

Memels Handel und Verkehr

№. 154 / Donnerstag, 3. Juli 1924

Beilage des Memeler Dampfboots

Das „Memeler Dampfboot“ ist durch seine Geschichte, seinen Namen, wie durch die Familie seines Verlegers aufs innigste mit der Stadt Memel verbunden. Was Memel und das Memelgebiet in den vergangenen 75 Jahren bewegt hat, was seine Bevölkerung durchlebt hat, und was in Stadt und Land geschaffen ist, hat seinen Ausdruck und seinen Widerhall in den Spalten dieses Blattes gefunden. Das „Memeler Dampfboot“ ist ein Stück Geschichte Memels. Mit den herzlichsten Glückwünschen für das selbe zur 75jährigen Jubelfeier verbinde ich den Wunsch, daß ihm auch im vierten Vierteljahrhundert seines Bestehens Glück und Erfolg beschieden sein möge.

Oberbürgermeister Altonberg

Hafen- und Seeverkehr der letzten 75 Jahre

von Dr. Fritz J. Meier

I. Schnitzler der Handelskammer

Motto: Wandel der Werte — das ist Wandel der Schicksale.

Vorweg gesagt: Das letzte Jahrzehnt, die Kriegszeit und Nachkriegszeit, scheiden aus der Betrachtung aus. Zu nahe stehen wir ihm alle, diesen Dingen, die in schwerster Zeit vor unseren Augen wurden und vergingen, wir Zeugen der militärischen, politischen und wirtschaftlichen Geschehnisse.

Mit den Revolutionsereignissen des Jahres 1848/49 war gewaltsam die neue Zeit eingebrochen in stauende Amtsstuben, räumte mit bösem Willen und lässigem Schlenkrian auf, rüttelte alle Geister zur Freiheit: Politische Freiheit, Pressefreiheit, Gewerkefreiheit, wirtschaftliche Ungebundenheit. Auch in Memel, das als Handels- und Seestadt — Seelust macht frei — sich eines freieren Geistes und trotzigen Bürgerstolzes, kaufmännischer Tatkraft und Wagenmut rühmen konnte, ward des neuen Geistes ein Hauch gespürt. Die Gründung des Zollvereins, der hundert hemmende Zollschranken niederriß, hatte einen gewaltigen Schwung in das kaufmännische Leben gebracht; überall regte es sich. Memeler Kaufleute mit klugvollen Namen machten sich ein Werk, die Grundlage des städtischen Wirtschaftslebens, den Memeler Hafen, der seit 1808 der Kaufmannschaft zur Verwaltung übergeben war, dem mit fühlbaren Schritten herannahenden Maschinen-Zeitalter technisch zuzurüsten. Königsberg war damals dem Memeler Hafen nicht annähernd voraus, wenn auch der Vorrang seit Fertigstellung des Friedrichsgrabens im Jahre 1896, durch den die eine Verbindung mit dem Memelstrom hergestellt worden, für Königsberg feststand. Der Ribauer Hafen ist noch bedeutungslos. Die städtischen Segelschiffe der Dtsche liefen Memel gern an, weil das Tief, gedeckt von der Mehrung, Schutz vor Stürmen bot, geräumig und eisfrei war; aber die Einfahrt war schwierig und die Schwellung im Hafen ärgerlich. Weidm sollte durch den Molenbau und die Befestigung der Mehrungsbede abgeholfen werden. Es erfolgte 1834 bis 1858 der Bau der Nordermole auf einer Länge von 2150 m, 1847—61 der Bau der Südermole mit zunächst 945 m und seit 1886 die Dünensfestigung des Mehrungskopfes, wobei allerdings bis 1863 erst 800 Morgen bedeckt wurden.

Der Hafen Memels um diese Zeit war der Unterlauf der Dange. Wo jetzt Bauflächen, Winter- und Fischereiflächen sind, lagen damals Ballastplätze und Holzlagerplätze. Die Initiative der Kaufmannschaft begann 1855 den Bau des Winterhafens, der aber nur mäßiglich fortschritt, und erst im Jahre 1880 vom Staat fertiggestellt wurde, der im Jahre 1872 die Hafenverwaltung wieder übernommen hatte.

Memel ist der natürliche Hafen des Memelstromgebietes, eines Bassins von rund 97 000 qkm Fläche mit 887 km größter Länge, mit 300 km Breite im Quellgebiet und noch 140 km Breite im Mündungsgebiet. Die Schifffahrt auf dem Memelstrom, der sich selbst überlassen blieb, war schwach und wegen der Versandungen schwierig. 1840 begann die preussische Regierung mit der Regulierung der Arbeiten am Memelstrom bis Schmallesningken, die aber auf ehemals russischem Gebiet nicht aufgenommen wurden. Daher ist die Auswirkung auf Memel gering. Während in den letzten fünfzig Jahren der Verkehr auf dem Rhein um das 9fache, auf der Elbe um das 8fache, auf dem Pregele immerhin um 350 Prozent gewachsen ist, stieg der Verkehr auf dem Memelstrom nur um 65 Prozent, auf der Weichsel allerdings nur um 6 Prozent. (Gauer.)

Eine wesentliche Verbesserung für die Holzflößerei nach Memel brachte der Bau des Königs-Wilhelmskanals von 1863 bis 1873 in einer Länge von 88,7 km mit 2 Millionen Mk. Baukosten. Er war ein Jahrhundert vorher bereits von der Kaufmannschaft gefordert. Das Projekt des Kaufmanns Gubba ward 1846, das Projekt Lafon-Gubba 1854 verworfen, das Projekt Lenze endlich 1863 genehmigt. Damit wurde die Binnenschifffahrt auf Memel völlig konkurrenzfähig mit Kallunen-Königsberg.

Großes leisteten damals die führenden Köpfe der Kaufmannschaft in jahrzehntelangem zähem Kampf um bessere Verkehrswege auf Memel, im Kampf für Straßen und Eisenbahnen. Ergriffen und tief dankbar lesen wir heute darüber die Denkschrift des tapferen Memeler Kaufmanns Gherz Memels Seehandel“ 1862. Königsberg, seit 1853 mit Berlin, seit 1860 mit Eydtsuhne, seit 1863 über Eydtsuhnen mit Kowno-Grodno, seit 1873 durch die ostpreussische Südbahn mit Gra. wo—Wialystof—Wrest—Litowik bis zur Ukraine verbunden, welche russische Eisenbahnverbindungen eine völlige Umwälzung des Verkehrs

mit Rußland“ zur Folge hatten. Die Bahnverbindungen Königsberg—Eydtsuhnen bedeutete für Memel den Verlust des einst blühenden Getreidegeschäfts und die starke Abwanderung des Futtermittels, Flachs- und Leinwandhandels. Memel erhielt erst 1873 eine Eisenbahn. Seit 1872 tritt mit der Ribau-Romaner Bahn als immer gefährlicher werdender Konkurrent der Hafen Ribau auf den Plan. Nach Richter ist seit 1850 Königsberg stärker als Memel, aber Ribau nimmt Memel Licht und Luft, weil Ribaus Stärke mit nachdrücklicher Zoll- und Tarifunterstützung der russischen Regierung in die Steigerung der Ausfuhr, von der auch Memel lebte, gelegt wurde. So ging es dem Memeler Hafen reichlich schlecht. Das unromantische eiserne Zeitalter, das den Segler durch das Dampfboot ersetzte, räumte gewaltig auf mit der einst stolzen Memeler, die den neuen Verhältnissen sich nicht anpaßte und nicht rechtzeitig den Übergang vom Segler zum Dampfer vollziehen konnte. Der letzte Memeler Segler wurde 1901 verkauft. Im 1830 besaß Memel noch über 130 Segelschiffe, 1860 noch 83 mit 88000 Td. Normallast; von 1870 ab geht es bergab: von 27 885 Reg.-Td. in 1875 auf 2684 Reg.-Tonnen in 1900 bis auf 1950 Reg.-Td. in 1906/07, von wo an eine Vergrößerung auf 6582 Reg.-Td. in 1913 möglich gemacht wird. Am Aufschwung des deutschen Seeverkehrs nach der Reichsgründung kommt die Dtsche mit einer Steigerung um das 2,7fache gegenüber dem 4fachen des Gesamtverkehrs schlecht weg, in diesem Zeitraum hinkt auch im Ostseeverkehr Memel ein gut Stück nach. Königsberg wird durch Hafens- und Bahnbauten gefördert, Ribau mit allen Mitteln russischer Zoll-Eisenbahn- und Wirtschaftspolitik künstlich unterstützt. Die Umklammerung von beiden Nachbarn, die Abschirmung vom russischen Gebiet machen den Konkurrenzkampf für Memel mühselig, wie das nachfolgende Bild nach Richter zeigt:

Jahresdurchschnitt	See-Einfuhrwert in Millionen M.			See-Ausfuhrwert in Millionen M.		
	Memel	Königsberg	Ribau	Memel	Königsberg	Ribau
1862/68	7,5	51,5	0,5	20	28,8	2
1872/76	7,6	78	3,3	20,2	84,7	11,4
82/86	7,8	68	28,7	14,2	89,2	75,8
92/96	8,5	65,4	38,9	16,8	82	70,9
02/06	8,4	129	36,6	22,5	112,2	86,7
12/13	18	191	70,9	31,4	173,7	130,3

