure über eine ungleichmässige Tarifirung abgeholfen.

Der Import von Steinkohlen und Coaks zur See über Riga betrug:

1886:	9,432,771	Pud
1887:	8,948,841½	„
1888:	10,721,309½	„
1889:	12,500,832	„
1890:	9,575,382	„
1886—1890:	10,235,827	„
1891:	11,095,079½	„
1892:	10,958,972	„

Der Tarif für Steinkohlen, welcher am 19. Mai 1887 decretirt wurde und speciell die über die baltischen Häfen eingeführten Kohlen mit einem Zoll im Betrage von 1 Kop. pro Pud belegte, ist keiner Abänderung durch die allgemeine Tarifrevision vom Jahre 1891 unterzogen worden und soll bis 1898 unverändert in Geltung bleiben.

Trotz dieser relativ hohen Zollbelastung ist die Einfuhr ausländischer Kohlen nach Riga seit dem Jahre 1888 in einer Steigerung begriffen. Riga, welches immer mehr und mehr industrielle Etablissements entstehen sieht, bedarf in steigendem Masse der Brennstoffe und kann auf die ausländische Kohle nicht verzichten, da einerseits der Absatz der russischen Kohle bis nach den baltischen Provinzen hin sich bisher nicht als lebensfähig erwiesen hat, andererseits aber die erhöhten Holzpreise den Gebrauch von Holz einschränken. Gleich wie der Bezug ausländischer Kohlen über Riga, so ist auch der Kohlenimport über die benachbarten baltischen Häfen seit der Tarifirung des Jahres 1887 nicht gesunken, sondern gestiegen oder im Ganzen gleich geblieben.

So importirten:

	Steinkohlen (Pud)		
	1886	1887	1888
St. Petersburg mit Kronstadt .	56,444,507	55,647,447	51,270,069
Reval mit Baltischport	3,074,299	3,114,974	3,708,016
Libau	3,167,696	2,289,834	3,552,393

	Steinkohlen (Pud)		
	1889	1890	1891
St. Petersburg mit Kronstadt .	63,325,888	57,449,261	58,060,775
Reval mit Baltischport	3,901,457	3,037,210	3,451,514
Libau	4,728,601	3,589,930	3,881,480

	Coaks (Pud)		
	1886	1887	1888
St. Petersburg mit Kronstadt .	2,544,026	2,901,956	2,505,083
Reval mit Baltischport.....	24,578	46,033	24,293
Libau	62,890	53,798	88,779

	Coaks (Pud)		
	1889	1890	1891
St. Petersburg mit Kronstadt .	4,028,627	2,595,045	2,687,261
Reval mit Baltischport... ...	66,610	24,257	41,238
Libau	80,072	62,247	76,172

Dagegen ist der Import des gesammten europäischen Russland an Steinkohlen zurückgegangen, während der von Coaks erheblich zugenommen hat. Es wurden über die europäische Grenze importirt:

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892 bis z. 1. December
	in Tausend Pud						
Steinkohlen	107,013	86,887	96,046	113,873	93,944	91,932	85,879
Coaks	6,400	8,782	9,792	12,023	12,289	11,455	13,096

Der Bedarf des Innern des Reichs an Steinkohlen wird in steigendem Masse durch die einheimische Production gedeckt. Im Laufe der Jahre von 1880 bis 1892 ist die Steinkohlen-Ausfuhr des Donez-Bassins bedeutend gewachsen. Die Fortschritte der Kohlen-Industrie in jenem Gebiete sind in den letzten vier Jahren besonders gross gewesen, ungeachtet der gleichzeitigen schnellen Zunahme des Consums anderer Heizmaterialien, wie von Naphtha-Abfällen und Torf. Im Jahre 1880 wurden aus dem Donez-Bassin per Eisenbahn nicht mehr als 38,729,400 Pud, im Jahre 1892 dagegen bis 159,188,550 Pud Steinkohlen befördert („Börsen- u. Handels-Zeitung“ vom 7. Februar 1893, Nr. 31).

Der Import von Heringen betrug:

1887: 86,456¾ Tonnen
1888: 57,263¼ „
1889: 68,857½ „
1890: 50,648¾ „
1891: 70,276½ „

Der Import von Heringen betrug 1892 101,326 Tonnen, wovon 4926 Tonnen erst in diesem Jahre abgewrakt wurden. Die Zufuhr von Schotten betrug 15,754 Tonnen gegen 11,628 Tonnen in 1891 und wurde das Lager hiervon zu ziemlich stabilen Preisen von 13—16 Rbl. pro Tonne geräumt. Trotzdem, dass von 1891 ein grosses Lager von schwedischen Heringen nachgeblieben war, wurden hiervon noch 20,107½ Tonnen importirt, welche zwar geräumt wurden, weil wegen der Cholera-Epidemie der Consum Astrachanscher Heringe im Innern

des Reiches auf vielen Stellen seitens der Behörden untersagt wurde, jedoch zu derartig verlustbringenden Preisen: Spents 8—9 Rbl., Slo- und Fullheringe 9—12 Rbl., dass die schwedischen Salzer am Anfang des diesjährigen Fanges einen „Ring" bildeten, um das Verhältniss zwischen Production und Consum zu reguliren. Wie es aber scheint, ist die gehoffte Wirkung dieses Unternehmens vollständig ausgeblieben. Dank der Sundsperre wurde das hiesige kleine Lager zwar zu unerwartet günstigen Preisen, 9—10 Rbl. für Spents, realisirt, in Libau verkauft man jedoch jetzt schon zu 7½ Rbl. und sollen noch mehrere Ladungen auf diesen Platz unterwegs sein.

Das Frühjahrsgeschäft in norwegischen Fettheringen war wegen der schlechten Qualität der Waare, sowie der hohen Preise: KK 18 Rbl., K 16 Rbl., MK 14 Rbl. pro Tonne, äusserst schleppend. Ein reicher Fang von vorzüglicher Qualität bewirkte jedoch einen starken Umschwung. Wir hatten den ganzen Herbst guten Absatz zu moderaten Preisen: KKK 16—17 Rbl., KK 14 bis 15 Rbl., K 12—13 Rbl., MK 11—12 Rbl., und trotzdem, dass in das neue Jahr ein Lager von 15,000 Tonnen hinüberging, ist es anzunehmen, dass dieses vor Eröffnung der Navigation geräumt sein wird.

Der Import von Salz über Riga ist bisher im Jahresbericht stets noch aufgeführt worden, nur um darzulegen, wie dieses einst in unserem Hafen blühende Importgeschäft immer mehr und mehr dem gänzlichen Verschwinden entgegengeht.

Der Import betrug:

1887:	78,060	Pud
1888:	89,563	„
1889:	66,456½	„
1890:	107,477½	„
1891:	111,979½	„
1892:	26,535½	„

Riga bezieht nur noch rothes Steinsalz aus dem Auslande, während das hauptsächlich in den Handel kommende weisse Salz in steigendem Masse aus der Krim und zwar auf dem Seewege zugeführt wird.

Die Zufuhr von Salz aus der Krim zur See nach Riga hat betragen:

1886:	1,941,831	Pud
1887:	672,040	„
1888:	1,017,543	„
1889:	1,394,359	„
1890:	684,874	„
1891:	867,758	„
1892:	1,750,380	„

Der mit dem 1. October 1892 erstellte Eisenbahntarif für Salz ist für Riga insofern günstig, als durch denselben die Fracht auf der Riga-Dwinsker Bahn in der Richtung von Riga bedeutend gegen früher ermässigt worden ist, so dass es möglich ist, einen Theil des zur See nach Riga gelangten Salzes weiter als bisher in das Innere des Reiches zu versenden. (Vergl. Jahresbericht des Rigaschen Börsen-Comités pro 1892, pag. 107).

Es wurden an landwirthschaftlichen Maschinen und Theilen derselben importirt:

1887:	30,639½	Pud
1888:	66,121	„
1889:	41,953½	„
1890:	51,482	„
1891:	39,504½	„
1892:	86,005	„

Bei der allgemeinen Zollrevision des Jahres 1891 sind landwirthschaftliche Maschinen und deren Theile insofern glimpflich abgekommen, als eine Erhöhung des bis dahin wirksamen Zollsatzes von 70 Kop. pro Pud nicht decretirt wurde, dagegen wurden landwirthschaftliche Maschinen indirect doch durch die neuen Tarifbestimmungen betroffen, indem Reserve-Theile, welche gesondert importirt werden, „nach den entsprechenden Artikeln des Zolltarifs“ zu verzollen, d. h. Theile aus Gusseisen, Stahl, Kupfer etc. mit den für Eisen-, Stahl- und Kupferwaaren im Allgemeinen erhöht angesetzten Zöllen zu belegen sind.

Trotz der hierdurch gegebenen höheren Zollbelastung ist der Import landwirthschaftlicher Maschinen im verflossenen Jahre stärker als seit längerer Zeit gewesen. Diese Thatsache ist darauf zurückzuführen, dass die in Riga in früherer Zeit vorhanden gewesenen Maschinenläger in den Jahren 1889/91 geräumt worden sind und demnach im Berichtsjahr der Bedarf durch verstärkten Import zu decken war.

Die inländische Maschinenindustrie ist übrigens in fortschreitender Entwickelung begriffen, so dass, falls nicht in Zukunft eine Zollreduction beliebt werden sollte, was freilich nach neueren Nachrichten nicht ausgeschlossen erscheint, der Import landwirthschaftlicher Maschinen immer mehr zurückgehen wird.

In Anlass der durch das Project eines deutsch-russischen Handelsvertrages gegebenen Verhandlungen werden neuerdings die Schäden, welche die Landwirthschaft durch das bestehende, namentlich die Industrie begünstigende Zollsystem erleidet, von den Interessenten stark betont. Die landwirthschaftlichen Erfahrungen der letzten Jahre sind in der That geeignet, die energischen Vertreter der Landwirth-

schaft zu unterstützen und darauf hinzuwirken, dass diejenigen Zölle, welche in erster Linie die Landwirthschaft belasten — die Zölle auf landwirthschaftliche Maschinen und auf künstliche Düngemittel — herabgesetzt werden.

Die Einfuhr künstlicher Düngemittel ist im Berichtsjahr nicht unwesentlich stärker gewesen, als im Jahre vorher. Es wurden über Riga importirt:

1887:	646,674	Pud
1888:	986,157½	„
1889:	1,038,300	„
1890:	1,231,762	„
1891:	918,894½	„
1892:	1,320,156	„

Wie sich der Düngstoff-Import Rigas specificirt gestaltet hat, vermögen wir den uns zur Disposition stehenden Zollangaben nicht zu entnehmen, dagegen belehren uns privatim freundlichst übermittelte approximative Angaben über den Import der einzelnen Sorten.

Danach wurden 1892 nach Riga eingeführt:

Superphosphate...	155,741	Sack
Thomasschlacke ..	29,416	„
Kainit	7,128	„
Chili-Salpeter	1,712	„
Phosphatsteine . .	130,193	Pud.

Obgleich der neue Zolltarif vom 1. Juli 1891 die bis dahin zollfreien künstlichen Düngemittel mit einem Importzoll belegte, ist doch die Einfuhr gewachsen. Die Landwirthschaft hat eben den höheren Zoll tragen müssen. Die gleiche Erfahrung hat Libau gemacht, welches an künstlichen Düngemitteln importirte:

1888:	628,073	Pud
1889:	683,761	„
1890:	864,149	„
1891:	592,737	„
1892:	776,846	„

(und zwar:

Thomasschlacke 254,037 Pud, Superphosphate 522,187 Pud, Kainit 613 Pud, Knochenkohle 9 Pud).

An Roheisen sind eingeführt worden (mit Ausnahme des Transits):

1887: 349,514 Pud
1888: 496,076 „
1889: 436,494½ „
1890: 376,364½ „
1891: 288,925½ „
1892: 303,953 „

Der Import von Roheisen, welcher 1882 noch 1,122,431 Pud betrug, ist seit dem Jahre 1883, nachdem in jenem Jahre eine Zollauflage decretirt wurde, stetig zurückgegangen. Die Zollpolitik Russlands ist andauernd darauf bedacht, der russischen Eisenindustrie den grösstmöglichsten Schutz zu gewähren. Der Zoll auf Eisen, welches die Seegrenze überschreitet, beträgt zur Zeit 30 Kop. pro Pud, ausländisches Eisen, welches die Landgrenze überschreitet, hat einen Zoll von 35 Kop. zu tragen. Durch den letztgenannten Tarif soll namentlich den uralischen Hüttenwerken im Concurrenzkampf mit den polnischen, welche vornehmlich fremdes Rohmaterial verarbeiten, eine Stütze gewährt werden.

Wenn auch der Import Rigas im Berichtsjahr etwas grösser gewesen ist, als der im Jahre vorher, so ist doch im Hinblick auf die Zollpolitik Russlands an eine weitere Steigerung der Einfuhr von Roheisen nicht zu denken, diese wird vielmehr voraussichtlich immer mehr und mehr zurückgehen.

Der Import roher Baumwolle betrug:

1887: 236,489 Pud
1888: 113,961 „
1889: 111,848 „
1890: 116,316½ „
1891: 111,576½ „
1892: 117,351 „

Der Import von Baumwolle über Riga hält sich seit einer Reihe von Jahren zwar auf annähernd gleicher Höhe, ist aber gegenüber der Einfuhr unserer baltischen Nachbarhäfen nicht bedeutend. Der Consum von Baumwolle in Riga selbst kommt kaum in Betracht, die importirte geht meist transito nach Moskau. Es ist in erster Linie Reval-Baltischport, welches das Innere des Reiches mit ausländischer Baumwolle versorgt. Dort wurden in den Jahren 1885 — 1889 durchschnittlich 2,964,296 Pud, im Jahre 1890 aber 3,667,709 Pud und 1891 2,497,363 Pud eingeführt.

Die Production von Baumwolle in Turkestan und Mittelasien steigt beständig und der Bezug des Reiches von dort mehrt sich, seitdem die Transkaspibahn die Erleichterung im Verkehr gebracht hat. Die Anbaufläche und in Folge dessen auch die Ernte der Baumwolle haben

in den Jahren 1887—1890, für welche Zahlen vorliegen, im mittleren Asien stetig zugenommen.

	Aussaat-Fläche Dessätinen	Ernte Pud
1887:	61,092	2,920,373
1888:	71,289	3,597,098
1889:	67,048	3,435,570
1890:	89,549	3,760,653

(vergl. „Rig. Börsen- und Handels-Zeitung“ Nr. 216 vom Jahre 1892).

Im Jahre 1887 erfolgte, im Interesse des Anbaues von Baumwolle auf den russischen Territorien in Mittelasien, ein Zollaufschlag auf die importirte Rohbaumwolle und zwar im Betrage von 100 Kop. auf die über die Seegrenze und von 115 Kop. auf die über die Landgrenze eingeführte. Bei der im Jahre 1891 stattgehabten Generalrevision des Zolltarifs erfolgte ein neuer Zuschlag von je 20 Kop. zu den genannten beiden Zollsätzen. Am 21. December 1892 erfolgte eine weitere Erhöhung des Zolles auf Rohbaumwolle bis auf 1 Rbl. 40 Kop. bezw 1 Rbl. 55 Kop. pro Pud.

Korkholz ist importirt worden:

1887:	211,765	Pud
1888:	230,522½	„
1889:	187,913	„
1890:	207,493	„
1891:	225,349½	„
1892:	217,908	„

Der Import dieses Artikels ist im vergangenen Jahre, wenn auch nicht sehr erheblich, zurückgegangen, obgleich die Zollrevision von 1891 keine Erhöhung des 12 Kop. betragenden Importzolles brachte, vielmehr den Zoll auf Korkproducte von 265 Kop. auf 300 Kop. erhöhte. In Moskau und Libau sind Korkenfabriken entstanden, welche Riga Concurrenz machen.

Libau importirte in steigendem Masse Korkholz und zwar:

1887:	35,218	Pud
1888:	59,796	„
1889:	60,562	„
1890:	30,311	„
1891:	69,916	„
1892:	95,241	„

Farbeholz in Scheiten wurde importirt:

1887:	817,672½	Pud
1888:	1,055,820½	„
1889:	628,785	„
1890:	953,210	„
1891:	1,084,699½	„
1892:	518,136½	„

Der Zoll, welcher für Farbeholz in Scheiten und Blöcken 6 Kop. pro Pud betrug, ist durch das Gesetz vom 1. Juli 1891 nicht erhöht worden, während andererseits im Interesse der inländischen Ultramarin-Fabriken der Zoll für Ultramarin, wie überhaupt für Bläue jeder Art, von 265 Kop. auf 400 Kop. pro Pud gesteigert worden ist.

Der bedeutende Rückgang unseres Imports an Farbeholz in 1892 mag darauf zurückzuführen sein, dass in der ersten Hälfte des Jahres 1891 in Erwartung einer möglichen Zollerhöhung verhältnissmässig viel eingeführt wurde, so dass im darauf folgenden Jahre noch Lagerbestände verfügbar waren. Eine in Moskau neuerdings begründete Fabrik für Verarbeitung von Farbholz ist mit Riga in Concurrenz getreten. Dieselbe bezieht ihr Material hauptsächlich über Reval.

Ferner sind importirt worden:

	Wein	Champagner
	Wedro	Flaschen
1887:	29,391	21,327
1888:	30,260	22,772
1889:	40,462½	25,715
1890:	46,154½	29,388
1891:	35,955	34,242½
1892:	34,654½	21,782

Man sollte meinen, dass die Concurrenz der inländischen Weine und der hohe Zoll den Verbrauch ausländischer Traubenweine immer mehr einschränken würde, aber trotzdem erhält sich der Import ausländischer Weine im Ganzen auf relativ ansehnlicher Höhe. Der Kreis der Consumenten dieses Luxusartikels ist eben ein fester, der die durch den Zoll hervorgerufene Vertheuerung trägt, ohne sich zum Genuss inländischen Erzeugnisses bekehren zu lassen.

Die Einfuhr von Champagner war im Jahre 1891 eine sehr starke, weil eine Preiserhöhung französischen Champagners vorausgesehen wurde, die auch erfolgte. Aus diesem Grunde ist denn der Import von

Champagner in 1892 zurückgegangen, ohne jedoch unter den Stand früherer Jahre zu sinken.

Der Zoll auf Champagner beträgt seit dem 1. Juli 1,40 pro Flasche. Für Traubenweine, in Fässern importirt, beträgt der Zoll vom 1. Juli 1891 an 4 Rbl. statt wie früher 3 Rbl. 50 Kop. pro Pud. Starke Weine mit einem Gehalt von über 16° Alkohol zahlen für jeden Grad über 16° 12 Kop. mehr.

Der Import von Kaffee betrug:

1887:	23,363	Pud
1888:	23,003½	„
1889:	22,277	„
1890:	24,995	„
1891:	24,100	„
1892:	21,732	„

Der Zoll, welcher bis zum Juli 1891 3 Rbl. pro Pud betrug, wurde durch die allgemeine Zollrevision für gebrannten und gemahlenen Kaffee auf 4 Rbl. erhöht, während ungebrannter und nicht gemahlener nach wie vor mit 3 Rbl. belegt wird. Der Import des Berichtsjahres ist kleiner als 1891 gewesen, weil von dem 1891 importirten Kaffee ein bedeutendes Lager in das Jahr 1892 hinübergegangen war und 1892 die Preise höher standen. St. Petersburg und Reval concurriren erfolgreich mit Riga in der Versorgung der inneren Gouvernements.

Es importirten Kaffee:	1888 Pud	1889 Pud	1890 Pud	1891 Pud
Petersburg mit Kronstadt ...	146,210	126,857	141,389	125,079
Reval mit Baltischport	29,282	23,610	50,685	35,550

Der Import von Soda betrug:

1887:	229,772	Pud
1888:	170,512	„
1889:	156,038½	„
1890:	164,454	„
1891:	132,785	„
1892:	146,410½	„

Der Zoll auf calcinirte Soda ist von 40 Kop. auf 55 Kop. im Jahre 1891 erhöht worden, der Zoll auf caustische Soda beträgt zur Zeit 90 Kop.

