

nowe

CH-26496



REPUBLIK LITAUEN



MEMELER HAFENDIREKTION

# JAHRES- BERICHT

# 1930



Ein Ausweis für den Rada Portu  
hafen und die Wasserwege i Dróg Wodnych  
von Danzig w Gdańsku

XI 2/b № 461



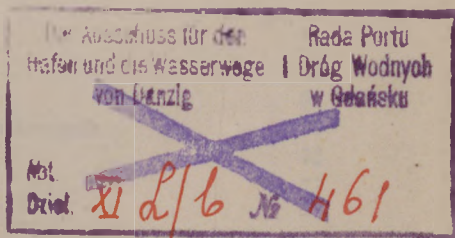


REPUBLIK LITAUEN

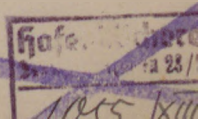
MEMELER HAFENDIREKTION

# JAHRES- BERICHT

# 1930



Buchdruckerei „Lituanica“, Memel, Polangenstr. 23/24







# Inhaltsübersicht

<i>Einleitung</i>	Seite
Summarische Beschreibung der Teile und Einrichtungen des Hafens	7
<i>Jahresbericht</i>	
I. Allgemeine Nachrichten	13
II. Haushaltsplan des Hafens	17
III. Tätigkeit des Hafenbauamtes	
A. Laufende Arbeiten	
a) Unterhaltung der Tauchtiefe	20
b) Hydrotechnische Bauarbeiten	23
c) Bewirtschaftung der Immobilien	25
d) Unterhaltung der Leuchtfeuer und Signale	25
e) Mechanische Einrichtungen	27
f) Werkstätten	28
g) Fahrzeuge des Hafens	30
h) Seepfadfinderboot „Budys“	30
i) Meteorologische Station	31
j) Dünenverwaltung	31
B. Ausserordentliche Arbeiten	34
C. Auf Bestellung ausgeführte Arbeiten	34
IV. Der Hafenverkehr	
A. Seeschiffsverkehr	35
B. Binnenschiffsverkehr	43
C. Gesamtschiffsverkehr	46
D. Personenverkehr	47
E. Seewärtiger Warenverkehr	48
F. Seewärtige Einfuhr	54
G. Seewärtige Ausfuhr	61
H. Warentransitverkehr	69
I. Warenverkehr auf Binnenschiffahrtswegen	70
J. Gesamtwarenverkehr	72
K. Güterverkehr auf der Hafenbahn	72
<i>Anlagen</i>	
Sanitäre Kontrolle	77
Anweisung für das Einlaufen von Schiffen in den Hafen Memel	78
Regelmässiger Seeschiffsverkehr	81
Hafenabgaben	83
Plan vom Hafen	

# Inhaltsübersicht

Seite	Inhalt
1	Einleitung
1	Zusammenfassende Beschreibung der Teile und Funktionen des Motors
13	1. Allgemeine Beschreibung
17	II. Konstruktion des Motors
17	III. Funktion des Motors
20	A. Einbauelemente
23	2. Konstruktion des Motors
23	3. Mechanische Konstruktion
25	4. Konstruktion des Motors
25	5. Konstruktion des Motors
27	6. Konstruktion des Motors
28	7. Konstruktion des Motors
30	8. Konstruktion des Motors
31	9. Konstruktion des Motors
31	10. Konstruktion des Motors
31	11. Konstruktion des Motors
31	12. Konstruktion des Motors
31	13. Konstruktion des Motors
31	14. Konstruktion des Motors
31	15. Konstruktion des Motors
31	16. Konstruktion des Motors
31	17. Konstruktion des Motors
31	18. Konstruktion des Motors
31	19. Konstruktion des Motors
31	20. Konstruktion des Motors
31	21. Konstruktion des Motors
31	22. Konstruktion des Motors
31	23. Konstruktion des Motors
31	24. Konstruktion des Motors
31	25. Konstruktion des Motors
31	26. Konstruktion des Motors
31	27. Konstruktion des Motors
31	28. Konstruktion des Motors
31	29. Konstruktion des Motors
31	30. Konstruktion des Motors
31	31. Konstruktion des Motors
31	32. Konstruktion des Motors
31	33. Konstruktion des Motors
31	34. Konstruktion des Motors
31	35. Konstruktion des Motors
31	36. Konstruktion des Motors
31	37. Konstruktion des Motors
31	38. Konstruktion des Motors
31	39. Konstruktion des Motors
31	40. Konstruktion des Motors
31	41. Konstruktion des Motors
31	42. Konstruktion des Motors
31	43. Konstruktion des Motors
31	44. Konstruktion des Motors
31	45. Konstruktion des Motors
31	46. Konstruktion des Motors
31	47. Konstruktion des Motors
31	48. Konstruktion des Motors
31	49. Konstruktion des Motors
31	50. Konstruktion des Motors
31	51. Konstruktion des Motors
31	52. Konstruktion des Motors
31	53. Konstruktion des Motors
31	54. Konstruktion des Motors
31	55. Konstruktion des Motors
31	56. Konstruktion des Motors
31	57. Konstruktion des Motors
31	58. Konstruktion des Motors
31	59. Konstruktion des Motors
31	60. Konstruktion des Motors
31	61. Konstruktion des Motors
31	62. Konstruktion des Motors
31	63. Konstruktion des Motors
31	64. Konstruktion des Motors
31	65. Konstruktion des Motors
31	66. Konstruktion des Motors
31	67. Konstruktion des Motors
31	68. Konstruktion des Motors
31	69. Konstruktion des Motors
31	70. Konstruktion des Motors
31	71. Konstruktion des Motors
31	72. Konstruktion des Motors
31	73. Konstruktion des Motors
31	74. Konstruktion des Motors
31	75. Konstruktion des Motors
31	76. Konstruktion des Motors
31	77. Konstruktion des Motors
31	78. Konstruktion des Motors
31	79. Konstruktion des Motors
31	80. Konstruktion des Motors
31	81. Konstruktion des Motors
31	82. Konstruktion des Motors
31	83. Konstruktion des Motors
31	84. Konstruktion des Motors
31	85. Konstruktion des Motors
31	86. Konstruktion des Motors
31	87. Konstruktion des Motors
31	88. Konstruktion des Motors
31	89. Konstruktion des Motors
31	90. Konstruktion des Motors
31	91. Konstruktion des Motors
31	92. Konstruktion des Motors
31	93. Konstruktion des Motors
31	94. Konstruktion des Motors
31	95. Konstruktion des Motors
31	96. Konstruktion des Motors
31	97. Konstruktion des Motors
31	98. Konstruktion des Motors
31	99. Konstruktion des Motors
31	100. Konstruktion des Motors



69496211

20 79-3/50

2000.-

# Summarische Beschreibung der Teile und Einrichtungen des Memeler Hafens

## Einleitung

---





# Summarische Beschreibung der Teile und Einrichtungen des Memeler Hafens

**Leuchtturm Memel** zur Bezeichnung der Position des Memeler Hafens. Anstrich: rot-weisses Schachbrettmuster. Feuer: weisses Blinkfeuer mit einem Wechsel von 1 Sek. dunkel und 4 Sek. hell. Wiederkehr 5 Sek. Die Sichtweite des Feuers beträgt 16 Sm.

Die Einfahrt zum Hafen wird durch den Leuchtturm in Verbindung mit dem Memel-Richtfeuer am Nordufer des Seetiefs festgelegt. (Vergl. auch Anhang Seite 78).

**Nautofon** zur Bezeichnung der Position des Memeler Hafens bei Nebel oder unsichtigem Wetter. Sirenensignale: lang 3 Sek. Pause 0,5 Sek., kurz 1,0 Sek., Pause 0,5 Sek., lang 3 Sek., Pause 22 Sek., Wiederkehr jede 30 Sek. Hörweite: je nach den Witterungsverhältnissen, bis zu 4 Sm.

Sollte das Nautofon infolge eingetretener Störung nicht signalisieren können, so liegt ein Lotsendampfer in der Einfahrtslinie etwa 500 m vom S-Molenkopf und gibt alle 5 Minuten einen langen und drei kurze Töne mit der Dampfpeife ab. Kann der Lotsendampfer zu starken Seeganges wegen sich nicht auf seiner Nebelstation halten, so geht er hinter den S-Molenkopf zurück und sobald Nebelsignale ankommender Schiffe gehört werden, zur Abgabe der Nebelsignale wieder in See.

In den Wintermonaten kann dieser Nebelsignaldienst infolge schwieriger Eisverhältnisse Unterbrechungen erfahren.

**Seegatt** ist an beiden Seiten bis zur Nordermole betont.

**Norder- und Südermole** bilden den Hafeneingang. (Vergl. auch die Ansegelungsvorschriften im Hafen, Seite 78).

**Hafen-Richtfeuer.** Zur Kennzeichnung der Hafeneinfahrtslinie dienen 2 Molenfeuer (auf den Köpfen der Norder- und

Südermole je 1) und 14 Hafenrichtfeuer. Feuer: Südermole — feststehendes grünes Licht, Nordermole — feststehendes rotes Licht. Von den Richtfeuern bezeichnen: 10 Stück (1 Stück — weisses Feuer, 5 Stück — rotes Feuer und 4 Stück — orange Feuer) die Fahrrinne im Haff, 1 Stück — weisses Feuer — die Einfahrt zum Fischereihafen, 1 Stück — grünes Feuer — die Einfahrt zum Winterhafen, 2 Stück — ein rotes Feuer auf Norderhuk und ein blaues Feuer auf Süderhuk — die Einfahrt in die Dange. Sämtliche Feuer sind feststehend.

**Fahrwasser.** Dieses ist in der Einfahrt und im vorgelagerten Seegatt bei normalem Wasserstande 7 m tief.

**Norderballastplatz,** südlich der Nordermole, mit einem 190 m langen Kai, daran nördlich anschliessend Petroleum- und Mineralöltankanlagen in der Seestrasse mit Gleisanschluss an die Staatsbahn. Tauchtiefe 7 m.

**Fischereihafen** für Zwecke der örtlichen Fischerei. Tauchtiefe 2 m.

**Süderballastplatz** mit 325 m langem Kai (Tauchtiefe 8 m). 1 stat. Kran mit 35 t Tragfähigkeit, 3 Portalkranen (2 je 2 t und 1 von 3 t Tragfähigkeit), Gleisanschlüssen an die Staatsbahn, staatlichen Zollspeichern und Privatspeichern, sowie einem eingezäunten Lagerplatz. Dortselbst der

**Lotsenturm** mit dem Büro des Hafenkapitäns und des Lotsenantes. (Wegen Lotsen vergl. Anhang, Seite 79).

**Winterhafen.** Grenzt an den Süderballastplatz, mit ca. 500 m langen Kaianlagen, Bassin und Dalben. Tauchtiefe zwischen den Dalben bis zu 7 m, bei den Kaimauern bis zu 5,5 m. Gleisanschlüsse an die Staatsbahn und Kleinbahnen. Speicher und Lagerplätze.

**Neues Hafenbassin,** am Winterhafen anschliessend, im Ausbau begriffen. (Vergl. Seite 13).

**Staatlicher Bauhafen,** südlich vom Neuen Bassin, mit den Werkstätten des Hafenbauamtes und zur Unterbringung der Schiffe und Geräte des Hafens, sowie mit den Büroräumen der Hafendirektion.

**Dangefluss,** an der Mündung eingefasst von der Norderhuk und Süderhuk, für Seeschiffe bis zur Eisenbahnbrücke, ca. 2,7 km. befahrbar; unterwegs zwei Brücken: die aufklappbare Karlsbrücke und die drehbare Börsenbrücke. Anlegeplätze und

Speicher mit Gleisanschlüssen zu beiden Seiten des Flusses. Gesamtlänge der Anlegestellen ca. 1500 m. Tauchtiefe für Seeschiffe bis 5,5 m.

**Festungsgraben**, an der südlichen Seite der Dange, für den Verkehr kleinerer Fahrzeuge und zur Winterlage für Binnenschiffahrtszeuge. Abgeschlossen durch die Kettenbrücke.

Südlich von dem Dangefluss befinden sich

**Schiffswerft Memel Lindenau & Cie., Holzlagerplätze und Holzsägewerke, Zellulosefabrik, Schlacht- und Kühlhausanlagen, Schmelzer Holzhafen** (an der Mündung des Wilhelmskanals).

**Kurische Nehrung**, auf der Westseite des Seetiefs, bisher für Hafenverkehrszwecke nicht ausgenutzt, mit Seebad Sandkrug und Süderspitze; dortselbst ein Nehrungsfort mit einer Semaphor- und Wettermeldestation des Hafens, sowie Bauhof Südermole, an der Wurzel der Südermole \*).

Nördlich von der Nordermole die Dünen von Mellneraggen bis zum Seebad Försterei.

**Eisbrecher.** Es stehen ein Spezial-Eisbrecher und einige Hilfseisbrecher zur Sicherung der Offenhaltung des Hafens von Eis zur Verfügung. Vergl. auch Seite 15.

**Schwimmende Seezeichen im Seegatt, Seetief sowie im nördlichen Teil des Kurischen Haffs.** Im Seegatt liegen eine schwarze Spitztonne Nr. 1 und eine rote Spierentonne als Ansegler zur Bezeichnung der Einfahrt aus, ausserdem im **Seetief** die roten Spierentonnen B. C. D., welche die 6-Meter-Fahrrinne bezeichnen; am **Fischereihafen**, zu beiden Seiten der Landseite liegt je 1 schwarze Kugeltonne mit der Aufschrift T aus, zur Bezeichnung des Telegraphenkabels nach der Süderspitze; vor der Schiffswerft Lindenau 2 Stück Kabeltonnen mit der Aufschrift K zur Bezeichnung des Lichtkabels nach dem Sandkrug; am **Schweinsrücken** eine rote Tonne mit der Aufschrift „Schweinsrücken“ zur Bezeichnung der Sandbank bei Schmelz. Vom Schweinsrücken ab im nördlichen Teil des **Kurischen Haffs** wird die Fahrrinne bis Schwarzort und weiter bis Birschtwin durch schwarze Spitztonnen von 1 bis 34, sowie durch rote Spierentonnen mit Fähnchen von A bis U zu beiden Seiten der Fahrrinne gekennzeichnet.

\*) Der Verkehr mit der Nehrung wird durch regelmässig verkehrende Dampffähren aufrechterhalten.







# 1. Allgemeine Nachrichten

## a) Zusammensetzung der Hafenleitung

Die zur Verwaltung der Hafenangelegenheiten ernannte Hafenleitung hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten. Die Hafenleitung besteht aus dem Hafenrat, dem Hafenratsschreiber und dem Hafenratsekretär. Der Hafenrat besteht aus dem Hafenratsschreiber und dem Hafenratsekretär. Der Hafenratsschreiber ist der Leiter der Hafenleitung und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten. Der Hafenratsekretär ist der Stellvertreter des Hafenratsschreibers und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten.

Der Hafenrat besteht aus dem Hafenratsschreiber und dem Hafenratsekretär. Der Hafenratsschreiber ist der Leiter der Hafenleitung und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten. Der Hafenratsekretär ist der Stellvertreter des Hafenratsschreibers und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten.

## Jahresbericht

Der Hafenrat besteht aus dem Hafenratsschreiber und dem Hafenratsekretär. Der Hafenratsschreiber ist der Leiter der Hafenleitung und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten. Der Hafenratsekretär ist der Stellvertreter des Hafenratsschreibers und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten.

## b) Eröffnung eines neuen Geschäftsbereichs

Der Hafenrat besteht aus dem Hafenratsschreiber und dem Hafenratsekretär. Der Hafenratsschreiber ist der Leiter der Hafenleitung und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten. Der Hafenratsekretär ist der Stellvertreter des Hafenratsschreibers und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten.

## c) Sitzungen der Hafenleitung

Der Hafenrat besteht aus dem Hafenratsschreiber und dem Hafenratsekretär. Der Hafenratsschreiber ist der Leiter der Hafenleitung und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten. Der Hafenratsekretär ist der Stellvertreter des Hafenratsschreibers und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten.

## d) Hafenarbeiten

Der Hafenrat besteht aus dem Hafenratsschreiber und dem Hafenratsekretär. Der Hafenratsschreiber ist der Leiter der Hafenleitung und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten. Der Hafenratsekretär ist der Stellvertreter des Hafenratsschreibers und hat die Aufgabe, die Angelegenheiten des Hafens zu verwalten und die Interessen der Hafenbevölkerung zu vertreten.



# I. Allgemeine Nachrichten

---

## a) Zusammensetzung der Hafendirektion

In der Zusammensetzung der Hafendirektion traten während des Berichtsjahres keine Veränderungen ein, da das Mitglied Herr **E. Borchert**, dessen dreijährige Amtsperiode am 1. Oktober ds. Js. abließ, gemäss Beschluss des Direktoriums des Memelgebiets für weitere drei Jahre gewählt worden ist. Entsprechend den Bestimmungen der Memelkonvention besteht die Hafendirektion aus drei Mitgliedern:

1. dem von der Litauischen Regierung ernannten Mitgliede, Herrn **Ing. R. Vysockis**, Vorsitzender,
2. dem vom Landesdirektorium des Memelgebiets ernannten Mitgliede, Herrn **E. Borchert**, und
3. dem von dem Präsidenten der Technischen Gutachterkommission des Völkerbundes für Verkehrswege und Transit ernannten Mitgliede, Herrn **K. M. Widding**.

Herr Ing. R. Vysockis bleibt demnach auch fernerhin Vorsitzender.

## b) Ernennung eines neuen Geschäftsführers

An Stelle des von seinem Posten am 1. März ds. Js. zurückgetretenen Herrn **Vk. Gailius** wurde am 1. April ds. Js. Herr **E. Kremeris** ernannt.

## c) Sitzungen der Hafendirektion

Im Laufe des Jahres 1930 hielt die Hafendirektion 22 Plenarsitzungen ab, in denen 316 Fragen behandelt wurden.

## d) Hafenausbau

Die im Laufe des Jahres 1929 von der Hafendirektion beschlossenen Ausbaupläne des Hafens sind von der Litauischen Regierung gutgeheissen und mit der Ausführung der Arbeiten gemäss des vom Ministerkabinett am 1. September ds. Js. be-

stätigten Vertrages, die Firma Højgaard & Schultz und Ing. Pr. Markūnas betraut worden. Mit der Ausführungsbeaufsichtigung ist von der litauischen Regierung der Vorsitzende der Hafendirektion, Herr **Ing. R. Vysockis**, mit dem Titel eines Oberbauingenieurs, beauftragt worden.

Die hauptsächlichsten Hafenerweiterungsarbeiten sind folgende:

a) An Stelle des kleinen und nicht tiefen Winterhafen-Bassins wird ein neues grosses Bassin mit einer nördlichen Kaimauer von 115 m Länge, einer östlichen von 527,50 m und einer südlichen 220 m langen Kaimauer gebaut, das gegen Verstopfungen durch Eis, das sowohl aus der Memel, als auch aus der See kommen kann, und ebenso gegen die Strömung sowie den schädlichen Sog von der Haffseite durch zwei Molen — eine alte mit verlängerten und verstärkten Köpfen von ca. 330 m Länge und eine neue in Eisenbetonkonstruktion, 275 m lang — geschützt wird. Das grosse Bassin wird zwei Ein- und Ausgänge besitzen, damit den Schiffen eine möglichst grosse Bequemlichkeit geboten wird. Die Tiefe des Bassins wird an den Kaimauern 8 m betragen und weiter an den Dalben wird je nach Notwendigkeit eine Tiefe von 8—10 m sein können.

Die Kais werden mit Eisenbahnen, Kranen und Speichern versehen. Der östliche Hauptkai des Bassins von 527,50 m Länge erhält 3 Eisenbahnlinien unter den Kranen und später je nach Notwendigkeit 2 Linien hinter den Speichern von der Strassenseite.

Die neuen Kais und Molen werden nach dem Eisenbetonkastensystem hergestellt.

b) Beim Bau des neuen grossen Bassins werden Baggerarbeiten von etwa 500.000 m<sup>3</sup> ausgeführt werden.

Die Arbeiten werden teilweise durch Unternehmer (ca. 6.000.000 Lit.) laut Vertrag vom 2. August 1930 und teilweise in eigener Regie (ca. 3.000.000 Lit.) ausgeführt.

Die Arbeiten der Unternehmer — Kais und Molen — sollen im November 1932 beendet sein.



Die Arbeiten in eigener Regie werden gleichzeitig mit denen der Unternehmer ausgeführt.

Die hauptsächlichlichen Hafenerweiterungsarbeiten werden etwa 9.000.000 Lit. kosten.

### **e) Sanitäts-Abteilung**

Die Sanitäts-Abteilung, deren erste Aufgabe in der sanitären Kontrolle der den Hafen besuchenden Schiffe besteht, ist seit September ds. Js. vollständig organisiert und steht unter Leitung des Hafenarztes. Der Sanitäts-Abteilung ist ein Ambulatorium angegliedert, speziell für Beamte, Angestellte und deren Familien. Seit der Eröffnung des Ambulatoriums hat dasselbe 300 Kranken Hilfe geleistet.

Die Verhandlungen mit den zuständigen Stellen betr. Kontrolle der Schiffe in Uebereinstimmung mit der internationalen Pariser Konvention sind noch nicht spruchreif geworden. (Vergl. auch Anhang, Seite 77).

### **f) Eisbrecher „Perkūnas“**

Der Eisbrecher „Perkūnas“ ist im Memeler Hafen im Jahre 1930 von der Schiffswerft Memel Lindenau & Cie. erbaut, und zwar nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse 100  $\frac{A}{4}$  K (E) grosse Küstenfahrt. Das Schiff hat eine Dreifach-Expansions-Heissdampf-Maschine von  $\frac{350 \times 550 \times 910}{650}$  die eine Leistung von 700 PSi. erreicht. Die Ausrüstung des Schiffes entspricht den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft (resp. Board of Trade). Das Fahrzeug besitzt elektrische Beleuchtung (110 Volt, ca. 4 KW), einen Projektor 1000 Watt, eine Radiostation mit einem 3-Röhrenempfänger für Wellenlängen von 300—20.000 m und einen Röhrensender für etwa 300 km Tagesreichweite. Das Schiff ist in solchen Ausmassen erbaut (Länge 31,70 m, Breite 7,40 m, Tiefgang 3,50 m), dass es im schmalen Dangefluss, wie auch in anderen Hafenteilen und Fahrwassern von über 3,50 m Tiefe als Eisbrecher gut zu verwenden ist. Das Schiff hat bequem eingerichtete Räume für beständige Mannschaft und auch für das Inspektionspersonal.

Für Feuerlöschzwecke befindet sich im Schiff ein Duplex-Pumpe mit einer Leistung von 100 m<sup>3</sup> pro Std., 2 Spritzkanonen und 4 Löschschläuche mit Mundstücken.

Für Bergungszwecke hat „Perkūnas“ eine Kreispumpe mit Dampfturbinenantrieb von 300 m<sup>3</sup> Leistung pro Std.

Als Hilfspumpen für die Lösch- und Bergungspumpen können noch verschiedene kleinere Pumpen dienen.

Als Schleppdampfer besitzt „Perkūnas“ ein Schleppgeschirr für Schlepplasten von 5000 kg.

Dampfer „Perkūnas“ kann somit als **Eisbrecher**, **Seeschlepper**, **Bergungsdampfer**, **Pereisungsdampfer** und als **Löschdampfer** verwendet werden.

### g) Wirtschaftsabteilung

Um das bewegliche und unbewegliche Hafeneigentum für den Gesamtbetrieb des Hafens vorteilhaft verwerten und zweckmässig verwalten zu können, ist im Laufe des Berichtsjahres eine Wirtschaftsabteilung geschaffen und in den Verwaltungsorganismus der Hafenverwaltung eingegliedert worden.