Die Vormacht Königsberg ruht auf seiner guten Eisenbahnverbindung mit Rußland, der außerordentlich schnell aufsteigende Stern Ribaus sowohl auf diesem wie auf einer großzügigen Förderung durch die Tarif- und Zollpolitik Rußlands. Der Sundzoll, nach altem Herkommen vom Dtscheverkehr an Dänemark zu entrichten, war nach der dänischen Blockade, unter der auch Memel litt, im Vorkampf besonders der Stettiner Kaufmannschaft, durch Ablösung 1858 gefallen. Königsberg und Memel wandten ihre ganze Aufmerksamkeit auf die russische Zollpolitik — und dies war dringend nötig. Rußlands Zollsystem erfuhr im Laufe der Jahre viel Wandlungen und der Klagen hierüber waren ebenfalls viele. 1868 wird der russische Zolltarif wesentlich vereinfacht, auch ermäßigt, aber er bleibt im Grunde ein Finanz- und Schutztarif, im Gegensatz zum deutschen Zollsystem, bei dem der Schlagstrich des Freihandels von 1848—1870 Wiedereinführung der „liberalen“ Zollsätze nach dem freihändlerischen Grundsatze des preussischen Zolltarifs von 1818 mit Erfolg fordert. 1865 erfolgt die Aufhebung der Getreidezölle, 1866 nach Niederwerfung Deserreichs der Abschluß des neuen Zollvereins, der nochmals Sieg des Freihandels bedeutet. Auch in den ersten Jahren des Reichs war Freihandel Trumpf. Da schreibt die entthronende Eisenindustrie an Rhein und Ruhr den Schutz Zoll auf ihr Banner, Bismarck wird gewonnen, die Stimmung des Reichstages schütz-zöllnerisch bearbeitet, die Landwirtschaft liegt Arm in Arm mit der Schwerindustrie und trotz des lebhaften Widerstandes der freihändlerischen Seestädte steigt der Schutz- und Getreidezoll. Das Einfuhrschien-System kommt beim Abschluß des zehnjährigen deutsch-russischen Handelsvertrages 1894 nach zweijährigem bösem Zollkrieg, gleichzeitig mit Zollermäßigung und Tarifbindung und der bekannten Gleichstellung der Bahntarife für Getreide, Flachs und Hanf der russische Hafen mit Memel, Königsberg und Danzig in den berühmten, jahrelang von der ostpreussischen Landwirtschaft erbittert bekämpften Formel des Schutzprotokolls zu Artikel 19. Als nach Ablauf der Caprivischen Handelsverträge 1902 ein stark agrarisch orientierter deutscher autonomer Zolltarif angenommen wurde, schloß Wilow den 1906 in Kraft tretenden zweiten Handelsvertrag mit Rußland. Memel — ohne direkte Bahn mit Rußland — erhielt nur bescheidenen, Königsberg den Löwenanteil am Nutzen.

Genug von diesen im einzelnen ungemein interessanten Zollkämpfen haben und drüben. Betrachten wir im Fluge den Warenstrom, der in dieser Zeitspanne nach Memel einfließt und von hier verschifft wird; den Seeverkehr in Ein- und Ausgang. In Ermangelung von graphischen Darstellungen müssen Worte einen schwerfälligen, unzureichenden Ersatz geben.

Die Einfuhr-Kurve Memels verläuft bis 1900 ziemlich in einer Geraden: Das bedeutet Stillstand der Einfuhr auf etwa 80 000 Tons, Wegziehung der bisherigen Einfuhr durch Ribau. Ab 1900 steigt die Kurve stetig, mächtig ab 1902, stärker ab 1907 an bis auf 880 000 Td. in 1913. Ursache: Vor allem die seit 1900 beginnende Industrialisierung Memels (Zellulosefabrik, Sperrplattenfabrik,

Sägewerke), Ursache in zweiter Linie: Wachsender Eigenverbrauch der langsam zu Wohlstand kommenden Stadt und des Hinterlandes.

Noch Memel ist im wesentlichen ein Ausfuhrhafen, genauer ein Holzaustruhafen, denn 85 bis 95 Prozent der Ausfuhr ist stetig Holz. Die Ausfuhrkurve Memels in diesem Zeitraum ist ungleich zackiger, steile Spitzen, tiefe Abstände, einer Erdbenenlinie vergleichbar, ein getreues Spiegelbild der Schwankungen und Krisen des Holzexports und der wechselnden Wirtschaftskonjunktur im ganzen. Die Ausfuhrkurve zeigt zwei Hälften, der Trennschnitt geht durch das Jahr 1886. Von Beginn der 1850er Jahre bis 1886 läuft die Linie in einem Raum von rund 90 000 Tonnen. Nach 1886 durchschneidet die Linie in starken Schwankungen ansteigend einen Raum von 420 000 Td. Spitzenjahre: 1890, 98, 02, 08, 12, Tiefenjahre: 1894, 1900, 04, 10. Von 1886 bis zum Kriegsbeginn orientierte sich Memels Holzhandel von England ab nach Nord- und Westdeutschland (Rheinland). Ohne den Auslandsverkehr zu vernachlässigen, nimmt Memel dadurch am Aufstieg der westdeutschen Wirtschaft teil, nimmt auch teil an den deutschen Krisen und gleichzeitig an den Schwankungen des Weltmarktes in Holz.

Die Kurve des Seeverkehrs im ganzen, der seewärtigen Ein- und Ausfuhr im ganzen in den letzten 30 Vorkriegsjahren ist nicht der Ausdruck eines hochfliegenden Optimismus, sondern der Ausdruck schweren Ringens, mit Vorstößen und Rückschlägen, bei dem aber stetig Raum gewonnen wird.

Kämpft Memel in vielen übrigen Handelszweigen um einen bescheidenen Platz an der Sonne, so bewährt es im ganzen Zeitraum seinen Ruf als Holzabladeporz. Während dieser Zeitepoche ist die Holzaustruhafen Memels durchschnittlich stets doppelt so groß als die in Königsberg. Memels Industrie, in der Hauptsache die Holzverarbeitende Industrie, hat die beklagenswerten Verluste alter Memeler Handelszweige in Ein- und Ausfuhr weit gemacht und dem gesamten Verkehr seit 1900 vordringend Raum gewinnen helfen. Wesentlich durch seinen Holzhandel ist Memel und der Memeler Hafen in das Netz der Weltwirtschaft verknüpft.

Ich bin am Schluß.

So läßt mich große Liebe reden: Möge auf tausend Brücken und Stegen Memel sich zur Zukunft regen.

Das Memelgebiet

von Oberbürgermeister Wedel, Insterburg

Zweimal hat mich mein Lebensweg nach Memel geführt. Von 1904—1907 war ich zweiter Bürgermeister der Stadt Memel. Im Jahre 1920 wurde ich, nachdem das Memelgebiet durch den Frieden von Versailles vom Deutschen Reich abgetrennt war, Vizepräsident des Landesdirektoriums. So habe ich Memel und das Memelland noch zur Zeit seiner Zugehörigkeit zu Preußen und dann nach seiner Abtrennung unter völlig veränderten politischen Verhältnissen als ein in wirtschaftlicher und landschaftlicher Beziehung besonders interessantes, wirtschaftlich stark ausbaufähiges Gebiet kennen gelernt. Die landschaftlichen Reize des Memelgebietes liegen in seiner Verbindung mit Haff und See, in seinen ausgedehnten Waldungen und in der einzigartigen Gestaltung der Dünen. Die Sanddünen bei Geddis, das Tal des Schweigens, sind in ihrer Abgeschlossenheit und in ihrer Lage zwischen Haff und See von ganz außergewöhnlicher Schönheit.

Wirtschaftlich sind durch die Lage des Memelgebietes und besonders der Stadt Memel die besten Vorbedingungen für die Entwicklung von Handel, Industrie und Gewerbe, vorwiegend der Fischerei, gegeben. Die Bedeutung der Hauptstadt des Landes, der Stadt Memel, der ältesten deutschen Ansiedlung Ostpreußens, mit ihren alten Handelsbeziehungen nach dem westlichen Europa, besonders nach England, ist auf ihre überaus günstige Lage an der Ausmündung des Kurischen Haffs in die Dtsche zurückzuführen. Um eine größere Zahl von Siegeplätzen, insbesondere für tiegelnde Schiffe zu schaffen, wurde 1921 mit dem Ausbau und der Verbesserung der Hafenanlagen und mit der Einrichtung eines zunächst nur kleinen Freihafenbezirks begonnen. Dieses Werk nach einem großzügigen, weltanschauenden Plan fortzusetzen, dürfte neben dem Ausbau des Eisenbahnnetzes die Hauptaufgabe der nächsten Zukunft sein. Von ebenso großer Bedeutung für Memel als Handelsplatz ist ferner seine unmittelbare Verbindung mit der großen Binnenschiffahrtsstraße, dem Memelstrom. Durch diese günstige Lage der Stadt an den verschiedenen Wasserstraßen haben Handel und Industrie, ebenso wie die blühende Landwirtschaft des Gebietes, durchaus günstige Entwicklungsmöglichkeiten. Mit größtem Interesse verfolgen wir in dem alten Mutterlande des Memelgebietes, und ganz besonders wir Ostpreußen, die wir uns mit der deutschen Bevölkerung dieses Gebietes nach wie vor eng verbunden fühlen, diese wirtschaftliche Entwicklung. Wir werden stets dessen eingedenk sein, was das Memelgebiet uns war.

Der heutige Tag, an dem Memels führende Zeitung, das „Memeler Dampfboot“, auf ein 75jähriges Bestehen zurückblickt, gibt uns Ostpreußen besonderen Anlaß zu dem aufrichtigsten Wunsch, daß unseren deutschen Volksgenossen nördlich des Memelstroms auch unter den jetzigen politischen Verhältnissen eine glückliche Zukunft beschieden sein möge.

1849 — 1914 — 1924

von Steuerrat Wiegmann

Die geographischen Kenntnisse der Deutschen sind nicht gerade hervorragend. Wenn wir auch mitunter über die Unkenntnis mancher Ausländer über unsere engere Heimat staunen, so wissen wir Deutsche im allgemeinen gewiß nicht mehr vom Auslande als das Ausland von uns. Wenn Memel heute trotzdem jedem Deutschen wenigstens dem Namen nach bekannt und im Auslande nicht unbekannt ist, so ist das vor allem darauf zurückzuführen, daß seit mehr als hundert Jahren in jeder deutschen Schule der kurzen Spanne Zeit gedacht wird, in der Memel über den Rahmen kleinstädtischer Lokalgeschichte hinaus plötzlich in der großen Geschichte eine Rolle gespielt hat. Die Legende hat gerade um diese kurze Spanne Zeit besonders stark ihre Fäden gesponnen. Was man da auch freieren mag, bestehen bleibt immer die Tatsache, daß Memel einige Zeit hindurch die Hauptstadt des Königreiches Preußen gewesen ist, wenigstens des kleinen Teiles der Monarchie, in dem der König wirklich unumschränkter Herrscher geblieben war.

Die Zeit ging vorüber. Preußen gelangte nach wenigen Jahren tiefsten Falles wieder zu alter Macht und Größe. Memel aber blieb weiter die kleine Hafen- und Handelsstadt, eine der kleinsten Hafenstädte am Nordsee-Zusammenhange eines der bedeutendsten Stromgebiete mit der See. Unbegreifbar erfreute sich die Stadt ein ganzes Jahrhundert hindurch eines gewissen besonderen Wohlwollens der preussischen Könige. Sie erhielt das Recht auf einen Sitz im Herrenhause und erfreute sich auch mannigfacher Besuche von Fürstlichkeiten. Alles das konnte aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß das Gedeihen der Stadt in erster Reihe von einigen wirtschaftsgeographischen Grundtatsachen, insbesondere von der handelspolitischen Einstellung Deutschlands und Rußlands zu einander bestimmt wurde.