Trotz des hohen Zolles ist der Import nicht zurückgegangen. Die inländische Industrie (namentlich die Seifenindustrie) braucht Soda in steigendem Masse und die, wenn auch durch Zoll stark geförderte Sodaindustrie im Inlande kann die sich mehrende Nachfrage nicht befriedigen.

Der Import von Harz betrug:

1887: 565,203 Pud
1888: 352,356 „
1889: 385,506½ „
1890: 243,592½ „
1891: 277,384 „
1892: 203,362½ „

Für Fichtenharz ist der Zoll von 13 Kop. auf 40 Kop. erhöht worden. Im Jahre 1891 wurden in Erwartung des kommenden Zolles grössere Partien eingeführt, so dass namhafte Lagerbestände in das Jahr 1892 hinübergingen. Trotz des hohen Zolles wird der Import voraussichtlich nicht sehr wesentlich fallen, da in Russland nicht die geeignete Harz-Qualität zu gewinnen ist. Nach wie vor wird aus dem Süden Nord Amerikas und aus dem Südwesten Frankreichs Harz importirt werden müssen.

Die Zahl der eingegangenen Schiffe betrug (excl. Kronsdampfer):

1888: 2542 Schiffe mit 556,293 Lasten
1889: 2325 „ „ 527,428 „
1890: 2065 „ „ 474,989 „
1891: 2120 „ „ 503,606 „
1892: 1674 „ „ 443,631 „

und zwar mit Ballast:

1888: 1308 Schiffe mit 334,699 Lasten
1889: 1141 „ „ 315,615 „
1890: 940 „ „ 261,493 „
1891: 1091 „ „ 302,970 „
1892: 694 „ „ 242,505 „

oder in Procenten der in Summa eingegangenen Lastenzahl, mit Ballast

1888: 60,2 pCt.
1889: 59,8 „
1890: 55,1 „
1891: 60,2 „
1892: 54,7 „

Die Zahl und Grösse der eingegangenen Dampfer betrug:

1888: 1607 Dampfer mit 439,237 Lasten
1889: 1587 „ „ 438,055 „
1890: 1503 „ „ 408,093 „
1891: 1515 „ „ 427,635 „
1892: 1187 „ „ 384,397 „

so dass von der Gesammtheit der überhaupt eingegangenen Lasten die Dampferlasten

1888: 79,0 pCt.
1889: 83,1 „
1890: 85,9 „
1891: 84,9 „
1892: 86,6 „

umfassten.

Es segelten unter:

	1888	1889	1890	1891	1892
Russischer Flagge (excl. der Krons- und Bergungsdampfer)	611	569	527	526	491
Deutscher Flagge	502	485	454	503	357
Schwedischer Flagge	222	222	251	227	106
Norwegischer Flagge	208	168	95	106	88
Dänischer Flagge	258	175	240	261	211
Holländischer Flagge	98	68	55	60	40
Belgischer Flagge	1	4	—	—	—
Französischer Flagge	6	14	6	3	1
Englischer Flagge	635	617	437	430	377
Oesterreichischer Flagge	—	1	—	—	1
Italienischer Flagge	—	1	—	2	1
Spanischer Flagge	—	1	—	2	—
Amerikanischer Flagge	—	—	—	—	1
Haytischer Flagge	1	—	—	—	—
In Summa	2542	2325	2065	2120	1674

12 Dampfer kamen im Januar ein, vom 20.—31. März kamen 23 Dampfer ein, der erste Segler traf am 5. April ein. Officielle Eröffnung der Navigation am 11. April, „Erst offen Wasser“ am 20. April 1892

Verzeichniss

der gesammten Rigaschen Rhederei

Mai 1893.

Die Nummerflagge ist blau, Buchstaben und Nummer weiss, an der linken Ecke die russische Nationalflagge.

Erklärungen: E Eichenholz. * Kupfer oder Metallfest. Z Zink beschlagen. F Fichtenholz. m Metall beschlagen. S. Schraubendampfer. eis. Eisen gebaut.

№	Bauart.	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Namen der Schiffer.	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Schifffahrtsgesellsch. „Austra“			
1	Bark	Jupiter* m	F. Kagan . .	305	99
2	Bark	Columbus* m	J. Bauer. . .	258 1/2	48
3	3-m. Gff.-S.	Latawa F & E	B. Ohsoling .	264	38
4	3-m. Schon.	Austra Z	F. Lassis . .	171	21
5	3-m. Schon.	Aurora F.	M. Disler . .	170	31
6	3-m. Schon.	Der Kurländer F. & E . . .	E. Erting . .	186	50
			Zoll-Lasten	1354 1/2	
		Herr C. Essmann.			
7	Bark	Golgatha E & F	J. Latze. . .	184 1/2	68
8	Bark	Paul E*	C. Röchrig. .	170	29
			Zoll-Lasten	354 1/2	
		Herr J. Grell.			
9	Bark	Japan* m	Ed. Goerke .	335	16
10	3-m. Schon.	Berthold	Laiwing. . .	126	27
11	2-m. Gff.-S.	Willens	Laiwing. . .	59 1/2	28
12	2-m. Gff.-S.	Woldemar	Fritzberg . .	105 1/2	30
			Zoll-Lasten	626	
		Herr J. Grell & Capitain.			
13	3-m. Schon.	Anna & Ottilie E & F . . .	H. Salming .	148	2
		Herr J. Dombrowsky.			
14	3-m. Schon.	Jacob & Catharina F	J. Silling . .	166	26
15	3-m. Schon.	Bernhard & Auguste F. & E.	Skridoling . .	158	15
			Zoll-Lasten	324	
		Herren Th. Renny & Co.			
16	3-m. Schon.	Anna E & F	Tode	138	106

№	Bauart.	Correspondent-Rheder und Namen der Schiffe.	Namen der Schiffer.	Zoll-Lasten.	Flaggen-Nummer.
		Herren **J Janson & Leepin.**			
17	3-m.Schon.	Anna Mathilda E & F . . .	A. Tomel . .	190	6
		Herr **J. Janson** & Capt. & Co.			
18	3-m.Schon.	Jupiter F	H. Pukne . .	163	7
		Herrn **H. J. Salming.**			
19	Bark	Louise F	H. Salming .	279	111
		Herr **G. Müller** mit Mehreren.			
20	Bark	August E.	G. Müller . .	192	1
		Herrn **N. Sehl.**			
21	3-m.Schon.	Max F	N. Sehl . . .	169	11
		Herr **L. Kontermowitz.**			
22	3-m.Schon.	Bravo E m*	L. Kontermowitz	157	108
		Herr **J. Schwalbe's Erben.**			
23	3-m.Schon.	Rinuschen F	S. Bagat . .	149	5
		Herr **P. Schnohre.**			
24	3-m.Schon.	Maria & Anna E & F . . .	P. Schnohre .	127 1/2	20
		Herren **A. Thomel, Faulbaum & Girtlow.**			
25	3-m. Gff.-S.	Columbus F & E.	A. Thomel. .	153	31
		Herr **H. Tönnisow.**			
26	Gff.-Schon.	Hans E & F	H. Tönnisow .	62 1/2	10
		Herr **G. M. Beckmann.**			
27	Gff.-Schon.	Georg & Lucie E & F . . .	S. Schnohr .	51 1/2	3
		Herr **A. Loders.**			
28	Bark	Heinrich & Catharina E glv..	C. Wack . .	166	29
		Herren **Strautmann & Böhricht.**			
29	Bark	Lucinde E* m	M. Silling . .	159 1/2	102

Total 29 Segelschiffe mit 4963 Zoll-Lasten.

8 Dampfschiffe.

Correspondent-Rheder	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
Rigaer Dampfschifffahrts-Gesellschaft .	2	Düna S	C. Burwirth	80	236 1/2	eis.
	4	Riga S	L. Schmidt	80	152	
	5	Alexander II	R. Junker	153	212	
	7	Hurricane S	M. Zimmermann . .	110	297 1/2	
	8	Constantin	C. Wolter	100	256	
Herren A. G. Sengbusch & Co.	6	Möve S	E. Err	45	100 1/2	
Herren Helmsing & Grimm.	12	Mary S	Bengson	120	335	
	11	Vera S	L. Kontermowitz . .	130	455	
			Total	818	2044 1/2	

Correspondent-Rheder	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
Rigaer Stadtdampfer	—	A.	H. Klock	16	6	eis.
	—	B.	E. Thuraw	16	6	
	—	C.	T. Plath	16	6	
	—	D	J. Hildebrand	16	6	
	—	E	J. Scheffel	16	6	
Der Börsen-Comité	5	Hercules S	O. Harmsen	100	28	
	21	Simson	F. Buchholz	120	54½	
	1	Hermes	vavant	75	30	
	4	Comet	Smilge	12	4	
	58	Planet	Wigul	25	7	
	62	Herrnmark	H. Koch	60	15	
Herren **A. Strauch & M. Kruming**	12	Dahlen	M. Giel	30	25	
Herr **A. Strauch** mit Mehreren	59	Matador	G. Strauch	100	39	
Herr **A. Strauch**	2	Alexander S	Wigand	12	5	
	3	Mobil S	H. Behrsing	15	3	
Herr **Carl Seberg**	16	Union S.	Seberg	15	6	
Herr **M. Kruming**	30	Neptun S	J. Behrsing	40	21	
Herr **W. Kleinberg**	18	Riga & Bolderaa S	H. Meyer	15	14	
	28	Mary	R. Hayn	36	17	
	22	Präcise S	C. Rank	12	19	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
Herr **Linde**	31	John Bull S	Linde	35	13	
Herren **Helmsing & Grimm**	11	Mosquito S	Schmidt	45	6	
Herr **C. A. Linde**	20	Pilot S	C. A. Linde	30	14	
Herr **W. Hartmann**	29	Express S	F. Reimer	15	14	
	34	Courier S	A. Hosposky	13 9/10	8	
Herr **J. Skuje**	9	Adler	Aistraut	21 1/3	41	
	57	Rubart	Rubert	10	5	
Herr **G. W. Sperling**	33	Solid S	F. Zimmermann	50	19	
	35	Düna S	P. Behrsing	45	20	
Ankerneeken-Amt	8	Aa S	Preis	12	5	eis.
Herren Gebrüder **J. H. & M. L. Sehl**	25	Omnibus S.	H. Annus	25	15	
	52	Mitau	W. Sehl	25	15	
	53	Paul	A. Legsde	12	9	
Herren **Reinberg & Ohsoling**	36	Riga S	Augustovsky	35	9 1/2	
Herr **A. Dombrowsky**	7	Parat S	Mentz	18	5	
Herr **Nicolai Haarmann**	19	Activ S	J. Breese	12	3	
	23	Rival S	Putning	15	3 1/2	
Herr **Georg W. Schröder**	37	Loocout S	vacant	12	3	
Herr **G. W. Schumann**	39	Wiking S	Uder	20	5	
Herr **Ananow**	40	Moskwa S	W. Breede	15	4	

Bugsir- und Fluss-Dampfer.

Correspondent-Rheder	Nummer und Flaggen-Nummer	Schiffsname	Schiffersname	Nominelle Pferdestärke	Lasten	
Herr **W. J. Leontjew**	41	Newa S	L. Lugge	30	12	
Herr **Sillur**	43	Rota S	Silbert	12	3 1/2	
Herren **Gebrüder Fraenkel**	44	Flora S	Rudolph	14	3 1/2	
Herr **A. Oehlrich**	45	Baku S	Apse	12	3	
Herr **Berg**	46	Wladimir S	Berg	12	3 1/2	
Herr **Ehmann**	47	Bravo S	vacant	10	2 1/2	
	56	Luna	Spalwain	20	5	
Herr **Hans Strautmann**	48	Prima S	Neuburg	9	2	
Herr **D. Nowikow**	49	Blitz S	H. Osoling	10	2 1/2	
	42	Silvia S	Gulbe	24	4	eis.
	51	Mercur	Petersen	18	5	
Herr **J. Dombrowsky**	55	Catharina	Andreas	12	5	
	61	Jacob	Dombrowsky	30	6	
Herr **D. Nesterow**	54	Rjasan	J. Grünfeld	22	5	
	69	Rabotnik	Semel	18	4	
Herren **Felser & Duberg**	70	Cito	Condruss	13 1/4	3 1/2	
			56 Dampfer mit	1479 7/15	604 1/2	

XXIX.

Rechenschafts-Bericht der Rigaer Börsen-Bank

pro 1892.

Revidirt und bestätigt von der Generalversammlung der Kaufmannschaft am 2. April 1893.

In gleicher Weise wie im vorhergehenden Jahre waren auch im Jahre 1892 die Operationen der Börsenbank durch die Geschäftsunlust, welche auf fast allen Gebieten des Handels lastete, nachtheilig beeinflusst und bei dem durchweg vorherrschenden niedrigen Zinsfuss war es der Bank auch nicht möglich, eine lohnende Verwendung für ihre flüssigen Capitalien zu finden. — Verluste hat die Börsenbank im Jahre 1892 im Ganzen Rbl. 23,808 71 Kop. gehabt, dagegen gingen von den in früheren Jahren abgeschriebenen Beträgen Rbl. 46,181 41 Kop. wieder ein, so dass hierbei ein Ueberschuss von Rbl. 22,372 70 Kop. geblieben, welcher dem Gewinn dieses Jahres zugeschrieben ist.

Der Gesammtumsatz nach dem Hauptbuch beträgt Rbl. 407,611,805 62 Kop., der Gewinn Rbl. 54,529 52 Kop. Dem Reserve-Capital wurden ferner Rbl. 43,257 71 Kop. zugeschrieben, welche von der Kaufmannschaft à Conto der in den Jahren 1888—1891 geleisteten Vorschüsse zurückgezahlt worden sind.

Die einzelnen Haupt-Conti und Geschäftsbranchen schliessen für das Jahr 1892, wie folgt, ab:

I. Cassa.

	Rbl.	Kop
Laut Bilanz vom 31. December 1891 betrug der Cassen-Saldo	765,188	52
im Laufe des Jahres 1892 flossen im Ganzen zur Casse	87,850,125	50
	88,615,314	02
und gingen dagegen aus	88,074,016	94
Es verbleiben demnach in Cassa am 31. December 1892	541,297	08

II. Einlagen gegen Bankscheine.

		Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1891 war der Betrag der Einlagen		9,522,446	37
Im Laufe des Jahres 1892 wurde eingezahlt:			
auf Kündigung . . .	2,411,916 Rbl. 82 Kop.		
„ Termin	787,409 „ 54 „	3,199,326	36
		12,721,772	73
Von sämmtlichen Einlagen wurden zurückgezahlt . .		3,204,613	55
und verbleiben demnach am 31. December 1892		9,517,159	18
und zwar auf Kündigung	3,315,222 Rbl. 12 Kop.		
„ Termin. .	6,201,937 „ 06 „		
	9,517,159 Rbl. 18 Kop.		
Die grösste Summe der Einlagen war im December mit		482,386	58
„ geringste „ „ „ „ „ Februar „		157,360	—
„ grösste „ „ Rückzahlungen war im October mit		515,335	—
„ geringste „ „ „ „ „ Juni mit		119,990	—

III. Darlehn-Geschäft.

Laut Bilanz vom 31. December 1891 war der ausstehende Betrag		3,859,005	59
Im Laufe des Jahres 1892 wurden Vorschüsse bewilligt:			
gegen Waaren. . .	1,590,700 Rbl. — Kop.		
„ Werthpapiere	15,612,597 „ 70 „		
„ Obligationen.	135,250 „ — „	17,338,547	70
		21,197,553	29
und darauf zurückgezahlt		17,279,593	89
und verbleiben demnach am 31. December 1892		3,917,959	40
und zwar			
gegen Waaren	825,000 Rbl. — Kop.		
„ Werthpapiere . .	2,835,809 „ 40 „		
„ Obligationen . .	257,150 „ — „		
	3,917,959 Rbl. 40 Kop.		
Die bedeutendsten Darlehns-Ausgaben waren im October mit		2,219,998	67
Die geringsten Darlehns-Ausgaben waren im August mit		879,608	99

IV. Wechsel-Disconto.

				Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1891 war der ausstehende Betrag	5,249	Stück	für	6,097,066	86
Im Laufe des Jahres 1892 wurden discontirt	22,230	„	„	19,136,087	20
	27,479	„	„	25,233,154	06
Davon eingegangen und zum Incasso begeben	22,260	„	„	20,687,845	89
Es verbleiben demnach im Portefeuille am 31. December 1892 . .	5,219	„	„	4,545,308	17

V. Incasso von Coupons und zahlbaren Effecten.

a. Coupons. Laut Bilanz vom 31. December 1891 verblieben im Portefeuille . .	1,098	Stück	für	9,850	31
Im Laufe des Jahres 1892 wurden zum Incasso entgegengenommen	155,536	„	„	784,242	67
	156,634	„	„	794,092	98
davon bereits eincassirt .	156,001	„	„	785,459	26
Es verbleiben demnach zum Incasso im Portefeuille am 31. December 1892 . . .	633	„	„	8,633	72
b. Zahlbare Effecten. Laut Bilanz vom 31. Decbr. 1891 verblieben im Portefeuille .	8	„	„	4,000	—
Im Laufe des Jahres 1892 wurden zum Incasso entgegengenommen	1,188	„	„	429,035	75
	1,196	„	„	433,035	75
davon eincassirt	1,194	„	„	432,435	75
und verbleiben am 31. December 1892	2	„	„	600	—

VI. Das Effecten-Geschäft.

		Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1891 betrug der Effectenbestand		4,071,816	05
Die im Laufe des Jahres 1892 angekauften Effecten hatten einen Gesammtwerth von		4,047,727	12
		8,119,543	17
Hiervon wurden wieder verkauft für	2,785,259 Rbl. 73 Kop.		
abzüglich des hierbei erzielten, dem Gewinn- und Verlust-Conto zugeschriebenen Agios	67,369 „ 36 „	2,717,890	37
Es verbleiben demnach am 31. December 1892 . . .		5,401,652	80
darunter Werthpapiere des Reserve-Capitals für.	3,303,514 Rbl. 18 Kop.		