Während früher das bewegliche Hafeneigentum, d. h. das für den Betrieb des Hafens notwendige Inventar und Material von der technischen Abteilung, und das unbewegliche Hafeneigentum, d. h. die dem Hafen gehörigen Grundstücke und Ländereien von der Kanzlei der Hafendirektion beiläufig verwaltet wurden, ist jetzt dieser für die Bewirtschaftung des Hafens nicht unbedeutende Zweig in eine Abteilung konzentriert. Durch diese Massnahme wurde einerseits insbesondere das technische Personal von einer beiläufigen Dienstobliegenheit entbunden und für seine eigentlichen Aufgaben freigemacht und andererseits ist dadurch die Ausnutzung und Verwendung des Hafeneigentums weit besser gewährleistet.

Soweit das unbewegliche Hafeneigentum (Grundstücke, Ländereien) nicht für den Hafenbetrieb benötigt wird, ist es an etwa 330 Mieter und Pächter vertragsmässig vermietet bzw. verpachtet.

## II. Haushaltsplan des Hafens

Das Bild des Haushaltsplanes im Berichtsjahr weist nur insofern eine Abweichung gegenüber den letzten Jahren auf, als zufolge der, der Verbesserung des Hafens zugewendeten Aufmerksamkeit die Ausgaben eine Steigerung aufweisen, während die Einnahmen unverändert geblieben sind.

Die tatsächlichen **ordentlichen und ausserordentlichen Ausgaben**, sowie auch die **Einnahmen** des Hafens in den letzten Jahren betrugen:

	Ausgaben						Einnahmen	
	ordentliche		ausser-ordentliche		insgesamt		ordentliche	
	Lit.	Ct.	Lit.	Ct.	Lit.	Ct.	Lit.	Ct.
1925	2.909.369,37		134.203,81		3.043.573,18		439.850,08	
1926	1.829.183,31		104.923,08		1.934.106,39		460.427,06	
1927	1.831.647,91		380.512,65		2.212.160,56		444.417,52	
1928	1.713.093,07		54.513,62		1.767.606,69		451.086,07	
1929	1.735.296,76		130.327,50		1.865.624,26		499.073,42	
1930	1.930.355,45		1.098.036,27		3.028.391,72		504.006,55	
Insgesamt	11.948.945,87		1.902.516,93		13.851.462,80		2.798.860,70	

Wie aus diesen Zahlen ersichtlich, ergeben die gesamten Ausgaben in dem Zeitraum 1925 bis 1930 Lit. 13.851.462,80, denen an Einnahmen Lit. 2.798.860,70 gegenüberstehen, sodass der **Nettozuschuss des litauischen Staates** für die genannte Zeit Lit. 11.052.602,10 aufweist. Nach Abzug der ausserordentlichen Ausgaben beträgt der Gesamtzuschuss des Staates für die letzten 6 Jahre Lit. 9.150.085,17.

Im Jahresbericht für 1929 sind die ordentlichen Ausgaben im Haushaltsplan für das Jahr 1930 mit Lit. 1.736.495,— nur für die Hafenverwaltung angeführt, wozu noch diejenigen der Hafendirektion in Höhe von Lit. 237.368 kommen, sodass die ordentlichen Ausgaben zusammen mit Lit. 1.973.863,— veranschlagt waren.

Von den im Berichtsjahr vorgesehenen ausserordentlichen Ausgaben in Höhe von Lit. 2.085.000,— (Jahresbericht für 1929 Seite 16) sind nur Lit. 1.098.036,27 verausgabt worden.





was darauf zurückzuführen ist, dass mit dem Ausbau des neuen Hafensbassins erst im Spätherbst begonnen werden konnte.

Gemäss Beschluss der litauischen Regierung, sind von dem Restbetrage Lit. 464.863,73 zur Verwendung im Jahre 1931 vorgetragen worden.

## **Die ordentlichen Ausgaben des Jahres 1930**

verteilen sich wie folgt:

### **A. Hafendirektion mit Kanzlei**

- a) persönliche Ausgaben  
(Gehälter usw.) . . . Lit. 221.746,20
- b) sächliche Ausgaben (Bürobedarf und andere Verwaltungsausgaben) . Lit. 12.793,83
- insgesamt . . . . . Lit. 234.540,03

### **B. Hafenverwaltung:**

- a) persönliche Ausgaben  
(Gehälter usw.) . . . Lit. 637.827,27
- b) sächliche Ausgaben (Bürobedarf, technische, Verwaltungs- und andere Ausgaben) . . Lit. 1.057.988,15
- insgesamt . . . . . Lit. 1.695.815,42

Ordentliche Ausgaben insgesamt . . Lit. 1.930.355,45

Die technischen Arbeiten verteilen sich wie folgt:

(Einzelheiten finden sich auf Seite 20 ff.)

- a) Unterhaltung der Wassertiefe . . . . Lit. 311.225,07
- b) Hydrotechnische Bauarbeiten . . . . Lit. 266.475,19
- c) Bewirtschaftung der Immobilien . . . Lit. 67.979,96
- d) Unterhaltung der Leuchtfeuer . . . . Lit. 37.645,95
- e) Mechanische Einrichtungen . . . . . Lit. 14.996,89
- f) Werkstätten . . . . . Lit. 149.963,33
- g) Fahrzeuge . . . . . Lit. 64.952,18
- h) Seepfadfinderboot „Budys“ . . . . . Lit. 998,71
- i) Meteorologische Station . . . . . Lit. 3.158,70
- j) Dünenverwaltung . . . . . Lit. 61.500,—

insgesamt Lit. 978.895,98





## Die ausserordentlichen Ausgaben

in Höhe von Lit. 1.098.036,27 (ausschliesslich der Ausgaben, die aus verlängerten Krediten von 1929 gedeckt worden sind), setzen sich zusammen aus:

Lit. 550.000,— für den neuen Eisbrecher „Perkūnas“.

Lit. 515.616,47 für Vertiefungsarbeiten im neuen Hafenbassin und Zahlungen an die Baufirma.

Lit. 32.419,80 für magnetische Messungen.

## Der Haushaltsplan für das Jahr 1931

stellt sich wie folgt:

ordentliche Ausgaben . . . . . Lit. 2.049.315,—

ordentliche Einnahmen . . . . . Lit. 595.000,—

ausserordentliche Ausgaben . . . . Lit. 1.700.000,—

Die vorgesehenen ausserordentlichen Ausgaben sind lediglich für den Ausbau des neuen Hafenbassins bestimmt.

### III. Tätigkeit des Hafenbauamtes

---

Die Tätigkeit des Hafenbauamts umfasste auch im Berichtsjahre in erster Reihe laufende, **aus dem ordentlichen Budget** bestrittene Arbeiten. Zu diesen gehörte die Unterhaltung der erforderlichen Tauchtiefe in der Einfahrt in der Fahrrinne und an den Anlegestellen, Instandsetzungen und Unterhaltungen der Molen, Kaianlagen (hydrotechnische Arbeiten), der Immobilien und Einrichtungen des Hafens wie: Leuchtfeuer, Krane, Werkstätten, Fahrzeuge und Arbeiten an den Dünen auf der Nehrung. Sodann sind im Berichtsjahre **aus dem ausserordentlichen Budget** bestrittene neue Arbeiten ausgeführt worden (Vergl. Seite 34), sowie von dritter Seite bestellte Arbeiten, die das Hafenbudget nicht weiter belasten (Vergl. Seite 34), ferner die Ausarbeitung des endgültigen Hafenerweiterungsplanes nebst den erforderlichen Berechnungen und technischen Bedingungen, die Umarbeitung des vom Verkehrsministerium und der Hafendirektion für die neuen Arbeiten angenommenen Ausgabenbudgets und die Zusammenfassung der gesamten Ausschreibungsergebnisse, sowie die in eigener Regie auszuführenden im Voraus vorgesehenen Arbeiten (insgesamt Lit 9.000.000,—).

#### A. Laufende Arbeiten

(bestritten aus dem ordentlichen Ausgabenbudget)

##### a) Unterhaltung der Tauchtiefe

Die nach Stürmen und Hochwasser im Fahrwasser und an den Anlegestellen sich bildenden Untiefen und Bodenversetzungen erforderten auch im Berichtsjahr zwecks Kontrolle der Wassertiefe systematische Peilungen des ganzen Hafengebiets und laufende Baggararbeiten in ihm und in der Einfahrt zwischen den Molenköpfen sowie vor ihnen. Es wurde dem Dangefluss und dem Schmelzer Fahrwasser Aufmerksamkeit zugewandt, um im ersteren eine Tauchtiefe von 5,5 m bis zur Eisenbahnbrücke zu sichern und im letzteren die 6 m Fahrrinne bis zu den Schlacht- und Kühlhausanlagen zu verbreitern. Als-

dann wurde der Festungsgraben und der Fischereihafen im Interesse der dort anliegenden Fischer- und Flusskähne von Schlamm gereinigt und vertieft. Ferner wurden die vor zwei Jahren begonnenen Baggerarbeiten im neuen Hafenbassin, in der sogenannten Pitcairn'schen Bucht, sehr intensiv fortgesetzt.

Die summarisch aufgeführten Arbeiten wurden ausgeführt von dem Saugbagger „Jūra“ und den Baggern „Samsonas“, „Rusnė“,\*) „Klaipėda“, „Danija“ und „Minija“. Von diesen arbeiteten:

Saugbagger „Jūra“ in der Einfahrt zwischen den Molenköpfen und im Seegatt. Gehoben wurden in 380 Arbeitsstunden und 358 Fahrstunden insgesamt 117.750 cbm Sand und Kies (1929: 96.250 cbm). Arbeitsleistung pro Baggerstunde im Durchschnitt 309,87 cbm (1929: 342,52 cbm).

Bagger „Samsonas“ schaffte im neuen Hafenbassin in 1407 Arbeitsstunden insgesamt 54.360 cbm (1929: 44.150 cbm in 1211 Arbeitsstunden) schweren Boden (Lehm mit Steinen). Mittlere Arbeitsleistung 38,63 cbm (1929: 36,46 cbm) pro Stunde.

Bagger „Rusnė“ arbeitete im neuen Hafenbassin und im Hafen Nidden und hob in 769,5 Arbeitsstunden 43.290 cbm (1929: 338 Arb. St. 10.000 cbm) Boden. Arbeitsleistung im Durchschnitt 56,26 cbm (1929: 29,59 cbm) pro Stunde.

Bagger „Klaipėda“ förderte im neuen Hafenbassin und im Dangefluss in 1030,5 Arbeitsstunden 47.200 cbm (1929: 75 Arb. St. 1.700 cbm) Erde. Mittlere Arbeitsleistung 45,8 cbm (1929: 22,67 cbm) pro Stunde.

Bagger „Danija“ arbeitete im neuen Hafenbassin, Festungsgraben, Schwarzort und Preil. Schaffte in 487,5 Arbeitsstunden 16.570 cbm Boden (1929: 67 Arb. St. 2.710 cbm); mittlere Arbeitsleistung 33,38 cbm (1929: 40,30 cbm) pro Stunde. Ausserdem arbeitete Bagger „Danija“ auch noch im Rayon Russ und im Hafen Šventa.

Der kleine Bagger „Minija“ arbeitete im Memeler Fischereihafen und hat in 59 Arbeitsstunden 400 cbm Erde gehoben. (1929: 37 Arb. St. 330 cbm). Mittlere Arbeitsleistung 6,78 cbm (1929: 8,90 cbm) pro Stunde.

Der Spüler „Tauras“\*) hat an der Nordermole in 47 Arbeitsstunden 5640 cbm Boden angespült. Mittlere Arbeitsleistung 120 cbm pro Stunde. Im Vorjahre ist dieser Spüler nicht tätig gewesen.

Insgesamt sind demnach im Berichtsjahre 279.570 cbm Boden ausgebaggert und fortgeschafft worden. (1929: 155.140 cbm, 1928: 184.905 cbm, 1927: 179.405 cbm). Es ist im Jahre 1930 also fast doppelt soviel Boden gehoben worden, als im Jahre 1929, zufolge Beginn mit dem Bau des neuen Hafenbassins.

Die Instandhaltung, Reparatur, der Betrieb usw. der bei den vorerwähnten Arbeiten verwandten Geräte, Bagger, Schleppdampfer usw. (ausschliess-

\*) Eigentum der Wasserstrassenverwaltung Kaunas.



lich Gehälter der etatsmässigen Bemannung, jedoch *einschliesslich* der Lohnarbeiter) war mit folgenden Ausgaben verbunden:

1. *Bei den Baggern:*

a) Ueberholung des Kessels und Reparatur der Maschine des *Saugbaggers „Jūra“*; Reparatur des Rumpfes und des Schiffsbodens im Dock; laufende Reparaturen und Unterhaltung . . . . . Lit. 69.802,09

b) Ueberholung des Kessels und der Maschine des *Baggers „Samsonas“*. Kapitalreparatur der Baggereimer, sowie andere laufende Reparaturen und Unterhaltung . . . . . Lit. 44.975,98

c) Laufende Reparaturen und Unterhaltung der *Bagger „Rusnė“, „Klaipėda“, „Danija“* und *„Minija“*, während ihrer Beschäftigung im Hafen . . . . . Lit. 48.966,46

d) Laufende Reparaturen und Unterhaltung des *Spülers „Tauras“* . . . . . Lit. 19.997,06

2. *Bei den Schleppdampfern:*

a) *Dampfer „Blekas“*: Ueberholung des Kessels und der Maschine; Reparatur und Anstrich des Rumpfes, laufende Reparaturen und Unterhaltung.

b) *Dampfbarkasse „Delfinas“*: Ueberholung des Kessels und der Maschine, Aufschlippen, Erneuerung des Rumpfes und Anstrich; laufende Reparaturen und Unterhaltung.

c) *Motorboot „Andra“*: Kapitalreparatur an Deck und Wänden, Aufschlippen, laufende Reparaturen und Unterhaltung.

d) *Dampfer „Locas“*: Ueberholung des Kessels und der Maschine, laufende Reparaturen und Unterhaltung.

e) *Dampfer „Činė“*: Aufschlippen, Reparatur des Rumpfes, Ueberholung des Kessels und der Maschine, laufende Reparaturen und Unterhaltung. Ausgaben insgesamt für Punkt 2 . . . . . Lit. 44.999,20

3. *Dampfbarkasse „Vihis“*, war, wie auch schon in früheren Jahren, bei der Durchführung der vorhererwähnten Kontrolle der Fahrwassertiefe (Peilungsarbeiten) tätig. Ferner stand sie auch zur Verfügung der Hafeninspektion.

Am Fahrzeug selbst wurden folgende Reparaturen ausgeführt: Kapitalreparatur des Kessels und Ueberholung der Maschine, Aufschlippen, Reinigung des Rumpfes und Erneuerung des Anstrichs, Unterhaltung des Fahrzeuges, einschliesslich Peilungen und Bodenuntersuchungen . . . . . Lit. 11.499,93  
Ausserdem Peilungen im Kurischen Haff. . . . . Lit. 6.994,50

4. Die Unterhaltung der Tauchtiefe erforderte noch folgende Ausgaben:

a) *Taucherarbeiten*: Unterhaltung des Taucherbootes, Taucherarbeiten nach Bedarf im Laufe der ganzen Saison . . . . . Lit. 1.996,03

b) *Beseitigung von Schifffahrtshindernissen im Fahrwasser*: Entfernung grösserer bis zu 15 t schwerer Steine im Fahrwasser (im ganzen 462 t) . . . . . Lit. 5.499,07

c) *Unterhaltung der bei der Fortschaffung des ausgebagerten Bodens beschäftigten Prähme*: Aufschlippen von 10 Prähmen, Kapitalreparatur sowie laufende Reparaturen derselben . . . . . Lit. 49.995,27



d) Für die Kennzeichnungsarbeiten des Fahrwassers und Kontrollfahrten diente der *Dampfer „Vibe“*\*, dessen laufende Reparaturen und Unterhaltung Ausgaben in Höhe von Lit. 6.499,48 verursachten.

Insgesamt sind für die unter Punkt 1 — 4 erwähnten Arbeiten  
Lit. 311.225,07

verausgabt worden.

## b) Hydrotechnische Bauarbeiten

Auch im Berichtsjahre erstreckten sie sich sehr viel auf den Schutz der Molen, sowie Instandsetzungen und Unterhaltung der Kaianlagen und anderer hydrotechnischer Einrichtungen.

Es sind folgende hydrotechnische Arbeiten ausgeführt worden:

1. *An der Nordermole*: Ausbesserung der von der Brandung beschädigten Stellen durch Ausmauern der Wände, Verfugen der Oberfläche und Verlagerung schwerer Steine und Betonblöcke wie folgt:

- a) unter Zuhilfenahme des Tauchers und des Kranes sind am Nordermolenkopf die im Vorjahre angefertigten 36 Betonmassivblöcke 1,8×1,8×1,8 m verlagert worden.
- b) Mauerarbeiten insgesamt 560 cbm.
- c) Belegung von insgesamt 107 cbm mit Beton in Säcken und
- d) von 85 cbm Feldsteinen.

Ferner wurden die zur Beförderung des Steinmaterials zur Nordermole dienende Kleinbahn in Länge von 1327 m und die Lokomotive einer Kapitalreparatur unterzogen.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 68.000,—

2. *An der Südermole*: Das Mauerwerk ist an den beschädigten Stellen in einer Fläche von 357 cbm ausgebessert worden, ferner rund 2900 qm Oberfläche verfugt und zum Schutz der Mole verlagert: 1—4 t schwere Granitsteine 400 t, und 63 cbm Beton in Säcken, ausserdem sind noch kleinere Reparaturen ausgeführt worden.

Ausgaben insgesamt , . . . . Lit. 44.999,73

3. *Am Norderballastkai*. Reparatur der Steinböschung von 50 qm. Die Steinböschung von 228 m Länge verstärkt und die Kleinbahn in Länge von 200 m repariert.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 6.999,70

4. *Am Fischereihafen*: Reparatur der Mole, des Bretterbelags, der Pfosten und Pfähle; laufende kleinere Reparaturen; Kapitalreparatur des Kais, 32 m.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 4.999,42

---

\*) Eigentum der Wasserstrassenverwaltung Kaunas, wird vom Memeler Hafen bei Bedarf gleichzeitig auch als Fahrzeug für Repräsentationszwecke benutzt.

5. *Am Süderballastkai*: Reparatur der Reibewand in 340 m Länge; Kapitalreparatur der Lotsendampferanlegestelle, 31 m lang, und vorläufige Befestigung des Kais an der Eisenbahn.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 9.999,91

6. *Im Winterhafen*: Kapitalreparatur der Mole, Einrammung von 13 Pfählen, Hebung von 22 cbm herausgefallener Steine durch den Taucher, Belegung der Holme, 101 m, Reparatur der Holzwände im Wasser, 104 qm, und mit Steinen belegt 28 cbm, Ausmauerung der Brustwehr, 25 cbm, Verfürgung der Mole, 290 qm. Ausserdem sind die durch Sturm entstandenen Beschädigungen am Kai repariert, die Ankerpoller erneuert worden usw.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 19.999,38

7. *Im Bauhafen*: Kapitalreparatur des südlichen Kais, 43 m, Entfernung 3 alter Pfähle und Einrammungen 8 neuer Pfähle, Errichtung einer Holzwand, 46 qm, Verlegen von 176 m neuer Balken und Herstellen von 2 Ankerpollern in Betonmassivblöcken  $1,9 \times 2 \times 2$  m usw.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 4.999,02

8. *Am Helling im Bauhafen*: Ausgaben für laufende Reparaturen

Lit. 3.997,86

9. *In der Dunge*: Kapitalreparatur der nördlichen Seite des Kais an der Karlsbrücke, 199,10 m, Entfernung von 53 und Abschneiden von 78 alten Pfählen, Einrammung 133 neuer Pfähle, Auflegen von Eisenbetonplatten 504 qm, Verlegen neuer Balken, 609 m, Errichtung 4 neuer Ankerpoller in Betonmassivblöcken  $2 \times 2 \times 2$  m usw.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 34.999,90

10. *Am Festungsgraben*: Einrammung 31 neuer Pfähle zum Festmachen der Fahrzeuge, Reinigung der Drehbrücke von Rost und alter Farbe und 2 maliger Neuanstrich derselben mit Oelfarbe.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 4.999,39

11. *Auf der Nehrungsseite*: Unterhalt der Anlegestelle Süderspitze und Erneuerung der Brücke an der Anlegestelle der Südermole.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 7.499,41

12. *Im Schmelzer Holzhafen*: Errichtung 1 neuen Dalbens, Einrammen der vom Eis gehobenen 30 Dalben, Rammen von 12 neuen Pollern, laufende Unterhaltung und Bewachung des Hafens.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 4.998,02

13. *An Geräten und Einrichtungen*: Reparatur der Ramme und des Pfahlziehers, Ausbesserung und Vervollständigung der Werkzeuge, des beweglichen Inventars und andere kleine Arbeiten.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 6.984,34

14. *Strassenpflasterungen* in verschiedenen Teilen des Hafengebiets:

a) mit behauenen Steinen 673 qm,

b) mit gewöhnlichen Steinen 848 qm,

c) Bereitstellung von Reservematerial.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 14.999,59

15. *Im Hafen Nidden*<sup>\*)</sup>: Reparatur der Norder- und Südermole und des Süderkais, 49 m.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 17.999,94

16. *Im Hafen Schwarzort*<sup>\*)</sup>: Ausbesserung des grössten Teiles der Anlegestelle und deren Pflasterung.

Ausgaben insgesamt . . . . . Lit. 9.999,58

Insgesamt sind für die vorerwähnten Arbeiten (Pos. 1—16)

Lit. 266.475,19

verausgabt worden.

## c) Instandhaltung und Bewirtschaftung der Immobilien

Von der Hafendirektion sind unverändert auch in diesem Berichtsjahre verwaltet worden: 5 Dienstgebäude, 33 Mietwohngebäude, 24 Speicher für den Dienstgebrauch (Hafenbetrieb), 5 an Private vermietete Speicher und die zu vermieteten Gebäuden gehörenden Nebenräume.

Die genannten Gebäude erforderten im Jahre 1930 folgende Reparaturen und Neuarbeiten:

Kapitalrenovierung von 10 Wohnungen mit 29 Zimmern und 9 Küchen; laufende Reparaturen an Fenstern, Türen, Decken, Fussböden, Dächern, Wasser- und Lichtleitungen, Anschluss an das Kanalisations- und Lichtnetz, ect. etc. In 12 Wohnungen sind neue Lichtleitungen eingeführt worden; im Bauhof ist in dem am Wohnhause Nr. 32b befindlichen kleinen Lagerraum der Fussboden betoniert worden. Reparaturen der Hafenspeicher und Umzäunungen, sowie Herstellung neuer Umzäunungen.

Ausgaben entstanden

1. *an Dienstgebäuden* . . . . . Lit. 22.984,53

2. *an vermieteten Gebäuden* (Wohnhäuser und Speicher) Lit. 24.998,16

Anmerkung: Die Mieteinnahmen aus vermieteten Wohnungen und Speichern sowie Gelände betrugen im Jahre 1930 . . . . . Lit. 115.940,86

3. *Für die Reinhaltung* des gesamten Hafenterritoriums, Abfuhr der Abfälle, besorgt durch eigene Arbeitskräfte und Einrichtungen, *Bewachung* der Bauhöfe und anderen Einrichtungen und *Versorgung der Schiffe mit Trinkwasser* . . . . . Lit. 19.997,27

Im ganzen sind für die Instandhaltung und Bewirtschaftung der Immobilien ausgegeben Lit. 67.979,96.