Dieses Verhältnis war längere Zeit hindurch ein gutes, so lange nämlich, als Preußen nach den Freiheitskriegen auf die volle Unabhängigkeit einer europäischen Großmacht in gewissem Umfange verzichtete und sich außenpolitisch nicht nur auf Rußland stützte, sondern sogar in einem einer Großmacht wenig würdigen Abhängigkeitsverhältnis von Rußland stand. Dieses ging so weit, daß während der Revolution von 1848 der russische Kaiser Nikolaus I. es befehligen wagte, dem kommandierenden General in Königsberg den Befehl zum Vorrücken auf Berlin zu erteilen, ohne sich dabei um die Regierung in Berlin irgendwie zu kümmern. Dieses Abhängigkeitsverhältnis hatte aber gute Handelsbeziehungen mit Rußland zur Folge. Memel empfand dies sehr stark, zumal es bis zum Bau der Eisenbahnen an eine große Poststraße mit lebhaftem Verkehr lag. Die Gründung des „Memeler Dampfboots“ fällt in diese Zeit allgemeinen wirtschaftlichen Aufstieges. Die Zeit des Krimkrieges, in dem sowohl für die Westmächte wie auch für Rußland der Memeler Hafen von der größten Bedeutung war, brachte dann den Höhepunkt dieses wirtschaftlichen Aufstieges mit sich. Als Bismarck wenige Jahre später seine geniale Reichsgründungspolitik einleitete und damit auch das eigentümliche Verhältnis Deutschlands-Preußens zu Rußland ein Ende fand, bedeutete das für Memel besondere Handelsinteressen nichts gutes. Ein sichtbarer Abstieg setzte jedoch eigentlich erst mit dem Uebergange Deutschlands zur Schutzollpolitik Ende der 70er Jahre des v. Jhdts. ein, dann aber auch bald sehr stark. Die deutsch-russische Grenze wurde für viele Kaufleute eine schwer zu überwindende Schranke. Dazu kamen unglückliche Rivalitätsstreitigkeiten innerhalb der Reichsgrenzen. Der Ausbau des Memeler Hafens und seine besonderen Handelsinteressen wurden zugunsten von Königsberg unterdrückt. Alles das wirkte dahin zusammen, daß bei Ausbruch des Weltkrieges Memel als Seehafen eigentlich nur noch für die Stadt selbst und die allernächste Umgebung in Betracht kam. Der größte Teil des abgetrennten Memelgebietes stützte sich in Handel und Verkehr jedenfalls nicht auf Memel, sondern auf Königsberg—Tilsit. Als Handelsplatz war Memel hauptsächlich ein Holzumschlagplatz von großer Bedeutung. Im Holzhandel wird aber allgemein bei größter Masse des Raumgehalts der Ware und einem immerhin nicht geringen Handelsrisiko mit einem verhältnismäßig recht geringen Nutzen gearbeitet. Zwar fand und findet noch heute ein nicht geringer Teil der Einwohnerstadt Memels in dem Holzhandel und dem Holzumschnitt Arbeit und Brot, aber der Wohlstand, den der Handel allgemein mit sich bringt, ist bei dem Holzhandel begrenzt. Der Wohlstand großer Handelsstädte beruht gewiß zum allgeringsten Teil auf diesem Handelszweige.

Der Weltkrieg und die Jahre nach dem Weltkriege haben nun eine vollständige Wendung der Geschichte Memels mit sich gebracht. Zum zweiten Male ist das kleine Gebiet Gegenstand großer Geschichte geworden. In der langen Zeit von 75 Jahren, seit denen das „Dampfboot“ besteht, sind die letzten zehn Jahre bei weitem die bewegtesten gewesen. So vielfach und so treu sich nun auch die mannigfachen widerstreitenden Interessen in den Spalten des „Dampfboots“ wiederpiegeln, muß man leider doch feststellen, daß die Geschichte dieser letzten 10 Jahre, so wie wir sie miterlebt haben und so interessant sie auch immer gewesen ist, aller Wahrscheinlichkeit nach niemals geschrieben werden wird. Wir haben hier angefangen der Geschichte und der Geschichte Memels in den letzten 10 Jahren Verständnis für den Ausbruch des großen Geschichtsschreibers Rante, der im Hinblick auf seine geschichtlichen Forschungen einmal geäußert hat, er würde alles darum geben für die Kenntnis davon, „wie es wirklich gewesen ist“. Wer die Geschichte dieser letzten 10 Jahre als Zeitgenosse

in nächster Nähe miterlebt hat, auch wer Handelnd daran mitgewirkt hat, wird bekennen, daß für ihn viele der Taten, welche die einzelnen Ereignisse miteinander verknüpfen, unentwirrbar sind. Wer aber nach 50 oder 100 Jahren, wenn der letzte lebende Zeitgenosse dahingeflohen ist und die Kräfte ihre Tore und Schranken öffnen, es einmal unternehmen sollte, die Geschichte dieser 10 Jahre zu schreiben, wird dann vielleicht in mancher Hinsicht klarer sehen als wir, aber er wird seiner Geschichte wenig von dem blutigen Leben mitgeben können, wie das ein Zeitgenosse vielleicht könnte.

In einem Jubeltage wollen wir aber nicht nur in die Vergangenheit zurück, sondern trotz alledem auch getrost in die Zukunft vorausschauen. Noch stehen wir inmitten der Blut der Ereignisse, die Schicksalswendung, die 1914 begann, ist noch immer nicht zu einem gewissen Abschluß gelangt. Die Gegenwart ist trübe genug. Zwar deutet mancherlei darauf hin, daß jetzt ein anderer Geist als 1914 die Führer der Völkerstaaten des Westens beherrscht, ein Umschwung der Wohlthat auf ganz Europa zurückwirken kann. In ganz Mitteleuropa ist jedoch das Wirtschaftslieben in einer gefährlichen Weise zum Stillstand gekommen. In Memel ist der bedeutendste Handelszweig, der Holzhandel, dem Umfange nach auf einen Bruchteil der Vorkriegszeit zurückgegangen. Der Fortfall der Grenze im Osten und die uneingeschränkte Verbindung des Hafens mit einem großen Teil seines Hinterlandes bringen zunächst keinen Ersatz für diesen Ausfall, jedenfalls so lange nicht, als der Mangel einer Bahnlinie in west-südlicher Richtung und der Zustand des Memelstromes oberhalb von Schmalklingen die Ausnutzung der Möglichkeiten, die sich hier bieten, illusorisch macht. Der Holzhandel Memels muß daher sobald wie irgend möglich wieder die Höhe der letzten Vorkriegsjahre erreichen. Das ist die erste Forderung für die Gesundung des Memeler Wirtschaftsliebens. Daß auch alle übrigen weiter gesteckten Ziele nicht auf dem Papier stehen bleiben werden, darf man getrost erwarten. Diese Ziele und Forderungen sind so selbstverständlich und natürlich, daß sie sich nach der Wendung der Dinge in dem letzten Jahren ganz von selbst durchsetzen müssen.

Haben die ersten 75 Jahre des „Memeler Dampfboots“ nach einer kurzen ersten Blüte eine lange, Zeit wirtschaftlichen Stillstandes gesehen, so wird sich hoffentlich in dem Spalten des Blattes in dem nun beginnenden letzten Viertel des ersten Jahrhunderts der Aufstieg Memels zu einer Großstadt internationalen Handels wieder spiegeln.

Die Entwicklung des Memeler Hafens

Von
Regierungsbauführer Lucko

Das Kurische Gaff, dieses mächtige Mündungsbecken des Memelstroms, ist durch die Kurische Nehrung vom Meere getrennt. Die Nehrung ist das Ergebnis wahrscheinlich jahrhundertelanger Kämpfe zwischen den aufbauenden Kräften des Einstromes führenden Memelstromes und den Gewaltigen des Meeres. Sie wurde in früheren Zeiten wahrscheinlich von mehreren, bestimmter aber von zwei Mündungsarmen des Memelstromes in Inseln aufgeteilt. Der nördlichste dieser Mündungsarme, das heute Seelet, hat seinen Charakter als Mündung eines großen Flusses bis heute in wesentlichen bewahrt, während der südliche vollständig verlandet ist. Einen Rest dieses südlichen Mündungsarmes stellt die „Granger Reef“, heute ein stromloses Einbruchsgewässer, dar. Vielleicht hat die Nähe der Mündung des Dangefflusses dem nördlichen Einstrom des Gaffes zum endgültigen Siege über seine Rivalen verholfen. Jedenfalls aber hat nach Entstehung eines einzigen Mündungsarmes der Memelstrom mit dem heutigen Seelet und dem sich anschließenden Teil des Gaffes vermöge seiner großen, ungeteilten Räumungskraft einen der schönsten, natürl. in den Häfen an der Ostküste geschaffen. Leider aber haben die Nutznießer dieses Geschenk der Natur, seit der Zeit seiner Entstehung durch mannigfache Schicksale getroffen, und gezwungen durch ungünstige politische Verhältnisse, nicht die Mittel und Arbeitskräfte aufzubringen können, um diesen wundervollen natürlichen Hafen so auszugestalten und auszunutzen, wie es ihm vom hafentechnischen Standpunkt aus zukommen mußte.

Seit Gründung der Burg Memel und Entstehung der Stadt bis etwa zum Jahre 1700 hat man sich darauf beschränkt, den Dangeffluß für Bade- und Fischzwecke zu benutzen. Das Seelet diente ledig-

In Einem Alles

Von
Herbert Lipp

So wollt' ich dich schauen, mein Meer,
So hast du recht mich gegrüßt:
du Wiegenlied meiner Kindheit, o Sturm!
Festgekrampt an des Seelet's schirmender
Brüstung
lauschte ich deinem Kampfruf, gewaltigste
Gotttheit!
Da bebten die Planeten zu meinen Füßen,
Da bebte in schaurigsten Weimen das Herz.
Was in dröhnendsten Nächten das Blut mir durch-
wühlte,
was in Kämpfen des Geistes das Hirn mir durch-
schaltete,
in der Schöpfung der Größten die Seele zerbebt;
Hier lag das alles enthüllt mir zu Füßen:
Symbol und Abbild ureigensten Wesens. — —
Und ich war stolz,
ich, ein Nichts über gährenden Welten,
gottgeweihter Urkraft zu tragen
in menschlicher Brust,
schrankenlos-unerlöschliches Wollen,
gebragt dem Geiz des Gewissens:
Meer ich und Seelet zugleich,
Leuchtturm und Volke,
Westturm und Segel . . .
Alles ich in dem Einen,
und Er, der Eine:
Meer in mir!

lich als natürliche Seebe. Die damals bewaldete Nehrungsspitze bot einen trefflichen Windschutz und die schmale, gewundene, im Mittel etwa 12 1/2—14 Fuß tiefe Fahrtrinne des Seelet's verwehrt den anlaufenden Grundfluten den Eintritt in die Binnenreebe, so daß der heute in Memel bei schweren Stürmen auftretende sogenannte „Sog“, der zuweilen bis weit in die Dange hineinreicht und den Hafenerken, den Schiffen und den Vertäuungen oft schweren Schaden zufügt, damals noch nicht zu fürchten war.