Specification der Werthpapiere:

	Nominalwerth	Cours	Buchwerth	
	Rubel.		Rubel.	Kop.
4 % innere Anleihen	482,500	94½	455,962	50
Livländische Pfandbriefe	322,000	102½	330,050	—
4 % Metalliques	306,900	100	306,900	—
5 % Libauer Stadt-Anleihe	230,900	95	219,355	—
Adels-Agrar-Pfandbriefe	141,400	101	142,814	—
4½ % St. Petersburger Stadt-Anleihe	125,000	97½	121,875	—
5½ % Hypotheken-Pfandbriefe	106,700	103	109,901	—
Central-Waaren-Dépôt-Actien	105,000	100	105,000	—
Gas- und Wasserwerk-Obligationen	97,500	96	93,600	—
4½ % Kurländ. Pfandbriefe	69,500	98	68,110	—
5 % Hypotheken-Pfandbriefe	49,300	102	50,286	—
Adels-Agrar-Prämien-Pfandbriefe	43,300	192	83,136	—
5 % Kurländische Pfandbriefe	34,300	100	34,300	—
Orient-Anleihen	23,500	100	23,500	—
Estländische Pfandbriefe	19,700	101	19,897	—
5 % Inscriptionen	15,500	100	15,500	—
4½ % Russ. gegenseit. Boden-Credit-Pfandbriefe	15,200	150	22,800	—
Stadt-Häuser-Pfandbriefe	14,900	100	14,900	—
Kurländische Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	14,200	98	13,916	—
Wilnaer Agrar-Pfandbriefe	8,800	100	8,800	—
Charkower Agrar-Pfandbriefe	7,900	100	7,900	—
Rig. Stadt-Cassa-Obligationen	6,000	100	6,000	—
Börsenbau-Obligationen	4,000	100	4,000	—
Tresorscheine	3,950	100	3,950	—
Reichsbankbillete	2,300	100	2,300	—

	Nominal-werth	Cours.	Buchwerth.	
	Rubel.		Rubel.	Kop.
Prämien-Anleihen I. und II. Emission	2,000	100	2,000	—
St. Petersburger Stadt-Obligationen	1,700	100	1,700	—
Nishegorod-Samaraer Agrar-Pfandbriefe	1,500	100	1,500	—
5% Staats-Eisenbahn-Rente	1,000	100	1,000	—
St. Petersburg-Tulaer Agrar-Pfandbriefe	1,000	100	1,000	—
Livländische Stadt-Hypotheken-Pfandbriefe	800	100	800	—
Riga-Dünaburger Eisenbahn-Actien, 1158 Stück	144,725	150	173,700	—
Süd-West- „ „ 2064 „	206,400	114	235,296	—
Riga-Mitauer „ „ 60 „	6,000	150	9,000	—
Diverse Eisenbahn-Obligationen.				
Rybinsk-Bologojer III. Emission	295,000	96	283,200	—
4½% Kursk-Kiewer Eisenbahn-Obligationen	250,000	99	247,500	—
4% Süd-West-Eisenbahnen	219,100	81	177,471	—
4½% Rjäsan-Uraler Eisenbahn-Obligationen	149,900	99	148,401	—
4% Orel-Grjäsi	48,900	86	42,054	—
Riga-Dünaburger IV. Emission	23,900	100	23,900	—
Riga-Dünaburger I., II., III. Emission 3690 Stück Metall	461,250	150	553,500	—
Südwest-Bahnen 2275 Stück Metall	284,375	158	359,450	—
Tambow-Saratower 571 Stück Metall	71,375	155	88,505	—
Riga-Mitauer 545 „ „	54,500	140	76,300	—
4% Russ. Consols	25,500	146	37,230	—
4½% „ „ Cred.	100	99	99	—
Baltische Eisenbahn Thlr.	212,200	98	207,956	—
Rjäsan-Koslower Rmk.	565,000	85 à 44	211,310	—
Orel-Gräsi „	315,500	85 à 44	117,997	—
Koslow-Woronesh „	286,200	85 à 44	107,038	80
Kursk-Charkow-Asow Mk. 77,520 £	3,800	85 à 44	28,992	50
Rbl.	4,499,275			
Thlr.	212,200			
Rmk.	1,166,700		= 5,401,652	80
£	3,800			

VII. Das Giro-Geschäft.

	Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1891 verblieb den Giro-Interessenten ein Guthaben von	1,377,609	14
Im Laufe des Jahres 1892 wurden eingezahlt	25,393,391	34
	26,771,000	48
pr. Check zurückgefordert	24,960,682	16
so dass den Giro-Interessenten am 31. December 1892 ein Saldo verbleibt von	1,810,318	32

VIII. Conto der Correspondenten.

	Rbl.	Kop.
Laut Bilanz vom 31. December 1891 verblieben Debitores	632,423	64
Im Laufe des Jahres 1892 wurden gezahlt	44,568,624	47
	45,201,048	11
und gingen ein	43,714,252	36
Es verbleiben demnach am 31. December 1892 Debitores	1,486,795	75

welche bestehen:

aus diversen Debitores	3,831,481 Rbl.	69 Kop.
„ „ Creditores	2,344,685 „	94 „
	1,486,795 Rbl.	75 Kop.

IX. Entgegennahme von Werthgegenständen zur Aufbewahrung.

Zu den am Anfange des Jahres vorhandenen 1,470 Gegenständen kamen im Jahre 1892 hinzu 634, darunter declarirte Werthpapiere für 7,381,795 Rbl. 25 Kop. und sind am Schlusse dieses Jahres noch 1,523 Gegenstände im Depositorium.		
An Gebühren hierfür empfing die Bank den Betrag von	7,885	—

X. Einnahme und Ausgabe von Zinsen.

a. Einlage-Zinsen. Im Laufe dieses Jahres war der Zinsfuss von 2 bis 5%.		
Laut Bilanz vom 31. December 1891 waren rückständig	246,500	39
Im Jahre 1892 kamen hinzu	452,757	01
	699,257	40
Hiervon wurden gezahlt	447,797	63
Demnach bleiben am 31. December 1892 noch zu zahlen	251,459	77

Die Zinsen-Ausgabe vertheilt sich:

auf laufende Rechnung à 2%. .	35,863 Rbl.	76 Kop.
auf unterminirte Einlagen à 2—4%	96,944 „	37 „
auf terminirte Einlagen à 4½—5%	319,948 „	88 „
	452,757 Rbl.	01 Kop.

Auf vorstehenden Zinsenbetrag wurden mit der 5% Capital-Rentensteuer pro 1892 versteuert . . . . 452,865 Rbl. 54 Kop.

(= Steuer 22,643 Rbl. 28 Kop.)

Ausserdem ist für im Verwaltungs-Dépôt-Conto vergütete Zinsen de Rbl. 3,490 07 Kop. die 5% Capital-Rentensteuer pro 1892 mit 175 Rbl. 89 Kop. berechnet.

b. Darlehns-Zinsen. Der Zinsfuss für Darlehen bewegte sich im Laufe dieses Jahres nach folgender Tabelle:

Datum		Hypotheken	Waaren	Werthpapiere	Ruf	Wechsel
1892 Januar . .	1	7	6½	6½	6	5½—7
Februar .	1	6½	6	6	5½	5 —6½
März . . .	16	6	5½	5½	5	4½—6
April . . .	1	5½	5	5	4½	4 —6

	Rbl.	Kop.
Im Ganzen sind für Darlehns-Zinsen, abzüglich der vergüteten Zinsen, eingegangen	491,174	85
Hiervon sind zu kürzen die pro 1893 zum Voraus erhobenen	35,733	68
Es beträgt demnach die gesammte Zinsen-Einnahme für das Jahr 1892	455,441	17

Vorstehende Einnahme vertheilt sich wie folgt:

auf Darlehen gegen Waaren . . .	49,672	59
„ „ „ Werthpapiere.	82,776	22
„ „ „ Obligationen .	15,161	23
„ Discontirungen etc.	307,831	13
	455,441	17

Von dieser Summe unterliegen der 0,216% Conto-Courant-Steuer pro 1892 71,237 Rbl. 54 Kop. (= Steuer 3,159 Rbl. 36 Kop.)

c. Effecten-Zinsen gingen abzüglich der beim Ankauf von Werthpapieren gezahlten Zinsen ein	196,245	08
und kommen hier hinzu die den Werthpapieren pro 31. December 1892 anklebenden Renten mit	64,948	60
Es ergiebt sich somit ein Ueberschuss an Effecten-Zinsen von	261,193	68

An diesem Zinsengewinn participiren:

	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Diverse Eisenbahn-Obligationen.	162,526	58		
Diverse Staatspapiere	33,966	21		
Diverse Stadt-Anleihen	26,226	29		
Diverse Pfandbriefe.	19,389	07		
Diverse Eisenbahn-Actien . . .	12,785	53		
Central-Waaren-Dépôts-Actien .	6,300	—		
	261,193	68		

XI. Berechnung von Provisionen.

Im Laufe des Jahres 1892 hat die Bank für Transferte, Incassos und andere Transactionen im Ganzen an Provisionen, abzüglich der gezahlten, eingenommen	46,493	12

XII. Inventarium.

Bestand laut Bilanz vom 31. December 1891	14,600	—
hiervon wurden abgeschrieben	1,400	—
Verbleibt Bestand	13,200	—

XIII. Berechnung und Vertheilung des Gewinnes.

Nach vorstehender Darstellung des Geschäftsbetriebes der Börsenbank pro 1892 ergiebt sich folgendes Resultat:

	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
1) Zinsen-Einnahme:				
von Darlehen.			455,441	17
„ Effecten			261,193	68
			716,634	85
Zinsen-Ausgabe:				
für Einlagen	452,757	01		
„ das Grundcapital .	42,110	35		
„ „ Reservecapital.	164,613	70		
			659,481	06
			57,153	79
2) Einnahme von Provisionen			46,493	12
3) an Gebühren für die Aufbewahrung von Werthgegenständen			7,885	—
4) für Agio beim Verkauf von Werthpapieren			67,369	36
5) von zweifelhaften Forderungen eingegangen			22,372	70
zusammen			201,273	97

	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Dagegen verausgabt:				
1) Geschäftsunkosten und zwar:				
Gagen	86,566	97		
Miethe, Beheizung und Beleuchtung	28,561	40		
Druckkosten, Insertionsgebühren, Bureaubedürfnisse, Porto, Telegramme, Courtagen etc.	7,782	08		
Gilden-, Stempel- und Rentensteuer	10,975	22		
Waarenempfang, Gerichtskosten und diverse Ausgaben	11,458	78		
			145,344	45
2) Tilgungsquote des Inventariums . . .			1,400	—
				146,744 45
			Gewinn	54,529 52
Hierzu die oben von der Zinsen-Einnahme gekürzten Zinsen des Grund- und Reservecapitals				206,724 05
			ergiebt	261,253 57
			Rbl.	Kop.
Hiervon 5% Handels-Ergänzungssteuer			13,062	68
Zu Gunsten des Pensionsfonds laut Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft vom 12. December 1886			6,000	—
An den Börsen-Comité laut Beschluss der Generalversammlung der Kaufmannschaft gezahlt			80,206	87
				99,269 55
			Demnach bleiben	161,984 02

welche laut § 105 der Bankstatuten auf das Stamm-Capital gebracht sind.

XIV. Reserve-Capital.

	Rbl.	Kop.
Bestand am 1. Januar 1892	3,260,256	47
Von den in den Jahren 1888—1891 dem Börsen-Comité gezahlten Summen gingen ein	43,257	71
Demnach Bestand am 31. December 1892	3,303,514	18

XV. Stamm-Capital.

	Rbl.	Kop.
Bestand am 1. Januar 1892	842,206	93
Uebertrag wie oben	161,984	02
Bestand am 31. December 1892	1,004,190	95

XVI. Pensionsfonds.

Bestand am 1. Januar 1892	151,556	64
Im Laufe des Jahres 1892 gingen ein	14,723	39
	166,280	03
und wurden ausgezahlt	5,493	—
Bestand am 31. December 1892	160,787	03

Davon in Werthpapieren	158,956 Rbl.	80 Kop.
und baar	1,830 „	23 „
	160,787 Rbl.	03 Kop.

Es lautet sonach die Bilanz der Rigaer Börsenbank am 31. December 1892 wie folgt:

Bilanz-Conto der Rigaer Börsen-Bank am 31. December 1892.

Debet.	Rubel.	K.	*Credit.*	Rubel.	K.
An Darlehn-Conto: für ausstehende	3,917,959	40	**Per Einlage-Conto:** für coursirende Bankscheine: kündb. R. 3,315,222 12 termin. „ 6,201,937 06	9,517,159	18
„ **Wechsel-Conto:** im Portefeuille 5219 St.	4,545,308	17	„ **Darlehns-Zinsen:** f. z. Voraus empfangene	35,733	68
„ **Coupons:** desgleichen 633 Stück	8,633	72	„ **Einlage-Zinsen:** für noch zu zahlende	251,459	77
„ **Conto zahlbarer Effecten:** desgleichen 2 Stück...	600	—	„ **Giro-Conto:** desgleichen	1,810,318	32
„ **Werthpapieren:** im Portefeuille	5,401,652	80	„ **Handels-Ergänzungs-Steuer:** desgleichen	13,062	68
„ **Effecten-Zinsen:** für den Werthpapieren pro 1. Januar 1893 anklebende	64,948	60	„ **Unkosten-Conto:** desgleichen	32,330	51
„ **Diverse Debitores:** (Conto der Correspondenten) für noch zu empfangende	3,831,481	69	„ **Diverse Creditores:** (Conto der Correspondenten) desgleichen	2,344,685	94
„ **Inventarium:** Mobiliar u. Einrichtung	13,200	—	„ **Reichs-Capital-Rentensteuer:** desgleichen	10,220	43
„ **Cassa-Conto:** baar vorhanden.....	541,297	08	„ **Conto-Courant-Steuer:** desgleichen	1,575	59
„ **Giro-Conto bei dem Reichsbank-Compt.:** vorhanden.. R. 1,000 — gegen Wechsel-Dépôt .. „ 1,000 —	2,000	—	„ **Pensionsfonds der Bankbeamten:** desgleichen	1,830	23
			„ **Wechsel-Dépôt bei dem Reichsbank-Comptoir:** vorhanden	1,000	—
			„ **Capital-Conto:** Bestand	1,004,190	95
			„ **Reserve-Capital:** Bestand	3,303,514	18
Summa ...	18,327,081	46	Summa....	18,327,081	46

Zweiundzwanzigster Jahres-Rechenschaftsbericht

der

Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga

pro 31. December 1892.

Gewinn- und Verlust-Conto.

Verluste.

		Rbl.	Kop.
An	Gagen-Conto: für gezahlte Gagen	1,500	—
„	Unkosten-Conto: für das Schmieren der Winden, Bereinigen der Strassen, Inserate und kleine Ausgaben	654	54
„	Renten-Conto: für Zinsen	930	80
„	Assecuranz-Conto: für Assecuranz pro 1892.	687	55
„	Stadtabgaben: für sämmtliche Stadtabgaben pro 1892	1,745	59
„	Krons-Immobiliensteuer: Betrag pro 1892.	658	48
„	Remonte-Conto: f. steinerne Aussentreppen am Speicher XI . . . . . 1,300 R. — K.		
	f. Reparaturen d. Speicher Dächer, Winden etc. . 2,095 „ 76 „		
	für Drainage . . . . . 325 „ — „ 3,720 R. 76 K.		
	ab Zinsen vom Reserve-Capital. . . . 1,500 „ — „	2,220	76
„	Dividenden-Conto: Reingewinn pro 1892	10,572	29
		18,970	01

Gewinne.

Per	Miethen-Conto: Miethen-Einnahme pro 1892	18,970	01

Bilanz-Conto.

Activa.

An	Speicher-Conto: Kostenpreis erbauter 7 Speicher im neuen Ambarenviertel incl. Ankaufswerth der Grundstücke. . . . . 198,039 R. 25 K.		
	desgl. 5 Speicher in Mühlgraben . 97,279 „ 17 „	295,318	42

		Rbl.	Kop.
An	Einlagescheinen der II. Gesellschaft: vorhanden im Betrage von	15,000	—
„	Renten-Conto: für an obigen Werthpapieren pro 31. December c. haftende Zinsen	178	12
„	Assecuranz-Conto: vorausbezahlte Feuer-Versicherungs-Prämie . . . . . 773 R. 71 K.		
	und für Mühlgraben . . . . . 82 „ 91 „	856	62
„	Cassa-Conto: Baarbestand	897	62
„	Giro-Conto: bei der Börsenbank	10,000	—
		322,250	78

Passiva.

Per	Actien-Capital-Conto: für eingezahlte	264,000	—
„	Reserve-Capital-Conto: für den Bestand	30,000	—
„	Stadt-Cassa: für erstandene 7 Bauplätze noch zu zahlen, laut Tilgungsplan	8,222	05
„	Renten-Conto: für zu zahlende Zinsen von 8,222 Rbl. 5 Kop. vom 1. April bis 31. December 1892 à 4 pCt.	246	66
„	Miethen-Conto: für praenumerirte Miethe	3,701	71
„	Dividenden-Conto: 5% Dividende pr. 1892 de 264,000 R. Actien-Capital . . . . . 13,200 R. — K.		
	Nicht vertheilte Dividende . . . . . 2,880 „ 36 „	16,080	36
		322,250	78

Rechenschaftsbericht

der

Livländischen Bezirks-Verwaltung

der unter dem Allerhöchsten Protectorat

Ihrer Majestät der Kaiserin

stehenden

Kaiserlich Russischen Gesellschaft der Rettung zu Wasser

pro 1892.

Gemäss § 15 des Allerhöchst bestätigten Statuts der Kaiserlich Russischen Gesellschaft der Rettung zu Wasser, beehrt sich die Livländische Bezirksverwaltung dieser Gesellschaft, über die von ihr im Jahre 1892 entwickelte Thätigkeit nachfolgenden Bericht zu erstatten.

I) Bestand und Verwaltung des Rettungswesens im Livländischen Bezirk.

Der Livländische Bezirk zählte im Jahre 1892 im Ganzen 155 active und 220 zweckfördernde Mitglieder und besitzt zur Zeit 10 Bootsstationen, nämlich: Magnusholm, Bullen, Raggazeem, Salismünde, Kühno, Runoe, Kuiwast, Kollingen, Karral und Soëla, sowie 5 Winterstationen mit Schlittenböten zu Wachtna und Orrisaar am kleinen Sunde, Kuiwast am grossen Sunde, Soëla am Soëla-Sunde und Pernau.

Die Stationen Kuiwast und Wachtna auf der Insel Moon, ferner Orrisaar, Kollingen, Karral und Soëla auf der Insel Oesel, sowie die Rettungsstation auf der Insel Runoe werden vom Oeselschen Local-Comité in Arensburg verwaltet, die Stationen Pernau und Kühno vom Pernauschen Local-Comité in Pernau, die Station Raggazeem vom Schlockschen Local-Comité und die Stationen

Bullen, Magnusholm und Salismünde direct von der Livländischen Bezirksverwaltung in Riga. An der Spitze einer jeden Station steht ein gagirter Vormann.

Eine regelmässige alljährliche Revision der Stationen findet durch den Inspector des Livländischen Rettungsbezirks, Capt. W. A. Bruhns, statt. Ausserdem pflegt auch Seine Excellenz, der Herr Rigasche Zollbezirkschef, wirklicher Staatsrath v. Twerdianski (zugleich Mitglied der Bezirksverwaltung) auf seinen Amtsfahrten die am Wege belegenen Stationen zu revidiren, wie auch die übrigen Glieder der Bezirksverwaltung einzelne Stationen besuchen, wenn dazu eine besondere Veranlassung vorliegt.

An Stelle des verstorbenen Gliedes des Pernauschen Local-Comités, Consul Diedr. Nagel, ist Herr Ingenieur Staatsrath W. v. Nasarow zum Gliede und an Stelle des Herrn C. Lantzky, welcher krankheitshalber das Amt eines Secretairs niedergelegt hat, ist Herr Constantin Alexejewitsch Shukow zum Secretair des Pernauschen Local-Comités gewählt worden.

Das Amt eines Vormannes der Station Soëla hat, an Stelle des im August 1892 nach Arensburg versetzten Lieutenants Sylkowski, der Gutsbesitzer Herr Reelitz-Laugo übernommen.

2) Umbau der Stationen.

Im Laufe des Juli 1892 ist die Station Kollingen unter persönlicher Leitung des Capt. Bruhns mit aus Riga mitgenommenen Arbeitern vollständig umgebaut, näher zum Meere gerückt und mit einer neuen Abfahrtsbrücke versehen und ist auf dieser Station zugleich das Inventar gründlich reparirt worden.

Auf der neuen Station Soëla wurden nachträglich die Arbeiten am Dach etc. ausgeführt, die im Vorjahre nicht vollständig beendigt werden konnten.

Unterm 27. August 1892 sub № 22 erhielt die Bezirksverwaltung vom Oeselschen Local-Comité folgendes Schreiben:

„Der Livländischen Bezirksverwaltung beehrt sich das Oeselsche Local-Comité anzuzeigen, dass es sowohl die nunmehr vollständig fertiggestellte Station Soëla, wie auch die dem Meere näher gerückte, völlig renovirte und mit dem, nach dem Muster des Soëlaschen, neuen Abfahrtsdamm versehene Station Kollingen von Herrn Capt. W. A. Bruhns in Empfang genommen hat. Das Oeselsche Local-Comité kann nicht umhin, Herrn Capt. Bruhns für seine aufopfernde Thätigkeit, für seine Mühe und Arbeit im Interesse des Livländischen Rettungswesens

überhaupt und des Oeselschen Local-Comités im Speciellen, den aufrichtigsten Dank auszusprechen; er hat, wie früher Soëla, so jetzt Kollingen zu Musterstationen im Rettungswesen zur See erhoben und das Oeselsche Local-Comité wird es sich zur besonderen Genugthuung anrechnen, wenn Herrn Capt. Bruhns auch der durchaus nothwendige Umbau der Station Karral im nächsten Sommer von der Bezirksverwaltung würde übertragen werden."

Die Bezirksverwaltung berichtete hierüber der Oberverwaltung am 23. September 1892 sub № 160 und dankte gleichzeitig Herrn Consul O. Schmid in Arensburg für den unentgeltlichen Transport der Baumaterialien von Riga nach Kollingen mit seinem Schooner „Bertha" womit derselbe unserem Rettungswesen ein Opfer von 150 Rbl. dargebracht hatte.