## d) Unterhaltung der Leuchffeuier, Signale und Seezeichen

1. **Leuchtturm Memel.** Der Betrieb des Leuchtfuers erfolgt durch Petroleumglühlicht. Die ausgestrahlte Lichtstärke be-

<sup>\*)</sup> Für Rechnung der Wasserstrassenverwaltung Kaunas.



trägt 31620 HK. Für die Betätigung der Blinke sind 2 Heissluftmotore vorhanden, welche in dem oben angegebenen Wechsel die Blenden drehen.

2. **Hafen-Richtfeuer.** Das Feuer der Südermole wird mit Flüssiggas betrieben. Die ausgestrahlte Lichtstärke beträgt 890 HK. Das Feuer der Nordermole ist ein elektr. rotes Festfeuer mit einer Lichtquelle von 500 HK. Sämtliche Feuer werden elektr. betrieben, ausser 2 mit Petroleum betriebenen, welche die Schmelzer Fahrinne bezeichnen. Sämtliche Feuer sind feststehend.

Die Lichtstärke der Hafenrichtfeuer beträgt je Feuer 200 HK.

3. **Hafenbeleuchtung.** Zur Beleuchtung des Hafengeländes und der Kaianlagen dienen 54 elektr. Lampen mit einer gesamten Lichtstärke von 6700 Watt.

4. **Nautofon.** Zum Abgeben von Warnungssignalen bei Nebel dient eine elektrisch betriebene Nautofonanlage (Vergl. Seite 7) mit einer Sendeenergie von 300 Watt in der Sendemembrane. Die Tätigkeit des Nautofons erstreckte sich im Jahre 1930 auf 61 Nebeltage mit einer Betriebsdauer von 440 Stunden. Der Energieverbrauch betrug hierfür 1188 KW-Stunden.

Am **Haken von Neegeln** liegt eine Leuchtboje mit der Aufschrift „Neegeln“ aus, die mit Flüssiggas alle drei Monate aufgefüllt wird. Am **Birschtwiner Leuchtturm** befindet sich eine rote und weisse Tonne mit der Aufschrift „Birschtwin“ als Ansegler für die Fahrinne.

Längs dem **Nehrungsufer** von Perwelk und Preil sind noch die Haken Perwelk, Bullwik und Grabscht bei Nidden zu erwähnen, welche durch weisse Spierentonnen mit rotem Korbe gezeichnet sind.

Sämtliche oben aufgeführten Bojen sind im Frühjahr 1930 durch die Hafenverwaltung ausgelegt. Im Herbst 1930 sind diese Bojen aufgenommen, gründlich gereinigt, gestrichen und in der Hafenwerkstatt überholt worden.

Die Unterhaltung der Leuchtfener, Signale und Seezeichen erforderte 1930 folgende Ausgaben:



1. *Grosser Memcler Leuchtturm und Nautofon* (ausschliesslich Besoldung des Leuchtturmwärters) und grosser Leuchtturm Nidden\*) . . . . . Lit. 13.499,42
  2. *Hafeneinfahrtfeuer* auf der Nordermole und Südermole . . . . . Lit. 3.999,33
  3. *Richtfeuer von der Einfahrt bis zum Schmelzer Holzhafen*, Unterhaltung, Reparatur und Beaufsichtigung . . . . . Lit. 11.399,44
  4. *See- und Haffzeichen* zur Bezeichnung der Fahrrinne im Haff, Auslegen und Einholen derselben, Unterhaltung, wie Streichen, Reparatur usw. . . . . Lit. 3.998,26
  5. *Schmelzer Feuer* (im Holzhafen) zur Bezeichnung der Fahrrinne Schwarzort-Memel, Unterhaltung des Feuers (einschliesslich Besoldung des Leuchtturmwärters) . . . . . Lit. 4.749,50
- für d) insgesamt Lit. 37.645,95

## e) Mechanische Einrichtungen

Zur Zeit befinden sich am Süderballastkai 4 elektrische Hebekrane: 1 stationärer und 3 Portalkrane.

**Der stationäre Kran Nr. 1**, mit einer Tragfähigkeit von 35 t. hat 2 Elektromotore: 1 Hubmotor von 8,8 KW und 1 Schwenkmotor von 5,9 KW.

**Der Portalkran Nr. 2**, mit einer Tragfähigkeit von 2 t, hat 3 Motore: einen Hubmotor von 14 KW, einen Schwenkmotor von 6 KW und einen Fahrmotor von 7,95 KW. Die Hubgeschwindigkeit des Kranes beträgt 25 m/min.

**Der Portalkran Nr. 3**, gleichfalls mit einer Tragfähigkeit von 2 t, hat 4 Motore: einen Hub-, einen Schwenk- und Fahrmotor wie Kran Nr. 2, und einen Brückenfahrmotor von 7,95 KW. Hubgeschwindigkeit wie bei Nr. 2.

**Der Portalkran Nr. 4**, mit einer Tragfähigkeit von 3 t., hat 4 Motore: einen Hubmotor von 24 KW, einen Schwenkmotor von 8,1 KW, 1 Fahrmotor von 18,5 KW und 1 Auslegerhubmotor von 11,5 KW, Hubgeschwindigkeit des Kranes 50 m pro Min.

Die Krane haben im Berichtsjahre gearbeitet:

a) der stationäre Kran 62,7 Stunden, Hubleistung 628,7 t (schwere Brückenteile, Maschinen, Kabel, Automobile usw.); Stromverbrauch 182 KW.

\*) Für Rechnung der Wasserstrassenverwaltung Kaunas.

b) die Portalkrane Nr. 2, 3 und 4 zusammen 3541,5 Stunden, Hubleistung 35.653 t, Stromverbrauch 20.566 KW.

Ausgaben (excl. Unkosten für elektr. Kraft):

1. Arbeitskraft (Bedienung) . . . . .	Lit. 9.957,88
2. Materialien (Unterhaltung u. Reparaturen) . . . . .	Lit. 4.774,21
3. Inventarbeschaffung . . . . .	Lit. 65,—
4. Kleine Ausgaben . . . . .	Lit. 199,80

---

insgesamt Lit. 14.996,89

## f) Werkstätten

Zu den Werkstätten des Hafens gehören zwei Schmieden, eine mechanische Abteilung und eine Schlosserei, eine Metallgiesserei, Tischlerei mit Horizontalgatter eine Schlipp (Helling), eine Modellabteilung und eine elektrische Werkstatt mit Schweisserei.

Die Werkstätten werden mit elektrischer Energie durch die **elektrische Station** des Hafens versorgt, die auch den Strom für die Hebekrane, die Zollschuppen, Radiostation, Richtfeuer und für die Beleuchtung des ganzen Hafengebiets liefert.

Die elektrische Station setzt sich zusammen aus einer Dampfkesselanlage mit Dampfmaschine, einem Dieselmotor, einer Akkumulatorenbatterie und einer Gleichrichteranlage.

Die Dampfkesselanlage besteht aus einem Einflammenrohrkessel mit einer Heizfläche von 35 qm, 8 atü und einer Leistung von 900 kg Dampf pro Stunde. Die hierzu gehörende 80 PS Tandem-Maschine betreibt einen 51 KW-Generator.

Die Dieselmotoranlage besteht aus einem 6 Zylinder-Dieselmotor von 250 PS, der direkt mit einem 188 KW-Generator gekuppelt ist.

Die elektrische Station erzeugt Gleichstrom von 2×220 Volt. Die Verteilung des Stromes erfolgt durch eine 6-teilige Schalttafel.

Zur Nachtzeit übernimmt die Belieferung mit Strom zu Beleuchtungszwecken die Akkumulatorenanlage mit einer Kapazität von 363 Amp. Stunden.

Im Bedarfsfalle greift der Hafen auf das Elektrizitätswerk der Stadt Memel als Reserve zurück. Da dieses Wechselstrom erzeugt, erfolgt die Umformung im Hafen auf Gleichstrom durch eine 400 Amp. Quecksilberdampf-Gleichrichteranlage.

An die elektrische Station des Hafens sind 34 Motore und ca. 1500 Lampen angeschlossen.

Im Laufe des Berichtsjahres erzeugte das Dieselaggregat in 4653 Betriebsstunden	118.790 KW-Std.
Die Gleichrichteranlage transformierte	31.140 KW-Std.
insgesamt	149.930 KW-Std.

An Strom wurde verbraucht:

a) für die Hebekrane	20.748 KW-Std.
b) für Beleuchtungszwecke von Mietswohnungen	9.433 KW-Std.
c) für Richtfeuer	2.410 KW-Std.
d) für den Betrieb der Werkstätten und Beleuchtung der Büroräume	89.202 KW-Std.
e) für die Beleuchtung des Hafenterritoriums	26.949 KW-Std.
f) für das Nautofon	1.188 KW-Std.
insgesamt	149.930 KW-Std.

Anmerkung: Aus der obigen Gesamtsumme kamen in das Netz 5.545 KW-Std. aus der Akkumulatorenbatterie.

An Ausgaben entstanden im Jahre 1930 (einschl. der Teilzahlung für die neue Gleichrichteranlage, vergl. unten Inventar):

1. für Arbeitskräfte	Lit. 5.380,56
2. an Materialien	Lit. 18.870,—
3. an Inventar	Lit. 1.160,27
4. an Verschiedenes	Lit. 9.588,95
insgesamt	Lit. 34.999,78

Die Unterhaltung der Werkstätten, ausser der elektrischen Station, erforderte im Berichtsjahre nachstehende Arbeiten und Ausgaben:

1. *Dampfkesselanlage*: Gründliche Ueberholung, laufende Reparaturen und Unterhaltung der Anlage.

Ausgaben insgesamt Lit. 39.965,32

2. *Dieselmotoranlage*: Gründliche Ueberholung, laufende Reparaturen und Unterhaltung der Anlage.

Ausgaben insgesamt Lit. 29.999,61

3. *Mechanische und Tischlerwerkstätten*: Laufende Reparaturen und Unterhaltung der bestehenden Einrichtungen, Ueberholung und Ausbesserung des stationären 3 t Hebekrans im Bauhof, Einbau des Horizontalgatters.

Ausgaben insgesamt Lit. 18.962,64

4. *Tischlerwerkstätten*: Laufende Unterhaltungsarbeiten und Erledigung kleinerer Reparaturen.

Ausgaben insgesamt Lit. 1.999,56



5. *Bauabteilung*: Gründliche Ueberholung und laufende Unterhaltungsarbeiten an Geräten und Einrichtungen, wie Dampf- und Handrammen usw., Reparatur an 16 Loren der Hafenkleinhahn usw.

Ausgaben insgesamt Lit. 6.559,91

6. *Bauhof*: Bewachung des Hofes, der Speicher, Werkstätten, Helling und Dienstgebäude, nebst Reinhaltung derselben.

Ausgaben insgesamt Lit. 17.476,51

Für die unter f) angeführten Arbeiten sind im Berichtsjahre an Ausgaben im ganzen

Lit. 149.963,33

entstanden.

## **g) Hafenexploitations- und Lotsenfahrzeuge**

Im Berichtsjahr gehörten dazu die Motorboote „Vêjas“, „Banga“ und ein Motorkahn, ferner die Lotsenfahrzeuge „Šlikmanas“ und „Pilotas“, sowie der Eisbrecher „Hagen“.

Die Unterhaltung dieser Fahrzeuge erforderte folgende Ausgaben (ausschliesslich der etatsmässig besoldeten Besatzung):

1. *Motorboot „Vêjas“*: Aufschlippen des Bootes, Reparatur des Rumpfes und des Decks, Erneuerung des Anstriches, laufende Unterhaltung, insgesamt . . . . . Lit. 8.999,64

2. *Motorkahn* (mit Aussenbordmotor): laufende Reparaturen und Unterhaltung, insgesamt . . . . . Lit. 1.496,09

3. *Motorboot „Banga“*: Ueberholung des Motors, Aufschlippen, Erneuerung des Anstriches und laufende Unterhaltung, insgesamt Lit. 4.457,83

### **4. Lotsenfahrzeuge:**

a) *Dampfer „Šlikmanas“*: Neuer Anstrich des Dampfers, Ueberholung der Maschine und des Kessels, Reparaturen an Deck, Reparatur des Lotsenbootes und laufende Unterhaltung, insgesamt Lit. 29.999,94

b) *Motorboot „Pilotas“*: Laufende Reparaturen an Motor und Fahrzeug, Unterhaltung, insgesamt . . . . . Lit. 4.999,53

5. *Eisbrecher „Hagen“*: Reinigung des Rumpfes des Dampfers von Rost und Neuanstrich, Ueberholung des Kessels und der Maschine, laufende Unterhaltung, insgesamt . . . . . Lit. 14.999,15

Für die an den Hafenexploitations- und Lotsenfahrzeugen erforderlich gewesen Arbeiten sind insgesamt

Lit. 64.952,18

verausgabt worden.

## **h) Seepfadfinderboot „Budys“**

An laufender Unterhaltung und Reparaturen des Bootes entstanden Ausgaben von insgesamt . . . . . Lit. 998,71



## i) Meteorologische Station

(hierzu Tabellen Seite 32 und 33)

Zur Station gehören die Wetterwarte im Bauhof nebst Mareograph und erforderlichen meteorologischen sowie hydrologischen Apparaten und die Semaphorenanlage auf der Nehrung.

Im Jahre 1930 entstanden für laufende Unterhaltung der meteorologischen und hydrologischen Station Ausgaben von insgesamt Lit. 3.158,78

*Eisbeobachtungen* 1930: — Beginn am 23. Dezember 1929, Ende am 20. März 1930.

*Binnenschiffahrt*: Eröffnung der Navigation am 2. April 1930, Schluss der Navigation am 31. Dezember 1930.

## j) Dünenverwaltung

Wie auch im Vorjahre umfasste im Berichtsjahre die Tätigkeit der Dünenverwaltung in der Hauptsache Festlegungsarbeiten an den Vordünen auf der Nehrung und in Mellneraggen, ferner Wegereparatur, hauptsächlich Instandsetzung des Hauptweges zum Seebade usw.

Im einzelnen sind nachstehende Arbeiten ausgeführt worden:

Gewinnung von Samen (Strandhafer) zum Besäen der Dünen, von Schilfrohr zum Festlegen des Sandes; Säuberung des Waldes und Gewinnung von Holz, Pfählen, Stangen und Reisig für Zwecke der Dünenverwaltung; Verpflanzung von ca. 100.000 Bergkiefersetzlingen aus den Pflanzgärten in die Dünen, 42.300 qm Fläche; Aussaat von Samen in den Pflanzgärten; Pflege der Pflanzgärten während des ganzen Sommers, 7110 qm Fläche; Umpflanzung von 54.720 Pflanzen aus den Keimgärten in die Baumschule; weitere Einzäunung der Dünen; Erdarbeiten zur Herstellung der Wege; Auslegen der Vor- und Mitteldünen mit Schilfrohr und Reisig, 45.470 qm Fläche; Sandfänge an der Südermole und anderen Plätzen; Bau von Futterkrippen zur Fütterung des Rehwildes im Winter und Gewinnung des Futters; gründliche Reparatur der Gräben in Mellneraggen, 110 m Länge; Herausschaffung des gesamten Materials vom Gewinnungs- bzw. Lagerplatz an die Arbeitsstellen.

Diese Arbeiten erforderten . . . . . Lit. 61.500,—

Anmerkung: Aus verkauftem Seekies, Lehm, Eis, Holz, aus den Gebühren für Aufstellung der Badebuden, Pilzeleszczeteln usw. hatte die Dünenverwaltung

Lit. 4058,45

Einnahmen zu verzeichnen.

## Häufigkeiten der Windrichtungen nach 3 mal täglichen Beobachtungen 1930

	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WS	W	WN	NW	NNW	Stille	Summe	Zahl der Beob. Tge.
Januar	1	—	1	—	2	3	8	9	17	18	5	8	10	1	3	2	5	93	31
Februar	—	4	4	6	9	4	8	10	5	—	3	1	11	4	2	3	10	84	28
März	5	3	3	1	7	1	8	6	5	3	7	3	19	9	3	8	2	93	31
April	—	2	6	8	17	5	19	1	3	1	1	4	9	1	4	2	7	90	30
Mai	7	1	6	3	8	2	10	1	3	1	4	5	9	6	18	4	5	93	31
Juni	7	2	3	6	2	—	3	1	3	2	4	6	22	8	10	2	9	90	30
Juli	4	4	1	2	2	2	5	1	1	1	2	9	24	7	7	8	7	87	29
August	7	—	2	1	5	1	2	3	3	5	5	7	24	6	7	8	7	93	31
September	11	1	3	3	5	2	11	8	4	—	4	3	9	5	10	2	11	90	30
Oktober	1	2	2	2	5	3	15	13	4	2	6	2	17	7	1	3	5	90	30
November	8	1	—	1	4	2	10	11	8	3	3	9	12	7	3	2	6	90	30
Dezember	3	—	1	—	16	8	21	12	7	2	5	6	5	2	3	1	1	93	31
Insgesamt	54	20	32	33	82	33	120	76	63	38	49	63	171	61	71	45	75	1086	362

# Beobachtungen der Meteorologischen Station des Memeler Hafens im Jahre 1930

1930	Luftdruck reduz. auf 0° C und Schwere in 45° Br. See h ö h e Monatsmittel 700 mm +			Mittlere absolute Feuchtigkeit (Dunstspan- nung) in mm			Mittlere relative Feuchtigkeit in Prozenten			Niedrig- ste Temperatur in mm	Temperaturen (in Centigraden)				Mittlere Windstärke nach Beaufort 0—12				
	8 h a	2 h p	8 h p	8 h a	2 h p	8 h p	8 h a	2 h p	8 h p		Niedrigst. Ther- mometer- stand	Minimum im Monats- mittel	Höchst- Ther- mometer- stand	Maxi- mum im Monats- mittel	8 h a	2 h p	8 h p		
Januar	61,36	61,34	61,11	4,54	4,53	4,47	89,7	85,5	89,4	22,0	—	— 0,55	+	6,6	+	3,10	2,5	2,7	2,5
Februar	66,46	66,78	66,75	3,51	3,75	3,71	89,1	82,9	87,2	18,9	—	— 3,95	+	4,4	+	0,53	2,4	2,7	2,4
März	57,09	57,09	57,09	4,19	4,26	4,28	88,0	72,0	78,5	30,3	—	— 0,69	+	10,1	+	4,51	2,7	3,4	2,5
April	59,88	59,61	59,84	5,71	5,66	5,95	71,1	55,0	72,0	31,6	—	— 4,25	+	20,4	+	12,77	2,5	3,1	1,6
Mai	59,52	59,80	59,61	8,00	7,65	7,49	73,5	66,3	75,0	139,9	+	— 7,17	+	25,0	+	15,83	2,7	3,4	1,8
Juni	63,03	63,18	62,49	9,60	9,91	9,21	68,1	63,7	67,2	9,2	+	— 10,89	+	28,9	+	19,67	2,4	3,3	1,6
Juli	53,55	53,81	53,91	11,52	11,07	10,86	76,8	68,8	74,1	91,9	+	— 13,39	+	23,7	+	20,52	2,7	3,5	2,3
August	57,73	58,24	58,29	11,72	11,77	11,65	81,2	73,4	83,4	136,1	+	— 13,57	+	23,2	+	19,94	2,9	3,7	2,0
September	61,34	61,32	61,36	8,40	8,47	8,45	82,0	67,0	82,3	73,5	+	— 8,44	+	21,0	+	15,48	2,4	2,9	1,5
Oktober	56,35	56,48	56,37	7,44	7,76	7,69	85,6	76,0	85,0	116,7	+	— 7,05	+	17,0	+	12,30	2,8	3,1	2,8
November	53,45	53,30	53,69	5,31	5,83	5,83	84,4	82,5	87,3	115,2	—	— 1,84	+	12,6	+	7,13	3,4	3,6	3,3
Dezember	65,04	64,93	64,89	3,60	3,60	3,50	81,7	78,5	80,6	14,4	—	— 3,08	+	6,2	+	0,07	3,0	3,0	3,2



## B. Ausserordentliche Arbeiten

a) Bestritten aus dem für das Jahr 1930 vorgesehenen ausserordentlichen Ausgabenbudget:

1. Für den von der Firma Schiffswerft Memel, Lindenau & Cie, Memel, für den Memeler Hafen gebauten Eisbrecher „Perkūnas“ (vergl. Seite 15) sind gezahlt worden . . Lit. 550.000,—
2. Für ausgeführte magnetische Messungen im Kurischen Haff und an den Seeufern . . Lit. 32.419,80
3. Für den Hafenerweiterungsbau an die Firma Hojgaard & Schulz . . . . . Lit. 250.982,98
4. Für Vertiefungsarbeiten im neuen Hafenbasin (es sind gehoben 150.990 cbm schwerer Lehm- und Steinboden) . . . . . Lit. 264.633,49

b) bestritten aus dem für das Jahr 1929 vorgesehenen Ausgabenbudget:

Für den Bau des Eisbrechers „Perkūnas“ Lit. 99.500,—

An ausserordentliche Ausgaben insgesamt Lit. 1.197.536,27

## C. Auf Bestellung ausgeführte Arbeiten

Im Berichtsjahr hat das Hafenbauamt auf Bestellung von dritter Seite folgende Arbeiten ausgeführt:

1. Laufende Reparaturen des Baggers „Danija“ für den Hafen Šventa für Rechnung des Finanz-Ministeriums.
2. Für Rechnung des Direktoriums des Memelgebiets Untersuchung, Projektierung und Kostenanschlag für die Anlage in Drawöhnen und die Bauausführung für insgesamt Lit. 11.200,—.



## IV. Der Hafenverkehr

Neben dem Seeschiffsverkehr, weist der Memeler Hafen einen nicht unbedeutenden Binnenwasserstrassenverkehr auf, der durch die begünstigte Lage des Hafens, an der Mündung des Memelstromgebietes in die Ostsee, ermöglicht wird. Dem entsprechend teilt sich auch die im folgenden gebotene Statistik in Seeschiffsverkehr und Binnenschiffsverkehr ein. Anschliessend hieran wird der Warenverkehr in gleicher Weise behandelt.

### A. Seeschiffsverkehr

Im vorjährigen Jahresbericht ist bereits darauf hingewiesen worden, dass der Seeschiffsverkehr im Memeler Hafen seit 1924 eine ständig steigende Tendenz aufweist. Obwohl im laufenden Berichtsjahre die Tonnage sich auf der vorjährigen Höhe gehalten hat, mithin eine Steigerung um ca. 66% gegenüber der Vorkriegszeit aufweist, ist die Zahl der verkehrenden Schiffe jedoch um ca. 20% gestiegen.

Vergleiche hierzu die graphische Darstellung auf Seite 38.

Es sind

Im Jahre	eingekommen		ausgelaufen	
	Schiffe	Netto-Reg. Tonnen	Schiffe	Netto-Reg. Tonnen
1910	850	292 267,3	854	293 939,9
1911	874	316 925,1	875	317 583,3
1912	820	298 334,3	813	297 589,6
1913	789	303 001,4	791	305 983,7
1914	539	210 986,5	535	209 329,8
1922	709	199 424,7	704	202 889,4
1924	694	266 777	707	266 550
1925	748	328 686	744	327 144
1926	717	344 436	719	349 786
1927	831	430 897	828	428 760
1928	824	468 492	824	468 408
1929	807	502 824	802	501 451
1930	960	499 792	960	500 077

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass im Berichtsjahre 153 Schiffe mehr eingekommen sind, als im Jahre 1929.

In Kubikmetern ausgedrückt, erreichte die Tonnage der eingekommenen Seeschiffe im Berichtsjahr 1.414.412 cbm (netto), die der ausgegangenen Seeschiffe 1.415.219 cbm (netto).