Welcher Art die Uferbefestigungen in der Dange waren, ist einwandfrei nicht mehr festzustellen. Wahrscheinlich sind an den Bade- und Fischplätzen ziemlich flache Böschungen, welche mit Reisig und kurzen Pfählen befestigt waren, im Gebrauch gewesen. Zur Unterbringung der aus- und einkommenden Güter dienten bis zum Jahre 1753 nur private Speicher und Schuppen. Erst in dem erwähnten Jahre wurde ein öffentliches Packhaus unter der Regide des ersten Baubeamten in Memel, des Oberleitungsinspektors v. S u d o l e g errichtet. Dieser hatte 1740 die seinerzeit von den Danzigern in der Dange gemündeten verfallenen Steine räumen lassen und fünf Jahre später mit einem in Memel erbauten, mit Menschenkraft angetriebenen Wagger mit der Ausbaggerung der Dange begonnen. Er brachte diese auf eine Tiefe von 11 Fuß. Um den häufigen Veränderungen der Dange gemündung zu begegnen, begann er die Anlage zweier mit Reisig eingedeckter Erdämme, von denen der auf Süderhuf belegene im Jahre 1749, der andere auf Nordhuf erst im Jahre 1752 nach dem Tode des Urheber's fertiggestellt wurde. Zur Amtszeit dieses verdienten Beamten wurden auch die ersten Tonnen zur Bezeichnung des Fahrwassers im Seelet ausgelegt.

In jener Zeit schwebte bereits das erste Projekt zur Anlage eines sogenannten Winterhafens, welcher bei Eisgang auch tiefer gehenden Schiffen sichere Unterkunft und Bade- und Fischplätze gewähren sollte. Der Kostenanschlag schloß ab mit 3000 Talern. König Friedrich Wilhelm genehmigte aber nicht die erforderlichen Mittel. Diese sollten durch eine Anleihe aufgebracht werden; nachhafte Zeichnungen auf diese Anleihe blieben jedoch aus, weitere Verhandlungen über die aufzubringende Summe führten ebenfalls zu keinem greifbaren Erfolg, bis dann der siebenjährige Krieg den stolzen Plänen bis auf weiteres ein Ziel setzte.

Durch ungünstige Wind- und Stromverhältnisse verwarf sich die Fahrtrinne im Seelet mehr und mehr, so daß größere Schiffe ihre Verbindungen auf der Außenreebe lösen mußten und der Memeler Hafenerlangsam an Menschen verlor. Auf vielfache Vorstellungen der Memeler Kaufmannschaft erhielt dann im Jahre 1770 der Oberleitungsinspektor v. M o r t e i n den Auftrag, die Angelegenheit zu prüfen und Vorschläge zur Regulierung des Fahrwassers zu machen. Seine Vorschläge wurden aber abgewiesen und die königliche Kriegs- und Domänenkammer verordnete die Verwendung der einkommenden Schiffsabgaben lediglich zur Verbesserung des Dangehafens.

Dem wiederholten energischen Vorgehen der Memeler Kaufmannschaft ist es zu danken, daß trotzdem in den Jahren 1780—1786 Versuche zur Verbesserung des Seeletfahrwassers vorgenommen wurden. Der schon erwähnte Oberleitungsinspektor v. Morstein ging von dem richtigen Grundsatz aus, daß dieser nur durch Zusammenfassung der Spülkraft des ausgehenden Stromes erreicht werden könnte und erbaute zu diesem Zweck eine gegen den Strom gerichtete Strauchbühne auf der Nehrungsspitze in der Nähe des jetzigen Sandbagger's. Der Versuch mißlang wegen ungenügender Fundierung der Bühne, sie versank bei eintretendem starken Sturm aus W. S. W.

Entnützt durch den Mißerfolg, ließ man vorläufig von weiteren Regulierungsversuchen die Hand, bis sich die Notwendigkeit herausstellte, wegen Ueberfüllung des Ballastplatzes am jetzigen Postenturm eine Uferanlage zur Ballastentlastung in der Nähe des jetzigen Nordballastplatzes herzurichten. Diese Uferanlage bestand aus einem hellen hölzernen Bohlenwerk von ziemlicher Länge, so daß man mehr auf der Nordseite des Seelet's eine feste Uferbefestigung vorhanden war. Um nun nochmals einen Versuch zur Zusammenfassung des Stromes zu machen, legte v. Morstein auf der Südseite gegenüber dem jetzigen Nordballastplatz, also in der Nähe der Süderbühne, ein aus Faschinen bestehendes Deckwerk an. Der Erfolg blieb diesesmal nicht aus, die Sandablagerungen in der Einfahrt wanderten weiter nach See zu und bereits im Jahre 1798 hatte sich eine Fahrwasserfahne von 16 Fuß gefunden. Um diesen Zustand zu erhalten, wurde sofort eine Verlängerung und bedeutende Verstärkung des erwähnten Deckwerks in Angriff genommen.

In den Jahren 1796—1835 entstand der später mehrfach umgebauete Leuchtturm, die Anpflanzung der sogenannten Kaufmännischen Plantage und der Vorbühne bei Mellneragen, die Einrichtung der Hafenspolizeikommission, die Errichtung der Navigationschule und die Anfänge zum Bau der Nord- und Südmole, genug also, um schon hierdurch die Epoche des Memeler Seehandels zu kennzeichnen. In der Tat ist diese Zeit wohl die für Memel fruchtbarste gewesen. Die Anzahl der Memeler Schiffsreedereien nahm ständig zu, ihre Schiffe zeigten Memeler Neederflaggen auf allen Meeren der Erde.

Zur Amtszeit des Hafenbauinspektors B l e e k, dessen Namen noch heute der Haff-Verleisungsdampfer des Hafenbauamts trägt, ging dann der von der Memeler Kaufmannschaft seit langem gehegte Wunsch nach Einrichtung eines Winterhafens in Erfüllung. Hafenbauinspektor B l e e k amtierte von 1835—1874 und man kann sagen, daß das heutige Hafenbild im wesentlichen seiner Intentionen seine Gestaltung verdankt. Der Abschlußdamm des Winterhafens einschließlich Reibe- wand und die den Hafen einschließenden Raimauern, welche eine Gründungstiefe von 4,20 unter M. W. erhielten, sind noch heute gut erhalten und in Gebrauch. Die Raimauer am Süderballastplatz und die Steinböschung am Nordballastplatz, eine nochmalige Verstärkung und Verlängerung der beiden Seemolen, sind als sein Werk anzusehen. Vergessen darf nicht werden, daß die Memeler Kaufmannschaft damals die Verwaltung des Hafens mit Staatszuschüssen unter Aufsicht des erwähnten Regierungsbeamten beirät (bis zum Jahre 1870)

durch ihre Opferfreudigkeit und verständnisvolles Mitwirken derartig umfangreiche Bauten ermöglicht wurden.

Der geschichtlichen Epoche verdankt auch der bisher wichtigste Zubringer des Memeler Hafens, der König-Wilhelm-Kanal, seine Entstehung. Im Jahre 1863 wurde mit seinem Bau begonnen und im Herbst des Jahres 1865 erreichten bereits die ersten Schiffe durch den provisorisch ausgebauten Kanal den Hafen von Memel. Durch Umgehung der für den Transport von Holzflößen und für kleinere Fahrzeuge gefährlichen Fahrtrinne über das Gaff war vornehmlich dem Memeler Holzhandel die Möglichkeit weiterer kräftiger Entwicklung gegeben. Diese Entwicklung setzte auch ein, es entstanden die meisten der längs dem Vorort König. Schmelz gelegenen Mühlen und Wassergärten, die stolze Memeler Flotte aber, die in den sechziger Jahren nahezu 100 seetüchtige Schiffe aufwies, begann langsam an Entfall zu verlieren. Teils war es die immer stärker werdende Konkurrenz der mehr und mehr in Aufnahme kommenden Dampfschiffe, die den Segelschiffreedern den Verdienst schmälerte teils starben die Reederfamilien aus, ein Teil der Memeler Schiffe ging verloren, so daß schließlich im Jahre 1899 nur noch ein seegehendes Segelschiff in Memel beheimatet war. Zwar zeigten damals fünf Seedampfer den Heimatshafen Memel, die Ganzzeit Memels schien aber unwiederbringlich vorüber zu sein.

Unter den Nachfolgern des Hafenbauinspektors B l e e k, den Hafenbauinspektoren D e m p w o l f f und R o h d e, (Amtszeiten von 1874—1899) begünstigte man sich, die geschaffenen Hafenerken zu verbessern und zu erhalten. Die Festlegung des Nehrungswassers, die Bepflanzung der Wälderdämme, welche bisher Jahr für Jahr ungeheure Sandmassen in das Gaff und den Hafen transportierten, der Ausbau des Rugetrathafens und der Hafenaufbuhne, die Erbauung des Fischereihafens und die Aufmauerung der Seemolen bedeuteten wichtige und kostspielige Verbesserungen. Trotz dieser halfte dem Memeler Hafen nach wie vor der Uebelstand der außerordentlich großen Veränderlichkeit seiner Einfahrtstrinne im Segelt. Auf vielfache energische Vorstellungen der Memeler Kaufmannschaft entschloß sich dann im Jahre 1899 die Regierung, durch Verlängerung der Südermole eine durchgreifende Verbesserung der Einfahrt zu bewirken. In dem darauffolgenden Jahre wurde mit dem Bau, der leider noch nicht vollendet werden konnte, begonnen. Die Aufmauerung des neuen Südermolenkopfes harri noch ihrer Vollendung. Trotzdem ist der Erfolg nicht ausgeblieben. Von Jahr zu Jahr besterter sich langsam die Einfahrtverhältnisse, es bildete sich ein Beharrungsstand heraus, der ohne wesentliche Nachbaggerungen eine ständige Einfahrtstiefe von 6,5—7,0 Meter unter M. W. gewährleistete.