Der Umbau der Station Kollingen hat 2494 Rbl. 04 Kop. gekostet, in welcher Summe 123 Rbl. an nachgebliebenem Baumaterial inbegriffen sind.

Im Laufe des Jahres 1893 soll nun der auf ca. 2000 Rbl. veranschlagte Umbau der Station Karral vorgenommen werden, nachdem die projectirte Verlegung dieser Station nach Muchanino, später nach Hoheneichen als unpractisch aufgegeben worden ist.

Unterm 5. November 1892 sub № 166 hat die Bezirksverwaltung der Oberverwaltung folgende Vorstellung gemacht:

„Die Rettungsstationen Bullen und Magnusholm sind von der Livländischen Bezirksverwaltung im Jahre 1886 mit einem Kostenaufwande von 2055 Rbl. 37 Kop. vollständig umgebaut und bei der Gelegenheit dem Meere soweit näher gerückt worden, dass dieselben damals nur 40 Fuss von der Grenze des höchsten Wasserstandes entfernt waren. Aber schon wenige Jahre darauf erwies es sich als nothwendig, die Abfahrtsbrücken bei beiden Stationen zu verlängern, da durch das allmählige Zurücktreten des Meeres an unserer Küste der Landstreifen zwischen dem Meere und den Bootsscheunen von Jahr zu Jahr immer grösser wird. Die Nothwendigkeit dieser Verlängerung ist sowohl im Jahre 1890 von dem zur Revision der Rettungsstationen abdelegirten Commandeur der Kaiserlichen Yacht „Zarewna", Capitain II. Ranges Friedrichs, wie auch im laufenden Jahre von dem Gehilfen des Oberinspectors, Herrn Baron v. Nolcken, anerkannt worden und muss nicht minder von der Bezirksverwaltung selbst vollkommen bestätigt werden. Die Entfernung zwischen dem Meere und den Bootsscheunen beträgt jetzt in Bullen ca. 200 Fuss und in Magnusholm ca. 280 Fuss, somit ist das Meer bei der ersteren Station um 160 Fuss, bei der letzteren aber um 240 Fuss zurückgetreten. Auf der Strecke vom Ende

der jetzigen Abfahrtsbrücke bis zu dem Punkte des Ufers, wie weit de höchste Wasserstand reicht, haben sowohl in Bullen wie in Magnusholm sich kleine Hügel und Einsenkungen gebildet, die mit dem grossen Bootswagen garnicht zu passiren sind und wenn das Boot auf Planken und transportablen Rollen gerollt wird, so ist es fast garnicht zu vermeiden, dass dasselbe das eine oder andere Mal zur Seite fällt und dadurch Beschädigungen erleidet, wie es, nach einem Berichte des Capt. Bruhns, noch in diesem Jahre geschehen ist, indem das Boot beim Rollen auf die Seite gefallen ist und ein Leck erhalten hat. Es ist demnach eine Verlängerung der Abfahrtsbrücken auf beiden Stationen nothwendig, wenn diese Stationen ihrem Zwecke zu dienen im Stande sein sollen. Nach einem Kostenanschlage des Architekten Scheel würde der Bau der Abfahrtsbrücke in Bullen, bei einer Länge von 203 Fuss, 1138 Rbl. 28 Kop. und in Magnusholm, bei einer Länge von 285 Fuss, 1629 Rbl. 18 Kop., zusammen also ca. 2767 Rbl. kosten. Diese durchaus nothwendige Ausgabe ist aber die Bezirksverwaltung, bei ihrer jetzigen finanziellen Lage, zu übernehmen nicht im Stande, da durch die in den letzten Jahren ausgeführten Bauten und Capitalremonten ihre Mittel so sehr absorbirt sind, dass zum Schluss dieses Jahres voraussichtlich kaum 1500 Rbl. ihr als nothwendiges Betriebskapital übrig bleiben wird, zudem soll aber im nächsten Jahre der bereits vorbereitete und auf circa 2000 Rbl. veranschlagte Umbau der Station Karral ausgeführt werden, abgesehen von der gewöhnlichen Remonte der Böte und Schuppen.

Die Oberverwaltung hat in ihrem Schreiben vom 21. Juni 1891 sub № 1557 sich zwar bereit erklärt, die Hälfte der zum Bau der genannten Brücken erforderlichen Summe hergeben zu wollen, wenn die andere Hälfte von der Bezirksverwaltung durch eine Sammlung von freiwilligen Darbringungen zu dem erwähnten Zwecke aufgebracht werden würde.

Die Bezirksverwaltung hat aber von der Veranstaltung einer Collecte abstehen müssen, da diese doch nur unter denselben Personen veranstaltet werden könnte, die bereits namhafte jährliche Beiträge zum Besten der Gesellschaft zahlen.

In Folge dessen beehrt sich die Livländische Bezirksverwaltung, bei Vorstellung des vom Architekten Scheel angefertigten Kostenanschlages nebst einer Zeichnung für den Brückenbau auf den Stationen Bullen und Magnusholm, an die Oberverwaltung die ergebene Bitte zu richten, die zu diesem allseits als nothwendig anerkannten Bau erforderlichen Mittel im Betrage von 2767 Rbl. der Bezirksverwaltung aus den Summen der Oberverwaltung zur Verfügung stellen zu wollen,

damit die genannten Stationen baldmöglichst in den ihrer Aufgabe entsprechenden Zustand versetzt werden können.

Ueber die auf diese Vorstellung getroffene Verfügung bittet die Bezirksverwaltung um eine baldgefällige Benachrichtigung, um für die Anfuhr der Baumaterialien noch die Schlittenbahn benutzen zu können."

Hierauf theilte der Oberinspector, Generalmajor Ssuslow, im Auftrage der Oberverwaltung, mittelst Schreibens vom 21. December 1892 sub № 126 der Livländischen Bezirksverwaltung mit, dass in Anbetracht der bedeutenden Kosten des Neubaues der Abfahrtsbrücken in Bullen und Magnusholm, deren Herstellung sich um 73 % theurer gegen den ursprünglichen Anschlag stellt, die Oberverwaltung es nicht für möglich findet, dem Gesuche der Bezirksverwaltung zu willfahren, bei dem gleichzeitigen Bemerken, dass, solange nicht die Mittel zur Herstellung der genannten Brücken vorhanden sind, der Transport der Böte von den Scheunen bis zum Wasser und zurück in der bisherigen Weise bewerkstelligt werden könne.

Die Pernausche Rettungsstation, welche im Jahre 1891 erbrochen und bestohlen worden war, ist im Jahre 1892 auf Wunsch der Bezirksverwaltung näher zur Stadt, auf den Platz neben den Gebäuden des Kronsbaggerbetriebes verlegt worden und zwar auf Kosten der Stadt Pernau. Die Bezirksverwaltung hat mittelst Schreibens vom 15. September 1892 sub № 153 dem Pernauschen Stadtamte hierfür ihren verbindlichsten Dank ausgesprochen.

3) Uebernahme der Krons-Rettungsstationen Zerell und Filsand.

Am 17. Juni 1892 sub № 1661 erhielt die Livländische Bezirksverwaltung von dem Herrn Präsidenten der Gesellschaft, General-Adjutanten Possiet, folgendes Schreiben:

„Der Verweser des Marineministeriums hat sich an mich mit dem Antrage gewandt, ob es sich nicht als möglich erweisen sollte, die von diesem Ministerium unterhaltenen Rettungsstationen bei den Leuchtthürmen von Hochland, Filsand, Zerell, Domesnees und an der Narowa-Mündung in die volle Leitung und Verwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser zu übernehmen, wobei das Marineministerium sich verpflichten würde: 1) die Rettungsböte und Rettungsgeräthe in völlig guten Zustand zu bringen; 2) alljährlich der Gesellschaft die zum Unterhalte dieser Stationen erforderliche Summe zur Verfügung zu stellen und 3) in der ersten Zeit, solange die Gesellschaft nicht eigene Gebäude errichtet hat, für das Personal der Stationen Räumlichkeiten in den Gebäuden des Marineressorts zur Verfügung zu stellen,

jedoch nur für den Fall, dass die Gesellschaft es für möglich findet, die Leuchtthurmsbedienung als Rudermannschaft anzunehmen, da, entgegengesetzten Falls, die Zahl der Bediensteten die Anzahl der Personen übertreffen würde, die in den Leuchtthurmsbauten des Marineressorts untergebracht werden kann.

Die Oberverwaltung der Gesellschaft hat es nicht abgelehnt, die erwähnten Stationen in ihre Verwaltung zu übernehmen, und dem Marineministerium erklärt, dass, vor einer definitiven Antwort auf diese Frage, sie es für nothwendig erachte, dem Inspector der Gesellschaft aufzutragen, mit Vertretern der betreffenden Bezirksverwaltungen vorläufig die zur Uebergabe vom Marineministerium bestimmten Stationen zu besichtigen und an Ort und Stelle Auskünfte darüber einzusammeln: 1) in welcher Art und Weise der Personalbestand der Stationen durch zuverlässige Leute completirt werden könnte; 2) welche Massnahmen zur rechtzeitigen Versorgung der Stationen mit allem Erforderlichen für die Zukunft zu ergreifen wären, und 3) über sämmtliche Fragen, welche überhaupt mit der Uebernahme der Stationen seitens der Gesellschaft im Zusammenhange stehen.

Von den genannten Stationen befinden sich die von Filsand und Zerell im Livländischen Bezirk und müssten, bei Uebernahme durch die Gesellschaft, in die Verwaltung und Leitung der Livländischen Bezirksverwaltung übergehen. In Folge dessen halte ich es für nöthig, vom Obigen der Bezirksverwaltung Mittheilung zu machen und dieselbe um möglichst vollständige Auskünfte darüber zu bitten, welche Forderungen an das Marineressort gestellt werden müssten, um die Stationen zur Zeit ihrer Uebernahme in vollkommen guten Zustand zu bringen, und welche Geldmittel alljährlich zum Unterhalte der Stationen in voller Ordnung erforderlich wären. Sodann bitte ich anordnen zu wollen, dass der Oberinspector der Gesellschaft, Generalmajor Ssuslow, der in der ersten Hälfte des Juli auf der Insel Oesel sein wird, die Stationen Filsand und Zerell gemeinsam mit einem Vertreter der Bezirksverwaltung und, wenn möglich, mit einem Vertreter der Arensburgschen Local-Verwaltung besichtigen kann."

Mitte Juli 1892 fand die Besichtigung der Stationen Zerell und Filsand statt, an welcher die Herren Generalmajor Ssuslow, Contre-Admiral Powalischin, Capitaine I. Ranges Baron Nolcken und Rickow, sowie der Präses des Oeselschen Local-Comités, Obrist Glinsky, und der Inspector des Livländischen Bezirks, Capt. Bruhns, theilnahmen. Die Kosten der Instandsetzung der Station Zerell, welche vollständig umgebaut und auf einen anderen Platz in der Nähe des Leuchtthurmes versetzt werden soll, wurden auf

ca. 7300 Rbl. (neue Bootsscheune mit 2 Abfahrtsbrücken 4800 Rbl., Reparatur der 2 Böte 2000 Rbl., Ergänzung des Inventars 500 Rbl.) veranschlagt, die jährlichen Unterhaltungskosten auf 500 Rbl. Zur Instandsetzung der Station Filsand incl. Anschaffung eines neuen Bootes erachtete man die Summe von 2500 Rbl. als erforderlich. Die jährlichen Unterhaltungskosten wurden, wie bei Zerell, auf 500 Rbl. calculirt.

Der Herr Oberinspector übernahm es, bei der Oberverwaltung zu beantragen, dass bei Uebernahme der genannten Stationen seitens der Gesellschaft vom Marineressort die Ablassung der oben angeführten Summen beansprucht werde.

Im Zusammenhange mit den obigen Verhandlungen erhielt die Livländische Bezirksverwaltung am 3. September 1892 sub № 6 von dem Oberinspector der Gesellschaft, Generalmajor Ssuslow, folgende Mittheilung:

„Der an den Präsidenten der Gesellschaft gerichtete Antrag des Herrn Verwaltenden des Marineministeriums wegen Uebernahme der vom Marineressort unterhaltenen Rettungsstationen durch die Gesellschaft hat unter Anderem die Beprüfung der Frage hervorgerufen, auf welche Art und Weise die Verbindung mit den der Gesellschaft zu übergebenden Stationen, behufs Besichtigung derselben und rechtzeitiger Versorgung mit allem Erforderlichen, herzustellen wäre. Hierbei hat sich ergeben, dass die Livländische Bezirksverwaltung überhaupt bis hiezu keine Mittel zur Verfügung hat, um eine Verbindung mit den auf entfernteren Inseln belegenen Rettungsstationen herzustellen, so dass die Station auf der Insel Kühno vom Inspector der Oberverwaltung im Ganzen nur 3 Mal, die auf der Insel Runoe nur ein Mal besichtigt worden ist, während die vom Ufer aus leichter erreichbaren Stationen nicht weniger als 6 Mal, eine sogar 9 und 10 Mal, besichtigt worden sind. In denselben ungünstigen Bedingungen hinsichtlich der Verbindung würde sich auch die Station Filsand befinden, wenn dieselbe der Gesellschaft übergeben wird, und aus diesem Grunde kam die Commission, die im Juli die Stationen des Marineressorts besichtigte, auf den Gedanken, dass, wenn eins von den alten, auf der Station Wultschur befindlichen Kreuzerböten der Livländischen Bezirksverwaltung zur Verfügung gestellt würde, letztere damit vollkommen genügende Mittel zum Verkehr mit den Rettungstationen sowohl bei der Besichtigung derselben durch den Bezirksinspector, als auch durch die Inspectore der Oberverwaltung hätte.

Auf meinen desbezüglichen Vortrag ist Se. hohe Excellenz, der Präsident der Gesellschaft, mit dem Verwalter des Marineministeriums

in Relation getreten bezüglic der Annullirung des stattgehabten Verkaufs der alten Wultschur-Böte an das Marineressort. Da letzteres der Annullirung zugestimmt hat, ist, auf Befehl des Herrn Präsidenten der Gesellschaft, dem Bevollmächtigten derselben, Chef der Kreuzerstation Wultschur, Obrist-Lieutenant v. Löwis of Menar, der Auftrag ertheilt worden, das alte, gegenwärtig in der Bucht Attel befindliche Boot „Zesarewna Maria" der Livländischen Bezirksverwaltung zu übergeben. Hierbei ist Herr v. Löwis angewiesen worden, die Mittheilung der Livländischen Bezirksverwaltung darüber, wem und wo das Boot zu übergeben sei, abzuwarten und falls die Bezirksverwaltung die Ablieferung des Bootes in Riga wünscht, dem Schiffer Chamelein aufzutragen, das Boot auszurüsten, alle Ausrüstungsgegenstände und sonstiges Zubehör desselben in das Boot zu verladen und sodann dasselbe nach Riga zu führen, um es nach einem Inventarverzeichnisse zu übergeben.

Obiges beehre ich mich, im Auftrage des Herrn Präsidenten der Gesellschaft, der Livländischen Bezirksverwaltung behufs Anordnung der Uebernahme des zum oberwähnten Dienste im Bezirk bestimmten alten Bootes „Zesarewna Maria" mitzutheilen. Hierbei beehre ich mich hinzuzufügen, dass, sobald das Boot im Bezirk in Dienst getreten, die auf dessen Borten befindlichen grossen Aufschriften „Wultschur" abgekratzt und übermalt werden und aus den Segeln des Bootes die Zeichen der Gesellschaft ausgeschnitten werden müssen, da beides Unterscheidungsmerkmale sind, die nur den bei der Bank kreuzenden Böten zugeeignet sind."

Am 6. October 1892 traf das Kreuzerboot „Zesarewna Maria" in Riga ein und wurde von dem Gliede der Bezirksverwaltung, Herrn dim. Rathsherrn C. G. Westberg, und dem Inspector Bruhns am 8. October nebst vollständigem Inventar übernommen. Dasselbe wird im Winterhafen unter Aufsicht des Bassinmeisters Capt. Bode aufbewahrt.

4) Revision, Ausrüstung und Remonte der Stationen.

Im Laufe des Jahres 1892 sind die Stationen des Livländischen Bezirks revidirt worden:

a. von Sr. Excellenz, dem Herrn Rigaschen Zollbezirkschef, wirklichen Staatsrath v. Twerdianski: die Stationen Raggazeem am 18. Mai, Orrisaar am 5. Juni, Kuiwast und Soëla am 9., Karral am 11., Pernau am 16. und Salismünde am 18. Juni.

Se. Excellenz attestirt, dass sowohl die Stationen, wie auch die Böte und Apparate derselben von ihm in bester Ordnung befunden worden.

b. von dem Inspector der Baltischen Abtheilung, Capitain I. Ranges Baron O. K. Nolcken: die Station Soëla am 30. Juli und von ihm gemeinsam mit dem Inspector des Livländischen Bezirks, Capt. Bruhns, die Stationen: Kollingen am 31. Juli, Karral am 1. August, Raggazeem am 3. August, Bullen und Magnusholm am 5. August, Kühno und Runoe am 8. August, Salismünde am 9. August, Pernau am 10. August, Kuiwast am 14. August und Wachtna und Orrisaar am 15. August.

Ausserdem hat Herr Bruhns die Station Raggazeem am 28. Mai inspicirt.

Se. hohe Excellenz, der Herr Präsident der Gesellschaft, General-Adjutant Possiet, hat mittelst Schreibens vom 18. December 1892 sub № 119 der Livländischen Bezirksverwaltung für den von dem Revidenten, Capitain I. Ranges Baron Nolcken, attestirten guten Zustand der Livländischen Rettungsstationen den Dank der Oberverwaltung ausgesprochen.

Unterm 15. September 1892 sub № 152 hat die Bezirksverwaltung der Oberverwaltung folgende Vorstellung gemacht:

„Der Inspector des Livländischen Bezirks, Capt. Bruhns, hat der Bezirksverwaltung berichtet, dass er, der Anordnung der Oberverwaltung gemäss, in diesem Jahre auf allen Stationen, im Beisein des Revidenten der Oberverwaltung, Capitain I. Ranges Baron Nolcken, die Mannschaften mit den erforderlichen Manipulationen zur Wiederbelebung Ertrunkener bekannt gemacht, hierbei aber sich herausgestellt habe, dass zu solchen Unterweisungen, um den Leuten die Sache gründlicher erklären zu können, das Vorhandensein von Apothekerranzen unumgänglich nothwendig sei und zwar sowohl des grossen, in welchem die Apparate und Instrumente enthalten sind, wie auch des kleinen, welcher die Medicamente enthält.

Da auf den Stationen Raggazeem, Bullen, Magnusholm, Kollingen und Karral solche Apothekerranzen fehlen, so richtet die Bezirksverwaltung an die Oberverwaltung die ergebene Bitte, für die genannten Stationen sowohl den kleinen, wie auch den grossen Apothekerranzen, für die Station Runoe aber, welche den kleinen Ranzen bereits besitzt, nur den grossen aus dem Dépôt der Oberverwaltung baldgefälligst ablassen und der Bezirksverwaltung zusenden zu wollen. Zugleich bittet die Bezirksverwaltung die Oberverwaltung um die gefällige Ablassung von 2 Satz Reservegläsern, Flaschen und

anderer Gegenstände für die Apothekerranzen, da, im Falle des Abhandenkommens oder Bruches, diese Gegenstände hier in Riga nicht ersetzt werden können, weil hier solche Gefässe und dergleichen Gegenstände, die in den Behälter der Ranzen passen, nicht zu haben sind."

Im October 1892 übersandte die Oberverwaltung der Bezirksverwaltung 5 grosse und 5 kleine Apothekerranzen nebst 14 Reservegläsern, Alles zusammen im Werthe von 397 Rbl. 37 Kop.

Unterm 5. November 1892 sub № 167 hat die Bezirksverwaltung der Oberverwaltung folgende Vorstellung gemacht:

„Mittelst Schreibens vom 21. Juni 1891 sub № 1557 hat die Oberverwaltung der Livländischen Bezirksverwaltung aufgetragen, eine Zeichnung nebst Kostenanschlag für die Segelausrüstung der Francis-Patent-Böte der Stationen Raggazeem, Bullen und Runoe vorzustellen, damit die Oberverwaltung, nach Beprüfung dieser Daten, in der Lage sei zu beurtheilen, welcher Art Beihilfe sie zur Realisirung der Projecte der Bezirksverwaltung leisten könne.