Von den eingekommenen 960 Schiffen waren 779 Dampfschiffe, 146 Motorschiffe, 13 Seeleichter, 14 Seeschlepper, 6 Segelschiffe, 1 Bagger, 1 Spezialschiff für magnetische Messungen. Es kamen ein: 760 Fahrzeuge mit Ladung und 194 leer, ausserdem haben 6 Fahrzeuge Memel als Nothafen angelaufen.

Von den ausgegangenen Schiffen waren 504 mit Ladung und 456 leer (einschliesslich der Memel als Nothafen angelaufenen Schiffe).

Im Vergleich zu 1929 ergeben die vorstehend angeführten Daten folgendes Bild:

An Schiffen sind

	eingekommen		ausgegangen	
	mit Ladung	ohne Ladung	mit Ladung	ohne Ladung
1929	78,2 %	21 %	51,9 %	48 %
1930	79,2 %	20,2 %	52,5 %	46,8 %

Es sind demnach im Berichtsjahr gegenüber 1929

**mit Ladung**

1 % mehr Schiffe eingetroffen

0,6 % mehr Schiffe ausgegangen

**ohne Ladung**

0,8 weniger Schiffe eingetroffen und

1,2 weniger Schiffe ausgegangen.

Den grössten Schiffsverkehr wiesen die Monate Juli (120 Schiffe einkommend mit 63,800 N. R. T.) und August (113 Schiffe einkommend mit 62,546 N. R. T.) auf.

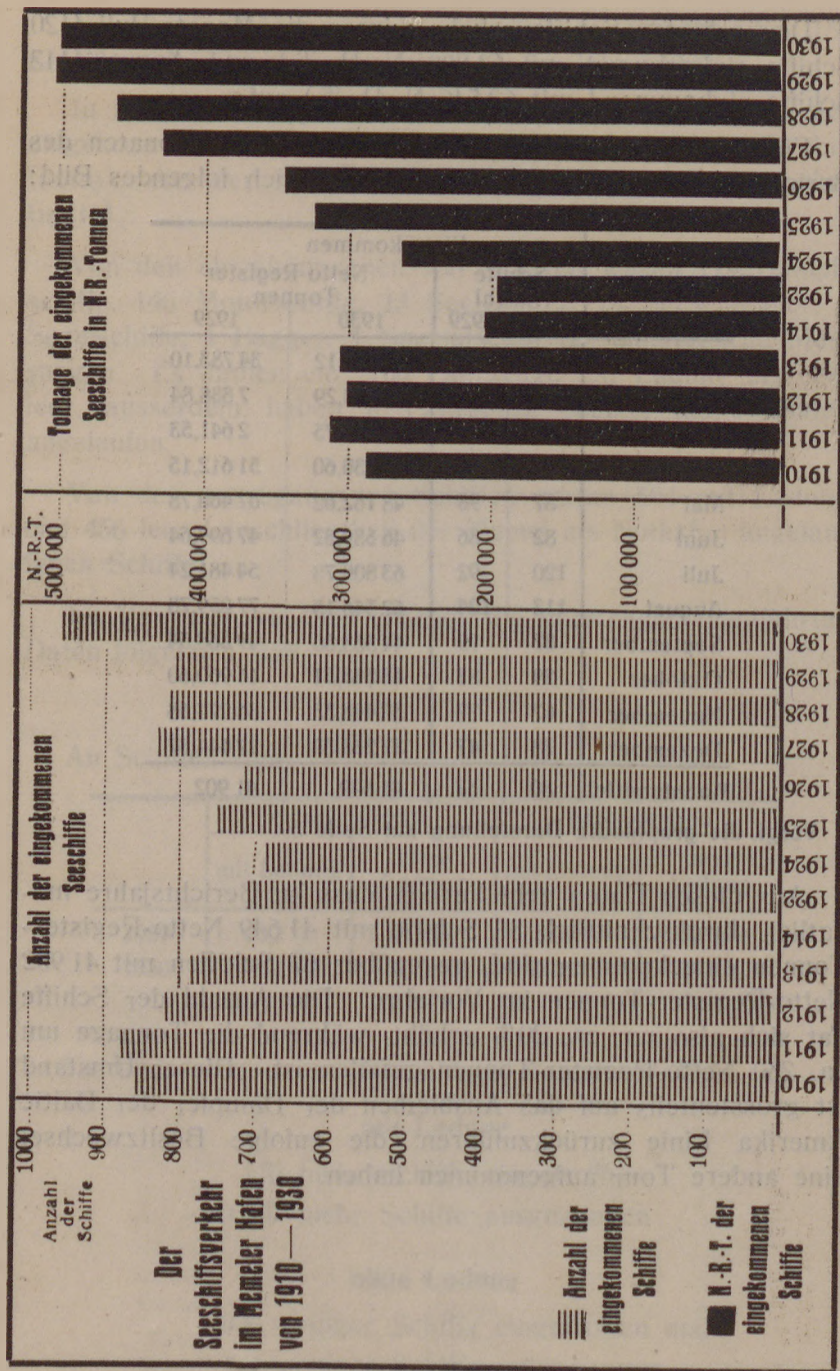
Für den Eingangsverkehr in den einzelnen Monaten des Berichtsjahres und des Vorjahres ergibt sich folgendes Bild:

	Einkommen			
	Schiffe		Netto-Register	
	Anzahl		Tonnen	
	1930	1929	1930	1929
Januar	53	54	26 752,12	34 783,10
Februar	40	11	21 064,29	7 838,84
März	67	1	30 925,75	2 641,53
April	77	80	42 130,60	51 612,15
Mai	87	98	48 162,62	67 460,78
Juni	82	86	46 589,32	47 697,64
Juli	120	92	63 800,73	54 481,24
August	113	104	62 546,15	77 059,78
September	87	79	44 568,80	49 568,34
Oktober	89	81	43 548,21	45 960,60
November	67	77	32 448,33	36 274,68
Dezember	78	47	37 255,33	27 444,57
Monatsmittel	80	67	41 649	41 902



Vergl. die graphische Darstellung auf Seite 39.

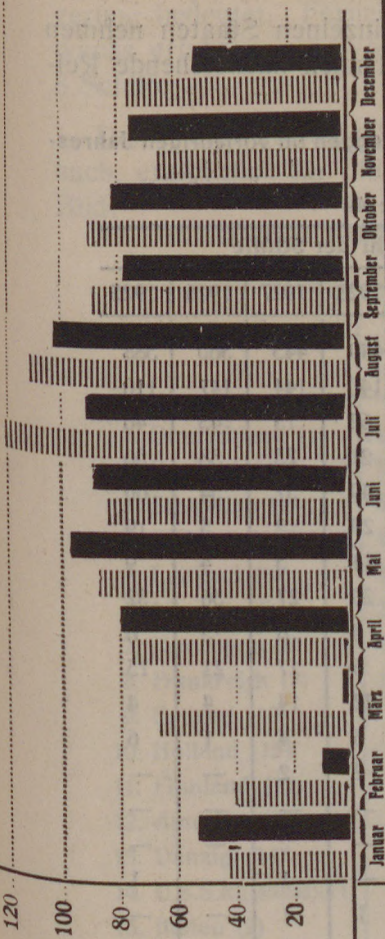
Aus diesen Daten geht hervor, dass im Berichtsjahre monatlich durchschnittlich 80 Schiffe mit 41 649 Netto-Register-Tonnen einkommen sind, gegenüber 67 Schiffen mit 41 902 Netto-Register-Tonnen im Vorjahre. Die Anzahl der Schiffe hat sich also um ca. 20% erhöht, während die Tonnage um ca. 250 Netto-Register-Tonnen gefallen ist. Dieser Umstand ist grösstenteils auf das Ausbleiben der Dampfer der Baltic Amerika Linie zurückzuführen, die zufolge Besitzwechsel eine andere Tour aufgenommen haben.







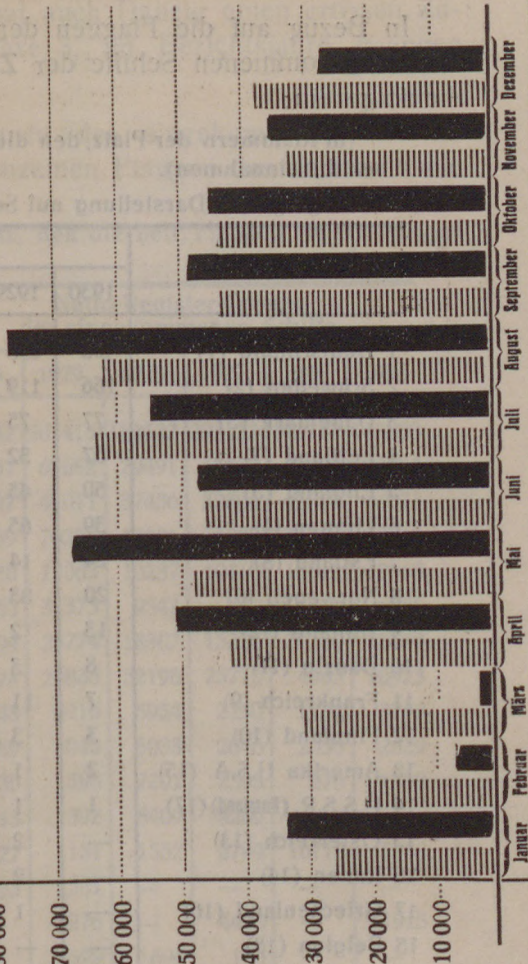
# Anzahl 120 100 80 60 40 20 **Der Seeschiffsverkehr über dem Memeler Hafen (einkommend) 1930 und 1929**

 Anzahl der  
Schiffe 1930  
 Anzahl der  
Schiffe 1929



Netto RT 80 000  
70 000  
60 000  
50 000  
40 000  
30 000  
20 000  
10 000

 Netto-  
Register-Tonnen  
1930  
 Netto-  
Register-Tonnen  
1929





## Nationalität der Schiffe

In Bezug auf die Flaggen der einzelnen Staaten nehmen die eingekommenen Schiffe der **Zahl** nach nachstehende Reihenfolge ein:

(In Klammern der Platz, den die Flaggen im vorjährigen Jahresbericht einnahmen).

Vergl. graph. Darstellung auf Seite 44

	Zahl der Schiffe					
	1930	1929	1928	1927	1926	1925
1 Deutschland (1)	493	398	449	445	360	388
2 Schweden (2)	166	119	140	144	147	110
3 Dänemark (3)	77	75	62	75	43	46
4 Lettland (7)	57	32	21	25	38	50
5 England (5)	50	45	49	57	54	60
6 Litauen (4)	39	65	29	2	5	19
7 Estland (8)	24	14	11	5	4	9
8 Norwegen (6)	20	33	20	27	36	32
9 Holland (12)	13	2	8	8	3	6
10 Danzig (11)	8	3	5	17	21	15
11 Frankreich (9)	7	11	22	14	4	4
12 Finnland (10)	3	3	5	4	1	6
13 Amerika U.S.A. (15)	2	1	2	2	—	—
14 U.S.S.R. (Russland) (17)	1	1	—	—	—	—
15 Österreich (13)	—	2	—	2	—	—
16 Italien (14)	—	2	—	1	—	1
17 Griechenland (16)	—	1	1	1	—	—
18 Belgien (18)	—	—	—	2	—	—
19 Polen (19)	—	—	—	—	1	2

Deutschland, Schweden und Dänemark haben demnach ihre vorjährigen Stellen behauptet. Deutschland mit einem Zuwachs von ca. 25% und Schweden sogar mit einem Zuwachs von ca. 40%, während Dänemark unverändert geblieben ist. Lettland und Estland haben einen Zuwachs von je ca. 80% zu verzeichnen, daher ist Lettland aufgerückt und steht im Berichtsjahre an 4-ter Stelle. Nachdem Holland im Vorjahre nur 2 Schiffe aufweisen konnte, hat sich die Zahl im



Berichtsjahre auf 13 Schiffe erholt, was eine gewältige Steigerung bedeutet. Ferner hat auch Danzig einen grossen Zuwachs erfahren: im Vorjahre 3, im Berichtsjahre dagegen 8 Schiffe.

Den Netto-Register-Tonnen der eingekommenen Schiffe nach, ergibt sich für die einzelnen Flaggen das nachstehende Bild:

(In Klammern der Platz, den die betr. Flaggen im vorjährigen Bericht einnahmen).

	Netto-Register-Tonnen der eingekommenen Schiffe					
	1930	1929	1928	1927	1926	1925
1. Deutschland (1)	214542	201415	188532	203153	149122	143860
2. England (3)	75851	67662	79491	65493	49269	55283
3. Schweden (4)	51397	47011	37436	37508	45019	33071
4. Dänemark (2)	47809	70351	46901	51037	34756	28382
5. Lettland (8)	25480	17063	10237	10410	16512	12053
6. Litauen (5)	21163	31375	9547	437	1311	6725
7. Norwegen (6)	17094	28774	18307	15226	28220	23079
8. Frankreich (7)	15824	20836	52195	25772	4565	10923
9. Estland (10)	8743	4216	5954	2250	1784	3799
10. Holland (15)	8589	1045	3033	2646	2550	2329
11. Finnland (13)	4530	1596	7201	2393	270	1739
12. Amerika (17)	4013	392	6409	3269	—	—
13. Danzig (14)	3627	1131	1552	5704	10710	5356
14. U.S.S.R.(Russland)(11)	1123	2561	—	—	—	—
15. Italien (9)	—	5276	—	4438	—	1915
16. Griechenland (12)	—	1599	1696	126	—	—
17. Österreich (16)	—	520	—	520	—	—
18. Belgien (18)	—	—	—	514	—	—
19. Polen (19)	—	—	—	—	347	773

Hiernach nehmen nach Deutschland diejenigen Flaggen die ersten Plätze ein, die einen regelmässigen Tourenverkehr mit dem Memeler Hafen unterhalten. Es sind allerdings nicht unwesentliche Verschiebungen in der Reihenfolge der einzelnen Flaggen eingetreten, was auf die Einstellung anderer Schiffe in den Tourenverkehr zurückzuführen ist.

## Grösse und Tiefgang der Seeschiffe

Die im Memeler Hafen verkehrenden Seeschiffe weisen im Vergleich zu den Jahren 1913 und 1922 folgende Durchschnittsgrössen auf:

1913 — 384,0 NRT

1922 — 281,3 „

1925 — 439,4 „

1926 — 480,4 „

1927 — 518,5 „

1928 — 568,6 „

1929 — 623,1 „

1930 — 520,7 „

Durch das Ausbleiben der bereits vorher erwähnten Schiffe (Siehe Seite 37), sowie infolge Einstellung anderer Touren-dampfer ist die Durchschnittsgrösse der Schiffe geringer geworden.

Der Tauchtiefe nach ergibt sich nachstehendes Bild.

Anzahl der Schiffe					
	einkommend				
	Tatsächlicher Tiefgang bis 3,5 m	Tatsächlicher Tiefgang 3,5—5,5 m	Tatsächlicher Tiefgang 5,5—6 m	Tatsächlicher Tiefgang 6—6,5 m	Tatsächlicher Tiefgang über 6,5 m
1925	287	438	19	4	—
1926	254	430	23	7	3
1927	300	461	49	18	3
1928	267	505	39	12	1
1929	242	503	41	17	4
1930	328	582	26	19	5
	ausgehend				
	Tatsächlicher Tiefgang bis 3,5 m	Tatsächlicher Tiefgang 3,5—5,5 m	Tatsächlicher Tiefgang 5,5—6 m	Tatsächlicher Tiefgang 6—6,5 m	Tatsächlicher Tiefgang über 6,5 m
1925	402	341	1	—	—
1926	377	336	6	—	—
1927	405	416	7	—	—
1928	431	376	13	4	—
1929	362	411	23	5	1
1930	473	466	18	3	—

## B. Binnenschiffverkehrsverkehr

An Binnenschifffahrzeugen sind im Vergleich zu den letzten fünf Jahren ein- und ausgegangen:

	E i n k o m m e n d				
	Fahrzeuge mit eigener Triebkraft	Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft	Insgesamt Fahrzeuge	Tragfähigkeit in Tonnen	in NRT umgerechnet
1925	980	601	1581	227 278	75 756
1926	870	706	1576	245 156	78 386
1927	909	816	1725	309 157	109 241
1928	1065	601	1666	239 400	84 593
1929	1601	704	2305	332 283	117 414
1930	1399	815	2214	398 464	140 800

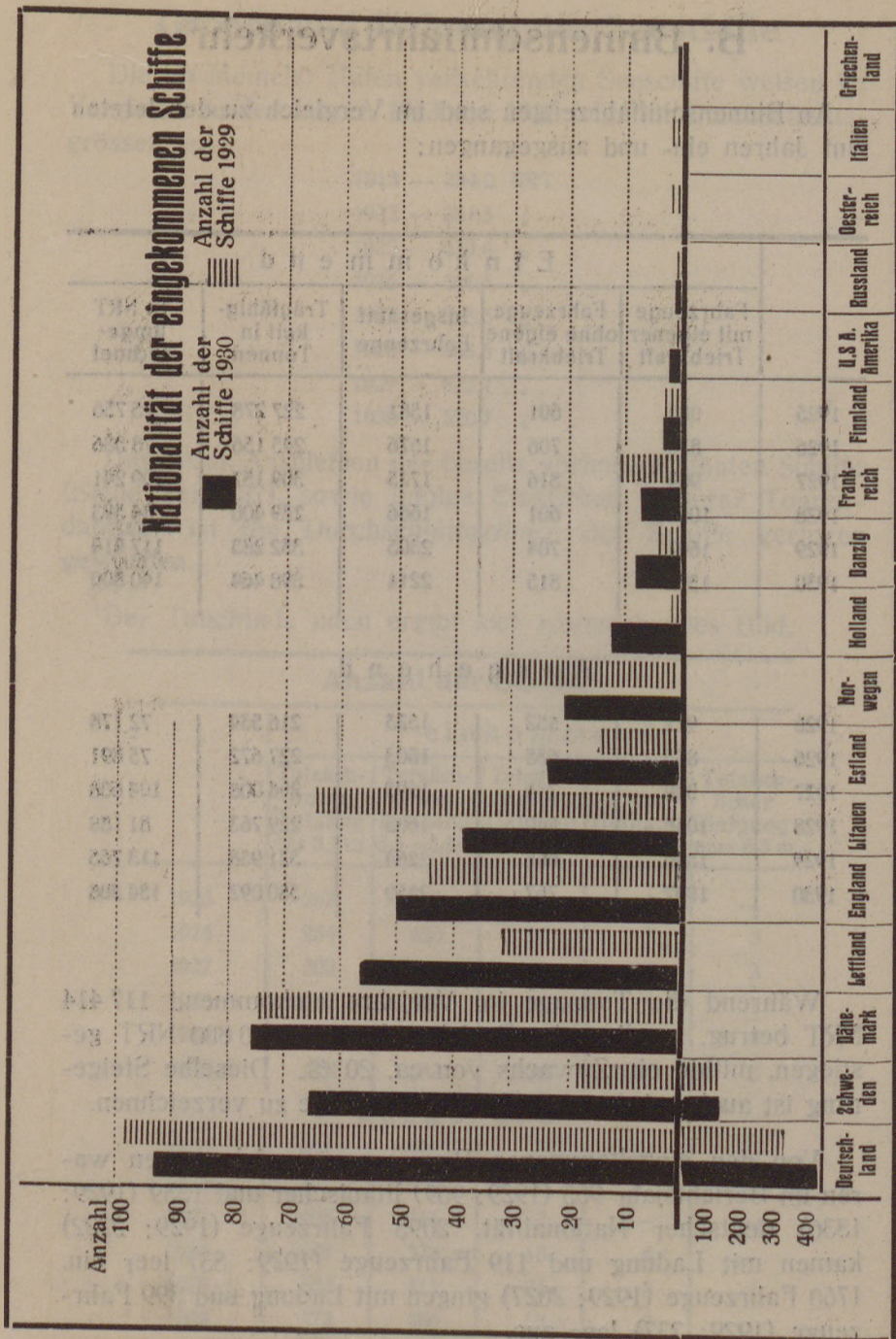
### A u s g e h e n d

1925	971	552	1523	216 534	72 178
1926	865	638	1503	227 672	75 891
1927	909	784	1693	296 008	104 608
1928	1056	549	1605	229 763	81 188
1929	1596	668	2264	321 958	113 765
1930	1392	767	2159	380 092	134 308

Während die Tonnage im Vorjahre einkommend 117 414 NRT betrug, ist diese im Berichtsjahre auf 140 800 NRT gestiegen, mithin ein Zuwachs von ca. 20 %. Dieselbe Steigerung ist auch bei der ausgehenden Tonnage zu verzeichnen.

Von den eingekommenen Binnengewässerfahrzeugen waren im Berichtsjahr 955 (1929: 969) litauischer und 1259 (1929: 1336) deutscher Nationalität. 2095 Fahrzeuge (1929: 2222) kamen mit Ladung und 119 Fahrzeuge (1929: 83) leer ein. 1760 Fahrzeuge (1929: 2027) gingen mit Ladung und 399 Fahrzeuge (1929: 237) leer aus.





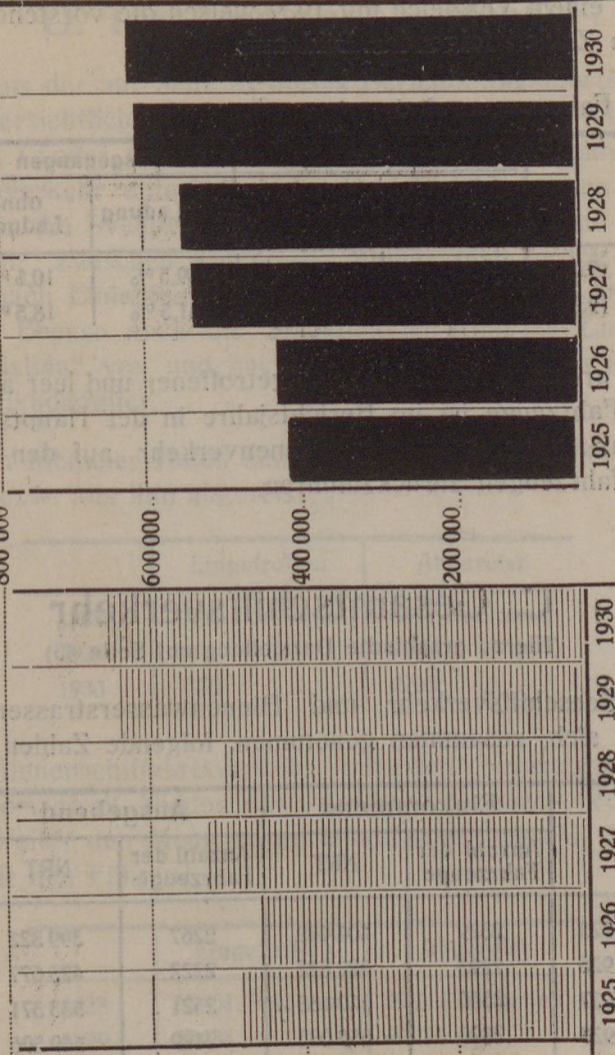
Netto-Register-  
Tonnen

Anzahl

Gesamtsschiffs-  
verkehr über  
den  
Memeler Hafen  
1925—1930

Anzahl der  
eingekommenen  
Fahrzeuge

N.-R.-T. der  
eingekommenen  
Fahrzeuge





Bei einem Vergleich mit 1929 weisen die vorstehend angeführten Zahlen folgendes Bild auf:

An Fahrzeugen sind

	eingekommen		ausgegangen	
	mit Ladung	ohne Ladung	mit Ladung	ohne Ladung
1929	96,4 %	3,6 %	89,5 %	10,5 %
1930	94,6 %	5,4 %	81,5 %	18,5 %

Die grössere Anzahl leer eingetroffener und leer ausgegangener Fahrzeuge ist im Berichtsjahre in der Hauptsache auf den stark vergrösserten Personenverkehr auf den Binnenwasserfahrzeugen zurückzuführen.