Die Verbesserung der Einfahrtverhältnisse brachte dem Memeler Hafen die ersehnte Belebung. In den Jahren 1908—1913 nahm der Besuch des Hafens derartig zu, daß ein sehr fühlbarer Mangel an Bade- und Fischplätzen in die Erscheinung trat. Um diesem Mangel zu begegnen, entschloß sich die Regierung zu einer Vergrößerung des Winterhafens. Im Jahre 1913 wurden die weislich an der Holzstraße vom Hafenbauamt bis zum Winterhafen gelegenen Privatgrundstücke zu Abbruchzwecken angekauft und mit der Ausbaggerung des sogenannten Piktatrischen Platzes begonnen. Die neuen Kais sollten durch Verlängerung der Winterhafensbahn mit Bahnananschluß versehen, mit modernen Krananlagen ausgerüstet und für eine Tiefe im Hafenbecken von 7,0 unter M. W. vorgerichtet werden.

Da entstand, lange gefürchtet und doch unerwartet, der Weltkrieg 1914 und setzte alledem ein Ziel. Infolge fehlender Mittel und eintretender Baustoffknappheit mußte man sich darauf beschränken, die vorhandenen Hafenanlagen in ihrem Zustand zu erhalten. Der Besuch des Hafens sank auf ein Minimum und auch nach Beendigung des Krieges wollte sich keine merkliche Besserung einstellen. Die Weiterführung der geplanten Neuarbeiten wurde aufgegeben.

Die Abtretung des Memelgebiets an die Alliierten schuf dann eine grundlegende Aenderung. Es schien, als wenn für den Memeler Hafen und Handel eine neue, bessere Zeit anbrechen sollte. Verhältnismäßig rasch entwickelte sich unter der Straßen- und zielbewussten Verwaltung des von den Alliierten eingesetzten Landesdirektoriums unter intensiver Mitwirkung der Kaufmannschaft ein zunehmender Transitverkehr von und nach Litauen, der dem Hafenverkehr in Memel mit einem Schlage einen vollständig veränderten Charakter verlieh. An Stelle des vor dem Kriege blühenden Umschlages von Massengütern, wie Holz, Kohle, Kalksteinen usw. trat der Umschlag von Stückgütern. Mit diesen änderte sich auch die Art der aus- und eingehenden Schiffe und ihre Bedürfnisse betreffend Bade- und Fischgelegentheit. Um diese zu befriedigen, waren vor allem Koitreden mit größerer Tiefe, mit hinreichendem Bahnananschluß, mit rasch arbeitendem mechanischem Hölzgerät und mit ausreichend großen, gedackten Kalkbänken notwendig.

Diesem Umstande Rechnung tragend, entschloß sich das Landesdirektorium unter verständnisvoller Mitwirkung der aus Vertretern der Stadt, der Kaufmannschaft und des Hafenbauamts gebildeten Hafenkommission zur Umgestaltung des Süderballastplatzes. Vor der Kaitrede, welche bis zum Eisbrecher des Koffenhafens verlängert wurde, sollte eine Wassertiefe von 8,0 hergestellt werden. Der Kai selbst sollte zwei elektrisch angetriebene Vollportalkräne, einen Kalkschuppen von 2000 qm Grundfläche und eine leistungsfähige Gleisanlage erhalten. Um vollwirksamlich besser prozedieren zu können, sollte das ganze Gebiet des Süderballastplatzes in einen Freizebiet verwandelt werden. Mit der Ausführung des Baues wurde sofort begonnen. Um Zeit und Geld zu sparen, wurde beschlossen, die Raimauer in ihrer bisherigen Gestalt zu erhalten und sie für Herstellung einer größeren Wassertiefe vor ihr durch Vortrammen einer eisernen Larvenpundwand von 14,2 Meter Länge geeignet zu machen. Um die neuerschaffenden Gleisanlagen ausdehnend schnell bedienen zu können, wurde beschlossen, auf dem ehemals Maon'schen Platz nördlich vom Süderballast einen Verschlebebahnhof herzurichten

Die Zubringerkante zu diesem Bahnhof wurde von den Vorort Bommelsbütte herumgeführt und die alte, die Stadt durchschneidende Winterhafensbahn, kassiert. Die Bauausführung selbst stieß auf mannigfache Schwierigkeiten. Bei der großen Kammtiefe der Spundwand mußten die Bohlen die fast überall im Memeler Hafen in einer Tiefe von 6 bis 9 m unter M. W. anzutreffende, außerordentlich harte Gesteinsschicht durchdringen. Die Herstellung des Planums für den Verschlebebahnhof mußte mittels Spülsschiff bewirkt werden. Die Anschaffung einer Bodenmenge von rund 50 000 cbm aber erwies sich als notwendig. Der ganz in Eisenbeton auszuführende Kalkschuppen mußte zum Teil während des Winters hergestellt werden. Kurz vor Okkupierung des Gebiets durch die Litauer war der Bau nahezu fertiggestellt.

Die Aussicht auf Verwirklichung des Freistaatgedankens zur Zeit der Verwaltung des Gebiets durch die Alliierten und die Erwartung noch größeren Transits über Memel hatte weitere großzügige Pläne gereizt. Der Ausbau des Süderballastplatzes sollte nur behelfsmäßig die Erfordernisse des Umschlages befriedigen. Für die fortschreitende Erweiterung des Hafens war die Vertiefung der nach Schmelz führenden Fahrtrinne auf 8 Meter und die Anlegung eines großen Vorhafenbeckens im Gegen des Schmelzer Holzhafens vorgesehen. Von diesem Vorhafenbecken sollten nach Maßgabe des Erfordernisses eines oder mehrere Stachbecken in des zwischen der Strommelsterel Schmelz und der Mündung des Schmelzflusses gelegene Gelände eingeschritten werden. Die jetzt als Abschlußdamm des Holzhafens dienende Landzunge sollte als Umschlagort hergerichtet und als zweite Stufe des Hafenausbaues zunächst in Angriff genommen werden. In der Nähe der Stachhäfen war die Ansiedlung von Veredelungsindustrie geplant, zwei von ihnen waren als Fischhäfen vorgesehen. Der Holzhafen sollte nach modernen Grundsätzen eingerichtet, an die Außenseite seines jetzigen Abschlußdammes zwischen dem Schmelzflüssen und diesen verlegt werden. Die ganze Anlage sollte großzügig mit Kalkstein versehen und durch einen in der Nähe des jetzigen Bahnhofes Karlsberg gelegenen Ordnungsbahnhof bewirtschaftet werden. Die politische Entwicklung scheint die Verwirklichung dieser stolzen Pläne wieder in die Ferne gerückt zu haben.

Trotz aller Schwierigkeiten, die die jetzige und kommende Zeit der Verwirklichung solch großer Pläne bereitet und bereiten wird, darf die Hoffnung, dem Memeler Hafen Kunstbauten einzuverleiben, die seiner natürlichen Gestaltung würdig sind, nicht aufgegeben und zu schanden werden. Mögen sich Nationen und Männer, und schließlich auch die Zeitverhältnisse finden, die dem Memeler Hafen zu der ihm zukommenden Stelle in der Reihe der Osthäfen verhelfen.

Memel als Auswandererhafen

Von
Dr. Max Wittenberg
Spenditus in Berlin-Grünwald

Ein Gedanke, für den ich seit zwanzig Jahren — seit meiner Hamburger Zeit — eingetreten bin, dürfte sich unter den veränderten politischen Verhältnissen leichter als ehedem der Verwirklichung zuführen lassen, nämlich Memel in die Reihe der Auswandererhäfen aufzunehmen.

Soll eine solche Schöpfung ermöglicht werden, so würde eine grundlegende Umgestaltung auf den verschiedensten hoch- und wasserbaulichen, Verkehrs- und sozialen Gebieten erforderlich sein — in weitem Umfang, als es das heute bebaut Gebiet der durch Eingemeindungen schon erweiterten Stadt zuließe. Ja, über das Reichbild Memels müßte hinausgedacht werden. Da aber die Kurische Nehrung zur Verfügung steht, so könnte sie die für die Erstellung eines Auswandererhafens gebotenen Einrichtungen aufnehmen.

Die natürliche Voraussetzung für ein derartiges Unternehmen müßte der Zufluß Heimatwider bilden. In dieser Hinsicht obwalten keine Bedenken. Memel besitzt jetzt ein gewaltiges Hinterland, das Hunderttausende einer zur Auswanderung geneigten und auch geeigneten Bevölkerung beherbergt. Die Nachbarländer würden den Strom dieser Scharen verstärken, der selbst bei wesentlich günstigerer Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht so bald verfließen dürfte. Die Sicherung eines Fahrwassers im Memeler Tief, das dem Tiefgang moderner Dzeandampfer angemessen wäre, würde bei den bereits vorhandenen günstigen

Ich und Du

Von
Pfarre Kurt Toball

Du fragst, wer ich bin.
Ich weiß, wer du bist,
und buchst mit Geminn.
— Bleib jeder, was er ist.
Sind wir nicht alle
eines Spektums Farben,
nicht alle einer Sonne
Feuergarben?
Wie diese Sonne heißt?
Der Namen viele gibt's,
— doch ist's und bleibt's ein Geiß.
Ganz und mit Freude
einer Andacht leben,
ganz und aus voller Seele
im eignen Dom!
Und was die andern Menschen
Gott und Leben nennen,
was kimmerts dich! —
Viel Wege gibt's nach Rom.
Wir wollen aneinander
ung erfreuen
und keinen zwingen
in die eignen Kreise ziehn.
Wer tapfer frei,
des Gottes voll,
sein Leben lebt,
in dessen Bruch
muß nicht der Araf erschau

Vorbereitungen keine Schwierigkeiten bereiten, ebensowenig die Vereinfachung hinreichender Kraft...

Wanderer erkaufte; denn hieran fehlt es Memel nicht vollständig. Die Eisenbahn wäre mittels...

Wer die erforderlichen Einrichtungen zu treffen hätte, diese Frage ist keineswegs dadurch gelöst...

Die bestmögliche Wirkung der Einrichtung auf das gesamte Memeler Wirtschaftsleben braucht schon...