Hierauf beehrt sich die Livländische Bezirksverwaltung der Oberverwaltung ergebenst zu berichten, dass die Kosten der erwähnten Segelausrüstung für jedes einzelne Boot sich folgendermassen stellen:

Umbau und Einrichtung des Bootes nach dem Kostenanschlage der Maschinenfabrik von R. H. Mantel in Riga	285	Rbl.	—	Kop.
Segel (Vor-, Achter- und Focksegel) nach einem Kostenanschlag des Segelmachers W. Bauer in Riga.	47	„	50	„
Hierzu für Tauwerk, Blöcke, Mastringe, Doppelhaken etc.	62	„	50	„
Beaufsichtigung und Leitung des Baues.	50	„	—	„
Zusammen	445	Rbl.	—	Kop.

Die Segelausrüstung aller drei Böte würde somit 1335 Rbl. kosten.

Bei Vorstellung einer Zeichnung des projectirten Umbaues, sowie eines Risses der Takelage für das Francis-Patent-Boot, beehrt sich die Livländische Bezirksverwaltung die Oberverwaltung um eine Mittheilung darüber zu ersuchen, ob sie geneigt wäre, die Mittel, wenn auch nur für die Segelausrüstung zweier Rettungsböte, und zwar des Raggazeemschen und des Bullenschen, im Betrage von 890 Rbl. der Bezirksverwaltung zur Verfügung zu stellen, da diese, bei ihrer jetzigen finanziellen Lage, diese Ausgabe zu übernehmen nicht für möglich findet."

Die Oberverwaltung hat diese Vorstellung, nach einem Schreiben des Oberinspectors Generalmajor Ssuslow, vom 22. December 1892 sub № 127, leider abschlägig beschieden, mit der Motivirung, dass sie die Segelausrüstung der Rettungsböte der genannten 3 Stationen nicht für durchaus nothwendig halte und demnach auch keinen genügenden Grund finde, der Bezirksverwaltung hierzu eine Beihilfe zu gewähren. Generalmajor Ssuslow fügt hierbei hinzu, dass die Oberverwaltung das vorgestellte Project zu einer Segelausrüstung der Böte billige, die Bezirksverwaltung aber ersuche, falls ihre Mittel es gestatten, fürs Erste nur ein Boot mit Segelvorrichtungen zu versehen und dann umständliche Versuche anzustellen, um zu constatiren, ob es sich lohnt, auch für die Segelausrüstung der anderen Böte einen Kostenaufwand zu machen.

Am 19. November 1892 sub № 176 wandte sich die Bezirksverwaltung mit folgendem Ersuchen an die Oberverwaltung:

„In Folge der Anregung der Oberverwaltung hat die Livländische Bezirksverwaltung in ihrer Vorstellung vom 27. November 1891 sub № 78 diejenigen Orte bezeichnet, wo die Errichtung von Telegraphenstationen zum Zwecke der schnellen Uebermittelung von Nachrichten an die Rettungsstationen in Strandungsfällen von grossem Nutzen sein würde.

Die in der Nacht vom 11. auf den 12. October 1892 stattgehabte Strandung des deutschen Schooners „Najade", Capt. Hohn, bei der Insel Runoe, worüber die Bezirksverwaltung der Oberverwaltung unterm 18. November 1892 sub № 172 berichtete, hat die Nothwendigkeit dargethan, auch die Insel Runoe mit irgend einer nahe gelegenen Telegraphenstation des Festlandes zu verbinden, denn bei den jetzt auf Runoe vorhandenen Mitteln ist es oft ganz unmöglich, rasch irgend eine Nachricht zu geben oder einen Bergungsdampfer zur Hilfe herbeizurufen, besonders noch, wenn, wie in dem oben erwähnten Strandungsfalle, das Postboot nach Arensburg ausgegangen ist und die übrigen grösseren Böte sich zum Seehundsfang auf der See befinden. In einer Unterredung mit dem Inspector des Livländischen Bezirks hat der Capitain des gestrandeten Schiffes „Najade" erklärt, dass, wenn er im Laufe von 24 Stunden Assistenz durch einen Bergungsdampfer erhalten hätte, er aller Wahrscheinlichkeit nach mit seinem Schiffe ohne grossen Schaden abgekommen wäre. Strandungen können um Runoe herum, namentlich bei Eisverhältnissen, oft vorkommen. Sollte nun der Fall eintreten, dass ein grosser Dampfer mit theurer Ladung, die durch Berührung mit See-

wasser dem Verderb ausgesetzt ist, durch irgend eine Ursache, wie z. B. unsichtiges Wetter, Bruch der Maschine oder Schraube oder durch Eisverschiebungen auf Runoe strandet, so ist Schiff und Ladung ganz dem Verderb preisgegeben, denn schnelle Hilfe kann auf keine Weise herbeigerufen werden, besonders wenn Eisverhältnisse die Ursache der Strandung sind, da in solchem Falle nur Dampfer riskiren können eine Fahrt zu unternehmen. Aber auch, wenn nicht Eisverhältnisse die Strandung verursachen, ist es riskant und zeitraubend mit den Runoer Böten, die gewöhnlich aufs Land gezogen sind, wenn sie nicht gebraucht werden, eine Fahrt zu unternehmen, um einen Bergungsdampfer zu holen. Das Boot, mit welchem die Mannschaft und das geborgene Inventar der „Najade" nach Riga gebracht wurden, lag ebenfalls auf dem Lande und musste erst ins Wasser gelassen werden.

In Veranlassung des oben Dargelegten beehrt sich die Livländische Bezirksverwaltung an die Oberverwaltung die ergebene Bitte zu richten, sich geneigtest dafür verwenden zu wollen, dass im Interesse der Schifffahrt die Insel Runoe durch eine Telegraphenleitung mit dem Festlande verbunden werde, damit in Strandungsfällen, falls erforderlich, rechtzeitig Hilfe von auswärts requirirt werden kann. In der Wohnung des Leuchtthurmsaufsehers werden sich gewiss die hierzu nöthigen Räumlichkeiten finden lassen. Da fast alle Leuchtthürme, wie z. B. Domesnees, Lyserort, Svalferort und Filsand mit Telegraphenstationen versehen sind, so wäre es ebenso nothwendig, auch die Leuchtthürme auf Runoe und Kühno, sowie auch das neu zu errichtende Leuchtfeuer auf der Insel Abro durch eine Kabelleitung an das Telegraphennetz anzuschliessen."

Hierauf theilte die Oberverwaltung mittelst Schreibens vom 1. December 1892 sub Nr. 2810 der Livländischen Bezirksverwaltung mit, dass sie bereits am 27. Februar 1892 sub Nr. 382 mit dem Post- und Telegraphenressort wegen Verbindung einiger an den Seeküsten belegenen Rettungsstationen durch eine Telegraphenleitung in Relation getreten sei, unabhängig hiervon aber sich an das Telegraphenressort noch nachträglich wegen Verbindung der Inseln Runoe und Abro mit dem Festlande durch eine Kabelleitung wenden wolle, zu welchem Zwecke jedoch Auskünfte darüber erforderlich seien, wieviel Strandungen in den letzten 10 Jahren in der Nähe der genannten Inseln stattgehabt haben.

Die Bezirksverwaltung beauftragte den Inspector Bruhns, die von der Oberverwaltung gewünschten Daten zusammenzustellen und der Bezirksverwaltung, zur Weiterbeförderung wohin gehörig, vorzustellen.

5) Errichtung von Rettungsposten in Riga.

Die Livländische Bezirksverwaltung empfing vom Rigaschen Stadtamte ein Schreiben d. d. 14. October 1892, sub Nr. 3324, folgenden Inhalts:

„Im Hinblick auf die Unzulänglichkeit der Vorrichtungen zur Rettung Ertrinkender in Riga, hat die Stadtverwaltung sich mit der Frage beschäftigt über eine regelrechte Organisation der Hilfeleistung an Ertrinkende. Hierbei findet die Stadtverwaltung als wünschenswerth, sowohl an beiden Ufern der Düna und auf den Düna-Brücken, wie auch am Stadtkanale Rettungsposten zu errichten und diese für Jedermann zugänglichen Posten mit den nöthigen Rettungsgeräthen auszurüsten. Solcher Posten sollen am rechten Dünaufer 8, am linken Ufer 7, auf den beiden Düna-Brücken je 3 und an beiden Ufern des Stadtkanals 9 errichtet werden. Die Kosten für die Errichtung der Rettungsposten an der Düna und auf deren Brücken sind auf 1027 Rbl. 50 Kop., am Stadtkanale auf 148 Rbl. 50 Kop., zusammen aber auf 1176 Rbl. veranschlagt worden. In Erwägung dessen, dass die Errichtung solcher Rettungsposten in den Wirkungskreis der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser fällt und dass der Livländische Bezirk der Gesellschaft aus den Mitteln der Stadt Riga eine jährliche Subsidie von 500 Rbl. erhält, beehrt sich das Rigasche Stadtamt an die Livländische Bezirksverwaltung der Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser das Ersuchen zu richten, ob dieselbe geneigt wäre, an der Verwirklichung des erwähnten Projects sich zu betheiligen und namentlich in welchem Betrage."

Die Bezirksverwaltung antwortete hierauf dem Rigaschen Stadtamte unterm 21. December 1892 sub Nr. 181, dass, so sehr sie auch mit der geplanten Errichtung der erwähnten Rettungsposten, die einem empfundenen Bedürfniss abhelfen sollen, sympathisirt, die augenblickliche finanzielle Lage dieser Verwaltung ihr nur eine materielle Beisteuer von etwa 200 Rbl. für den genannten Zweck gestattet. Bei Offerirung dieser Summe ersuchte die Bezirksverwaltung das Stadtamt um eine Mittheilung darüber, an welchen Stellen namentlich die Rettungsposten errichtet und wem die Aufsicht über dieselben übertragen werden soll, wobei die Oberaufsicht zu übernehmen die Bezirksverwaltung sich gern bereit erklärte.

6) Ausfahrten der Rettungs-Stationen.

Von den Stationen des Livländischen Bezirks sind im Laufe des Jahres 1892 folgende Rettungsfahrten resp. Hilfeleistungen auf dem Wasser ausgeführt worden:

1) Von der Station Soëla am 24. März 1892 zur Rettung des auf dem Soëla-Sunde mit seinem Fuhrwerk durch's Eis gebrochenen Bauern Jaan Lechmus, wobei sowohl der genannte Bauer gerettet, wie auch sein Pferd und das Pferd eines anderen Bauern aus dem Wasser gezogen wurden;

2) von derselben Station am 26. November 1892 zur Rettung der aus 2 Mann bestehenden Besatzung eines auf der Spitze von Pommona verunglückten kleinen Fahrzeugs, wobei der Schiffer Tönni Löhmus und der Matrose Gustav Karrus glücklich gerettet wurden. Das im Eise festsitzende, dem Löhmus gehörige Fahrzeug erwies sich als leck und war bis zur Schanzkleidung mit Eis gefüllt;

3) von der Station Orrisaar am 15. November 1892 zur Hilfeleistung an den 5 Werst von Orrisaar in's Eis gerathenen Segler „Irina", mit welcher Fahrt jedoch eine Menschenrettung nicht verbunden gewesen, obgleich der Segler die Nothflagge gehisst hatte. Die Thätigkeit der Rettungsmannschaft hat in diesem Falle sich nur darauf beschränkt, das mit diversen Waaren (im Werthe von ca. 3000 Rbl.) beladene Schiff „Irina" aus dem Eise zu befreien und in's freie Wasser zu geleiten;

4) von der Station Runoe am 12. October 1892 zur Rettung der aus 5 Mann bestehenden Besatzung des in der Nacht vom 11. auf den 12. October auf der Westseite der Insel Runoe gestrandeten deutschen 2mastigen Schooners „Najade", Capt. A. Hohn. Alle 5 Mann wurden hierbei gerettet und in einem Runoeschen Boote nach Riga gebracht. Das Schiff ist total wrack und die Ladung (roher Thon) verdorben.

Ausserdem haben nach einem Berichte des Schlockschen Local-Comités d. d. 11. Januar 1892, 4 Glieder der Raggazeemschen Rettungsmannschaft mit einem Fischerboote, ohne Benutzung des Rettungsbootes, in Gemeinschaft mit anderen Fischerbauern, die aus 5 Mann bestehende Besatzung eines am 28. December 1891 bei Raggazeem auf hoher See umgeschlagenen Fischerbootes gerettet.

Ferner berichtete der Pernausche Local-Comité unterm 22. Mai 1892, sub Nr. 2, dass die dortigen Fischer Jacob und Adò Weike, deren Segelboot am 6. Mai 1892, Abends, auf der Fahrt vom Kotti-Gesinde — Podis nach Pernau, unweit der Sarnaschen Landspitze, durch Sturm umgeschlagen worden, durch zwei andere Fischer, Namens Aus und Juhan Sepp, vom Tode gerettet worden, denen hierfür, auf Vorstellung der Bezirksverwaltung, von der Oberverwaltung eine Geldbelohnung von je 5 Rbl. zugesprochen worden ist.

7) Belohnungen.

Belohnungen erhielten im Jahre 1892:

1) Der Inspector des Livländischen Rettungsbezirks, Capt. W. A. Bruhns, mit Allerhöchster Bestätigung Ihrer Majestät der Kaiserin, ein Aiwasowskisches Bild (eine Fregatte vor Anker bei trübem Wetter) nebst einem Belobigungsattestat I. Classe für seine dem Rettungswesen gewidmeten 10jährigen Dienste und die Erhaltung der Stationen dieses Bezirks in musterhafter Ordnung;

2) das Glied des Oeselschen Local-Comités, Vice-Consul O. Schmid, das silberne Abzeichen der Gesellschaft zum lebenslänglichen Tragen, ebenfalls mit Bestätigung Ihrer Majestät der Kaiserin;

3) der Steuermann der Station Salismünde, Mahrz Petersohn, die silberne Rettungsmedaille für seine besonderen Bemühungen bei Rettung der Besatzung eines am 20. Juni 1890 bei Salismünde auf hoher See verunglückten Fischerbootes;

4) dem Präses des Schlockschen Local-Comités, dim. Bürgermeister R. Pohlmann, ist für seine unausgesetzte persönliche Fürsorge für die Station Raggazeem und die derselben gebrachten namhaften materiellen Opfer von Seiner Majestät dem Kaiser am 1. Juli 1892 Allergnädigst der Stanislaus-Orden III. Classe verliehen worden.

8) Anordnungen der Oberverwaltung.

Unter den Anordnungen der Oberverwaltung sind folgende hervorzuheben:

1) Durch das Circulair vom 25. Februar 1892 sub № 366 wird von der Oberverwaltung, unter Hinweisung auf einen concreten Unglücksfall, den Bezirks- und Localverwaltungen vorgeschrieben, als Regel zu beobachten, dass die Stationsmannschaften, wenn sie nicht allein zur Rettung, sondern auch zur Ausführung gleichviel irgend einer Arbeit und überhaupt zu irgend einem Zwecke sich aufs dünne Eis begeben, oder bei stürmischem Wetter mit dem Boote ausfahren, diese oder jene (mehr dem betreffenden Falle entsprechende) Handgeräthe, als wie: Ringe, Korkgürtel, Wurfleinen oder sogar Stricke, zerlegbare Stangen u. s. w. mit sich zu führen haben.

Dieses Circulair ist auch dem Oeselschen, Pernauschen und Schlockschen Local-Comité zur erforderlichen Nachachtung und Erfüllung zugegangen.

2) Durch das Circulair vom 31. März 1892 sub Nr. 684 ordnet die Oberverwaltung an, dass bei den Rettungsposten an Flüssen, Kanälen und dergl. die Rettungsringe, welche den Ertrinkenden als erste

Rettungsmittel zuzuwerfen sind, damit diese sich über Wasser halten und weitere Hilfe abwarten können, nicht an den Wurfleinen befestigt und von diesen umschlungen, sondern frei gehalten werden sollen, weil es wiederholt vorgekommen ist, dass im Moment des Gebrauchs der Rettungsringe entweder beim Loswinden der Leine ein Zeitverlust entstanden oder die Ringe zusammen mit der aufgewickelten Leine haben ins Wasser geworfen werden müssen. Im letzteren Falle wird das Werfen des Ringes nicht nur bedeutend erschwert, sondern kann auch die Leine, die vorzugsweise dazu bestimmt ist, den Ring mit dem Geretteten ans Ufer zu ziehen, ihren Zweck nicht erfüllen. Die Wurfleinen sollen möglichst dünn, etwa 0,7 bis 0,9 Zoll im Umfange sein. Getheerte Hanfleinen sind, als im Preise billiger, den Manilla-Leinen vorzuziehen.

3) In dem Circulair vom 30. April 1892 sub № 1206 werden die Vorzüge aufgezählt, welche die Petersschen Korkgürtel vor den Wardschen besitzen und zugleich beantragt, die letzteren nach und nach durch Korkgürtel des Petersschen Systems zu ersetzen oder nach diesem System umzuarbeiten.

Die Bezirksverwaltung wird nicht unterlassen, bei Neuanschaffungen die Petersschen Korkgürtel für die Stationen des Livländischen Bezirks einzuführen, kann aber zu einer Umarbeitung der jetzigen Wardschen sich nicht entschliessen, da diese, nach Meinung des Inspectors Bruhns, einer Neuanschaffung gleichkommen würde.

4) Mittelst Circulairs vom 5. Mai 1892 sub Nr. 1212 forderte die Oberverwaltung Auskünfte darüber ein, welche Normen im Livländischen Bezirk für die Zahlung von Entschädigungen an die Vorstände der Stationen für die Conservirung des Inventars, sowie an die Ruderer bei Rettungs- und Uebungsfahrten u. s. w. existiren.

Die Bezirksverwaltung berichtete hierauf unterm 21. Mai 1892 sub № 137, dass seit dem Bestehen des Livländischen Rettungsbezirks, d. i. seit dem Jahre 1872, in diesem Bezirk folgende Entschädigungen gezahlt worden:

a. dem Vormann einer jeden Station für die Conservirung des Inventars und Erfüllung seiner anderen Pflichten eine Jahresgage von 75 Rbl.;

b. bei Rettungsfahrten dem Vormann und den Ruderern je 5 Rbl. und ausserdem an alle zusammen 10 Rbl. für jedes gerettete Menschenleben;

c. bei Uebungsfahrten dem Vormann und den Ruderern je 2 Rbl.;

d. für jedes Pferd, das zum Transport des Rettungsbootes benutzt wird, wird 1 Rbl. vergütet.

Für Ausfahrten zur Nachtzeit wird eine höhere Zahlung nicht geleistet.

Die Bezirksverwaltung sprach sich hierbei dahin aus, dass diese Normen im Laufe von 20 Jahren sich als vollkommen zweckentsprechend und den localen Bedingungen angemessen erwiesen haben und daher eine Aenderung derselben, in welcher Beziehung es auch sei, nicht nothwendig erscheine.

Allerhöchster Befehl vom 16. November 1892.

Der Regierungsanzeiger (Nr. 283 vom 25. December 1892) enthält folgende amtliche Publication:

Seine Majestät der Kaiser hat am 16. November 1892 Allerhöchst zu genehmigen geruht, dass die im Ressort des Marine-Ministeriums (Art. 2 Buch VI des Swod der Marineverordnungen u. d. Beilage zu diesem Artikel) stehende „Gesellschaft der Rettung zu Wasser" in „Kaiserlich Russische Gesellschaft der Rettung zu Wasser" umbenannt werde.

Ueber solchen Allerhöchsten Willen hat der Verwaltende des Marine-Ministeriums am 18. November 1892 dem Dirigirenden Senate zur Bekanntmachung berichtet.

9) Finanzbericht pro 1892.

Einnahme.