## C. Gesamtschiffsverkehr

(Hierzu graphische Darstellung auf Seite 45)

Im Seeschiffsverkehr und Binnenwasserstrassenverkehr ergeben sich, zusammen genommen, folgende Zahlen:

	Einkommend		Ausgehend	
	Anzahl der Fahrzeuge	NRT	Anzahl der Fahrzeuge	NRT
1925	2329	404 442	2267	399 322
1926	2293	422 822	2222	425 677
1927	2556	540 138	2521	533 371
1928	2490	553 085	2429	549 596
1929	3112	620 238	3066	615 217
1930	3174	640 592	3119	634 386

Die Tonnage des Gesamtschiffsverkehrs im Memeler Hafen im Berichtsjahr in Kubikmeter umgerechnet ergibt:

1.812.875 netto cbm einkommend  
und  
1.795.292 netto cbm ausgehend.



## D. Der Personenverkehr

Wie aus der auf Seite 81 dieses Berichts angeführten Aufstellung ersichtlich, wird von verschiedenen Reedereien der einzelnen Länder mit dem Memeler Hafen ein regelmässiger Personenverkehr unterhalten. Im Berichtsjahr ist neu hinzugekommen die Svenska Amerika Linien, Göteborg, die den D. „Borgholm“ zwischen Kalmar — Memel und zurück laufen lässt je nach Einlaufen oder Auslaufen der grossen Amerikadampfer. Ebenso auch die Skandinavien-Amerika Linie mit M./S. „Vistula“ von und nach Kopenhagen mit Anschluss an die Amerikadampfer.

In den Memeler Hafen sind mit den Tourenschiffen eingetroffen bezw. aus ihm abgereist:

	Eingetroffen	Abgereist
1928	2324 Personen	2639 Personen
1929	3187 .	2489 .
1930	2725 .	2295 .

Im Binnenschiffahrtsverkehr mit den Nehrungskurorten Schwarzort, Preil, Nidden usw., sodann Cranzbeck, Russ, Tilsit und weiter den Memelstrom hinauf sind (ausschl. des Verkehrs mit den Fähren)

	Eingetroffen	Abgereist
1928	29 401 Personen	29 943 Personen
1929	49 484 .	49 796 .
1930	53 977 .	58 734 .

Demnach weist der Personenverkehr auf den Binnenwasserstrassen seit 1929 eine stark steigende Tendenz auf.

## E. Der seewärtige Warenverkehr über den Hafen

(Hierzu graphische Darstellung auf Seite 50)

Der seewärtige Warenverkehr über den Memeler Hafen ergibt für mehrere Vorkriegs- und Nachkriegsjahre nachstehendes Zahlenbild:

Jahr	Einfuhr Tonnen	Ausfuhr Tonnen
1910	309 698	395 816
1911	339 329	406 748
1912	326 639	419 461,5
1913	376 541	327 682
1914	206 665	210 880,5
1922	23 673	46 603,5
1924	294 611	143 435
1925	366 654	139 114
1926	398 697	165 417
1927	492 502	145 148
1928	437 897	155 808
1929	496 047	211 166
1930	475 943	221 983

Der Warenverkehr weist also eine weitere erfreuliche Steigerung der Ausfuhr auf, 11 000 Tonnen mehr als im Vorjahre, während die Einfuhr um ca. 20 000 Tonnen gefallen ist. (Vergl. Seite 54).

In den einzelnen Monaten des Berichtsjahres und des Jahres 1929 hat sich der seewärtige Warenverkehr folgendermassen abgewickelt.

	Wareneinfuhr		Warenausfuhr	
	1930 t	1929 t	1930 t	1929 t
Januar	29 485	29 287	16 665	14 291
Februar	14 339	9 597	10 967	845
März	32 099	4 010	13 399	—
April	37 581	50 822	22 237	33 790
Mai	44 313	57 426	18 408	23 514
Juni	33 343	48 472	21 345	23 645
Juli	61 186	60 520	17 643	20 746
August	77 874	73 416	20 851	17 597
September	40 890	53 003	12 996	15 386
Oktober	40 817	43 208	20 931	24 637
November	20 878	37 924	23 917	25 523
Dezember	43 138	28 362	22 624	11 192
Monatsmittel	39 662	41 337	18 499	17 597

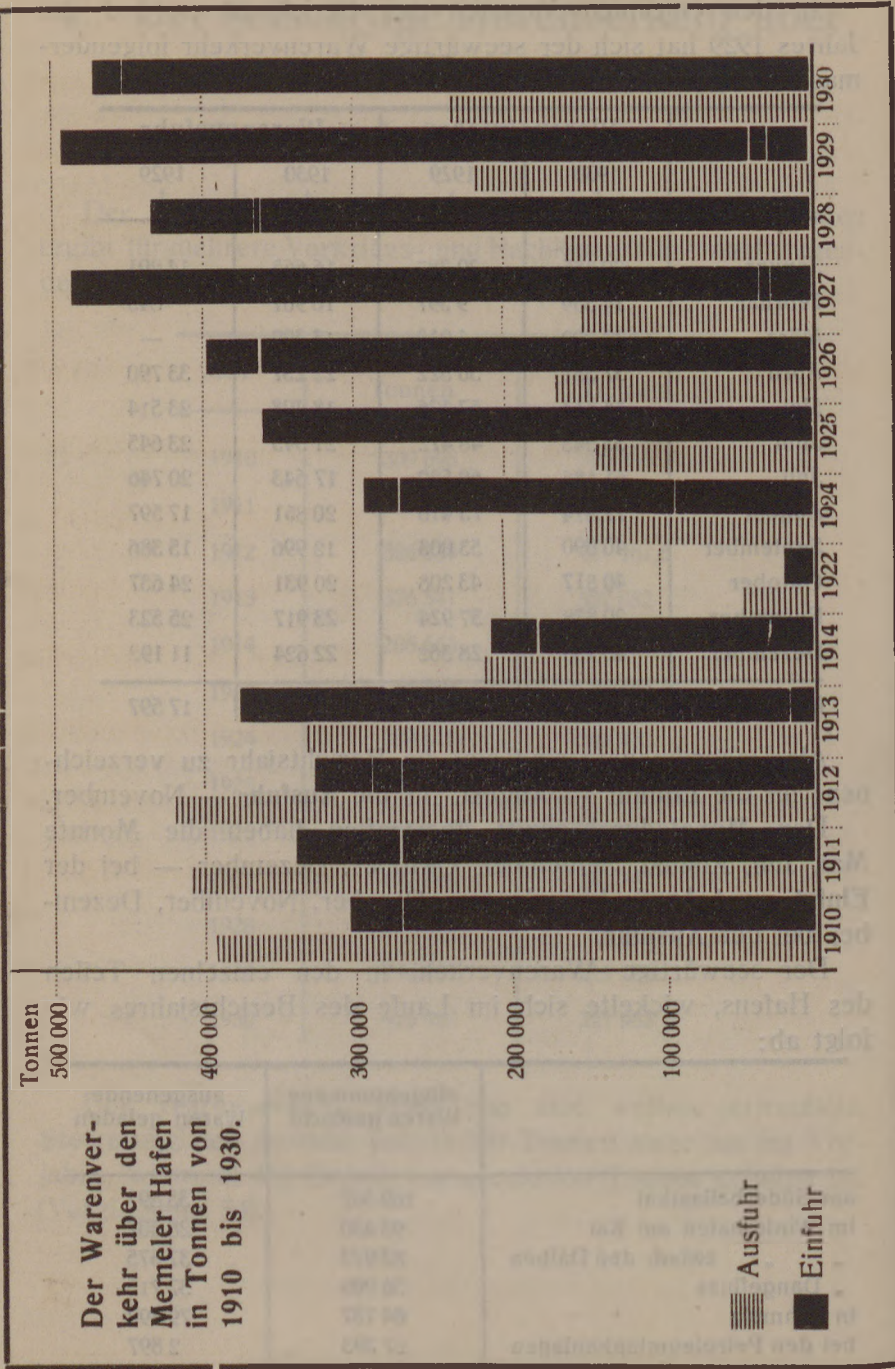
Als Rekordmonate sind also im Berichtsjahr zu verzeichnen: für die **Einfuhr** — August, für die **Ausfuhr** — November.

Den Monatsdurchschnitt übertroffen haben die Monate Mai, Juli, August, September, Oktober, Dezember — bei der **Einfuhr** und April, Juni, August, Oktober, November, Dezember bei der **Ausfuhr**.

Der seewärtige Warenverkehr in den einzelnen Teilen des Hafens, wickelte sich im Laufe des Berichtsjahres wie folgt ab:

	eingekommene Waren gelöst t	ausgehende Waren geladen t
am Süderballastkai	169 502	35 897
im Winterhafen am Kai	93 430	28 407
„ „ zwisch. den Dalben	83 973	37 575
„ Dangefluss	36 908	37 715
in Schmelz	64 737	79 492
bei den Petroleumtankanlagen	27 393	2 897





Tonnen 80 000

# Der seewärtige Warenverkehr 1930 in Tonnen

70 000

60 000

50 000

40 000

30 000

20 000

10 000

Ausfuhr

Einfuhr

Januar Februar März April Mai Juni Juli August September Oktober November Dezember



# Die seewärtige

		Deutsch- land	Schweden	Holland	England	Belgien	Danzig	Norwegen
1	Steinkohle	49054	—	—	18804	—	13752	—
2	Düngemittel	14123	985	41900	—	15104	8036	—
3	Zement	22034	16897	—	—	8955	—	—
4	Kalksteine	170	54981	—	—	—	—	—
5	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	20911
6	Rohphosphat	—	—	—	—	—	—	—
7	Petroleum und Benzin	14695	—	—	—	—	—	—
8	Eisen- und Eisenwaren	18149	2	119	5458	256	150	—
9	Zucker	14918	—	225	75	1098	11	—
10	Stückgut	7373	292	755	2226	1361	97	—
11	Salz	7364	—	—	103	—	—	—
12	Chemikalien	1995	2317	263	1	81	369	484
13	Öl und Fette	3816	120	158	33	61	74	—
14	Papierholz	—	—	—	—	—	—	—
15	Koks	948	—	—	2174	—	10	—
16	Heringe	82	—	—	2603	—	23	—
17	Kreide	297	835	—	—	—	—	—
18	Reis	1585	—	12	—	—	—	—
19	Glaswaren	752	—	—	—	445	—	—
20	Altpapier	—	941	—	—	—	—	—
21	Papier	408	54	58	—	8	82	—
22	Teer	443	129	—	—	1	1	—
23	Tabak	377	—	94	68	3	29	—
24	Früchte	550	—	—	—	—	—	—
25	Autos	78	8	—	6	8	6	—
26	Maschinen	254	115	—	26	—	—	—
27	Landwirtschaft. Maschinen	69	166	—	10	—	3	—
28	Felle	343	—	19	—	26	—	—
29	Maschinenteile	119	72	—	14	10	—	—
30	Rundholz	—	—	79	—	—	—	—
31	Saat	—	19	—	—	—	15	—
32	Getränke	—	7	—	1	—	2	—
33	Vieh	—	—	—	—	—	—	—
34	Verschiedene Waren	5409	290	363	215	203	130	—
Insgesamt:		165405	78230	44075	31817	27620	22790	21395



# Einfuhr 1930 in Tonnen

Dänemark	Afrika (Algerien)	Finnland	Amerika U. S. A.	Spanien	U. S. S. R. (Russland)	Rumänien	Lettland	Estland	Frankreich	Insgesamt
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81610
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80148
11495	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59381
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55151
—	—	11695	—	9887	—	—	—	—	—	42493
—	16785	—	11600	—	—	—	—	—	—	28385
—	—	—	442	—	9792	2430	661	—	—	28020
316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24450
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16357
672	—	64	—	—	—	—	97	258	—	13195
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7497
1709	—	35	—	—	—	—	9	—	—	7263
1272	—	—	—	—	—	—	36	—	—	5570
—	—	2800	—	—	—	—	400	—	—	3200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3132
20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2728
905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2037
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1597
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1197
—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	983
—	—	21	—	—	—	—	3	—	—	634
32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	606
19	—	—	—	—	—	—	3	—	—	593
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	550
298	—	—	—	—	—	—	48	2	20	474
41	—	10	—	—	—	—	—	8	—	454
19	—	—	—	—	—	—	—	—	154	421
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	388
53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	268
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
268	—	40	—	—	—	—	21	27	37	7003
17184	16785	14707	12042	9887	9792	2430	1278	295	211	475943

## F. Die seewärtige Einfuhr

(vergl. Seite 52 und 53)

weist im Jahre 1930 475.943 Tonnen auf, mithin ca. 20.000 Tonnen weniger als im Jahre 1929, ist aber dennoch um ca. 100.000 Tonnen oder ca. 26% grösser, als im Vorkriegsrekordjahr 1913.

Die Verringerung der Gesamteinfuhr ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Steinkohle (Vergl. unten) im Jahre 1930 vornehmlich auf dem Eisenbahnwege nach Litauen gelangte und daher nur 81 610 Tonnen gegenüber 127 330 Tonnen im Jahre 1929, also ca. 46 000 t weniger über den Memeler Hafen zur Einfuhr gelangten.

Eine Abnahme hat ferner die Einfuhr von Schwefelkies erfahren, die im Berichtsjahre auf 42 493 Tonnen (1929: 69 660 t) zurückgegangen ist.

Der grösste Teil der übrigen eingeführten Waren hat nicht unbedeutende Zunahmen erfahren, worauf es auch zurückzuführen ist, dass die Gesamteinfuhrziffer im Jahre 1930 sich **nur** um 20 000 t verringert hat, **während** der Ausfall nur bei Kohlen und Schwefelkies zusammen  $46\,000 + 27\,000 = \text{ca. } 73\,000\text{ t}$  beträgt.

Eine Zusammenstellung der einzelnen eingeführten Waren-gattungen und der Abgangsländer (nicht Ursprungsländer) ergibt für das Jahr 1930 das auf Seite 52 u. 53 wiedergegebene Zahlenbild.

Die *Steinkohle* steht unter den Einfuhrwaren noch immer an erster Stelle. Während im Jahre 1929 Deutschland als Abgangsland hierfür gänzlich ausblieb, steht es im Jahre 1930 mit 49 054 t an erster Stelle, dann folgt England mit 18 804 t (1929: 59 929 t) und Danzig mit 13 752 t (1929: 67 401 t). Als Empfänger der Kohle traten auf: die litauische Eisenbahnverwaltung — 33 672 t (deutsche Kohle), Memeler Zellulosefabrik — 31 567 t (davon 13 791 t deutsche, 11 299 t englische, 6 477 t Danziger Kohle), Betriebswerke der Stadt Memel 3 120 t (englische Kohle), Privatfirmen 13 251 t (davon: 6 266 Danziger, 4 385 t englische und 2 600 t deutsche Kohle).

*Düngemittel* mit 80 148 t nehmen die zweite Stelle ein und haben einen Zuwachs von ca. 15 000 t gegenüber 1929 (65 479 t) erfahren. Es trafen ein: aus Holland 41 900 t (1929: 32 964 t) aus Belgien 15 104 t (1929: 16 677 t), aus Deutschland 14 123 t (1929: 14 828 t), aus Danzig 8036 t (1929: —) und aus Schweden 985 t (1929: 1010 t).

*Zement* insgesamt 59 381 t, (1929: 53 370 t), davon aus: Deutschland 22 034 t (1929: 19 854 t), Schweden 16 897 t (1929: 9701 t), Dänemark 11 495 t (1929: 12 234 t), Belgien 8955 t (1929: 9072 t).

*Kalksteine* 55 151 t (1929: 43 032 t) kamen aus Schweden 54 981 t (1929: 42 352 t) und Deutschland 170 t (1929: —).

*Schwefelkies*, 42 493 t, (1929: 69 660 t) aus: Norwegen 20 911 t (1929: 47 419 t), Finnland 11 695 t (1929: 7325 t) und Spanien 9887 t (1929: 14 916 t).

*Rohphosphat*, 28 385 t (1929: 31 788 t) für die Memeler „Union“ Düngemittelfabrik aus Afrika 16 785 t (1929: 5936 t) und aus Amerika U. S. A. 11 600 t (1929: 25 852 t).

*Petroleum und Benzin*, insgesamt 28 020 t (1929: 22 918 t) trafen ein aus Deutschland 14 695 t (1929: 8362 t), aus U. S. S. R. (Russland) 9792 t (1929: 11 286t), aus Rumänien 2430 t (1929: —), aus Lettland 661 t (1929: —) und aus Amerika (U. S. A.) 442 t (1929: 1290 t).

*Eisen und Eisenwaren*, 24 450 t (1929: 16 123 t) haben eine bedeutende Zunahme erfahren und kamen aus Deutschland 18 149 t (1929: 12 081 t), aus England 5458 t (1929: 2668 t) und dann folgen einige andere Länder in kleinen Mengen.

*Zucker*, 16 357 t (1929: 11 488 t) der auch um ca. 50% gestiegen ist, wurde fast ausschliesslich aus Deutschland, 14 918 t (1929: 10 338 t), eingeführt, während der kleine Rest aus Belgien (1098 t), Holland und anderen Ländern eintraf.

Das gleiche gilt für *Salz*, 7497 t (1929: 7757 t) woran Deutschland mit 7364 t (1929: 7028 t) beteiligt ist.

*Chemikalien*, 7263 t (1929: 1937 t) davon aus Schweden 2317 t (1929: 78 t), aus Deutschland 1995 t (1929: 731 t), aus Dänemark 1709 t (1929: 513 t), aus Norwegen 484 t (1929: —), aus Danzig 369 t (1929: 395 t), sowie aus Holland, Belgien, Finnland und England.

*Oele und Fette*, 5570 t (1929: 6069 t): Deutschland 3816 t (1929: 4278 t), Dänemark 1272 t (1929: 1415 t), der kleine Rest aus Holland, Schweden, Danzig, Belgien, England und Lettland.

*Papierholz*, 3200 t (1929: 1236 t), 2800 t aus Finnland, (1929: —) und aus Lettland 400 t (1929: 1236 t).

*Koks*, 3132 t (1929: 3425 t), davon aus England 2174 t (1929: 2622 t), aus Deutschland 948 t (1929: 803 t) und aus Danzig 10 t (1929: —).

*Heringe*, 2728 t (1929: 3242 t): England 2603 t (1929: 2704 t), Deutschland 82 t (1929: 425 t), Danzig 23 t (1929: 101 t).

*Kreide*, 2037 t (1929: 369 t) traf ein aus Dänemark 905 t (1929: —), aus Schweden 835 t (1929: 15 t), aus Deutschland 297 t (1929: 354 t).

*Reis*, 1597 t (1929: 1193 t): Deutschland 1585 t (1929: 1193 t) und Holland 12 t (1929: —).

*Glaswaren*, 1197 t (1929: 1579 t) kamen aus Deutschland 752 t (1929: 595 t) und aus Belgien 445 t (1929: 671 t).



*Altpapier*, 983 t (1929: 835 t) ist auch im Berichtsjahre fast ausschliesslich aus Schweden eingetroffen und zwar 941 t (1929: 812 t) und erstmalig aus Finnland 42 t (1929: —).

*Antos*, 474 t (1929: 320 t) kamen aus Dänemark 298 t (1929: 251 t), Deutschland 78 t (1929: 38 t), Lettland 48 t (1929: —), Frankreich 20 t (1929: —), Belgien 8 t (1929: 19 t), Schweden 8 t (1929: 5 t), England 6 t (1929: —), Danzig 6 t (1929: —), Estland 2 t (1929: —).

*Papier* 634 t, *Teer* 606 t, *Tabak* 593 t, *Früchte* 550 t, *Maschinen und Maschinenteile* 722 t, *Felle* 388 t, *Rundholz* 79 t. *Saat* 40 t. sind fast ausschliesslich aus deutschen Häfen eingeführt worden.

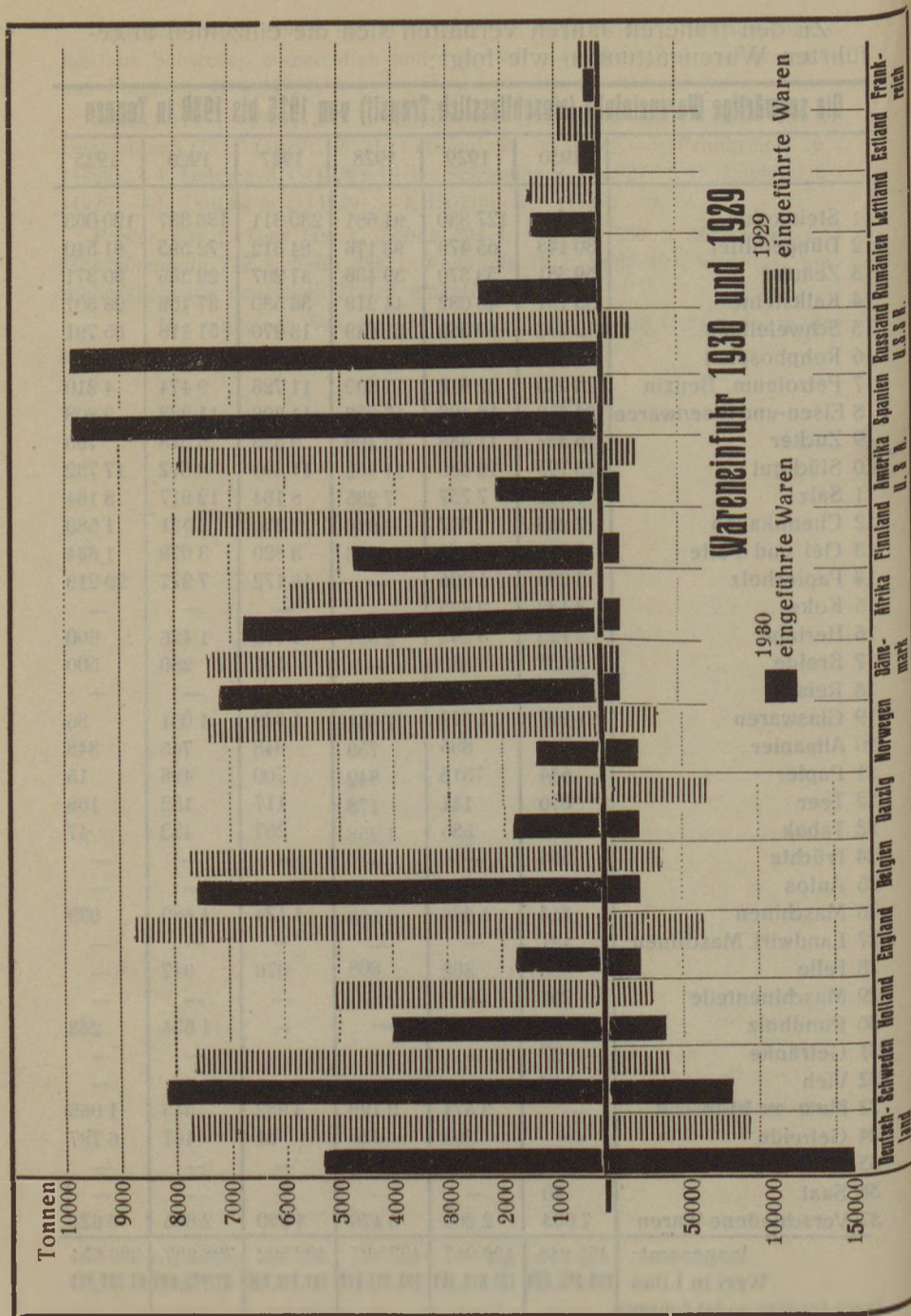
Die einzelnen Warengattungen ergeben für die letzten Jahre das auf Seite 57 angeführte Zahlenbild.