Das Memeler Tief

Von Martin Kalkes, Memel

Mühsamererungen über Probleme des Memeler Hafens bewegen sich heute gendertlich in...

Sein eigenartiges Gepräge erhält der Memeler Hafen durch die Kurische Nehrung...

Gegen Nieten

Von A. Einars

Schrecklicher Niese, drohst Du mir wieder? Nach! Deine eisenharten Glieder...

Memel zwingt, ihre Wassermassen durch das schmale Memeler Tief - das ja, wie die Tiefen- und...

Nach den Folgerungen, die Geh von Wichdorff auf Grund seiner umfangreichen geologischen...

Schichtwahrscheinlich durch einen Durchbruch der Dsise während starker Stürme entstand im Norden...

Jedenfalls war nach einer Reihe von Quellen zur Zeit der Gründung Memels im Jahre 1252 das...

Die Gefahren, die dem Memeler Hafen durch die Möglichkeit der Verlandung von Teilen des...

Stiel näher dagegen liegt die Gefahr, daß die Dsise während starker Stürme die Nehrung an ihrer...

Hans Geh von Wichdorff Geologie der Kurischen Nehrung. Preuß. Geolog. Landesanstalt in Berlin.

auff das die offenbare See. In großen Sturmwinden nicht durch reißt, und Samland nach Schaden...

Nicht ausenwärts ist die Abnahme der Breite des Nehrungsstrandes auch bei Schwarzort...

Die Geschichte der Eisenbahnen des Memelgebiets

Ein Beitrag zum 25jährigen Bestehen des Memeler Dampfvereins von Dr. Ing. Remy

A. Waugeschichte der memelländischen Eisenbahnen bis zum Beginn des Weltkrieges

In dem Geburtsjahre des Memeler Dampfvereins 1894 war gerade der ins Stocken geratene...

Erst als die Märztürme des Jahres 1848 über Preußen hinweggegangen waren, konnte 1849 der...

Mit der Eröffnung dieser Strecke war auch für die Bewohner Memels das Signal gegeben...

Die Finanzrücknahme der preussischen Finanzen war an der Grenze angekommen und für die Fortsetzung...

hätten warten müssen, wie lange Konstantinopel auf eine Verbindung mit Mitteleuropa hätte...

Die Elbt-Ankerburger Eisenbahn wurde 1862-1863 erbaut und als Privatbahn bis 1883...

Die Geschichte der Elbt-Memeler Eisenbahn steht mit der Ankerburger Elbt-Strecke in einem...

In den ersten Anfängen der Kämpfe um den Frachtabbau Memel-Elbt hand die Verlängerung...

Der Streit um die Anführung des Anschlusses wurde jedoch unschlüssig, als Straußberg...

Im Jahre 1898 war nach langen Verhandlungen und unerwünschten Vorstellungen Memeler...

Dem Schicksal Elbt ausgedehnt, lag die Entwicklung der Linie fest. Sie mußte an möglichst...

Waldlauf

Von Blarer Kurt Toball

Jugendvolles Knechtens, Hirschenjagd, Kling und Klang Meiden und Söhnen...

Drehbrücke von 85,5 m und zwei Flußbrücken von 6 Öffnungen zu 70 m über die Uferlinie und 5 Öffnungen von je 70 m über die Kumerzeris, alte Arme des Memelstroms, die bei Hochwasser überflutet werden. Die ursprüngliche Absicht, die Linie unmittelbar hinter der Uferlinie in gerader Richtung auf Schillgallen hin zu führen, wurde desumpfigen Geländes wegen und mit Rücksicht auf einen günstigeren Anschluß in Richtung Taurögen, der damals bereits ins Auge gefaßt wurde, fallen gelassen. Von Mädelwald bis Heydekrug bestand zunächst die Absicht, die Strecke etwa 1 km westlich der Chaussee verlaufen zu lassen, während von Trasseden, nördlich von Heydekrug, bis Prüfals entgegen dem heutigen Verlauf eine im allgemeinen östlichere Richtung vorgegeben war.

Von Prüfals aus sollte die Linie zunächst etwa den Verlauf der alten Memeler Straße über Sandnaggen—Szilgallen—Labatag—Müchel-Purwin—Sibbischen-Martin nehmen, wobei die Schmelzstelle überbrückt werden sollte. Der Bahnhof Memel sollte auf Schmelzer Gelände etwa gegenüber der heutigen Zellulosefabrik angelegt werden. In unmittelbarer Verlängerung aus dem Bahnhof heraus sollte der Winterhafen mit einem Gleis, das östlich der Zitabelle an der heutigen Karlsbrücke über die Dange führt, im Zuge der Holzstraße angeschlossen werden.

Die Entwicklung Memels hat ergeben, daß diese Lösung heute einen Pfahl im Fleische der Stadt bedeuten würde. Nicht zu verkennen war allerdings, daß die Schmelzer Industrie schneller zu ihren Gleisanjähren gekommen wäre als jetzt gesehen. So wie die Lösung gefunden wurde, hat sie für Memel dangeaufwärts eine unglückliche Einschränkung durch die Dangebrücke gebracht. Doch liegt diese Ungunst weniger an der Lage der Brücke als an ihrer geringen Spannweite und unzureichenden Höhe, welche die Durchfahrt behindert.

Der Bahnhof Memel, der in seiner heutigen Lage dem Bebauungsplan nicht unerhebliche Schwierigkeiten bereitet, lag lange Jahre einsam im Felde. Der Stadtentwicklung ist er in den 50 vergangenen Jahren nicht störend in den Weg getreten. Anders liegt es mit der 1876 eröffneten Verbindungsbahn nach dem Winterhafen. Sie war bei dem Aufschwung des Memeler Handels nach dem Kriege zu einer betrieblichen Unmöglichkeit geworden und mußte ersetzt werden.

40 Jahre annähernd hatte auch die gesamte übrige Anlage, abgesehen von kleineren Erweiterungen, dem Betriebe genügen können. 1892 wurde die Strecke Memel—Vajohren eröffnet und 1904 die Strecke Pogegen—Langsargen.

Auch die Kleinbahnfürsorge ruhte in dem Gebiet nicht. Es entstanden mit staatlichen Beihilfen, mit Mitteln der Provinz, der Kreise und der beteiligten Gemeinden und Städte 1902 die Kleinbahnen Tilsit—Pogegen nach Schmalleningken, 1913 Heydekrug—Kollefchen und 1904 die Memeler Kleinbahnen nach Pöheiten, Laugallen und Miden. Von diesen erwies sich die Bahn nach Schmalleningken als eine besonders glückliche und ertragsreiche Gründung. Der angestrebte Anschluß der Stadt Ruß an die Bahn bei Heydekrug ist leider nicht mehr zur Tatfache geworden.

Da kam der Weltkrieg und leitete auch für das Memelgebiet eine verkehrstechnische Umwälzung ein, für die sich von rein handelsstechnischem Standpunkte aus gesehen für das Memelgebiet und den Hafen Memel große Perspektiven öffneten.

B. Baugeschichte vom Beginn des Weltkrieges ab

Nach der großen Frühjahrsoffensive 1915 in Galizien, die im Norden den Weg nach der Duna öffnete, mußte die deutsche Heeresleitung den Anschluß des ostpreussischen Eisenbahnnetzes an das russische Netz suchen. Es ergab sich aus der Lage der beiden Nebenbahnen Memel—Vajohren und Pogegen—Langsargen, daß der Anschluß in der Fortsetzung dieser Linie nach Prekuln und Schaulen gesucht werden mußte. Der Bau der beiden Strecken Vajohren—Prekuln und Langsargen—Schaulen wird ein Aufmeßblatt deutscher Eisenbahntrouppen bleiben, sowohl was die Schnelligkeit des Baues, als auch die technische Durchführung betrifft. An der Grenze des Memelgebietes bei Langsargen entstanden zwei, mehrere hundert Meter lange, 16 bis 20 m hohe Holzbrücken. Bekannt ist die große Hindenburgbrücke über die Dubissa im Zuge der Linie Taurögen—Schaulen.

Während die eine der beiden Strecken, Pogegen—Schaulen, als kürzeste Verbindungslinie über die neu erbaute Fortsetzung Schaulen—Mitau (Herbst 1916) mit Riga für Memel selbst eine weniger vorteilhafte Lösung bedeutete, brachte die Verbindung Vajohren—Prekuln den Hafen Memel an eine ausbaufähige Verbindungslinie der Baltischen Häfen heran. Damit war im Hinblick auf die bereits entwickelten Beziehungen Memels und Libaus schon viel gewonnen.

Eine andere aber für Memel viel bedeutendere Hoffnung, der Bau der Strecke Memel—Telschi—Schaulen, blieb unerfüllt. Im Gegenteil, noch einmal schienen die Interessen Memels getroffen werden zu sollen, denn es wurde mit dem Bau einer Strecke Angeleit—Telschi—Murajewo begonnen, die später dem Abbruch verfiel. Es hieß für Memeler Leser längst bekannte Erwägungen wiederholen, wollte man darauf hinweisen, was gerade die Strecke Memel—Schaulen für die Entwicklung Memels zu bedeuten hätte. Der Bau scheiterte wie andere ostpreussische Grenzprojekte an der ablehnenden Haltung des russischen Kriegsministers. Endlich kamen im Weltkrieg Pläne zustande. Eine Aktiengesellschaft Memel—Telschi—Schaulen, gebildet aus Memeler Körperlichkeiten, ließ die allgemeinen Vorarbeiten durchführen. Dem Plan aber blieb die Ausführung durch den Ausgang des Weltkrieges in dieser Form verjagt.

Inzwischen brachte aber der Kriegsverkehr, der sich in dicht gedrängter Folge durch das Memelgebiet wälzte, einen umfangreichen Ausbau der Bahnhöfe mit sich. Es entstanden fast auf sämtlichen Bahnhöfen neue Kreuzungs- und Ueberholungs-gleise, mechanische Stellwerke lösten die handbedienten Weichen ab, neue Kreuzungsstationen wurden angelegt und der Bahnhof Memel selbst wurde in großzügiger Weise ausgebaut. Es entstand der neue Bahnhofsteil nördlich des Wasserturmes und Güterchuppens und der militärische Lokomotiv-

bahnhof südlich der Werkstatanlage. Weitere Bauarbeiten, die teils mit den neuen zu erwartenden Verkehrsaufgaben zusammenhängen, teils schon vor dem Frieden in das Bauprogramm der Preussischen Staatsbahnen aufgenommen waren, wurden begonnen. Bereits war die Memelbrücke für zweigleisigen Verkehr umgebaut. Ufentis und Kumerzeris wurden für ein zweites Gleis mit einer hölzernen Kriegsbrücke überspannt. Die beiden Endfelder dieser neuen Ufentisbrücke sind bereits durch moderne eiserne Ueberbauten ersetzt worden. Die Strecke Pogegen—Langsargen sollte ein zweites Gleis erhalten. Der schwache Oberbau der Strecke Tilsit—Memel ist bis auf einige Reststrecken mit schweren Profilen umgebaut worden und es fehlte nur noch die Einführung der elektrischen Streckenblockung, um der Strecke bis Memel alle technischen Eigenschaften einer erstklassigen Hauptbahn zu geben.