Saldo am 1. Januar 1892 in der Casse:					
der Livländischen Bezirksverwaltung	3424	Rbl.	30	Kop.	
und Rest des Vorschusses an den Inspector Bruhns zur Anschaffung eines Bootes	100	„	—	„	
	3524	Rbl.	30	Kop.	
des Oeselschen Local-Comités	72	„	42	„	
des Pernauschen Local-Comités	98	„	37	„	
					3695 Rbl. 09 Kop.
Jahresbeiträge activer Mitglieder*)					4015 „ — „
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder . . .					234 „ — „

*) Darunter Beiträge:

der Rigaschen Kaufmannschaft	2000	Rbl.
„ Livländischen Ritterschaft	600	„
„ Stadt Riga	500	„
„ St. Antonii-Gilde zu Dorpat ...	20	„

Vom Oeselschen Local-Comité:					
Beitrag der Oeselschen Ritterschaft	50	Rbl.	—	Kop.	
Jahresbeiträge activer Mitglieder	175	„	—	„	
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder	94	„	—	„	
Einmalige Beiträge	17	„	50	„	
					336 Rbl. 50 Kop.
Vom Pernauschen Local-Comité:					
Beitrag der Stadt Pernau	50	Rbl.	—	Kop.	
Jahresbeiträge activer Mitglieder	40	„	—	„	
Jahresbeiträge zweckfördernder Mitglieder	50	„	—	„	
					140 „ — „
Von der Oberverwaltung angewiesene Belohnungsgelder					10 „ — „
Aus den Sammelbüchsen					15 „ 04 „
Rentengewinn					283 „ 61 „
					8729 Rbl. 24 Kop.
Ausgabe:					
Kanzlei- und Verwaltungskosten nebst Druckkosten					830 Rbl. 67 Kop.
Gage des Inspectors des Livländischen Bezirks					300 „ — „
Reisegelder					444 „ 07 „
Feuerversicherung					173 „ 10 „
Lebensversicherung der Rettungsmannschaften					710 „ — „
Gagen der Stationsvorsteher					861 „ — „
Uebungsfahrten					101 „ — „
Rettungsfahrten					45 „ — „
Baukosten der Station Soëla	189	Rbl.	44	Kop.	
Umbau der Station Kollingen	1682	„	52	„	
Gewöhnliche Remonte der Böte und Schuppen der übrigen Stationen	253	„	79	„	
					2125 „ 75 „
Unvorhergesehene Ausgaben					24 „ — „
					5614 Rbl. 59 Kop.
Ultimo December 1892 verblieb in Cassa:					
der Livländischen Bezirksverwaltung	2883	Rbl.	59	Kop.	
und Rest des Vorschusses an den Inspector Bruhns zur Anschaffung eines Bootes	100	„	—	„	
	2983	Rbl.	59	Kop.	
des Oeselschen Local-Comités	—	„	79	„	
des Pernauschen Local-Comités	130	„	27	„	
					3114 „ 65 „
					8729 Rbl. 24 Kop.

10) Budget pro 1893.

Einnahme:

Saldo vom Jahre 1892	3114 Rbl.	65	Kop.
Jahresbeiträge der Mitglieder des Livländischen Bezirks	4200 „	—	„
Jahresbeiträge der Mitglieder des Oeselschen Localvereins	300 „	—	„
Jahresbeiträge der Mitglieder des Pernauschen Localvereins	140 „	—	„
Rentengewinn	200 „	35	„
	7955 Rbl.	—	Kop.

Ausgabe:

Kanzlei-, Verwaltungs- und Druckkosten	800 Rbl.	—	Kop.
Gage des Inspectors des Livländischen Bezirks	300 „	—	„
Reisekosten	500 „	—	„
Feuerversicherung	200 „	—	„
Lebensversicherung der Rettungsmannschaften	710 „	—	„
Gagen der Stationsvorsteher	975 „	—	„
Umbau der Station Karral und gewöhnliche Remonte der Böte und Schuppen	2000 „	—	„
Remonte und Unterhaltung des Kreuzerbootes „Zesarewna Maria“	500 „	—	„
Rettungsfahrten	750 „	—	„
Uebungsfahrten	500 „	—	„
Unvorhergesehene Ausgaben	200 „	—	„
	7435 Rbl.	—	Kop.
Verbleiben als Betriebscapital zum 1. Januar 1894	520 „	—	„
	7955 Rbl.	—	Kop.

Riga, im Januar 1893.

Präsident:

General-Lieutenant **Baron Budberg.**

Secretair: **H. v. Stein.**

Die Tabellen der Handels-Abgaben

von

Ex- und Importwaaren

pro 1891, die pro 1892 unverändert geblieben, bleiben auch

pro 1893 unverändert in Kraft.

(Siehe Handels-Archiv, Jahrgang 1891, pag. 335—354).

RIGAER

Handels-Archiv.

Zwanzigster Jahrgang.

1893.

Heft III.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 1).
1893.

Inhaltsverzeichniss.

		Pag.
1)	Bugsir-Reglement und Bugsir-Taxe	345
2)	Reglement für das Waaren-Beleihungs-Geschäft der Rigaer Börsenbank	355
3)	Gesetz über die Ausdehnung der Verordnungen über die administrative Leitung etc. etc.	361
4)	Ortsstatut über Bau-, Brenn- und Korkholzstapelplätze	365
5)	Ortsstatut über die Flössung von Holzmaterialien auf der Düna etc. etc.	369

Rigaer Handels-Archiv.

Zwanzigster Jahrgang.

1893.

Herausgegeben vom Rigaer Börsen-Comité.

Дозволено цензурою. Рига, 17 Декабря 1893 года.

Der Rigaer Börsen-Comité hat in seiner Versammlung am 4. November 1893 beschlossen, ein für seine Bugsirdampfer geltendes Reglement nebst Maximaltaxe zusammenzustellen, dem sich die übrigen im Rigaschen Hafen befindlichen Bugsirdampfer auf Wunsch der resp. Rheder jederzeit anschliessen können. Zu diesem Beschluss ist der Rigaer Börsen-Comité gekommen, weil die im Juni 1884 umgearbeitete frühere Bugsirtaxe und das derselben beigefügte Reglement der damaligen vereinigten Bugsirdampfer theils nicht mehr eingehalten wird, theils den jetzigen Verhältnissen nicht mehr entspricht.

Bugsir-Reglement.

§ 1.

Der Rigaer Börsen-Comité stellt seine drei Bugsirdampfer „Simson", „Hercules" und „Hernmarck", so lange dieselben nicht für die Sonderzwecke der Institutionen des Börsen-Comités beschäftigt werden, im Rigaschen Hafen in den Bugsirdienst und verpflichtet hiermit die dieselben führenden Capitaine, für nachstehend angegebene Arbeiten keinenfalls höhere Zahlungen zu berechnen und anzunehmen, als sie in den nachstehenden Tabellen angegeben sind.

§ 2.

Die Anmeldungen werden in ein am Bord des Dampfers befindliches Buch nach Nummerfolge eingetragen. Der Dampfer wartet nicht länger als eine halbe Stunde über die Zeit, zu welcher er bestellt ist, und wendet sich dann zu dem Schiffer der nächstfolgenden Nummer; wünscht der Schiffer jedoch den Dampfer länger zu halten, so zahlt er für jede Stunde längeren Wartens 10 Rbl., wobei jede angefangene Stunde für voll gerechnet wird.

§ 3.

Die Schiffe, welche bugsirt zu werden wünschen, haben sich zuvor, ohne weitere Aufforderung, selbst mit Lootsen zu versorgen.

§ 4.

Die Bugsirgelder werden laut beigefügter Taxe erhoben.

§ 5.

Braucht ein Schiff mehrere Bugsirdampfer für die ganze Strecke, so ist die volle Taxe für jeden Dampfer zu zahlen.

§ 6.

Braucht ein Schiff einen Bugsirdampfer eine kurze Zeit zur Assistenz, so ist für den Dampfer pro Stunde 10 Rbl. zu zahlen.

§ 7.

Braucht ein Schiff einen Bugsirdampfer, um vom Grunde ab oder über denselben gezogen zu werden, so ist dafür eine separate Abmachung zu treffen.

§ 8.

Dampfschiffe, welche ohne eigene Kraft bugsirt werden, zahlen laut Abmachung.

§ 9.

Für den Beistand, den ein oder mehrere Dampfer einem Schiffe in ausserordentlichen Fällen leisten, als bei Sturm, Strandungen u. s. w., finden besondere Abmachungen statt.

§ 10.

Das Signal, welches ein Schiffer zu geben hat, um einen Dampfer zu bekommen, ist: „Halbe Flagge auf Gross- oder Hintermast oder Gaffel". Hat ein Schiffer dieses Signal gegeben und es erscheint an seiner Seite der vorher bestellte Bugsirdampfer, so ist er verpflichtet, sich von demselben bugsiren zu lassen, oder, falls er ihn wieder abweist, muss er für die vergebliche Fahrt dem Dampfer eine Entschädigung von 10 Rbl. geben.

§ 11.

Für das Bugsiren von Schiffen durch Eis, sobald doppelte Taxe für beladene und Ballastschiffe bewilligt worden, wird für leere Schiffe nur einfache Ballasttaxe gerechnet, bei dreidoppelter Taxe wird für leere Schiffe anderthalbfache Ballasttaxe gerechnet.

§ 12.

Lichterfahrzeuge zahlen nach der für Segelschiffe festgesetzten Taxe.

§ 13.

Falls der Bugsirdienst derartig durch Eis erschwert wird, dass zu der sub B. angeführten Taxe kein Bugsirdampfer mehr zu haben ist, tritt die Eisungscommission in Kraft, der es überlassen bleibt, zu bestimmen, wann wegen Eisbehinderung die doppelte oder dreifache Taxe einzutreten hat. Dieser vom Börsen-Comité eingesetzten Commission werden die Eisbrecher-Dampfer des Comités zur Verfügung gestellt, wobei es den Inhabern von Bugsirdampfern überlassen bleibt, sich der Commission anzuschliessen oder nicht.

Die Eisungscommission berechnet, je nach der Stärke des Eises die doppelte oder dreifache Bugsirtaxe, jedoch trägt die Ladung in ersterem Falle die Hälfte, in letzterem Falle zwei Drittel der Bugsirkosten. Ein Schiff, welches sich der Vermittelung der Eisungscommission bedient, hat somit in keinem Falle mehr als eine einfache Bugsirtaxe zu zahlen. Bei Schiffen, welche sich nicht der Vermittelung der Eisungscommission bedienen, ist die Ladung von jedem Beitrage frei. Die Thätigkeit der Eisungscommission erstreckt sich in der Regel nur auf die Strecke von Riga resp. Mühlgraben bis Bolderaa, weil meistens die Flussmündung ebenso lange wie das Meer eisfrei bleibt. Wenn jedoch der entgegengesetzte Fall eintritt, ist die Commission ebenfalls bereit, den Schiffen gegen eine mässige Zahlung ihre Dampfer zur Verfügung zu stellen, ohne dass in solchem Falle die Ladung an den Kosten für die Strecke Bolderaa—Rhede participirt. Der Hauptzweck der Eisungscommission ist somit — ausser der Freihaltung des Flusses von Eis bis zur Stadt hinauf — zu verhindern, dass beim Eintritt von Frost die Rheder exorbitante Eisungsgelder zu zahlen bekommen.

Der Rigaer Börsen-Comité.

Tabelle I.

Bugsirtaxe für Dampfschiffe,

mit oder ohne Ladung, mit eigener Hilfe.

A. vom Beginn der Schifffahrt bis zum 1. (13.) November.

Grösse in Zoll-Lasten (1 Last = 2 Register-Tons).	Von Riga bis Bolderaa, Mühlgraben oder umgekehrt.	Von Bolderaa bis zur Rhede oder umgekehrt.	Von Riga bis zur Rhede oder umgekehrt.	Von Mühlgraben bis Bolderaa oder umgekehrt.	Bolderaa-Cementfabrik oder Riga-Cementfabrik (1/2 Taxe Riga-Bolderaa).	Von Mühlgraben bis zur Rhede oder umgekehrt.
	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.
Von 100 bis 150 Lasten	19	9	28	10	10	19
„ 151 „ 200 „	21	11	32	11	11	22
„ 201 „ 250 „	23	13	36	12	12	25
„ 251 „ 300 „	25	15	40	13	13	28
„ 301 „ 350 „	27	17	44	14	14	31
„ 351 „ 400 „	29	20	49	15	15	35
„ 401 „ 450 „	32	22	54	16	16	38
„ 451 „ 500 „	34	24	58	17	17	41
„ 501 „ 550 „	36	27	63	18	18	45
„ 551 „ 600 „	38	29	67	19	19	48
„ 601 „ 650 „	40	32	72	20	20	52
„ 651 „ 700 „	42	34	76	21	21	55
„ 701 „ 750 „	44	36	80	22	22	58
„ 751 „ 800 „	46	38	84	23	23	61
„ 801 „ 850 „	48	41	89	24	24	65
„ 851 „ 900 „	50	43	93	25	25	68
„ 901 „ 950 „	52	45	97	26	26	71
„ 951 „ 1000 „	55	48	103	28	28	76

Tabelle I.

Bugsirtaxe für Dampfschiffe.

B. vom 1. (13.) November bis zum Moment, wo die Eisungscommission zusammentritt.

Grösse in Zoll-Lasten (1 Last = 2 Register-Tons).	Von Riga bis Bolderaa, Mühlgraben oder umgekehrt.	Von Bolderaa bis zur Rhede oder umgekehrt.	Von Riga bis zur Rhede oder umgekehrt.	Von Mühlgraben bis Bolderaa oder umgekehrt.	Bolderaa-Cementfabrik oder Riga-Cementfabrik ($^1/_2$ Taxe Riga-Bolderaa).	Von Mühlgraben bis zur Rhede oder umgekehrt.
	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.
Von 100 bis 150 Lasten	38	25	63	19	19	44
„ 151 „ 200 „	41	28	69	21	21	49
„ 201 „ 250 „	44	31	75	22	22	53
„ 251 „ 300 „	47	34	81	24	24	58
„ 301 „ 350 „	51	37	88	26	26	63
„ 351 „ 400 „	54	41	95	27	27	68
„ 401 „ 450 „	57	44	101	29	29	73
„ 451 „ 500 „	61	47	108	31	31	78
„ 501 „ 550 „	64	51	115	32	32	83
„ 551 „ 600 „	68	54	122	34	34	88
„ 601 „ 650 „	71	57	128	36	36	93
„ 651 „ 700 „	74	61	135	37	37	98
„ 701 „ 750 „	78	64	142	39	39	103
„ 751 „ 800 „	81	68	149	41	41	109
„ 801 „ 850 „	84	71	155	42	42	113
„ 851 „ 900 „	88	74	162	44	44	118
„ 901 „ 950 „	91	78	169	46	46	124
„ 951 „ 1000 „	95	81	176	48	48	129

Tabelle I.

C. Taxen der Eisungscommission.

Zoll-Lasten (1 Last = 2 Reg.-Tons).	Einfache Taxe für Dampfer in Ballast.	Doppelte Taxe, wovon das Schiff die Hälfte und die Ladung die Hälfte trägt.	Dreifache Taxe, wovon das Schiff 1/3, die Ladung 2/3 trägt.
	Von Riga nach Bolderaa.		
	Rbl.	Rbl.	Rbl.
100— 150	42	84	126
151— 200	45	90	135
201— 250	49	98	147
251— 300	53	106	159
301— 350	56	112	168
351— 400	60	120	180
401— 450	64	128	192
451— 500	68	136	204
501— 550	71	142	213
551— 600	75	150	225
601— 650	79	158	237
651— 700	83	166	249
701— 750	86	172	258
751— 800	90	180	270
801— 850	94	188	282
851— 900	98	196	294
901— 950	101	202	303
951—1000	105	210	315

Zoll-Lasten (1 Last = 2 Reg.-Tons).	Einfache Taxe für Dampfer in Ballast.	Doppelte Taxe, wovon das Schiff die Hälfte uud die Ladung die Hälfte trägt.	Dreifache Taxe, wovon das Schiff 1/3, die Ladung 2/3 trägt.
	Von Mühlgraben nach Bolderaa oder umgekehrt Von Riga nach der Cementfabrik oder umgekehrt Von der Cementfabrik nach Bolderaa oder umgekehrt die Hälfte der nebenstehenden Taxe, somit:		
	Rbl.	Rbl.	Rbl.
100— 150	21	42	63
151— 200	23	45	69
201— 250	25	49	74
251— 300	27	53	80
301— 350	28	56	84
351— 400	30	60	90
401— 450	32	64	96
451— 500	34	68	102
501— 550	36	71	107
550— 600	38	75	113
601— 650	40	79	119
651— 700	42	83	125
701 — 750	43	86	129
751— 800	45	90	135
801— 850	47	94	141
851— 900	49	98	147
901— 950	51	101	152
951—1000	53	105	158

Tabelle II.

Für das Wegholen vom Quai nebst Umdrehen an allen in dieser Taxe genannten Plätzen:

Von	100	bis	300	Lasten	10	Rbl.
„	300	„	500	„	15	„
„	500	„	700	„	20	„
„	700	„	1000	„	25	„

Bugsirtaxe für Segelschiffe.

Tabelle III.

A. Vom Beginn der Schifffahrt bis zum 1. (13.) November.

Zoll-Lasten. (1 Last = 2 Register-Tons)	Von Riga oder Kiepenholm bis Bolderaa, Mühlgraben oder umgekehrt		Von Riga oder Kiepenholm nach Unter-Poderaa, von der Cementfabrik nach Bolderaa oder umgekehrt.		Von Riga od. Kiepenholm bis zur Cementfabrik, von d. Cementfabrik bis Unter-Poderaa, v. Unter-Poderaa oder Mühlgraben bis Bolderaa oder umgekehrt.		Von Bolderaa bis zur Rhede oder umgekehrt.		Von Riga bis zur Rhede oder umgekehrt.		Von Mühlgraben bis zur Rhede oder umgekehrt.	
	Mit Ladung.	In Ballast.	Mit Ladung.	In Ballast.	Mit Ladung.	In Ballast.	Mit Ladung.	In Ballast.	Mit Ladung.	In Ballast	Mit Ladung.	In Ballast.
	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.
bis 50 Lasten	10	9	7	6	5	4	9	8	19	17	14	12
51 „ 100 „	16	14	10	9	6	5	14	13	30	27	20	18
101 „ 150 „	21	17	12	11	8	6	18	17	39	34	26	23
151 „ 200 „	28	21	16	12	11	9	24	20	52	41	35	29
201 „ 250 „	34	26	19	15	14	11	30	24	64	50	44	35
251 „ 300 „	40	30	22	17	17	14	36	29	76	59	53	43

B. Vom 1. (13.) November bis zu dem Moment, wo die Eisungscommission zusammentritt.

bis 50 Lasten	20	18	12	11	10	9	18	15	38	33	28	24
51 „ 100 „	30	26	19	16	14	12	27	24	57	50	41	36
101 „ 150 „	43	34	26	21	19	15	36	32	79	66	55	47
151 „ 200 „	54	41	31	24	23	18	45	40	99	81	68	58
201 „ 250 „	65	49	37	28	27	22	54	48	119	97	81	70
251 „ 300 „	76	57	43	32	31	25	63	59	139	116	94	84

C. Taxe der Eisungscommission.

bis 50 Lasten	22	20	13	12	11	10	—	—	—	—	—	—
51 „ 100 „	33	29	21	18	16	14	—	—	—	—	—	—
101 „ 150 „	48	38	29	23	24	19	—	—	—	—	—	—
151 „ 200 „	60	45	34	26	30	23	—	—	—	—	—	—
201 „ 250 „	72	54	40	30	36	27	—	—	—	—	—	—
251 „ 300 „	84	63	46	35	42	31	—	—	—	—	—	—

dito verdoppelt (1/2 Schiff, 1/2 Ladung).

bis 50 Lasten	44	40	26	24	22	20	—	—	—	—	—	—
51 „ 100 „	66	58	42	36	32	28	—	—	—	—	—	—
101 „ 150 „	96	76	58	46	48	38	—	—	—	—	—	—
151 „ 200 „	120	90	68	52	60	46	—	—	—	—	—	—
201 „ 250 „	144	108	80	60	72	54	—	—	—	—	—	—
251 „ 300 „	168	126	92	70	84	62	—	—	—	—	—	—

dito verdreifacht (2/3 Schiff, 2/3 Ladung).

bis 50 Lasten	66	60	39	36	33	30	—	—	—	—	—	—
51 „ 100 „	99	87	63	54	48	42	—	—	—	—	—	—
101 „ 150 „	144	114	87	69	72	57	—	—	—	—	—	—
151 „ 200 „	180	135	102	78	90	69	—	—	—	—	—	—
201 „ 250 „	216	162	120	90	108	81	—	—	—	—	—	—
251 „ 300 „	252	189	138	105	126	93	—	—	—	—	—	—

Reglement

für das Waaren-Beleihungs-Geschäft.