Zu den früheren Jahren verhalten sich die einzelnen angeführten Warengattungen wie folgt:

Die seewärtige Wareneinfuhr (einschliesslich Transit) von 1925 bis 1930 in Tonnen						
	1930	1929	1928	1927	1926	1925
1 Steinkohle	81 610	127 330	94 681	230 311	136 337	120 063
2 Düngemittel	80 148	65 479	93 176	84 312	72 595	61 540
3 Zement	59 384	53 370	39 436	37 297	29 366	30 371
4 Kalksteine	55 151	43 032	44 219	36 580	37 159	28 301
5 Schwefelkies	42 493	69 660	51 049	13 270	51 118	35 791
6 Rohphosphat	28 385	31 788	12 224	—	—	—
7 Petroleum, Benzin	28 020	22 918	17 603	11 726	9 474	4 210
8 Eisen-und Eisenwaren	24 450	16 123	17 333	11 208	11 233	9 808
9 Zucker	16 357	11 488	13 499	9 325	5 548	795
10 Stückgut	13 195	16 680	11 952	11 693	8 872	17 732
11 Salz	7 497	7 757	7 235	8 164	12 917	8 164
12 Chemikalien	7 263	1 937	1 996	1 370	1 531	1 589
13 Oel und Fette	5 570	6 069	4 796	3 829	3 079	1 634
14 Papierholz	3 200	1 236	—	16 172	7 277	29 219
15 Koks	3 132	3 425	—	—	—	—
16 Heringe	2 728	3 242	2 591	2 073	1 426	600
17 Kreide	2 037	369	—	507	280	500
18 Reis	1 597	1 193	1 288	922	—	—
19 Glaswaren	1 197	1 579	1 864	1 328	1 051	86
20 Altpapier	983	835	759	948	745	348
21 Papier	634	515	842	700	498	15
22 Teer	606	141	178	117	182	168
23 Tabak	593	555	1 258	257	422	47
24 Früchte	550	—	—	—	—	—
25 Autos	474	—	—	—	—	—
26 Maschinen	454	1 466	2 308	1 424	1 689	939
27 Landwirt. Maschinen	421	—	—	—	—	—
28 Felle	388	362	808	676	947	—
29 Maschinenteile	268	—	—	—	—	—
30 Rundholz	79	275	—	—	1 634	263
31 Gefränke	27	—	—	—	—	—
32 Vieh	12	—	—	—	—	—
33 Pflaster- und Schamottsteine	—	3 574	9 199	3 982	545	1 063
34 Getreide	—	903	425	21	167	6 787
35 Viehfutter	—	480	711	—	—	—
36 Saat	40	—	—	—	—	—
37 Verschiedene Waren	7 003	2 266	6 470	4 290	2 605	6 621
Insgesamt:	475 943	496 047	437 897	492 502	398 697	366 654
Wert in Lit.	253.393.389	131.017.147	153.121.412	131.712.716	87.723.409	61.137.751

(nach Angaben an das Zollamt)







## Die Abgangsländer der Einfuhr

nehmen im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren nachstehende Reihenfolge ein (in Klammern der Platz, den das betreffende Land im vorjährigen Bericht einnahm):

Vergl. graphische Darstellung auf Seite 58.

	1930 t	1929 t	1928 t	1927 t	1926 t	1925 t
1 Deutschland (1)	165405	97993	99645	217632	163828	117576
2 Schweden (4)	78230	57711	67711	60864	58822	54423
3 Holland (6)	44075	35131	45401	31916	32370	45086
4 England (3)	31817	68712	46859	94695	23563	67875
5 Belgien (8)	27620	27717	17223	14965	8139	1966
6 Danzig (2)	22790	70793	75117	31127	42828	4235
7 Norwegen (5)	21395	47419	44212	13271	50918	36621
8 Dänemark (9)	17184	17367	7025	3800	2055	2443
9 Afrika (Algerien) (13)	16785	5936	2488	—	—	—
10 Finnland (12)	14707	7557	1778	16383	6531	20141
11 Amerika U.S.A. (7)	12042	27764	9787	2118	5	—
12 Spanien (10)	9887	14916	3300	—	—	—
13 U.S.S.R. Russland (11)	9792	14366	11877	5401	5950	1600
14 Rumänien (—)	2430	—	—	—	—	—
15 Lettland (14)	1278	1523	63	8	3092	10286
16 Estland (15)	295	876	1841	312	596	2406
17 Frankreich (16)	211	266	307	10	—	—
18 Japan (17)	—	—	1963	—	—	—
19 Italien (18)	—	—	1300	—	—	2046

Unter den Abgangsländern sind im Vergleich zum Jahre 1929, wie aus dieser Aufstellung ersichtlich, recht bedeutende Veränderungen eingetreten. Deutschland, welches auch bisher stets an erster Stelle stand, hat eine Zunahme von ca. 67 000 t = ca. 70% erfahren, Schweden eine solche von ca. 21 000 t = ca. 35%, Afrika (Algerien) ca. 11 000 t = ca. 180%, Finnland ca. 7200 t = 95% und Holland ca. 9000 t = ca. 26%, dagegen hat die Einfuhr abgenommen aus England und Danzig infolge Ausbleiben der Kohle, aus Norwegen und Spanien, der verminderten Schwefelkieseinfuhr wegen, Amerika (U. S. A.) des Rohphosphates und U. S. S. R. (Russland) des Petroleums und Benzins wegen, welches im Berichtsjahr mehr aus anderen Ländern zur Einfuhr gelangte.

Unter Uebernahme der im vorjährigen Jahresbericht angeführten Daten stellt sich die Einfuhr aus den einzelnen Abgangsländern im Vergleich zu 1929 für die hauptsächlich in Frage kommenden Waren wie folgt:

*Deutschland.* Steinkohle 49 054 t (1929: —), Zement 22 034 t (1929: 19 854 t), Eisen und Eisenwaren 18 149 t (1929: 12 081 t), Zucker 14 918 t (1929: 10 338 t), Petroleum und Benzin 14 695 t (1929: 8362 t), Düngemittel 14 123 t (1929: 14 828 t), Stückgut 7373 t (1929: 12 047 t), Salz 7364 t (1929: 7028 t), Oel und Fette 3816 t (1929: 4278 t), Chemikalien 1995 t (1929: 731 t), Reis 1585 t (1929: 1193 t), Koks 948 t (1929: 803 t), Glaswaren 752 t (1929: 595 t), Früchte 550 t (1929: —) usw. Pflaster- und Schamottsteine, Altpapier, Getreide, Viehfutter, Rundholz fielen gänzlich aus.

*Schweden.* Kalksteine 54 981 t (1929: 42 352 t), Zement 16 897 t (1929: 9701 t), Chemikalien 2317 t (1929: 78 t), Altpapier 941 t (1929: 812 t), Kreide 835 t (1929: 15 t), Stückgut 292 t (1929: 431 t) usw. Pflaster- und Schamottsteine fielen aus.

*Holland.* Düngemittel 41 900 t (1929: 32 964 t), Stückgut 755 t (1929: 1093 t), Chemikalien 263 t (1929: 192 t), Zucker 255 t (1929: —), Oele und Fette 158 t (1929: 119 t) usw. Zement fiel aus.

*England.* Steinkohle 18 804 t (1929: 59 929 t), Eisen und Eisenwaren 5458 t (1929: 2668 t), Heringe 2603 t (1929: 2704 t), Stückgut 2226 t (1929: 538 t), Koks 2174 t (1929: 2622 t) usw.

*Belgien.* Düngemittel 15 104 t (1929: 16 677 t), Zement 8955 t (1929: 9172 t), Stückgut 1361 t (1929: 874 t), Zucker 1098 t (1929: 5 t), Glaswaren 445 t (1929: 671 t), Eisen und Eisenwaren 256 t (1929: 38 t) usw.

*Danzig.* Steinkohle 13 752 t (1929: 67 401 t), Düngemittel 8036 t (1929: —), Chemikalien 369 t (1929: 395 t), Eisen und Eisenwaren 150 t (1929: —) usw. Petroleum und Benzin, sowie Glaswaren, fielen aus.

*Norwegen.* Schwefelkies 20 911 t (1929: 47 419 t) und Chemikalien 484 t (1929: —).

*Dänemark.* Zement 11 495 t (1929: 12 234 t), Chemikalien 1709 t (1929: 513 t), Oele und Fette 1272 t (1929: 1415 t), Kreide 905 t (1929: —), Stückgut 672 t (1929: 870 t), Eisen und Eisenwaren 316 t (1929: 1322 t), Autos 298 t (1929: —) usw. Pflaster- und Schamottsteine fielen aus.

*Afrika (Algerien).* Rohphosphat 16 785 t (1929: 5936 t).

*Finnland.* Schwefelkies 11 695 t (1929: 7325 t), Papierholz 2800 t (1929: —) usw.

*Amerika (U. S. A.).* Rohphosphat 11 600 t (1929: 25 852 t) und Petroleum und Benzin 442 t (1929: 1290 t). Salz fiel aus.

*Spanien.* Schwefelkies 9887 t (1929: 14 916 t).

*U. S. S. R. (Russland).* Petroleum und Benzin 9792 t (1929: 11 286 t).

*Rumänien.* Petroleum und Benzin 2430 t (1929: —).

*Lettland.* Petroleum und Benzin 661 t (1929: —), Papierholz 400 t (1929: 1236 t) usw.

*Estland.* Stückgut 258 t (1929: 170 t) usw.

*Frankreich:* Landwirtschaftliche Maschinen 154 t (1929: —) usw.

## G. Die seewärtige Ausfuhr

(vergl. Seite 62 und 63)

zeigt im Berichtsjahre ein ziemlich verändertes Bild. Die Gesamtausfuhr ist um ca. 11 000 t gestiegen. Während die Ausfuhr von Getreide ca. 15 000 t, Grubenholz ca. 6000 t, Phosphat ca. 2600 t, Rohphosphat ca. 600 t, Kleesaat ca. 286 t ganz neu in Erscheinung tritt und einzelne andere Waren ebenfalls eine Steigerung erfahren haben, ist die Ausfuhr von Zellulose, Schnittholz, Sperrplatten, Sleeper, Flachs, Espenrollen, Eichenstäben gegenüber 1929 etwas zurückgegangen, ebenso auch die Holzflösserei\*).

Für die einzelnen Bestimmungsländer und Waren ergibt ein genaues Zahlenbild die auf Seite 62 u. 63 angeführte Aufstellung.

Hiernach steht *Zellulose* mit ca. 87 000 t nach wie vor an überragender erster Stelle. Abnehmer waren Deutschland mit 40 374 t (1929: 43 839 t), England mit 24 038 t (1929: 26 368 t), Spanien mit 15 302 t (1929: 16 558 t), Argentinien mit 2467 t (1929: 4739 t), Amerika U. S. A. mit 1678 t (1929: 3900 t), Lettland mit 1640 t (1929: 1075 t), Danzig mit 716 t (1929: —), sowie Holland, Schweden, Estland, Belgien in kleineren Mengen.

Es folgt die *Holzausfuhr* mit insgesamt ca. 60 000 t. Abnahmeländer waren: Deutschland mit ca. 18 300 t (1929: ca. 36 000 t), England mit ca. 11 500 t (1929: ca. 10 200 t), Schweden mit ca. 9000 t (1929: ca. 2150 t), Frankreich mit ca. 9000 t (1929: ca. 9200 t), Belgien mit ca. 3900 t (1929: ca. 2000 t), Holland mit ca. 3500 t (1929: ca. 4200 t), Dänemark mit ca. 1800 t (1929: ca. 895 t) und neu, Estland mit ca. 2400 t Rundholz. Nach einer Pause von ca. 3 Jahren ist im Berichtsjahre wieder Grubenholz, ca. 5900 t zur Ausfuhr gelangt.

### \*) Uebersicht über die Holzflösserei.

	Zahl der Flösse	Hartes Holz fm	Stämme		Bearbeitetes Holz		Ins- gesamt Festmeter
			Stck.	fm	Stck.	fm	
1925	217	370	—	42 737	—	715	43 822
1926	190	23	—	32 445	—	2 108	34 576
1927	100	—	80 218	58 991	—	—	50 991
1928	116	—	123 382	78 941	5 377	672	79 613
1929	87	—	135 050	71 229	53 188	3 380	74 609
1930	57	130	58 751	34 524	3 529	511	35 165



# Die seewärtige

		Deutsch- land	England	Schweden	Spanien	Holland	Belgien	Frankreich
1	Zellulose	40374	24038	154	15302	199	15	—
2	Schnittholz	10458	7383	—	—	2192	727	5355
3	Kiesabbrände	17048	—	4330	—	1871	—	—
4	Espenrollen	4937	3654	9050	—	917	—	—
5	Getreide	760	1455	1360	—	2633	7244	—
6	Leinsaat	5409	3549	31	—	2997	435	104
7	Grubenholz	—	—	—	—	—	2275	3650
8	Butter	4400	1323	—	—	—	—	3
9	Fleisch	83	3934	—	—	—	—	—
10	Sperrplatten	2634	479	49	—	108	50	—
11	Rundholz	310	—	—	—	346	662	—
12	Petroleum, Benzin	—	—	—	—	—	—	—
13	Phosphat	—	—	—	—	—	—	—
14	Flachs	603	45	672	—	21	53	76
15	Rohsprit	380	—	—	—	309	—	—
16	Papier	323	127	—	—	146	67	—
17	Rohphosphat	—	—	—	—	—	—	—
18	Lederpappe	93	480	—	—	32	17	—
19	Felle	375	—	7	—	111	37	—
20	Holzdraht	281	177	—	—	—	35	—
21	Eier	167	219	—	—	—	—	—
22	Sleeper	—	—	—	—	—	369	—
23	Kleesaat	44	—	—	—	—	—	—
24	Lumpen	40	—	—	—	—	—	178
25	Eichenstäbe	9	45	—	—	146	16	—
26	Stückgut	23	1	6	—	2	—	66
27	Wicken	59	—	—	—	10	—	—
28	Käse	36	—	—	—	—	—	—
29	Därme	—	5	10	—	—	—	—
30	Borsten	3	—	—	—	—	—	—
31	Verschiedene Waren	979	48	196	—	101	56	—
	Insgesamt:	89828	46962	15865	15302	12143	12058	9432

# Ausfuhr 1930 in Tonnen

Dänemark	Lettland	Estland	U. S. S. R. Russland	Argentinien	Amerika U. S. A.	Danzig	Norwegen	Island	Insgesamt
—	1640	25	—	2467	1678	716	—	—	86 608
2487	—	—	—	—	—	—	—	191	27 793
—	—	—	—	—	—	375	—	—	23 624
—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 558
1723	—	—	—	—	—	—	—	—	15 175
—	70	—	—	—	245	—	265	—	13 105
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 925
45	—	—	—	—	—	—	—	—	5 771
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 017
354	—	—	—	—	—	—	37	—	3 711
—	—	2389	—	—	—	—	—	—	3 707
—	2094	803	—	—	—	—	—	—	2 897
—	—	—	2600	—	—	—	—	—	2 600
8	—	—	—	—	—	—	—	—	1 478
—	—	—	—	—	—	—	—	—	689
—	3	11	—	—	—	—	—	—	677
—	—	—	—	—	—	—	636	—	636
—	2	—	—	—	—	—	—	—	624
—	—	—	—	—	—	—	—	—	530
—	—	—	—	—	—	—	—	—	493
—	—	—	—	—	—	—	—	—	385
—	—	—	—	—	—	—	—	—	369
242	—	—	—	—	—	—	—	—	286
—	—	—	—	—	—	—	—	—	218
—	—	—	—	—	—	—	—	—	218
12	11	—	—	—	—	—	3	—	124
—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
—	2	—	—	—	—	—	—	—	38
—	5	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
147	98	6	—	—	3	—	—	—	1 634
4018	3925	3234	2600	2467	1926	1091	941	191	221 983

Die *Kiesabbrände*ausfuhr ist fast unverändert geblieben. Es wurden verschifft nach Deutschland 17 048 t (1929: 18 509 t), Schweden 4330 t (1929: 1400 t), Holland 1871 t (1929: —) und Danzig 375 t (1929: 4676 t).

Erstmalig tritt die Ausfuhr von *Getreide*, 15 175 t, über den Memeler Hafen hervor. Als Abnahmeländer figurieren an erster Stelle Belgien mit 7244 t, dann folgt Holland mit 2633 t, Dänemark mit 1723 t, England mit 1455 t, Schweden mit 1360 t und Deutschland mit 760 t.

Neu ist auch die Ausfuhr von *Phosphat* 2600 t nach U. S. S. R. (Russland) und *Rohphosphat*, 636 t, nach Norwegen, sowie *Kleesaat*, 286 t, davon nach Dänemark 242 t und nach Deutschland 44 t.

In der Ausfuhr von *Leinsaat*, 13 105 t, kann das Berichtsjahr als Rekordjahr angesehen werden, da es das Jahr 1926 um mehr als das Doppelte übertroffen hat. Als Abnehmer traten auf: Deutschland mit 5409 t (1929: 3741 t), England mit 3549 t (1929: —), Holland mit 2997 t (1929: 2400 t), Belgien mit 435 t (1929: 1114 t), Norwegen mit 265 t (1929: —), Amerika U. S. A. mit 245 t (1929: —), Frankreich mit 104 t (1929: 335 t), Lettland mit 70 t (1929: —) und Schweden mit 31 t (1929: —).

Eine enorme Steigerung weist die Ausfuhr von *Lebensmittel* auf, besonders von *Butter*, 5771 t (1929: 842 t) und von *Fleisch*, 4017 t (1929: 253 t). Empfangsländer waren:

a) für *Butter*: Deutschland mit 4400 t (1929: 58 t), England mit 1323 t (1929: 697 t), Dänemark mit 45 t (1929: 87 t) und Frankreich 3 t (1929: —),

b) für *Fleisch*: England mit 3934 t (1929: 233 t) und Deutschland mit 83 t (1929: 14 t).

Einen Vergleich zu den vorhergehenden Jahren über die einzelnen Ausfuhrwaren gibt die Aufstellung auf Seite 65.

1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000	3001	3002	3003	3004	3005	3006	3007	3008	3009	3010	3011	3012	3013	3014	3015	3016	3017	3018	3019	3020	3021	3022	3023	3024	3025	3026	3027	3028	3029	3030	3031	3032	3033	3034	3035	3036	3037	3038	3039	3040	3041	3042	3043	3044	3045	3046	3047	3048	3049	3050	3051	3052	3053	3054	3055	3056	3057	3058	3059	3060	3061	3062	3063	3064	3065	3066	3067	3068	3069	3070	3071	3072	3073	3074	3075	3076	3077	3078	3079	3080	3081	3082	3083	3084	3085	3086	3087	3088	3089	3090	3091	3092	3093	3094	3095	3096	3097	3098	3099	3100	3101	3102	3103	3104	3105	3106	3107	3108	3109	3110	3111	3112	3113	3114	3115	3116	3117	3118	3119	3120	3121	3122	3123	3124	3125	3126	3127	3128	3129	3130	3131	3132	3133	3134	3135	3136	3137	3138	3139	3140	3141	3142	3143	3144	3145	3146	3147	3148	3149	3150	3151	3152	3153	3154	3155	3156	3157	3158	3159	3160	3161	3162	3163	3164	3165	3166	3167	3168	3169	3170	3171	3172	3173	3174	3175	3176	3177	3178	3179	3180	3181	3182	3183	3184	3185	3186	3187	3188	3189	3190	3191	3192	3193	3194	3195	3196	3197	3198	3199	3200	3201	3202	3203	3204	3205	3206	3207	3208	3209	3210	3211	3212	3213	3214	3215	3216	3217	3218	3219	3220	3221	3222	3223	3224	3225	3226	3227	3228	3229	3230	3231	3232	3233	3234	3235	3236	3237	3238	3239	3240	3241	3242	3243	3244	3245	3246	3247	3248	3249	3250	3251	3252	3253	3254	3255	3256	3257	3258	3259	3260	3261	3262	3263	3264	3265	3266	3267	3268	3269	3270	3271	3272	3273	3274	3275	3276	3277	3278	3279	3280	3281	3282	3283	3284	3285	3286	3287	3288	3289	3290	3291	3292	3293	3294	3295	3296	3297	3298	3299	3300	3301	3302	3303	3304	3305	3306	3307	3308	3309	3310	3311	3312	3313	3314	3315	331
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-----



Im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren ergeben die einzelnen Güter das nachstehende Zahlenbild:

**Die seewärtige Warenausfuhr (einschliesslich Transit) von 1925 bis 1930 in Tonnen**

	1930	1929	1928	1927	1926	1925
1 Zellulose	86 608	96 658	68 314	76 943	91 469	61 736
2 Schnittholz	27 793	35 095	32 293	24 481	15 119	27 735
3 Kiesabbrände	23 624	24 585	17 003	9 835	33 308	19 963
4 Espenrollen	18 558	20 276	18 344	6 305	1 221	5 855
5 Getreide	15 175	—	—	—	—	—
6 Leinsaat	13 105	8 058	1 351	5 208	6 058	3 514
7 Grubenholz	5 925	—	—	—	1 584	691
8 Butter	5 771	842	169	41	74	14
9 Fleisch	4 017	253	197	34	22	35
10 Sperrplatten	3 711	6 518	5 984	4 847	4 359	4 980
11 Rundholz	3 707	1 079	1 129	408	152	1 472
12 Petroleum, Benzin	2 897	645	350	—	—	—
13 Phosphat	2 600	—	—	—	—	—
14 Flachs	1 478	2 502	2 347	4 536	4 341	2 100
15 Rohsprit	689	653	593	372	195	204
16 Papier	677	1 136	1 593	1 817	2 824	490
17 Rohphosphat	636	—	—	—	—	—
18 Lederpappe	624	1 029	549	686	792	940
19 Felle	530	577	577	817	519	683
20 Holzdraht	493	279	288	3	1	3
21 Eier	386	239	210	14	15	67
22 Sleeper	369	2 401	780	5 137	56	4 747
23 Kleesaat	286	—	—	—	—	—
24 Lumpen	218	585	1 101	837	640	540
25 Eichenstäbe	218	1 154	117	293	648	131
26 Stückgut	124	582	271	114	146	634
27 Wicken	69	—	—	—	—	—
28 Käse	38	107	272	70	—	—
29 Därme	20	—	—	—	—	—
30 Borsten	3	—	—	—	—	—
31 Verschiedene Waren	1 634	932	1 856	1 656	1 715	1 025
32 Telegrafentangen	—	4 751	—	—	—	—
33 Zündhölzer	—	200	170	269	84	10
34 Kistenholz	—	—	—	425	75	1 548
<b>Insgesamt</b>	<b>221 983</b>	<b>211 166</b>	<b>155 808</b>	<b>145 148</b>	<b>165 417</b>	<b>139 114</b>
<b>Wert in Lit.</b>	<b>107.330.729</b>	<b>78.459.080</b>	<b>66.006.854</b>	<b>67.933.567</b>	<b>51.027.853</b>	<b>43.462.560</b>

(nach Angaben an das Zollamt)

## Die Bestimmungsländer der Ausfuhr

für die Jahre 1925 bis 1930 ergeben das nachstehende Zahlenbild (in Klammern der Platz, den das betreffende Land im vorjährigen Bericht einnahm):

Vergl. graphische Darstellung auf Seite 68.