Diesen Entwicklungsgang haben die Ereignisse zerstört. Dennoch ruhte aber nach der Okkupation des Gebietes durch die Franzosen im Februar 1920 die Tätigkeit nicht. Im Gegenteil, in der Erwartung einer Wiederbelebung der alten Handelsbeziehungen weitestens Stadt und Landesdirektorium im Ausbau der Memeler Anschlußgleisanlagen und ließen auch im Rahmen des Möglichen der freien Strecke ihre Fürsorge angedeihen. Es entstand der Dangegleisananschluß, der Anschluß der Janischer Industrieplätze, der Schmelzer Gleisananschluß mit seiner Fortsetzung nach der Süderhof, der Anschluß an den Schlachthof und die Gasanstalt. Es folgte im Zusammenhang mit dem Ausbau des Süderhofplatzes die großzügige Verlegung der Winterhafenbahn um den Vorort Bommelsvotte herum mit der Neuanlage der Anschlüsse an die Petroleumlagerplätze. Etwa 40 bis 50 Privatwerke sind der Bahn erschlossen worden! Man wird eine zweite Stadt suchen müssen, die in so glücklicher Weise die Gunst der Verhältnisse zu benutzen verstand. Die Anlagen sind technisch vollkommen angelegt, Erweiterungen sind allemal halbwegs organisch möglich. In den Rahmen eines neuen großen Hafens Memel passen sie sich zwanglos ein, können über die Schmelzer Gleise hin zunächst ein Vorstadium ausreißend bedienen und jeder Zeit einem großen Erweiterungsbau im Anschluß an einen Verschiebebahnhof bei Karlsberg Platz machen. Von hier aus könnte ein südlich Schmelz liegender Hafen durch eine glücklich liegende Geländeform zugänglich gemacht und eisenbahntechnisch einwandfrei bedient werden. Andererseits steht einer künftigen weiteren Verschiebung der Bommelsvotte Umgebungsbahn in nördlicher Richtung nichts entgegen, wenn einmal die Bebauung soweit fortgeschritten sollte, daß die jetzige Linie wieder in Straßenzüge fallen sollte. Sie würde dann in das Gleis der Petroleumlagerplätze einzuführen sein und in ihrer Entwicklung weiter in den Wald zu legen sein.

Diese Anschlüsse haben in den Jahren verhältnismäßigen Hochbetriebs ihre Erwartungen erfüllt. Ihre nachträgliche Einführung in den Lageplan der Werke, die Spitzbahn nach dem Dangeanschluß, desgleichen nach den Janischer Anschlüssen, die ungleichen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, mit denen man sich gewohnheitsmäßig abfinden mußte, der Verlauf des Schmelzer Anschlußgleises in der Mühlenortstraße, die Zuführungsleitung nördlich und südlich des Einlaufs des Gleises in die Mühlenortstraße, der Anschluß an die Süderhof sind allerdings alles Momente, die ein sorgfältig gestuftes Personal, eine in die Minuten gehende Einteilung über die Lokomotivdisposition und eine peinliche Durchführung des Güterzugfahrplanes verlangen. Auch die zeitraubende Erledigung der Zollformalitäten bedurfte eines einsichtsvollen Handhabens von Eisenbahn und Zoll, um den Betrieb nicht zum Erliegen zu bringen.

C. Geschichte des Betriebes und der Verwaltung der memelländischen Bahnen

Als die Strecke Tilsit—Memel 1875 eröffnet wurde, bestanden in Preußen die Strecken Marienburg—Königsberg—Eydritsch, die Strecke Dr. Eylau—Müsten—Jüterburg, die 1871 bis 1873 entstand, und die private ostpreussische Südbahn Pillau—Königsberg—Korichen—Prostken, die in den Jahren 1865—1868 bis Lyd und 1871 bis Prostken ebenfalls von Stroussberg gebaut worden war.

Verwaltungstechnisch gehörte die Strecke 1875 bis 1895 zur Eisenbahndirektion Bromberg und seit 1895, dem Jahre der Reorganisation des preussischen Staatsbahnnetzes, die im Osten eine Aufteilung des Direktionsbezirks Bromberg brachte, zur Eisenbahndirektion Königsberg.

Den inneren Teilbetrieb und Verkehr leiteten nebst anderen ostpreussischen Strecken das Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenamt Tilsit. In Memel wurde eine Betriebswerkstätte erbaut für kleinere Ausbesserungen. Bis zur Decubung des Krieges und bis zum Beginn der französischen Besatzung blieb dieses Verhältnis bestehen. Im Februar 1920 wurde dann ein Bevollmächtigter der Eisenbahndirektion Königsberg bei dem Gouverneur und Landesdirektorium beglaubigt, um der eingetretenen Abtretung des Gebietes Rechnung zu tragen. Die Reichsbahndirektion Königsberg führte den Betrieb in der alten Form weiter.

Der Betrieb erlitt durch die Zollformalitäten entsprechende Verzögerung an der Grenze, doch kamen sich Landesdirektorium und deutsche Verwaltung zwecks Erleichterung des Ueberganges entgegen. In den D-Zügen wurde die Revision auf der Fahrt erledigt, bei den Personenzügen fand sie in Pogegen im Zuge statt. Der Wagenumlauf wurde durch mögliche Konzentration der Zollformalitäten auf dem Bahnhof Memel gefördert.

Das Personal, 270 Beamte und 500 Arbeiter, unterstand dienlich der Reichsbahndirektion Königsberg. Das Landesdirektorium sowie der Gouverneur übten auf die Besetzung der Stellen keinen Einfluß aus, soweit nicht die Beachtung von Verbindungen mit landesgesetzlicher Kraft über die Neueinstellung von Beamten in Frage kam. Den besonderen wirtschaftlichen Verhältnissen des Gebietes trug das Landesdirektorium durch Zahlung der den Memelbeamten bewilligten Zulagen Rechnung. Auch den Arbeitern wurde unter Gleichstellung ihrer Tarife mit dem Tarif der Hafenbau-

arbeiter eine Arbeiterausgleichszulage aus Landesmitteln gewährt.

Die sozialen Einrichtungen blieben unberührt, bei Einrichtung der memelländischen Landesversicherungsanstalt wurden die Arbeiter dieser Anstalt überwiesen.

Betrieb und Verkehr bewegten sich bis zum Kriege in aufsteigender Linie. Dem Personenverkehr wurde durch eine D-Zugverbindung Memel—Berlin Rechnung getragen, eine zweite unmittelbare Verbindung im Anschluß an das zweite D-Zugpaar ab Jüterburg vermittelte die Nachtpersonenzüge nach und von Memel. Dieser Verkehr erlitt 1918 einen Rückschlag, doch waren bis zur litauischen Okkupation 1923 die alten Verbindungen im wesentlichen wiederhergestellt. Nur die Nachtverbindung zum Anschluß an den ab Tilsit morgens 5.00 Uhr abgehenden direkten Wagen nach Berlin konnte aus finanziellen Gründen nicht wiederhergestellt werden.

Der Güterverkehr belief sich im allgemeinen auf einen ausgelasteten Güterzug Tilsit—Memel täglich, stieg aber in der Hochzeit des Verkehrs auf 2 bis 3 Güterzüge mit 180 Wagen am Tage, die meistens das Ziel Memel hatten. Es erforderte sowohl für die Bahn- wie Zollverwaltung und für die Beweglichkeit der Anschlußinhaber ein nicht unerhebliches Anpassungsvermögen.

Die Tarife blieben in den Zeiten der französischen Besatzung unverändert. Auch die Ausnahmetarife wurden bestehen gelassen.

Mit der litauischen Okkupation im Jahre 1923 trat die Verwaltung der memelländischen Bahnen in ein schwieriges Zwischenstadium ein, das aber immerhin bis zu dem 7. August 1923 erfolgten formellen Inbesitznahme der Bahnen noch erträgliche Zusammenarbeit aller Beteiligten zuließ. Die Einführung der litauischen Währung am 1. Juni 1923 zwang die Reichsbahn zum Uebergang zu neuen Tarifen in der Währung, die sich etwa 10 Prozent unter den litauischen Tarifen hielten. Die Gebalts- und Lohnzulagen mußten auf die neue Währung eingestuft werden, das Landesdirektorium stellte ab 1. Juni die Zuschusszahlungen ein. Es bedurfte bei den sich überfüllenden Verordnungen einer aufreißenden Arbeit, um Beamte und Arbeiter zu fassen und gleichzeitig die Interessen des Handels nicht zu kurz kommen zu lassen.

Am 7. August betraute der litauische Oberkommissar einen Bevollmächtigten mit der Leitung der memelländischen Eisenbahnen. Infolge der überstürzten Betriebsübernahme blieb der Grenzverkehrsverkehr in Pogegen ein halbes Jahr unterbrochen. In der Zeit vom 7. August bis 30. November wurde die Heranziehung der Beamten der Reichsbahn aus dem Memelgebiet geregelt. Von 270 Beamten entschlossen sich nur etwa 60 Beamten unter der neuen Leitung zu verbleiben. Die meist bodenständigen Arbeiter verblieben durchweg im Gebiet.

D. Statistische Angaben

Die Länge der memelländischen Hauptbahn Tilsit—Memel beträgt 92 Kilometer, der Strecke Memel—Vajohren 21 Kilometer, der Strecke Pogegen—Langsargen 22 Kilometer. Kleinbahnen hat das Gebiet: Tilsit und Pogegen—Schmalleningken 64 Kilometer (1 Meter Spur), Heydekrug—Kollefchen 14 Kilometer (Normalspur) und die Memeler Kleinbahnen Memel—Pöheiten, Laugallen und Miden (1 Meter Spur) 49 Kilometer. Die Gesamtlänge der Bahnen beträgt 261 Kilometer, also 17,4 Kilometer auf 10 000 Einwohner.