Bestätigt in der General-Versammlung des Börsen-Vereins am 15. October 1893.

---

1) Für die bei der Börsenbank zur Verpfändung kommenden Waaren, welche laut § 80 der Bankstatuten unter Obhut und Verantwortung des Verpfänders lagern und für deren Quantität und Qualität die Bank unter keinen Umständen aufzukommen hat, hat der Verpfänder alle Vorsichtsmassregeln gegen deren Verlust und Beschädigung, wie namentlich auch gegen Hochwassersgefahr im Frühjahr, zu ergreifen.
2) Die für die Aufnahme zu verpfändender Waare bestimmten Speicherräume müssen der Börsenbank zur Besichtigung und, erforderlichen Falls, zur Ausmessung aufgegeben werden und es steht der Börsenbank frei, falls ihr die Sicherheit der Speicherräume ungenügend erscheint, dieselben nicht zu acceptiren.
3) Für den Empfang der Waaren gelten folgende Regeln:
   a. Rauchwaaren (Hanf, Flachs, Heede, Torse etc.) müssen entweder auf einer Waage bei öffentlicher Controle gewogen und unter Aufsicht der Bank in den Speicher geführt und eingestapelt werden, oder können auf Wunsch des Verpfänders auch über eine an dem Speicher seitens der Bank aufzustellende Waage unter Aufsicht der Bank entgegengenommen werden. Im ersteren Fall ist ein Waageattest beizubringen.

   Die Stapelung der Waaren muss derart stattfinden, dass eine Controle entweder durch Ausmessen des Inhalts der Stapel oder durch Zählen der Packen, Bündel etc. möglich bleibt, zu welchem Behufe bei Verpfändung von Flachs und Hanf in Bünden in den Speicherräumen wenigstens ein Hauptgang freibleiben muss. Hiervon ausgenommen sind die kleinen Speicherräume bis zum Belaufe von 400 Berk., doch ist der Verpfänder bei diesen verpflichtet, auf Verlangen der Bank, zu jeder Zeit die obersten Schichten der Bünde so weit zu räumen, dass eine Revision möglich ist.

Ebenso wird auch bei Verpfändung von Flachs und Hanf in Packen kein Gang im Speicherraume verlangt, wenn die Waare laut Attest und unter Verschluss des Liggeramts in Versatz genommen wird.

b. Schüttwaaren müssen unter Aufsicht des Messeramts lagern und ist über deren Quantität ein handelsamtliches Protocoll beizubringen, in dem auch die Uebertragung der Waare auf die Börsenbank angegeben sein muss.

Es ist aber auch gestattet, Schüttwaaren, auf Wunsch des Verpfänders, durch Beamte der Bank einwiegen zu lassen, in welchem Falle die Bank dem Verpfänder 3 Rbl. per Beamten und Tag, sowohl für das Einliefern, wie für das theilweise Ausliefern, in Rechnung stellt.

c. Rauch- und Schüttwaaren, welche bereits in Lagerräumen niedergelegt sind und deren Nachwiegen oder Nachmessen, sowie Feststellung der Qualität mit bedeutenden Kosten für den Eigenthümer verbunden sein würde, können zwar ausnahmsweise auch ohne obige Controle von der Bank beliehen werden, jedoch nur, wenn für die Integrität der Waaren, sowohl an Quantität, als Qualität zwei der Börsenbank convenable Caventen gestellt werden.

d. Bei sämmtlichen unter a, b und c nicht genannten in geschlossenen Räumen lagernden Gewichtswaaren wird das Gewicht durch eine Waage bei öffentlicher Controle oder auf Wunsch des Verpfänders durch Beamte der Bank, der Werth aber durch die Factura, oder, in zweifelhaften Fällen, durch Experten constatirt.

e. Bei Beleihung der Waaren, die im Freien lagern, wie Steinkohlen, Ziegel, Mühlensteine etc., sind 2 Caventen zu stellen oder die Waare ist durch gehörige Wache sicherzustellen.

f. Die Beleihung von Holzwaaren geschieht in den Fällen, wo Qualität und Quantität ordnungsmässig festgestellt sind, ohne Stellung von Caventen. Falls Qualität und Quantität nicht controlirbar sind, wie bei fertigen Wasserstapeln, sind 2 Caventen zu stellen. Es genügt jedoch ein Cavent, wenn das Stapeln unter Controle der Bank stattgefunden hat.

Der Verpfänder von Holzwaaren ist verpflichtet, dieselben gegen Wassers- und Feuersgefahr zu schützen und hat, ausser der Versicherungspolice, auch noch einen Situations-

plan der Lagerstelle einzureichen, sowie sich als Grundeigenthümer oder Pächter der Lagerstelle zu legitimiren.

Zur Beaufsichtigung und Bewachung der verpfändeten Hölzer stellt die Börsenbank einen oder mehrere Wächter an; die Kosten hat der Darlehnsnehmer zu tragen.

4) Die Beleihung von Waaren geschieht zu dem bei jeder einzelnen Waare in der nachstehenden Liste beigemerkten Procentsatz vom Werthe derselben. Der Werth der Waare wird von der Bank-Direction theils auf Grund des officiellen Preiscourants, mit Berücksichtigung der zur Zeit obwaltenden Handelsconjuncturen, theils durch von der Direction erwählte Experten ermittelt und festgestellt. Der Procentsatz der Beleihung ist jedoch nur für gewöhnliche Preise angenommen und behält sich die Bank-Direction vor, bei ausserordentlichen Steigerungen, oder so oft es ihr zweckmässig erscheint, denselben zu modificiren.

5) Bei Verpfändung von ausländischen Waaren, welche nur verzollt entgegengenommen werden, ist der Verpfänder verpflichtet, neben der Punkt 4 vorgeschriebenen Taxation, die Original-Facturen und Zollrechnungen beizubringen.

6) Bei theilweiser Einlösung verpfändeter Waaren ist der Darlehnsnehmer verpflichtet, 10 pCt. über den dafür empfangenen Darlehnsbetrag hinaus einzuzahlen und geschieht die Ausgabe der Waare nach dem bei deren Empfang geübten Modus. Die der Börsenbank beim Empfange und Ausliefern der zur Verpfändung kommenden Waaren entstehenden Kosten hat der Verpfänder zu tragen. Diese Kosten sind durch einen Tarif zu normiren.

7) Die nach vorstehendem Reglement bei Verpfändung von Waaren der Bank zu übergebenden Atteste und Policen müssen spätestens bis 12 Uhr Mittags eingeliefert werden, falls der Verpfänder noch an demselben Tage die dagegen aufzunehmende Anleihe zu erhalten wünscht, um der Bank die Möglichkeit einer Controle resp. Revision der vorgestellten Atteste, unter Vergleichung mit den zu verpfändenden Waaren, zu geben. Falls die zur Verpfändung gehörenden Versicherungspolicen nicht am Tage vor dem Ablauf der Versicherung seitens der Interessenten erneuert werden, so ist die Börsenbank berechtigt, von sich aus diese Erneuerung auf einen Monat zu Lasten des Darlehnnehmers zu besorgen. Die Versicherungspolicen müssen auf den Namen der Börsenbank verschrieben werden.

8) Bei den im Winter verpfändeten Waaren, welche bis in den Sommer hinein in Versatz bleiben, ist die Bank - Direction berechtigt, ohne Rücksicht auf den Marktpreis, eine Nachzahlung zu verlangen, um gegen die durch Erhitzung der Waaren leicht entstehende Entwerthung derselben gesichert zu sein.

9) Auf Antrag des Bank-Directoriums kann vorstehendes Reglement jeder Zeit Abänderungen und Zusätze erhalten, laut Art. 15, Punkt 6 der Geschäftsordnung.

10) Ausser vorstehenden Regeln sind auch alle in den §§ 79—95 des Bankstatuts und Art. 15, Punkt 3 der Geschäftsordnung für das Waarenbeleihungs - Geschäft enthaltenen Vorschriften zu beobachten.

Waare.	Empfang.	Beleihung.	Bemerkungen.
	§ 3.		
Flachs	a, c.	75%	vom Marktwerth. Wenn in einem Speicherraume verpfändete und nicht verpfändete Waare liegt, so wird die Ausgabe der lezteren nicht anders gestattet, als bis die Bank zum Vollen bezahlt worden ist.
Heede	a, c.	50%	
Hanf	a, c.	75%	vom Marktwerth.
Torse	a, c.	66⅔%	vom Marktwerth.
Hanfgarn	a, c.	66⅔%	
Garne	a, c.	75%	
Leinen	a, c.	70%	
Tauwerk	a, c.	75%	getheertes und ungetheertes.
Tabak	d, c.	50%	russischer.
	d.	60%	ausländischer.
Wolle	d.	70%	
Baumwolle	d.	75%	
Rüböl Leinöl Hanföl Baumöl Palmöl Cocosöl Sonnenblumenöl	d.	66⅔%	Oele werden nur in dichten Gebinden, vorzugsweise mit Eisenreifen, entgegengenommen und ist der Verpfänder verpflichtet, auf Verlangen der Bank, auf eigene Kosten die Fastagen aufzufüllen.

Waare.	Empfang.	Beleihung.	Bemerkungen.
Hanfkuchen	d.	66⅔ %	gedörrte, ungedörrte nur unter Garantie.
Lein, Raps-, Sonnenblumen- u. Cocoskuchen	d.	75%	
Petroleum	d.	50%	
Gerste, Hafer	b, c.	80%	gedörrte.
Roggen, Weizen	b, c.	75%	ungedörrte.
Buchweizen, Erbsen, Bohnen	b, c.	75%	gedörrte.
Linsen, Grütze	b, c.	66⅔ %	ungedörrte.
Säesaat	b, c.	75%	
Schlagsat	b, c.	75%	
Hanfsaat	b, c.	66⅔ %	nur gedörrte.
Schwarzkorn	b, c.	50%	
Talg	d.	75%	
Seife	d.	75%	
Palm- u. Stearinlichte	d.	75%	
Eisen	d.	75%	
Blei	d.	75%	
Korkholz	d.	75%	
Colonial-Waaren	d.	75%	
Weine	d.	50%	vom ermittelten Werth. Die Fastagen sind jederzeit auf Verlangen der Bank von dem Verpfänder für eigene Kosten aufzufüllen.
Salz	d.	60%	in trockenem und haltbarem Zustande unter Controle und Aufsicht des Messeramts.
Heringe	d.	60%	unter Controle des Messeramts.
Mehl	d.	60%	wird nur in der Zeit vom Herbst bis zum Frühjahr beliehen.
Häute	d,	50%	getrocknete.

Waare.	Empfang.	Beleihung.	Bemerkungen.
Harz	d.	75%	
Soda	d.	66 2/3 %	
Cement	d.	66 2/3 %	
Steinkohlen	e.	66 2/3 %	
Superphosphate	d.	66 2/3 %	bei genügendem, der Bank convenirenden Nachweise eines Gehalts von mindestens 12 % löslicher Phosphorsäure.
Knochenmehl	d.	66 2/3 %	bei einem Gehalt von mindestens 26 % unlöslicher Phosphorsäure u. mindestens 1 1/2 % Stickstoff.
Silber- und Goldsachen	—	80%	müssen von dem Goldschmiedeältermann taxirt sein und im Gewölbe der Bank lagern.
Pretiosen	—	70%	
Ziegelsteine	e.	50%	
Holzwaaren	f.	75%	

Waaren, welche in dieser Liste nicht enthalten sind, werden, nach Prüfung und Beschluss seitens der Direction, nach Analogie der ihnen ähnlichen Gegenstände behandelt.

Gesetz über die Ausdehnung der Verordnungen

über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in den See-Hafenstädten, auf den Rigaer Hafen, sowie über die Bestätigung des temporairen Etats der Rigaschen Hafenverwaltung.

Seine Kaiserliche Majestät haben das in der Plenarversammlung des Reichsraths erfolgte Gutachten über die Ausdehnung der Verordnungen über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei auf den Rigaschen Hafen Allerhöchst zu bestätigen geruht und zu erfüllen befohlen.

Unterschrieben: Der Vorsitzende des Reichsraths Michael.

Gutachten des Reichsraths.

Der Reichsrath hat in den Vereinigten Departements der Gesetze und der Reichsökonomie und in seiner Plenarversammlung, nach Beprüfung der Vorstellung des Ministers des Innern über den Entwurf einer Verordnung für die Rigasche Hafenverwaltung, dahin sentirt:

I. Die Wirksamkeit der Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei in den See-Handelshäfen (Swod der Ges. Bd. XI, Thl. II, Handelsustaw Art. 123 Anmerk. 3, Beilage zur Forts. v. J. 1891 und Abschnitt I des Allerhöchst am 8. März 1893 bestätigten Reichrathsgutachtens über den Entwurf einer Verordnung für die Odessasche Hafenverwaltung, Samml. d. Ges. Art. 563 v. J. 1893) auf den Rigaschen Hafen, unter Beobachtung folgender besonderer Regeln, auszudehnen:

1) Bei näherer Bezeichnung der Grenzen des Rigaschen Hafens (Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei, Art. 4) wird dem Minister des Innern anheimgestellt, in das Gebiet dieses Hafens einen Theil des Laufes der Flüsse Düna, Rothe Düna und Aa aufzunehmen.

2) Der Posten des Rigaschen Hafencapitains wird auf der durch Art. 8 der Verordnung über die administrative Leitung der Handelsschifffahrt und über die Hafenpolizei bestimmten Grundlage besetzt.

3) Ausser den sonstigen Amtsobliegenheiten hat der Hafencapitain mit Unterstützung der Beamten der Hafenverwaltung:
   a. die Aufstellung der Holzflösse im Hafen zu leiten;
   b. über den gehörigen Unterhalt der Flusswarnungszeichen und über die Herstellung von Vorrichtungen zum Anlegen der Holzflösse zu wachen;
   c. durch die Lootsen die Aenderungen im Fluss-Fahrwasser untersuchen zu lassen und, nach Massgabe dieser Aenderungen, im Einvernehmen mit der Hafenbau-Verwaltung, die Richtung des Schiffsganges und den äussersten Tiefgang der Schiffe zu bestimmen;

4) Zum Bestande der Rigaschen besonderen Hafensession gehören:
   a. der Hafencapitain;
   b. der Chef der Rigaschen Hafenbauten;
   c. der Dirigirende des örtlichen Zollamts;
   d. der Procureur des Bezirksgerichts;
   e. der Betriebsdirector der Riga-Dwinsker Eisenbahn;
   f. das Rigasche Stadthaupt;
   g. der Präses des örtlichen Börsencomités;
   h. der Präses des örtlichen Comités für Handel und Manufacturen; und
   i. zwei Glieder der Kaufmannschaft.

5) Zu Gliedern der genannten Session seitens der Kaufmannschaft können nur russische Unterthanen erwählt werden.

6) Ausser den sonstigen Aufgaben liegt der Hafensession ob, Ortsstatute für den Rigaschen Hafen zu erlassen und zwar:
   a. über die Beobachtung der die Schifffahrt betreffenden Anordnungen des Commandanten der Festung Ustj-Dwinsk; und
   b. über die Ordnung der Ausübung des Flössereigewerbes im Hafen.

II. Den Entwurf des temporairen Etats der Rigaschen Hafenverwaltung der Allerhöchsten Bestätigung seitens Seiner Kaiserlichen Majestät zu unterbreiten und, nach Erfolgen derselben, auf drei Jahre einzuführen.

III. Zum Bestreiten der nach diesem Etat berechneten Ausgaben alljährlich aus den Mitteln der Reichsrentei je fünfundzwanzig

Tausend Rubel abzulassen. Aus denselben Mitteln sind einmalig zur Disposition der Rigaschen Hafenverwaltung zwanzig Tausend fünfhundert Rubel zur Anschaffung von vier Ruderbooten und zwei Dampfbooten mit Maschinen von je zehn oder zwölf Pferdekräften und Feuerlöschapparaten, sowie fünfhundert Rubel zur Ausrüstung der Hafenwächter zu stellen.

IV. Die obenerwähnten (Abschnitt II) Ausgaben der Krone, sowohl die jährlichen wie auch die einmaligen, sind aus den Beträgen der zum Besten des Rigaer Börsencomités, gemäss den Allerhöchst am 10. April 1867 und am 1. Februar 1871 bestätigten Reichsrathsgutachten (Sammlung der Gesetze NNr. 44,452 und 49,204) erhobenen besonderen Steuer vom Import und Export zu ersetzen.

Auf dem Original steht von der Höchsteigenen Hand Seiner Kaiserlichen Majestät geschrieben: „Dem sei also!"

Zu Peterhof, am 8. Juni 1893.

Temporairer Etat der Rigaschen Hafenverwaltung.

	Anzahl der Personen.	Gehalt				Klasse u. Kategorie		
		Einem			Im Ganzen.	nach dem Amte.	nach der Uniform.	nach der Pension.
		Gage	Tischgelder	Zusammen				
		in Rubeln.						
Hafencapitain	1	2250	2250	4500	4500	V	V	III.1
Dessen Gehilfen (Schiffsingenieur)	1	1000	500	1500	1500	VII	VII	VI
Dessen Gehilfen (Maschineningenieur)	1	1000	500	1500	1500	VII	VII	VI
Geschäftsführer der Hafenverwaltung (gleichzeitig Secret. der besonderen Hafensession)	1	500	500	1000	1000	VII	VII	VI
Hafenaufseher	4	600	—	600	2400	XIV	—	—
Hafenwächter	20	240	—	240	4800	—	—	—
Zu Kanzleibedürfnissen	—	—	—	—	600	—	—	—
Zur Uniformirung der Wächter	—	—	—	—	500	—	—	—
Zur Anmiethung von 2 Führern für die Dampfer, 2 Maschinisten, 2 Heizern u. Matrosen	—	—	—	—	3700	—	—	—
Für Beheizung der Maschinen, Maschinenvorräthe und zur Remonte der Schiffe	—	—	—	—	4500	—	—	—
Summa	—	—	—	—	25000	—	—	—

Anmerkung 1. Verabschiedete Offiziere, Schiffs- und Maschinen-Ingenieure, die, auf Grund der Regeln über den Marinecensus, aus dem Dienst im Marineressort entlassen worden, behalten, wenn sie als Gehilfen des Hafencapitains angestellt werden, die Berechtigung, ausser ihrem etatmässigen Gehalte, die ihnen für den früheren Dienst ausgesetzten Pensionen und Gratificationen für Fahrten oder Bau, Umbau und Capitalremonte von Schiffen weiter zu beziehen unter der Bedingung, dass der Jahresbetrag der denselben auf diese Weise zufliessenden Gehälter, Pensionen und Gratificationen den diesen Aemtern ausgesetzten etatmässigen Jahresgehalt nicht mehr als um die Hälfte übersteige. Ist solches dennoch der Fall, so wird diese Summe bis zur genannten Norm durch entsprechende Kürzung des etatmässigen Gehalts gemindert. Die durch solche Kürzung des Gehalts entstehchenden Ueberschüsse vom etatmässigen Credit zum Unterhalte der Hafenverwaltung werden den freien Ressourcen der Reichsrentei zugeschlagen.

Anmerkung 2. Etwa von den etatmässigen Summen sich bildende Ueberschüsse werden, mit Genehmigung des Gouverneurs, zur Verstärkung der Mittel der Hafenverwaltung verwandt. Ueberschüsse der zum Unterhalte des Personalbestandes und zu Kanzleibedürfnissen bestimmten Summen können in derselben Ordnung zu Belohnungen und Unterstützungen an die Beamten und niederen Chargen der Hafenverwaltung, die sich ausgezeichnet haben, verwandt werden.

Unterschrieben: der Vorsitzende des Reichsraths „Michael".

Ortsstatut

über Bau-, Brenn- und Korkholzstapelplätze,

erlassen von der Rigaschen Stadtverordneten-Versammlnng am 17. August 1892, publicirt in der Livl. Gouvernements-Zeitung vom 7. December 1892 Nr. 133.