	1930 t	1929 t	1928 t	1927 t	1926 t	1925 t
1 Deutschland (1)	89828	111562	103658	91437	84842	67097
2 England (2)	46962	39956	16526	24436	33463	24904
3 Schweden (9)	15865	3978	844	666	9282	10774
4 Spanien (3)	15302	16558	12912	10739	10917	11192
5 Holland (5)	12143	7650	4307	5834	3780	8423
6 Belgien (8)	12058	3999	1397	1775	16706	3683
7 Frankreich (4)	9432	10525	2332	2250	3903	2620
8 Dänemark (12)	4018	1388	1523	788	1520	5493
9 Lettland (11)	3925	1424	2064	1452	183	561
10 Estland (14)	3234	302	—	1135	—	165
11 U.S.S R. Russland (—)	2600	—	—	—	—	—
12 Argentinien (6)	2467	4739	5496	—	—	—
13 Amerika (U.S.A.) (10)	1926	3902	1603	3285	—	—
14 Danzig (7)	1091	4678	3122	338	387	72
15 Norwegen (15)	941	—	—	350	32	2700
16 Island (—)	191	—	—	—	—	—
17 Finnland (13)	—	505	24	663	402	388
18 Italien (16)	—	—	—	—	—	1037

Die Ausfuhr nach den einzelnen Bestimmungsländern für die verschiedenen Warengattungen stellt sich im Vergleich zu dem Jahre 1929 wie folgt:

*Deutschland.* Zellulose 40 374 t (1929: 43 839), Kiesabbrände 17 048 t (1929: 18 509 t), Schnittholz 10 458 t (1929: 25 120 t), Leinsaat 5409 t (1929: 3741 t), Espenrollen 4937 t (1929: 10 296 t), Butter 4400 t (1929: 58 t), Sperrplatten 2634 t (1929: 4673 t), Getreide 760 t (1929: —), Flachs 603 t (1929: 1339 t), Rohsprit 380 t (1929: 454 t), Felle 375 t (1929: 464 t), Papier 325 t (1929: 807 t), Rundholz 310 t (1929: 107 t), Holzdraht 281 t (1929: 229 t), Eier 167 t (1929: 246 t) usw. Zündhölzer fielen aus.

*England.* Zellulose 24 038 t (1929: 26 368 t), Schnittholz 7383 t (1929: 1660 t), Fleisch 3934 t (1929: 233 t), Espenrollen 3654 t (1929: 6936 t), Leinsaat 3548 t (1929: —), Getreide 1455 t (1929: —), Butter 1323 t (1929:

697 t), Lederpappe 480 t (1929: 364 t), Sperrplatten 479 t (1929: 1500 t), Eier 219 t (1929: 23 t), Holzdraht 177 t (1929: 50 t), Papier 127 t (1929: 55 t) usw. Sleeper und Schwellen, sowie Zündhölzer fielen gänzlich aus.

*Schweden.* Espenrollen 9050 t (1929: 2130 t), Kiesabbrände 4330 t (1929: 1400 t), Getreide 1360 t (1929: —), Flachs 672 t (1929: 403 t) usw.

*Spanien.* Zellulose 15 302 t (1929: 16 558 t).

*Holland.* Leinsaat 2997 t (1929: 2400 t), Getreide 2633 t (1929: —), Schnittholz 2192 t (1929: 1414 t), Kiesabbrände 1871 t (1929: —), Espenrollen 917 t (1929: 920 t), Rundholz 346 t (1929: 886 t), Rohsprit 309 t (1929: 189 t), Zellulose 199 t (1929: 118 t), Eichstäbe 148 t (1929: 377 t) usw. Sleeper und Schwellen fielen aus.

*Belgien.* Getreide 7244 t (1929: —), Grubenholz 2275 t (1929: —), Schnittholz 727 t (1929: 1623 t), Rundholz 662 t (1929: 73 t), Leinsaat 435 t (1929: 1114 t), Sleeper 369 t (1929: —) usw.

*Frankreich.* Schnittholz 5355 t (1929: 4543 t), Grubenholz 3650 t (1929: —), Lumpen 178 t (1929: 520 t), Leinsaat 104 t (1929: 335 t) usw. Telegraphenstangen fielen aus.

*Dänemark.* Getreide 1723 t (1929: —), Schnittholz 1487 t (1929: 735 t), Sperrplatten 354 t (1929: 77 t), Kleesaat 242 t (1929: —) usw. Sleeper und Schwellen fielen aus.

*Lettland.* Petroleum und Benzin 2094 t (1929: 345 t), Zellulose 1640 t (1929: 1075 t) usw.

*Estland.* Rundholz 2389 t (1929: —), Petroleum und Benzin 803 t (1929: 300 t) usw.

*U. S. S. R. (Russland).* Phosphat 2600 t (1929: —).

*Argentinien.* Zellulose 2467 t (1929: 4739 t).

*Amerika (U. S. A.).* Zellulose 1678 t (1929: 3900 t), Leinsaat 245 t (1929: —).

*Danzig.* Zellulose 716 t (1929: —), Kiesabbrände 375 t (1929: 4676 t).

*Norwegen.* Leinsaat 265 t (1929: —), Rohphosphat 636 t (1929: —), Sperrplatten 37 t (1929: —).

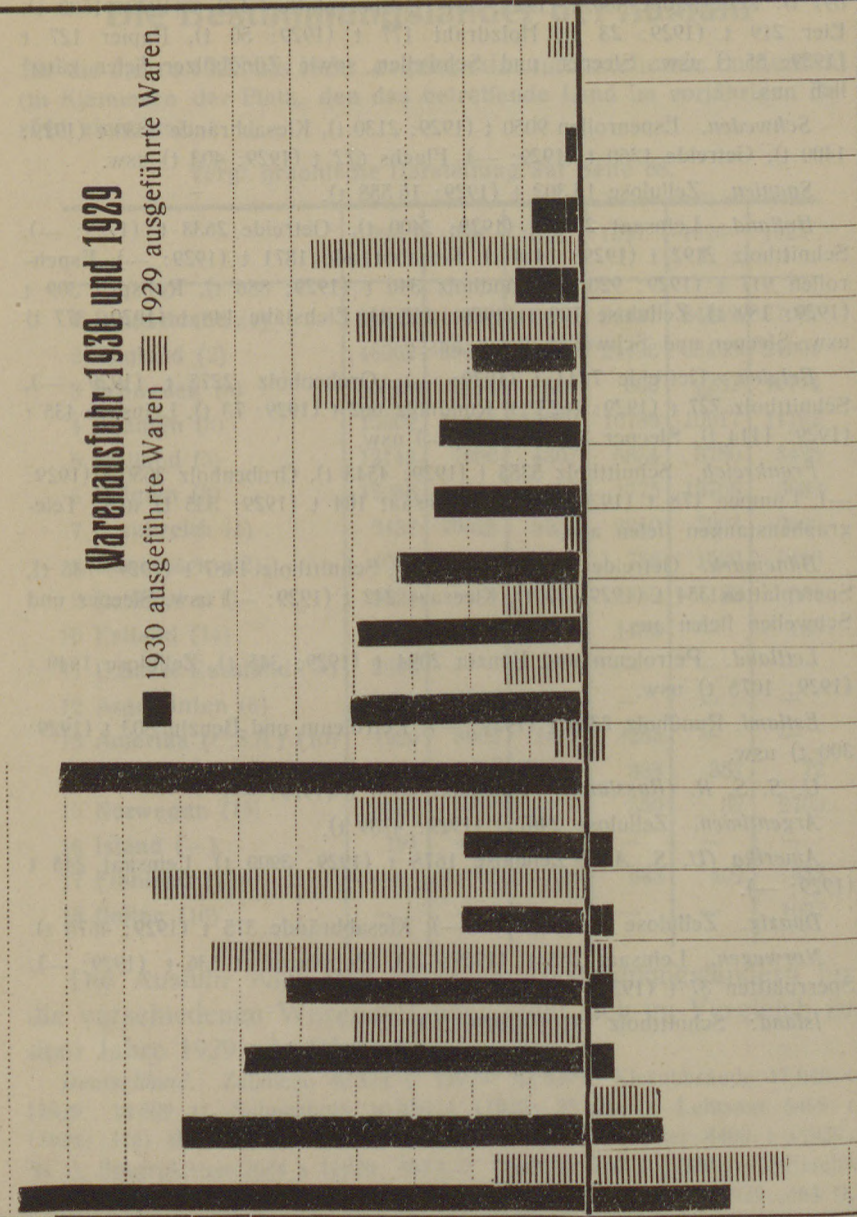
*Island.* Schnittholz 191 t (1929: —).



Tonnen  
10000  
9000  
8000  
7000  
6000  
5000  
4000  
3000  
2000  
1000

# Warenausfuhr 1930 und 1929

■ 1930 ausgeführte Waren    ▨ 1929 ausgeführte Waren



Deutschland England Schweden Spanien Holland Belgien Frankreich Dänemark Lettland Estland U.S.S.R. Russland Brasilien Amerika (U.S.A.) Danzig Norwegen Island Finnland

## H. Warentransitverkehr

Im Berichtsjahr ist Kohle im Transitverkehr auf dem Wasserwege nach Deutschland (Tilsit—Ragnit) überhaupt nicht befördert worden. Die Durchfuhr von Schwefelkies ist um ca. 16 000 t = ca. 46 % gegenüber 1929 zurückgegangen. Zugenommen hat die Durchfuhr von Kalksteinen, ca. 8000 t = ca 28 % und Papierholz, ca. 2000 t = ca. 160 %, so dass das Gesamtbild im Vergleich zu den früheren Jahren folgende Zahlen ergibt:

	Transit nach Tilsit-Ragnit					
	1930 t	1929 t	1928 t	1927 t	1926 t	1925 t
1 Kalksteine	37927	29619	31370	26459	25654	23000
2 Schwefelkies	18005	33690	31185	—	42600	29000
3 Papierholz	3200	1236	—	—	—	—
4 Kohlen	—	19083	—	128120	34335	8000
5 Steine	—	628	5660	—	—	—
Insgesamt	59132	84256	68215	154579	102589	60000

### Transit von Tilsit-Ragnit

1 Zellulose	35101	37548	20841	32353	49137	17000
2 Kiesabbrände	5654	2364	4111	—	22878	16500
Insgesamt	40755	39912	24952	32353	72015	33500

Der Transit **nach** Tilsit—Ragnit hat sich demnach also um ca. 25 000 t = ca. 30 % verringert, während solcher **von** Tilsit—Ragnit nach Memel eine weiter steigende Tendenz aufweist.

In der nachstehenden Aufstellung wird ein Ueberblick über den Transitverkehr nach und von Tilsit—Ragnit in den einzelnen Monaten der Jahre 1928, 1929 und 1930 gegeben.

	Nach Tilsit-Ragnit			Von Tilsit-Ragnit		
	1930 t	1929 t	1928 t	1930 t	1929 t	1928 t
Januar	—	—	—	1 639	1 580	146
Februar	—	—	—	213	—	345
März	1 433	—	2 503	717	—	121
April	6 207	4 813	4 475	4 188	4 260	358
Mai	10 328	11 558	11 145	3 131	4 295	2 592
Juni	4 445	11 993	6 760	4 970	5 848	4 707
Juli	7 890	12 031	4 956	5 005	3 489	4 662
August	10 789	14 011	5 955	5 187	2 903	3 216
September	15 279	17 461	12 725	3 591	2 627	2 631
Oktober	2 761	11 685	16 085	5 434	6 808	1 512
November	—	354	3 610	2 940	5 809	3 777
Dezember	—	350	—	3 740	2 293	885
Insgesamt	59 132	84 256	68 215	40 755	39 912	24 952

## I. Warenverkehr auf den Binnenschiff- fahrtswegen

Nach bzw. von Memel sind auf Binnenschiffahrtswegen  
an Waren

	eingeführt (einschl. Transit)			ausgeführt (einschl. Transit)			Ein- und aus- geführt ins- gesamt t
	auf Fahrzeugen mit eigen. Triebkraft t	ohne t	ins- gesamt t	auf Fahrzeugen mit eigen. Triebkraft t	ohne t	ins- gesamt t	
1925	2 505	101 205	103 710	3 094	76 727	79 821	183 531
1926	3 254	134 309	137 563	4 281	112 217	116 498	254 061
1927	3 949	116 918	120 867	4 840	175 035	179 875	300 742
1928	7 333	112 842	120 175	7 049	98 852	100 901	221 076
1929	7 362	132 447	139 809	8 725	111 179	119 904	259 713
1930	4 552	171 014	175 566	7 990	88 553	96 543	272 109

70<sup>x</sup>

*Bei insgesamt 33,525 Tonnas de charbon  
expédiés de Danzig au de Pologne dans des  
chalands.* 107



Hieraus geht hervor, dass auf den Binnenschiffahrtswegen nach dem Memeler Hafen im Berichtsjahr ca. 36 000 t = ca. 25% Waren mehr eingeführt worden sind, als im Vorjahre, und das Jahr 1926, das sonst die höchste Einfuhrziffer aufwies, somit weit übertroffen ist.

Die Ausfuhr auf den Binnenschiffahrtswegen hat sich um ca. 23 000 t gegenüber 1929 verringert infolge Verminderung des Transitverkehrs (Vergl. Transit Seite 69).

Nach Abzug des Transits stellt sich der Warenverkehr nach und von Memel auf den Binnenschiffahrtswegen wie folgt:

Es sind

	eingeführt (ausschl. Transit) t	ausgeführt (ausschl. Transit) t	ins- gesamt t
1925	70 210	19 821	90 031
1926	65 548	13 909	79 457
1927	88 514	25 296	113 810
1928	95 223	32 686	127 909
1929	99 902	35 648	135 550
1930	134 811	37 411	172 222

Demnach also entfällt die gesamte Zunahme des Warenverkehrs im Binnenschiffsverkehr auf die Einfuhr nach dem Memeler Hafen auf Waren aus Litauen, die für die Ausfuhr auf dem Seewege bestimmt sind. Im Berichtsjahr hat der litauische Warenverkehr auf den Binnenschiffahrtswegen im Allgemeinen eine bisher noch nicht dagewesene Steigerung erfahren. Indem insgesamt ca. 37 000 t mehr befördert worden sind, als im Jahre 1929.

## J. Gesamtwarenverkehr

Die hier angeführten Tabellen ergeben über den Gesamtwarenverkehr (einschl. Transit) im Memeler Hafen folgendes Bild:

	eingeführt			ausgeführt			Ein- und ausgeführt ins-gesamt
	auf dem See- wege	auf Binnen- schiff- fahrts- wegen	ins- gesamt	auf dem See- wege	auf Binnen- schiff- fahrts- wegen	ins- gesamt	
	t	t	t	t	t	t	
1925	366 654	103 710	470 364	139 114	79 821	218 935	689 299
1926	398 697	137 563	536 260	165 417	116 498	281 915	818 175
1927	492 502	120 867	613 369	145 148	179 875	325 023	938 392
1928	437 897	120 175	558 072	155 808	100 901	256 709	814 781
1929	496 047	139 809	635 856	211 166	119 904	331 070	966 926
1930	475 943	175 566	621 509	221 983	96 543	318 526	970 035

## K. Güterverkehr auf der Hafenbahn

Auf den Gleisanschlüssen der Hafeneisenbahn sind (einschliesslich Transit)

	eingekommen		ausgegangen	
	Beladene Waggons	Waren	Beladene Waggons	Waren
	Anzahl	t	Anzahl	t
1925	6 905	99 589	12 277	173 038
1926	8 302	130 591	14 282	210 608
1927	5 777	85 680	10 719	179 017
1928	11 761	149 952	15 736	236 146
1929	14 919	224 441	17 890	215 006
1930	13 883	208 253	20 648	320 750

**Der Gesamtwaren-  
verkehr über den  
Memeler Hafen  
1925—1930**

Tonnen

600 000

500 000

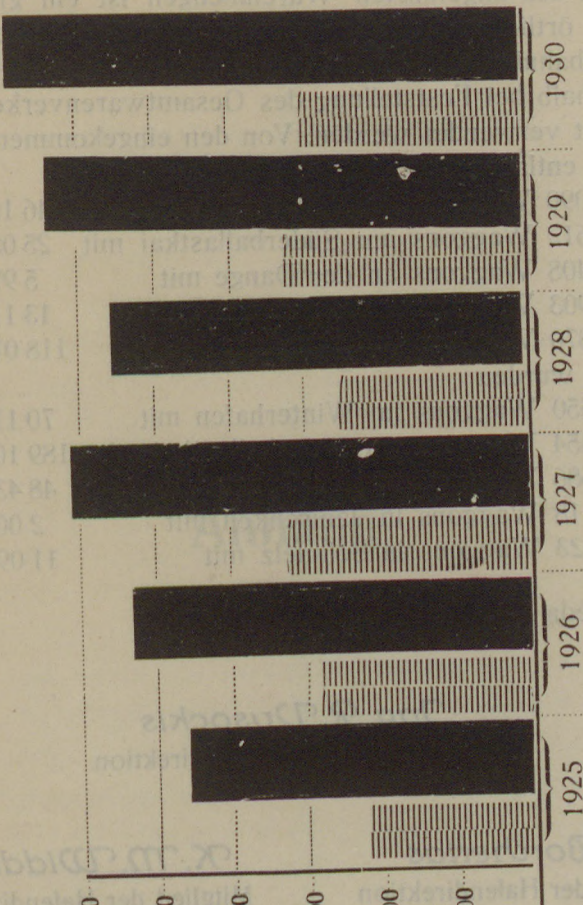
400 000

300 000

200 000

100 000

aus dem Hafen  
ausgeführt  
nach dem Hafen  
eingeführt





Von den angeführten Warenmengen ist ein grosser Teil für den örtlichen Verbrauch bestimmt, weil der Memeler Güterstadtbahnhof sich im Hafen befindet und können diese Zahlen deshalb bei Feststellung des Gesamtwarenverkehrs (Seite 72) nicht verwendet werden. Von den eingekommenen Waren wurden entladen:

3090 Waggons im Winterhafen mit	46 100 t
1612 Waggons am Süderballastkai mit	25 057 t
408 Waggons an der Dange mit	5 975 t
903 Waggons in Janischken mit	13 111 t
7870 Waggons in Schmelz mit	118 010 t

Beladen wurden

4550 Waggons im Winterhafen mit	70 110 t
12454 Waggons am Süderballastkai mit	189 102 t
2686 Waggons an der Dange mit	48 434 t
118 Waggons in Janischken mit	2 008 t
823 Waggons in Schmelz mit	11 096 t

Klaipėda — Memel, den 2. Mai 1931.

*Ing. R. Vysockis*

Vorsitzender der Hafendirektion

*E. Borchertas*

Mitglied der Hafendirektion

*K. M. Widding*

Mitglied der Hafendirektion

*E. Kremeris*

Geschäftsführer

## Sachliche Kontrolle

### Anhang

---





## Sanitäre Kontrolle

Diese wird bei den in den Hafen einlaufenden Schiffen in folgender Weise ausgeübt:

Der Lotse, der zuerst an Bord kommt, stellt durch Befragen des Schiffsführers fest, ob ein Fall von Fieber, Durchfall und dergl. oder Tod während der Fahrt vorgekommen ist. Werden diese Fragen verneint, so wird eine nähere Nachforschung nicht angestellt. Werden diese Fragen nicht verneint, so ist der Schiffsführer verpflichtet, das ihm von dem Lotsen überreichte Formular mit spezifizierten Fragen genau auszufüllen und dem Lotsen sogleich zurückzureichen. Ergibt die Beantwortung der im Formular angeführten Fragen den Verdacht auf eine übertragbare Erkrankung, welche eine Gefahr für das Hafengebiet nach sich ziehen könnte, so wird der Hafenarzt zur näheren Ermittlung der Krankheit und Anordnung der erforderlichen Massnahmen hiervon in Kenntnis gesetzt. Den Anordnungen des Hafenarztes ist unweigerlich Folge zu leisten.

# Anweisung

## für das Einlaufen von Schiffen in den Hafen von Memel

(Vom Landesdirektorium genehmigt am 27. April 1922.)

1. Die ankommenden Schiffe müssen, wenn der grosse Leuchtturm bei Tage oder dessen Ubr.-Feuer (Hauptfeuer) bei Nacht in Sicht ist, diesen r/w  $93^{\circ}$  (m/w  $0\ 1/2\ S$ ) von sich bringen und mit diesem Kurse auf den Leuchtturm zu steuern, bis bei Tage der vor diesem stehende, weisse Gittermast mit Raute-Toppzeichen (Leuchtturm-Richtleuchtbake), bei Nacht das F. ws. desselben (Leuchtturm-Richtfeuer) in Sicht kommt: „Leuchtturm und Raute des Gittermastes“ oder bei Nacht „Hauptfeuer und Leuchtturm-Richtfeuer“ in Deckpeilung bezeichnen die Einsteurungslinie von See in das Seetief des Memeler Hafens, in der solange weiter gesteuert werden muss, bis der Kopf der S-Mole querab oder nahezu querab ist, worauf bei Tage die beiden alten Richtbaken, bei Nacht deren F. or. in r/w  $113^{\circ}$  (m/w  $So\ z\ 0\ 3/4$ ) in Linie gebracht werden müssen. Nachdem auf dieser Richtlinie der Leuchtturm gut passiert ist, steuere man, die Mitte des Fahrwassers haltend, in den Hafen hinein. Hierbei ist zu beachten, dass die Richtlinie „Leuchtturm — Memel“ und der 264 m.  $152^{\circ}$  (m/w,  $SSO\ 1/2\ 0$ ) vom Leuchtturm aufgestellte weisse Gittermast mit Dreieck (Spitze nach oben) und Querbalken darunter als Toppzeichen mit F. r. die W-liche 6 in Tiefengrenze im Seetief bezeichnet. Die Mitte des Fahrwassers S-lich von der Dange-Mündung bezeichnet die Richtlinie: „Lotsenwachtturm und eiserner Gittermast mit Dreiecks-Toppzeichen (Spitze unten) auf dem Abschlussdamm des Winterhafens“ r/w  $344^{\circ}$  (m/w  $N\ z\ W\ 1/8\ W$ ) achteraus in Linie. Beide Marken zeigen nachts F. or. Diese Richtungslinie gilt bis zu den beiden auf der Kurischen Nehrung aufgestellten Quermarkenbaken. In das Fahrwasser des Seegatts einlaufende Schiffe müssen die drei schwarzen, mit den Nummern 1, 2 und 3 bezeichneten Spitztonnen an Backbordseite, die rote Spierentonne mit Fähnchen an Steuerbordseite lassen.

Die schwarzen Tonnen liegen in der Verlängerungslinie der Nordermole und bezeichnen die nördliche, die rote Spierentonne bezeichnet die südliche Fahrwassergrenze und liegt in mw.  $WSW\ 3/8\ W\ (248^{\circ})\ 290\ Mtr.$  vom Südermolenkopf.

2. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 4,5 m können, wenn Wind und Seegang dies gestatten, auch in der alten Bakenlinie einlaufen, doch ist die unter 1 beschriebene Einfahrtlinie wegen ihrer grösseren Wassertiefe und auch aus anderen Gründen unter allen Umständen vorzuziehen.

3. Es besteht Seelotsenzwang für Fahrzeuge aller Art, die beim Ein- oder Ausgang tiefer als 4 m gehen \*). Die ankommenden Schiffe werden während des Tages vom Hellwerden bis Dunkelwerden den Lotsendampfer vor der Einfahrt finden und von diesem einen Lotsen erhalten können. Ist der Seegang jedoch so stark, dass die Lotsen mit dem Boot des Lotsendampfers nicht mehr an Bord kommen können, so holt dieser die für die Lotsenfahrzeuge vorgeschriebene Flagge nieder und hisst die Flagge „P“ des internationalen Signalbuchs zum Zeichen, dass der Lotsendampfer vorlaufen wird. Die Flagge „P“ im Grosstopp des Lotsendampfers bedeutet: „Folgen Sie mir!“.