Der Fahrartenverlauf bewegte sich um 1 000 000 Fahrarten und darüber, allen Stationen weit voran Memel mit etwa 250 000 Stück, (1876: 38 000, 1891: 44 000, 1893: 70 000, 1899: 81 000), Heydekrug mit 190 000 Stück, dann folgten Prüfals mit 80 000, Stönischken, Mädelwald, Pogegen, Jaganaten, Aufreisen mit 40—50 000 Stück herab bis auf Klauspuken mit 5000 Fahrarten.

Im Viehverstand stand an erster Stelle Heydekrug mit etwa 60 000 Stück Groß- und Kleinvieh, Prüfals mit 14 000 Stück, Stönischken mit 14 000, Memel mit 6000, Jaganaten und Pogegen mit 1200 Stück Vieh.

Die Wagenladungen beliefen sich im Empfang und Versand etwa auf je 220 000 Tonnen. Memel stand hier wieder allen Stationen mit etwa 120 000 Tonnen Empfang und 80 000 Tonnen Versand weit voran. An zweiter Stelle stand seit 1920 wegen der Grenzbehandlung Vajohren mit 60 000 und 45 000 Tonnen.

E. Ausblick

Nach der unruhigen Zeit der letzten Jahre wäre dem memelländischen Eisenbahnverkehr eine planmäßige Entwicklung zu ginnen. An Aufgaben fehlt es nicht, wenn man allein die Aufgaben ins Auge faßt, die notgedrungen nicht durchgeführt werden konnten. Allein die vorhandenen Anlagen auf der Höhe zu halten, erfordert nicht unbedeutliche Mittel und Energie. Sie richtig auszunutzen, ist bei dem eingleisigen Betrieb mit den Grenzerleichterungen nicht minder schwer. Wenn sich der alte Wunsch des Memeler Hafens, der Bau der Strecke nach Schaulen nun verwirklichen sollte, wird auch der Bahnhof eine Erweiterung erfahren müssen. Aufgaben sind also für eine tatkräftige Verwaltung in Hülle und Fülle vorhanden. Hoffentlich kann das „Dampfboot“ bei seinem 100. Geburtstag davon berichten, daß die Hoffnungen zur Tat geworden sind und daß all die in der Zeit eines unerwarteten und hoffnungsreichen Aufstieges nach dem Kriege entstandenen Pläne sich erfüllt haben.

Memels Luftverkehr

Von
Karl Richter, Flugleiter

Seit grauen Vorzeiten schon war es stets der sehnlichste Wunsch des Menschen, sich von aller Erden schwere befreit, gleich einem Vogel frei in die Luft emporzuheben zu können. Dank dem heutigen Stande der Technik und dem durch Zusammenwirken verschiedener Faktoren geschaffenen modernen Verkehrsflugzeug ist es gelungen, den Traum der Menschheit zu verwirklichen und dem Gesetze der Schwerkraft ein Schnippchen zu schlagen. Seit der Ausnutzung des Flugzeuges für wirtschaftliche Zwecke begann ein neuer Abschnitt im Luftverkehr. Es heißt nun, immer weiter bauen, und das Ziel weit voraussehender, klarer und zielbewußter

Verkehrspolitik muß sein, durch Schaffung immer neuer Flugstützpunkte das Luftliniennetz dauernd weiter auszubauen und dadurch immer mehr Verkehrs- und Wirtschaftszentren dem Flugverkehr anzugliedern. Schon heute kann die große Bedeutung, die dem Luftverkehr für die Allgemeinheit zukommt, nicht mehr verkannt werden. Doch ist es meine Aufgabe nicht, eine Abhandlung über die Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrsflugzeuges und seine allgemeine Bedeutung dem Wirtschaftsleben gegenüber zu geben, vielmehr will ich mich darauf beschränken, rückwärtend einen kurzen Ueberblick über die Entwicklung des Luftverkehrs in Memel und über Memel als Anflughafen bis zu seinem heutigen Stande zu geben.

Im Jahre 1921 ging die Danziger Luftreederei daran, einen Luftverkehrsweg nach Memel zu schaffen, der von Danzig ausging und über Königsberg führte. Mit dem ersten Tage des Juli im genannten Jahre wurde der Luftverkehr aufgenommen und mit beinahe täglichen ununterbrochenen Flügen bis zum 18. Oktober 1921 durchgeführt. Es wurde abwechselnd mit Wasser- und Landflugzeugen geflogen. Als Anflughafen für die Landflugzeuge mußte mit dem neben der Kaserne des 7. Regiments gelegenen Exerzierplatz vorlieb genommen werden. Dem Magistrat der Stadt Memel gebührt das uneingeschränkte Verdienst, schon im ersten Jahre des Flugverkehrs erkannt zu haben, welche Bedeutung dem Luftverkehrsflugzeug als wirtschaftlicher Faktor beizumessen ist, und durch Schaffung einer geeigneten Flugplatzanlage, trotz aller sich entgegenstellenden Hindernisse finanzieller und anderer Art, dem Flugdienst einen Stützpunkt in der Stadt Memel gegeben zu haben. Als besonders geeignete Gelände wurde das sich zwischen der Südgrenze des Gutshofes Rumpfschen und dem Gleise der Schmelzer Industriebahn gelegene Terrain ausgewählt. Kurz entschlossen brachte der Magistrat diese Landfläche durch Kauf in seinen Besitz, und schon im Spätherbst des Jahres 1921 wurde mit den Vermessungsarbeiten und dem Aufbau des Wohnhauses begonnen. Fast zu gleicher Zeit kaufte die Stadt eine Flugzeughalle in Eigenkonstruktion, die nach Entwerfen der Pläne sofort aufmontiert wurde. Bereits mit Eröffnung der Flugstation 1922 konnte die fertige Anlage dem Luftverkehr übergeben werden. Die Halle ist eine der typischen Flugzeughallen in Eigenkonstruktion mit massiver Außenmauerung. Sie bietet bei Ausmaßen von 66 m Länge und 22 m Tiefe zu gleicher Zeit mindestens sechs Flugzeugen schützendes Obdach. Die Flughalle erhebt sich hart am Rande der Schmelzer Industriebahn, 10 Meter davon entfernt befindet sich das Wohn- und Dienstgebäude. Der Flughafen Memel-Rumpfschen ist als eine Musteranlage anzusehen und sehr wohl imstande, den Reich größerer Gemeinwesen, ja selbst der größten Verkehrszentren zu erwecken. Es ist jedem Freunde des Luftverkehrs, vor allem aber denen, die bislang dem Luftverkehr kühl gegenüberstanden, ein Besuch des Flugplatzes anzuraten, um bei den täglichen Anflugzeiten durch eigenen Augenschein sich davon zu überzeugen, was die Stadt für den Luftverkehr durch Schaffung der Anlage getan hat.

Unter den durch die Flughafenanlage gegebenen günstigen Voraussetzungen setzte der Luftverkehr im Jahre 1922 mit dem 6. Mai ein, um am 18. Oktober beendet zu werden. Geflogen wurde, genau wie im vorhergehenden Jahre die Strecke Danzig—Königsberg—Memel mit den gleichen Flugzeugtypen (Fokker-Flugzeugen).

Mit der Flugstation 1923 trat der Luftverkehr der Junkers-Werke in die Rechte der Danziger Luftreederei ein, die für die vorhergehenden Jahre den Luftverkehr unterstellte. Der Luftverkehr setzte 1923 am 7. Mai ein und wurde bis zum 1. November planmäßig durchgeführt, bei gleichzeitiger Ausdehnung des Luftdienstes bis Riga, so daß im Streckenflug täglich Königsberg—Memel—Riga und zurück geflogen wurde.

Für das Jahr 1924 wurde der Luftverkehrsweg noch weiter ausgebaut und ein Verkehrsliniennetz, ausgehend von Königsberg als Heimathafen, über Memel und Riga nach Reval, von dort über die Bucht mittelfst Wasserflugzeugen nach Helsingfors und von Helsingfors im Anschluß daran wieder mit Wasserflugzeugen nach Stockholm, geschaffen. Einem Geschäftsmann ist dadurch die Gelegenheit gegeben, morgens gegen 8 Uhr in Memel das Flugzeug zu besteigen und es bereits am gleichen Tage kurz nach 6 Uhr abends in Stockholm zu verlassen. Mit der Aufnahme des Flugverkehrs konnte in diesem Jahre erst am 20. Mai begonnen werden, da die Witterungsverhältnisse eine frühere Aufnahme nicht gestatteten. Geflogen wird mit den bekannten Junkers-Flugzeugen, die in Ganzmetall (sogenanntem Duraluminium) konstruiert sind und Beförderungsmöglichkeit für 6 Personen einschließlich dem Piloten bieten.

Die Einrichtung und der Ausbau des Memeler Flugverkehrs lag von Anbeginn an in den Händen des hiesigen Reichsbüros der Firma Robert Meyhöfer, O. m. b. H., dem für diesen Zweck eine besondere Flugleitung angegliedert wurde. Das dankenswerte Verständnis, das der Flugleitung durch den Magistrat entgegengebracht wurde, ermöglichte es ihr, den Flugverkehr für Memel bis zur heutigen Vollkommenheit auszugestalten. Obwohl der Luftverkehr in Memel noch in den Anfängen steht, ist nicht daran zu zweifeln, daß sich dieses Verkehrsmittel genau so siegreich durchsetzen wird wie beispielsweise die Eisenbahnen. Großen Teilen des Wirtschaftslebens, die dem Luftverkehr heute noch ablehnend gegenüber stehen, wird sich die Ueberzeugung aufdrängen, daß bei immer weiter fortschreitender Vervollkommnung der technischen Einrichtungen und der dadurch bedingten absoluten Sicherheit, und in Anbetracht des durch die Benutzung des Luftverkehrsweges erzielten großen Zeitgewinns das Verkehrsflugzeug im Laufe der Zeit zum vornehmsten Diener des wirtschaftlichen Lebens gestalten wird. Menschlichen Gemütern sei bei dieser Gelegenheit noch gesagt, daß schon jetzt mit absoluter Sicherheit geflogen wird. War diese doch beispielsweise bereits im vergangenen Jahre eine hundertprozentige. Diese absolute Sicherheit wird dem Luftverkehr auch in Memel immer neue Freunde und Interessenten zuführen, und die Lufterschließung Memels wird dadurch immer größer, heute noch nicht voraussehende, Fortschritte machen.