---

§ 1. Die Eröffnung neuer Bau-, Brenn- und Korkholzstapelplätze in Riga ist nur unter Beobachtung der in diesem Ortsstatut enthaltenen Bestimmungen und Voraussetzungen gestattet; die zur Zeit des Erlasses desselben bestehenden und diesem Ortsstatut nicht entsprechenden Stapelplätze sind zu dem hier angegebenen Termin den Bestimmungen dieses Ortsstatuts gemäss umzugestalten.

Anmerkung. Diese Bestimmungen, mit Ausnahme des Punktes 6, beziehen sich weder auf die Stapelplätze bei Werkstätten geringeren Umfangs von Zimmerleuten, Tischlern etc., noch auf solche Stapelplätze, auf denen ausschliesslich Balken und dergleichen Hölzer von grösserem Umfang gestapelt werden.

§ 2. Die Anlage und Eröffnung neuer Bau-, Brenn- und Korkholzstapelplätze wird ausschliesslich in denjenigen Stadttheilen gestattet, wo, gemäss dem in Riga geltenden, von der Rigaschen Stadtverordneten-Versammlung am 4. März 1885 erlassenen und in der Livländischen Gouvernements-Zeitung vom 12. April 1885 Nr. 41 veröffentlichten Ortsstatut über die Beschränkung der Holzbauten zur Verhütung von Feuersgefahr, die Errichtung von Holzbauten nicht verboten ist.

Anmerkung. Diese Regel bezieht sich nicht auf die zur Zeit im Steinbaurayon bestehenden Bauholzplätze.

§ 3. Behufs Erlaubniss zur Anlage neuer oder zur Umgestaltung schon vorhandener Bau- und Brennholzstapelplätze sind dem Stadtamt Gesuche einzureichen, unter Beifügung zweier Exemplare des betreffenden Situationsplans im Massstab von 50 Fuss auf den Zoll. Auf diesen Plänen müssen die projectirte Eintheilung des Platzes, die Gebäude, welche auf dem Platze des Petenten sowohl, als auch auf den Nachbargrundstücken und jenseits der Strasse belegen sind, ferner die Nähe

des Wassers und die Belegenheit der Hydranten und Brunnen angegeben sein. Dieser Plan ist vom Stadtamt zu bestätigen, welches, nach erfolgter Bestätigung, ein Exemplar dem Petenten zurückstellt und gleichzeitig von der erfolgten Bestätigung die Stadt - Polizeiverwaltung in Kenntniss setzt. Der dem Petenten zurückgegebene Plan muss stets auf dem Holzplatze vorhanden sein und auf Verlangen der Polizei oder der Stadtbeamten vorgewiesen werden.

§ 4. Auf allen Bau- und Brennholzstapelplätzen muss eine genügende Anzahl mit Wasser gefüllter Tonnen, sowie auch eine genügende Anzahl Spänne vorhanden sein. Stapelplätze von Sägemühlen müssen, ausser Tonnen und Spännen, auch Dampf- oder Handspritzen mit einer genügenden Menge Schlauch besitzen; solche Plätze aber, welche in grösserer Entfernung vom Wasser, jedoch an Strassen belegen sind, welche Wasserleitung besitzen, müssen Hydranten haben. Stapelplätze von Sägemühlen, welche in ihrer Nähe weder Wasser noch Wasserleitung haben, müssen eine genügende Anzahl Brunnen nebst Saugrohren besitzen. Die Zahl, Construction und Vertheilung der Hydranten und Brunnen wird in jedem einzelnen Fall bei der Bestätigung des Planes vom Stadtamt nach Verständigung mit dem Polizeimeister bestimmt.

§ 5. Wenn auf einem Holzstapelplatze eine Sägemühle vorhanden ist, so müssen, falls Sägespäne als Heizmaterial der Dampfkessel benutzt werden, die Schornsteine mit Funkenfängern versehen sein.

§ 6. Auf Bau-, Brenn- und Korkholzstapelplätzen, sowie auch auf Sägemühlen, welche auf solchen Plätzen belegen sind, ist das Tabakrauchen, sowie das Feueranmachen im Freien und innerhalb unheizbarer Gebäude verboten, was von der Polizei durch Anschlag bekannt gemacht wird.

§ 7. Auf allen Stapelplätzen im Betrieb befindlicher Sägemühlen müssen Wächter in einer der Grösse des Stapelplatzes entsprechenden Anzahl vorhanden sein, und zwar bei einer Grösse des Platzes:

			am Tage u. in der Nacht
bis zu	3000	Quadrat-Faden	je 1 Posten
von	3000— 6000	„	„ 2 „
„	6000—12000	„	„ 3 „
„	12000—20000	„	„ 4 „

Auf allen Brennholzplätzen, sowie auf den Stapelplätzen nicht in Betrieb befindlicher Sägemühlen, wird die obligatorisch zu haltende

Anzahl der Wächter in jedem einzelnen Fall entsprechend der Menge des vorhandenen Holzmaterials bestimmt.

§ 8. Die An- und Abfuhr von Bau- und Brennholz auf den Stapelplätzen der Sägemühlen muss bei Tageslicht oder bei elektrischer Beleuchtung geschehen, wenn aber die Besitzer oder deren Angestellte genöthigt sein sollten, den Stapelplatz mit Licht zu betreten, so darf solches nur mit einer geschlossenen Laterne geschehen.

§ 9. Auf Bau-, Brenn- und Korkholzstapelplätzen dürfen ausser Holzmaterial, resp. Korkholz, keinerlei Niederlagen von brennbaren oder leicht entzündlichen Stoffen, sowie auch keinerlei feuergefährliche Gewerbebetriebe, welche sich nicht mit der Verarbeitung von Holz resp. Korkholz befassen, vorhanden sein.

§ 10. Jedes Grundstück, auf welchem gesägtes Holz (ausser Brennholz) gestapelt wird, muss von 2 Durchfahrten in einer Breite von mindestens 35 Fuss, die womöglich in der Mitte des Grundstücks einander durchschneiden, oder aber, je nach dem Umfange und der Form des Grundstücks, parallel zu einander verlaufen, durchschnitten sein; die Richtung solcher Durchfahrten, sowie der Zwischenräume zwischen den Stapeln wird in jedem einzelnen Falle vom Stadtamt bei der Bestätigung des Planes bestimmt. Diese Durchfahrten, der Raum zwischen den Stapeln, der Nachbargrenze und etwaigen Gebäuden, sowie überhaupt alle nicht von Stapeln eingenommenen Flächen müssen mit Steinen oder einer Schicht Sand oder einem andern schwer entzündlichen Material bedeckt und behufs unbehinderten Verkehrs von keinerlei anderen Materialien eingenommen sein. Diejenigen Durchfahrten, welche auf eine Strasse münden, müssen mit einer Pforte versehen sein.

§ 11. Die Höhe der einzelnen Stapel, einschliesslich der Zwischenräume (Zwischenhölzer), aber ausschliesslich der Unterlagen an der Erde, darf 28 Fuss nicht übersteigen, wobei jeder einzelne Stapel einen Flächenraum von nicht mehr als 126 Quadratfaden einnehmen darf.

§ 12. Die Stapel auf Holzplätzen müssen von der Nachbargrenze mindestens 14 Fuss entfernt sein; falls aber jenseits der Grenze ein Gebäude vorhanden ist, so muss die Entfernung des Stapels von demselben mindestens 28 Fuss betragen; hierbei ist jedoch zulässig, dass die Stapel bis an die Nachbargrenze heranreichen, falls hinter dieser ein freies, d. h. unbebautes und nicht als Stapelplatz dienendes Grundstück belegen ist, welches sich in der freien Verfügung des Stapelplatzbesitzers befindet.

§ 13. Auf den Stapelplätzen müssen die Holzstapel so belegen sein, dass die Entfernung von den an der entgegengesetzten Strassengrenze belegenen Gebäuden nicht weniger als 42 Fuss beträgt; hierbei ist es jedoch zulässig, dass die Stapel bis an die Strassengrenze reichen, wenn jenseits der Strasse ein freies, d. h. unbebautes und nicht als Stapelplatz dienendes Grundstück belegen ist, welches sich in der freien Verfügung des Holzplatzbesitzers befindet.

§ 14. Die Entfernung der Stapel von Wohn- und Wirthschaftsgebäuden (darunter auch von Ställen), die sich auf dem Holzplatze selbst oder auf einem in freier Verfügung des Holzplatzbesitzers stehenden Nachbargrundstücke befinden, muss betragen: von Holzgebäuden mindestens 28 Fuss, von Steingebäuden mindestens 14 Fuss und von Sägemühlen mindestens 42 Fuss.

§ 15. Die Anlage neuer und die Weiterbenutzung vorhandener Brennholzplätze ist nur mit Genehmigung des Stadtamts und nur auf solchen Höfen gestattet, wo es möglich ist, folgende Entfernungen für die Stapel einzuhalten: vom Dachvorsprung der nächsten Steingebäude mindestens 14 Fuss, von Holzgebäuden aber mindestens 28 Fuss; hierbei darf die Höhe der Stapel oder Haufen, die Bedachung abgerechnet, in keinem Fall 14 Fuss übersteigen.

Falls sich auf dem Nachbargrundstück keinerlei Gebäude befinden, kann Brennholz bis auf eine Entfernung von 14 Fuss von der Nachbargrenze gestapelt werden.

Anmerkung. Diese Bestimmung bezieht sich auch auf solche Brennholzplätze, welche dem eigenen Bedarf der Besitzer dienen (Hausbesitzer und Fabrikanten), kommt aber nur dann zur Anwendung, wenn der Holzvorrath 100 Faden, gerechnet zu 7 Fuss Höhe und Breite, bei einer Länge der Scheite von 28 Zoll, übersteigt.

§ 16. Korkholz darf unter freiem Himmel nur in Mengen von höchstens 200 Ballen gestapelt werden; andernfalls muss das Korkholz in Scheunen, die mit Dachpappe oder einem andern feuerfesten Material gedeckt sind, aufbewahrt werden.

§ 17. Dieses Ortsstatut tritt am 1. Mai 1893 in Kraft.

§ 18. Für die Uebertretung dieses Ortsstatuts werden die Schuldigen auf Grund der Strafgesetze zur Verantwortung gezogen.

Ortsstatut

über die Flössung von Holzmaterialien auf der Düna, innerhalb des Competenzgebietes der Rigaschen Flusspolizei oberhalb der Eisenbahnbrücke.

(Erlassen von der Rigaschen Stadtverordneten-Versammlung am 5. April 1893 auf Grund des Pkt. 4 des Art. 108 und Pkt. c. § 4 Art. 78 der Städteordnung vom Jahre 1892.)

Bestätigt vom Livländischen Gouverneur den 9. April 1893.

---

§ 1. Alle Holzindustriellen und -Händler, welche Holz nach Riga flössen, sind verpflichtet, vor Beginn des Flössens die Rigasche Flusspolizei von der Zahl der von ihnen abzufertigenden Flösse zu benachrichtigen.

§ 2. Es ist nicht gestattet, in den Rigaschen Hafen Flösse zu bringen, die breiter als 50 Fuss sind.

§ 3. Auf jedem für den Rigaschen Hafen bestimmten Floss müssen vorhanden sein:

1) ein Billet mit Angabe des vollen Namens des Besitzers des Flosses;
2) ein starkes, mindestens 15 Faden langes, zum Befestigen des Flosses geeignetes Tau;
3) mindestens zwei Menschen, die verpflichtet sind, bei der Landung und Flössung behilflich zu sein.

Anmerkung. Falls eine der in den §§ 2 und 3 geforderten Bedingungen nicht erfüllt ist, ist die Flusspolizei verpflichtet, die Flösse nicht in den Hafen zu lassen.

§ 4. Die Besitzer der Flösse sind, sobald dieselben in den der Rigaschen Flusspolizei unterstellten Rayon eintreten, verpflichtet, für eigene Rechnung Wächter anzumiethen, welche die Flösse sowohl des Tages, als auch in der Nacht zu überwachen haben.

§ 5. Beim plötzlichen grossen Andrang von Flössen und bei vorauszusehender Gefahr und Schaden kann der Einlass von Flössen in den Rayon der Rigaschen Flusspolizei auf Anordnung der letzteren zeitweilig eingestellt werden.

§ 6. Die Besitzer und Pächter der Dünaufer und Inseln in dem der Rigaschen Flusspolizei oberhalb der Eisenbahnbrücke unterstellten Rayon sind verpflichtet, innerhalb ihrer Grenzen, sofort nach dem Eisgange, die zur Befestigung der Flösse nöthigen Pfähle einzurammen, deren Zahl, Breite und Länge, sowie die Tiefe, auf welche sie einzuschlagen sind, von der Flusspolizei bestimmt wird.

§ 7. Im Falle nicht rechtzeitiger Erfüllung der im § 6 angegebenen Vorschriften durch die Eigenthümer oder Pächter der Ufer und Inseln, wird das Einschlagen der Pfähle auf Anordnung der Flusspolizei für Rechnung der Stadtkasse vorgenommen, wodurch die Eigenthümer und Pächter das Recht auf ein Entgelt von den Holzindustriellen und -Händlern für das Lagern der Flösse verlieren und dieses Entgelt der Stadtkasse zufliesst.

§ 8. Den Holzindustriellen ist es anheimgegeben, aus ihrer Mitte eine Commission von 3 bis 5 Gliedern zur Verlautbarung ihrer Wünsche bei der Bestimmung der Landungsplätze für Flösse, sowie zur Wahrung ihres Interesses im Falle von Holzgängen zu bilden.

§ 9. Für die Begleitung und Landung der Flösse im Rayon der Rigaschen Flusspolizei oberhalb der Eisenbahnbrücke wird eine „Genossenschaft („Artell“) von Ankerneeken für die Holzflössung“ auf Grund der unten dargelegten Bestimmungen gebildet.

§ 10. Ueber die Bildung einer solchen Genossenschaft wird auf Anordnung des Stadtamts in der örtlichen Gouvernements-Zeitung eine Anordnung erlassen.

§ 11. Das Artell, sowohl in seinem Gesammtbestande, als auch die einzelnen Glieder desselben, haben bei Ausführung ihrer Artellarbeiten unweigerlich die Anordnungen der Rigaschen Flusspolizei zu befolgen und in Allem das Ortsstatut zur Richtschnur zu nehmen. Für die Nichteinhaltung der Bestimmungen desselben werden sie nach dem Gesetz zur Verantwortung gezogen.

§ 12. Die Mitglieder des Artells verantworten durch solidarische Haft für jeden durch die Schuld desselben den Besitzern des Holzmaterials entstandenen Schaden und ist das Artell verpflichtet, zur Sicherstellung seiner Haft, in der Stadtkasse mindestens 30,000 Rbl. in baarem Gelde, Renten- oder anderen Werthpapieren zu deponiren, deren Entgegennahme von dem Dafürhalten des Stadtamts abhängig ist.

§ 13. Als Glieder werden in das Artell nur Leute von untadelhafter Führung und kräftigem Körperbau, welche beweisen können, dass sie mit den Arbeiten, welche dem Artell obliegen, vollkommen

vertraut sind und die Fähigkeit besitzen, dieselben auszuführen, aufgenommen.

§ 14. Eine besondere Commission, bestehend aus Gliedern der Rigaschen Flusspolizei und des Stadtamts, hat diejenigen Personen, welche in das Artell einzutreten wünschen, zu prüfen und stellt denselben Zeugnisse über ihre Befähigung, die vom Artell geforderten Arbeiten zu verrichten, aus.

§ 15. Jede Person, welche sich der Prüfung zu unterwerfen wünscht, muss mindestens 4 Böte für je zwei Ruderer mit allem Zubehör, als: Anker, Taue u. s. w. besitzen, welche ebenfalls von der Commission besichtigt werden. Nur Inhaber guter Böte werden zur Prüfung zugelassen. Die Gesammtzahl der Böte des Artells muss mindestens 150 betragen.

§ 16. Die Glieder des Artells werden von der Rigaschen Flusspolizei für die Zeit des Flössens mit besonderen Abzeichen, die an der Mütze zu tragen sind, versehen.

§ 17. Das Artell ist verpflichtet: 1) sämmtliches nach Riga treibendes Holzmaterial von der Station an der Grenze des Stadtgebiets bis zu den Anlegeplätzen oberhalb der Eisenbahnbrücke zu geleiten; 2) mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln Holzgänge zu verhindern, falls aber solche innerhalb des Competenzgebiets der Rigaschen Flusspolizei oberhalb der Eisenbahnbrücke entstehen, hat das Artell, selbst wenn es auch daran keine Schuld trägt, die Holzstauungen auf der Strecke von der Ankerneekenstation bei Klein-Jungfernhof bis zur Flossbrücke, mit möglichster Beschleunigung auf eigene Rechnung zu entfernen und, ohne eine besondere Vergütung, die Hölzer zu den dazu bestimmten Plätzen zu geleiten.

Anmerkung: Die im Punkt 2 dieses Paragraphen angeführten Verpflichtungen liegen dem Artell nur bis zum Beginn des Herbstes, d. h. bis zum 10. September ob.

§ 18. Das Artell ist verpflichtet, jedes Floss, sobald es die Station passirt, in Empfang zu nehmen, dasselbe bis zum Anlegeplatz oberhalb der Eisenbahnbrücke zu flössen, zum Ufer zu leiten und in gehöriger Weise zu befestigen.

§ 19. Die zum Ufer gebrachten und vom Artell befestigten Flösse verbleiben an den Landungsplätzen und können ohne besondere jedesmalige Genehmigung der Rigaschen Flusspolizei weder in ihrem ganzen Bestande noch in einzelnen Theilen weitergeflösst werden, wenn von den Besitzern des Holzmaterials die Gebühr für die Flössung der-

selben von der Ankerneekenstation bis zu den Ufern und Hölmern der Düna oberhalb der Eisenbahnbrücke, sowie für die Befestigung der Flösse an die Ufer und Hölmer und für das Anlegen derselben nicht bezahlt worden ist.

§ 20. Falls es sich als nothwendig erweisen sollte, d. h. wenn alle Ufer oberhalb der Eisenbahnbrücke mit Flössen besetzt sind, können die oberhalb der Brücke liegenden, für Schiffe bestimmten und gewrakten Flösse, sowie diejenigen, welche für unterhalb der Brücke belegene Sägemühlen und Lager von Hölzern bestimmt sind, auf Anordnung der Flusspolizei für Rechnung der Besitzer an ihren Bestimmungsort geflösst und falls dieses sich als unmöglich erweisen sollte, an den zu diesem Zweck vorher bestimmten Plätzen unterhalb der Brücke placirt werden.

§ 21. Die von den Holzindustriellen und -Händlern zu entrichtende Gebühr wird nach folgendem Massstabe erhoben:

a. für die Flössung der Flösse von der Ankerneekenstation zu den Inseln und Ufern der Düna oberhalb der Eisenbahnbrücke von jedem Balken, jeder Mauerlatte oder Brusse zwei und ein halb Kopeken pro Stück, wobei 3 Sleeper für einen Balken gerechnet werden;

b. für das Befestigen an den Ufern und Inseln und das Lagern der Flösse, für Balken, Mauerlatten und Brussen je ein und ein viertel Kopeken, für Sleeper je ein halb Kopeken vom Stück.

Anmerkung: Die Arbeiter auf den Flössen sind verpflichtet, den Arbeitern des Artells Hilfe zu leisten und dürfen die Flösse vor der Befestigung derselben an den Ufern nicht verlassen.

§ 22. Ueber die Schliessung des Artells wird in der Gouvernements-Zeitung eine Publication erlassen, doch kann das vom Artell bestellte Unterpfand frühestens nach einem Jahr, gerechnet vom Tage der Publication und auch nur in dem Falle zurückerstattet werden, wenn im Laufe dieser Zeit keine Ansprüche an das Artell verlautbart oder keine gerichtlichen Verhandlungen über Verluste, die durch unrichtige Handlungen des Artells während der Flössung entstanden sind, eingeleitet werden und wenn darüber im Laufe der genannten Frist dem Stadtamt keine Anzeige gemacht wird.

§ 23. Dieses Ortsstatut tritt in der gesetzlich bestimmten Frist in Kraft.