Das dem Lotsendampfer folgende Schiff hat den Signalen des Lotsendampfers in Bezug auf Fahrtgeschwindigkeit und Segelführung ungesäumt Folge zu leisten. Nach dem Einlaufen zwischen den Molen holt der Lotsendampfer die Flagge „P“ nieder und hisst die Lotsenflagge, worauf ein Lotse an Bord des folgenden Schiffes gesetzt wird.

4. Wenn ein ankommendes Schiff bei Stürmen aus SW, W, NW bis N den Lotsendampfer nicht in See findet, so muss es, wenn es einen grösseren Tiefgang als 4,0 m hat, ausser dem Lotsensignal ein Zahlensignal, das seinen Tiefgang in Dezimetern ausdrückt, an sichtbarer Stelle hissen. Wenn nun über der Kuppel des grossen Leuchtturmes die Flagge „P“ gezeigt wird, so kann das Schiff nach den Signalen des weissen, mit scheibenförmigen Kopf versehenen Winkzeigers, der an dem unteren Umgange des Leuchtturmes angebracht ist, „eingewinkt“ werden. Das ankommende Schiff muss nun nach der Seite seinen Kurs ändern, nach der der Winkzeiger am Leuchtturm geneigt wird und wieder auf dem Leuchtturm zu steuern, wenn der Winkzeiger senkrecht nach oben gerichtet wird. Ein mehrmaliges Neigen des Winkzeigers nach einer Seite bedeutet, dass das Schiff schleunigst seinen Kurs nach der angegebenen Richtung ändern soll.

Wenn das einlaufende Schiff den S-Molenkopf quer oder nahezu querab hat und den Kurs ändern soll, um in die alte Richtbakenlinie einzudrehen, so wird der Winkzeiger *wagerecht nach der Südseite* des Leuchtturms gelegt, worauf das Schiff sofort den Kurs auf die Richtbaken nehmen und, in ruhiges Wasser gelangt, die Fahrt vermindern muss, um von dem hier wartenden Lotsendampfer den Lotsen an Bord zu nehmen.

Es darf nur *ein Schiff* zur gleichen Zeit nach den Signalen des Winkzeigers am Leuchtturm einlaufen und zwar das dem Seegatt am nächsten stehende Fahrzeug. Sobald der Winkzeiger wieder senkrecht nach oben gerichtet wird, kann das nächste Schiff einlaufen.

Anmerkung zu 4.:

Bei etwaigen vorübergehenden Störungen im Betriebe des Winkzeigers erfolgt das Einwinken der Schiffe durch zwei blaue Flaggen in der Weise, dass das ankommende Schiff nach der Seite seinen Kurs ändern muss, an der an dem Leuchtturm eine blaue Flagge gehisst wird. Auf ein mehrmaliges Heraus- und halbes Herunterholen der blauen Flagge muss das ankomen-

\*) Für häufig anlaufende Schiffe kann Befreiung vom Lotsenzwang erfolgen.



de Schiff schleunigst seinen Kurs nach der angegebenen Richtung ändern. Soll das Schiff in die alte Richtbakenlinie eindrehen, so bleibt die blaue Flagge an der S-Seite vorgehisst, bis das Schiff seinen Kurs auf die Richtbaken aufgenommen hat. Die rote Flagge über der Kuppel und eine blaue Flagge halbstocks an der N-Seite des Leuchtturms ist das Gefahrsignal wie unter 5, der vorgehisste Ball über der Kuppel und eine blaue Flagge halbstocks an der N-Seite ist das Hafensperrsignal wie unter 6.

5. Ist das Einlaufen des Schiffes zu grossen Tiefganges, Eisgangs oder sonstiger Umstände halber nicht angängig oder mit grosser Gefahr verbunden, so wird der Winkzeiger am Leuchtturm *wagerecht nach der N-Seite* desselben gelegt und über der Kuppel des Leuchtturms eine *rote Flagge* gehisst. Dann dürfen nur in Fällen dringendster Not Schiffe einlaufen. Wird vom Lande aber erkannt, dass ein Schiff trotzdem einlaufen will oder muss, so wird der Winkzeiger am Leuchtturm wieder aufgerichtet und werden mit ihm in vorhin beschriebener Weise die Signale für die Einsteuerung gegeben. Die rote Flagge aber bleibt gehisst, um anzudeuten, dass Gefahr beim Einlaufen besteht.

6. Ist aber das Einlaufen in den Hafen infolge schwieriger Eisverhältnisse oder aus anderen Gründen für jedes Schiff überhaupt unmöglich, dann wird auf dem Leuchtturm über der Kuppel ein *roter Ball* gehisst und der Winkzeiger ebenfalls *wagerecht nach der N-Seite* gelegt. Nachts werden in diesem Falle das Leuchtturmrichtfeuer und die Bakenrichtfeuer gelöscht. Das Einlaufen von Schiffen in den Hafen ist alsdann verboten, der Hafen ist gesperrt. (Siehe auch Anmerkung zu 4.).

7. Die Flagge „P“, die auf dem Leuchtturm gehisst wird, wenn Schiffe eingewinkt werden, bedeutet auch, dass die Wassertiefe in der Rinne des Seegatts mindestens 6,4 m beträgt. Eine geringere Wassertiefe in der Rinne wird wenn es für erforderlich erachtet wird, in der Art signalisiert, dass an dem Umfange des Leuchtturms an einem Ausleger schwarze Bälle aufgehisst werden. Je ein Ball bedeutet 0,3 m verminderte Wassertiefe in der Rinne des Seegatts.

Demnach werden durch 1 Ball 6,1 m

2 Bälle 5,8 m

3 Bälle 5,5 m usw.

Wassertiefe im Seegatt angezeigt.

8. Jedes ankommende Schiff, das durch einen Dampfer in den Hafen geschleppt werden will, muss das internationale Flaggensignal „Y. P.“ (habe einen Schlepper nötig) an sichtbarer Stelle aufziehen und sich der Einfahrt soweit wie angängig nähern.

# Regelmässiger Seeschiffsverkehr 1930

## 1. Mit Amerika:

- a) Svenska Amerika Linien, Goeteborg (Vertreter: Eduard Krause), nach genauem Fahrplan in Uebereinstimmung mit dem Ein- und Auslaufen der Amerikadampfer S/S. „Borgholm“, Kalmar—Memel und zurück.
- b) Skandinavian Amerika Linie, Kopenhagen (Vertreter: Otto Grossmann G. m. b. H.) nach genauem Fahrplan in Uebereinstimmung mit dem Ein- und Auslaufen der Amerikadampfer M/S. „Vistula“, Kopenhagen—Memel—Danzig—Kopenhagen und zurück.

## 2. Mit Belgien und Holland:

Roland-Linie A.-G. Bremen, im Konzern des Norddeutschen Lloyd, Bremen (Vertreter: Robert Meyhöfer G. m. b. H.) 14 tägig S/S. „Meise“, „Drossel“, „Hecht“ und andere. Antwerpen-Rotterdam—Memel und zurück.

## 3. Mit Dänemark:

„Det Forende Dampskibs Selskab“, Kopenhagen (Vertreter Eduard Krause), 14 tägig S/S. „Douro“, Kopenhagen—Königsberg—Memel—Libau—Kopenhagen usw.

## 4. Mit Deutschland:

- a) Mathies Reederei A.-G., Hamburg, im Konzern des Norddeutschen Lloyd, Bremen (Vertreter Eduard Krause), einmal wöchentlich S/S. „Ludwig“, „Tatti“, „Gertrud“, „Johanna“ und andere Hamburg—Memel und zurück.
- b) Reederei Rudolf Christian Gribel, Stettin (Vertreter: Eduard Krause), 14 tägig S/S. „Vineta“, „Gertrud“, „Elsa“ und andere. Stettin—Memel und zurück.
- c) Norddeutscher Lloyd, Bremen und J. F. Braeunlich G. m. b. H. Stettin, (Vertreter: Robert Meyhöfer G. m. b. H.) während des Sommers einmal wöchentlich M/S. „Hansestadt Danzig“ oder M/S. „Preussen“. Swinemünde—Zoppot—Pillau—Memel und zurück Pillau usw.

## 5. Mit England:

„United Baltic Corporation Ltd.“, London, (eigene Filiale in Memel). Jede Woche S/S. „Baltonia“, „Baltavia“ und andere. London—Danzig—Memel—Libau—London usw.

## 6. Mit Frankreich:

Compagnie Generale Transatlantique, Le Havre (eigene Filiale in Memel), einmal monatlich, nach Bedarf, S/S. „Pologne“ oder „Virginia“. Le Havre—Memel—Gdingen—Le Havre usw.

7. Mit Schweden, (Danzig Finnland und Randstaaten):

- a) Reederei Nyman & Schultz A/B., Stockholm (Vertreter Eduard Krause), 14 tägig S/S. „Rurik“ oder „Ingeborg“. Stockholm—Kalmar—Memel—Danzig—Stockholm usw.
- b) Rederiaktiebolaget Egon (Vertreter: Robert Meyhöfer G. m. b. H.), einmal wöchentlich S/S. „Sven“, „Egon“, „Iris“ und „Libau“. Goeteborg — Helsingborg — Landskrona — Malmö — Danzig — Memel — Libau — Riga — Talinn — Helsinki und zurück Helsinki — Talinn usw.

8. Mit Spanien:

- Reederei J. Lauritzen, Kopenhagen (Vertreter: Robert Meyhöfer G. m. b. H.), einmal monatlich. Pasajes, Bilbao und Süd-Spanien, sowie französische Häfen.



# Hafenabgaben

Auszug aus dem Gesetz betr. Wasserwege- und Hafenabgaben  
vom 16. Juni 1925, Staatsanzeiger Nr. 201

## Seeschiffe betreffend

### § 16.

Für das Einlaufen in den Hafen und für das Auslaufen aus demselben wird folgende Abgabe für jede einzelne Registertonne netto erhoben:

1. Seedampfer und Leichter mit Ladung 50 (fünfzig) Cent.
2. Seedampfer und Leichter ohne Ladung 25 (fünfundzwanzig) Cent.
3. Seesegelschiffe mit Ladung 40 (vierzig) Cent.
4. Seesegelschiffe ohne Ladung 20 (zwanzig) Cent.

### § 17.

Schlepper, welche nur in den Grenzen des Memeler Hafens tätig sind, zahlen jährlich 1 (ein) Litas für jede indizierte Pferdekraft.

### § 18.

Seedampfer, Leichter und Segelschiffe können abgabefrei 14 Tage im Hafen bleiben. Nach dieser Zeit zahlen sie im Sommer für jede Register-tonne netto 15 (fünfzehn) Cent monatlich.

Die grössere Hälfte eines Monats zählt als ein voller Monat und die kleinere Hälfte des Monats als ein halber Monat.

### § 19.

Für das Liegen zur Winterszeit an den von der Verwaltung angewiesenen Stellen im Hafen haben die Schiffe 70 (siebzig) Cent, für den ganzen Winter und je qm der benutzten Fläche zu entrichten.

### § 20.

Die für jedes einzelne mit und ohne Dampf betriebene Seeschiff festgesetzte Abgabe kann bis 50 Prozent in folgenden Fällen ermässigt werden:

1. wenn das Dampfschiff nur als Personendampfer benutzt wird;
2. wenn das Dampfschiff den Hafen anläuft zwecks Löschung, Ergänzung und Auswechseln eines Teiles seiner Ladung gegen eine andere, aber nur dann, wenn die Ergänzung den vierten Teil der vollen Registertonnage netto des Dampfers nicht übersteigt;
3. wenn bei einem Dampfschiff die Ladung den vierten Teil der vollen Registertonnage netto nicht übersteigt.

## § 21.

Jedes Seeschiff mit Dampf- und ohne Dampfetrieb zahlt nur 25 Prozent der festgesetzten Abgaben in folgenden Fällen:

1. wenn ein beladenes Schiff während seines Aufenthalts in dem Hafen keine Handlungen vornimmt (Löschen und Laden), sondern nur zu Informationszwecken, zur Entgegennahme von Anweisungen des Eigentümers oder zwecks Ergänzung des Brennmaterials oder anderer Materialvorräte für das Schiff einläuft;
2. wenn ein Schiff mit Ballast beladen ist und die Ladung mit anderen Waren(Gütern) nicht mehr als  $\frac{1}{20}$  der vollen Registertonnage netto ausmacht;
3. wenn ein Schiff in den Hafen einläuft zum Zwecke der Vornahme von Reparaturen oder, um bessere Witterung zur weiteren Reise abzuwarten.
4. wenn ein den Hafen oft anlaufendes Schiff schon achtmal den Hafen angelaufen hat.

*Anmerkung:* Welche Ladungen als Ballast anzusehen sind, setzt das Verkehrsministerium fest.

Der Ballast ist im Hafen an der von der Hafenverwaltung bestimmten Stelle auf Kosten des Schiffseigentümers zu löschen.

## § 22.

Von der Abgabe beim Ein- und Auslaufen aus dem Hafen sind gänzlich befreit:

1. selbständige Boote (Kähne) bis zu 2 Tonnen Rauminhalt, welche nicht auf Verdienst fahren und zu abgabepflichtigen Schiffen gehören;
2. alle Schiffe und Dampfer, die Schutz vor Sturm suchen, jedoch nur dann, wenn sie keine Handlungen vornehmen (weder löschen noch laden);
3. Schiffe, welche bei Schiffsunfällen (Schiffbruch) nach See zur Hilfe eilen, aber von Land keine Ladung für das verunglückte Schiff mit sich nehmen, ebenso auch von dem Schiff an das Festland keine Ladung (mit Ausnahme des persönlichen Eigentums der Seeleute) mitnehmen;
4. Fahrzeuge und Boote (Kähne), welche in See fahren, um an der See-küste Steine zu sammeln und mit diesen in den Hafen zurückkehren;
5. Lotsenfahrzeuge, Eisbrecher, Schlepper, wenn sie ihrer unmittelbaren Beschäftigung nachgehen;
6. Fahrzeuge, die den Flosseigentümern gehören und zur Bedienung der Flösse verwendet werden;
7. Sämtliche von der Regierung zu dienstlichen Zwecken benutzten Fahrzeuge.

§ 23 \*).

Vom 1. Dezember bis zum 15. März wird von den Schiffen, die in den Memeler Hafen einlaufen und aus demselben auslaufen, folgende Eisbrechgebühr erhoben:

A) Von dem Registertonnen-Nettoraumgehalt des Schiffes bei der Einfahrt ein Zuschlag von 10 % der gewöhnlichen Abgabe.

B) Für die Schiffsladung:

1. für Bau- und Nutzholz und für bearbeitetes Holz jeder Art (Balken, Bretter usw.), je fm — 15 (fünfzehn) Ct.;
2. für Brennholz, Papierholz, Stämme und Stangen bis 2,5 m Länge, je 1 rm — 10 (zehn) Ct.;
3. für Eichenstäbe und anderes aus Eiche hergestelltes Material je fm — 30 (dreissig) Ct.;
4. für Eisenbahnschienen, Schwellen, Grubenhölzer und behauene Stämme, je fm 10 — (zehn) Ct.;
5. für Zellulose, je 1000 kg — 20 (zwanzig) Ct.;
6. für unbearbeitetes Eisen und Stahl, ebenso auch Eisen und Stahl in Stangen, für Blech und Eisen in Platten und Tafeln (Bandeisen), eiserne Balken und Fassoneisen, je 1000 kg — 50 (fünfzig) Ct.;
7. für Maschinen und deren einzelne Teile im Gewicht über 500 kg in einer Sendung, je 1000 kg — 50 (fünfzig) Ct.;
8. für Anthrazit, Braunkohle, Steinkohle, Briketts und Koks, je 1000 kg — 10 (zehn) Ct.;
9. für Kalksteine, Schwefelsteine, Schwefelkalk und ähnliches Material, je 10 000 kg — 10 (zehn) Ct.;
10. für nicht besonders erwähnte natürliche und künstliche Steine, für gebrannte Steine, Ziegel, Dachpfannen usw., je 1000 Stück — 1 (ein) Litas;
11. für Steinsalz, je 100 kg — 10 (zehn) Ct.;
12. für Zement und Kalk in beliebiger Verpackung, je 1000 kg — 10 (zehn) Ct.;
13. für Düngemittel und für das Material zu ihrer Herstellung, je 1000 kg — 10 (zehn) Ct.;
14. für Mineralöle aller Art, je 1000 kg — 50 (fünfzig) Ct.;
15. für ölhaltige Früchte und Samen, je 1000 kg — 2 (zwei) Litas;
16. für Getreide und deren Produkte, je 1000 kg — 1 (ein) Litas;
17. für Flachs, je 1000 kg — 4 (vier) Litas;
18. für Lumpen, je 1000 kg — 1 (ein) Litas;
19. für gesalzene Heringe, je Fass — 15 (fünfzehn) Ct.;
20. für denaturierten oder gereinigten Sprit, je 100 kg — 1,50 Litas (ein Litas fünfzig Ct.);
21. für alle anderen in den Ziffern dieses § nicht bezeichneten Waren, je 100 kg 50 (fünfzig) Ct.;

\*) Die litauische Regierung hat in Aussicht gestellt, diesen Paragraphen im Jahre 1931 einer Revision zu unterziehen.



C) Wenn für ein Schiff die in § 23 A und B bezeichnete Abgabe weniger als 10 (zehn) Litras beträgt, werden 10 (zehn) Litras erhoben.

*Anmerkung 1:* Nicht volle Abgabeneinheiten werden für voll gezählt.

*Anmerkung 2:* Bei den zu zahlenden Abgaben werden sowohl bei einzelnen, wie auch bei Gesamtsummen nicht volle Litras für voll gezählt.

#### § 24.

Für das Verholen von Seeschiffen im Hafen wird von Schiffen mit mehr als 60 cbm Rauminhalt ein Lotsenabgabe nach folgenden Normen erhoben:

A. Für das Verholen von Seeschiffen:

1. Vom Winterhafen bis zur Dange durch beide Brücken, oder vom Winterhafen bis nach Schmelz über den Faulen Stapel (alten Kanal) hinaus, oder von der Dange bis nach Schmelz über den Faulen Stapel hinaus, oder von der Ankerstelle bis zur Dange durch beide Brücken oder umgekehrt:

bis 300 cbm	Nettoraumgehalt Lit 12,—
von 300 bis 600 cbm	Nettoraumgehalt Lit 16,80
von 600 bis 1000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 21,60
von 1000 bis 1500 cbm	Nettoraumgehalt Lit 28,80
von 1500 bis 2000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 34,—
von 2000 bis 2500 cbm	Nettoraumgehalt Lit 38,40
von 2500 bis 3000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 42,—
von 3000 bis 4000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 48,—
von 4000 bis 5000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 54,—
von 5000 und mehr cbm	Nettoraumgehalt Lit 60,—

2. Vom Winterhafen oder von der Ankerstelle nach der Dange bis zur Börsenbrücke, oder von der Ankerstelle nach Schmelz diesseits des Faulen Stapels (alten Kanals), oder von der Dange durch beide Brücken nach dem Faulen Stapel oder umgekehrt oder in der Dange über beide Brücken.

bis 300 cbm	Nettoraumgehalt Lit 9,60
von 300 bis 600 cbm	Nettoraumgehalt Lit 12,—
von 600 bis 1000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 14,40
von 1000 bis 1500 cbm	Nettoraumgehalt Lit 18,40
von 1500 bis 2000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 21,60
von 2000 bis 2500 cbm	Nettoraumgehalt Lit 25,60
von 2500 bis 3000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 29,60
von 3000 bis 4000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 37,60
von 4000 bis 5000 cbm	Nettoraumgehalt Lit 38,—
von 5000 und mehr cbm	Nettoraumgehalt Lit 44,—

3. Vom Winterhafen bis zum Seetief oder von der Ankerstelle bis zur Karlsbrücke über die Dange oder umgekehrt oder für jedes andere Verholen

bis 300 cbm	Nettoraumgehalt Lit 4,80
von 300 bis 600 cbm	Nettoraumgehalt Lit 7,20

von 600 bis 1000 cbm Nettoraumgehalt Lit 9,60  
 von 1000 bis 1500 cbm Nettoraumgehalt Lit 12,—  
 von 1500 bis 2000 cbm Nettoraumgehalt Lit 14,80  
 von 2000 bis 2500 cbm Nettoraumgehalt Lit 18,80  
 von 2500 bis 3000 cbm Nettoraumgehalt Lit 22,—  
 von 3000 bis 4000 cbm Nettoraumgehalt Lit 24,—  
 von 4000 bis 5000 cbm Nettoraumgehalt Lit 26,—  
 von 5000 und mehr cbm Nettoraumgehalt Lit 28,—

B. Für das Verholen von Binnen- (Fluss-) Schiffen  
 ohne Unterschied Lit. 5,—

Anmerkung: Für die Oeffnung der Karls- und der Börsen-  
 brücke ist eine besondere Abgabe an die Stadt gemäss einem von der  
 Hafenverwaltung bestätigten Tarif zu zahlen.

## Andere Abgaben

### § 26.

Für die Lagerung von Waren, welche auf den staatlichen Löschi- und  
 Ladeplätzen des Memeler Hafengebiets lagern, ist nach Ablauf der ersten  
 abgabefreien Zeit von 10 Tagen für jedes qm der benutzten Fläche und  
 Woche zu entrichten:

1. für die 1. Woche 20 (zwanzig) Cent,
2. für die 2. Woche 40 (vierzig) Cent,
3. für die 3. Woche 60 (sechzig) Cent,
4. für die 4. Woche 80 (achzig) Cent,
5. nach 4 Wochen, wöchentlich je 1 (ein) Litas.

1. Anmerkung: Wenn ein Schiff, für das die Ladung bestimmt  
 ist, wegen Eisgangs, Sturms oder wegen eines anderen Vorfalles  
 nicht zur festgesetzten Zeit in Memel ankommen konnte, kann für die  
 Waren die abgabefreie Zeit noch um eine Woche verlängert werden.

2. Anmerkung: Angefangene Wochen gelten als volle Wochen.

### § 29.

Für die Benutzung der mechanischen Ladekräne oder anderer Hebe-  
 anlagen werden für eine Arbeitsstunde die tatsächlichen zur Unterhaltung  
 dieser Einrichtung notwendigen Kosten zuzüglich 15 Prozent Verdienst  
 erhoben, von der dritten Arbeitsstunde an wird der Verdienst mit nicht  
 mehr als 10 Prozent angerechnet.

### § 31.

Für die Ausstellung von Schiffspapieren und Musterrollen wird eine  
 Gebühr nach folgenden Sätzen erhoben:

1. für Aufstellung einer neuen Musterrolle
  - a) wenn das Schiff mehr als 300 cbm = 105,9 brit. Registertonnen Rauminhalt netto oder mehr als 10 (zehn) Mann Besatzung hat, 12 (zwölf) Litas,
  - b) wenn das Schiff weniger als 300 cbm Rauminhalt hat, 6 (sechs) Litas,
2. für den Anmusterungsvermerk eines Seem. 2 (zwei) Litas,
3. für den Abmusterungsvermerk eines Seem. 2 (zwei) Litas,
4. für die Vornahme einer Aenderung in den Registern ausschl. An- und Abmusterungsvermerke:
  - a) wenn das Schiff mehr als 300 cbm = 105,9 brit. Registertonne Rauminhalt netto hat, 6 (sechs) Litas,
  - b) wenn das Schiff kleiner ist, 3 (drei) Litas.
5. für die Ausstellung besonderer Vermerke, Ausfertigung einer Beilage — 3 (drei) Litas.





BIBLIOTEKA  
UNIwersytecka  
Gdańsk

CW-26796

1930