

Europaklubbens resa till Lettland och Litauen 2019

För den som vill ”läsa på” före eller under resan, ges här en sammanställning av diverse information, om de platser vi kommer att passera och besöka.

20 augusti:

Restaurang Salve, Riga

Restaurang Salve, som erbjuder traditionella lettiska rätter, ligger i det historiska ’Blue Guard House’, som är en del av komplexet ’House of Blackheads’ på rådhusplatsen i hjärtat av gamla stan i Riga.

Namnet ’Salve’ betyder välkommen på latin,.....så välkomna till den första måltiden på resan!

House of Blackheads, Riga

Svarthuvudbrödernas hus (lettiska: Melngalvju nams, tyska: Schwarzhäupterhaus) i Gamla Riga i Lettland, är en kopia av en historisk byggnad i gotisk stil. Den ursprungliga byggnaden byggdes 1334 som säte för ett av stadens skrän, det stora gillet, som var en organisation för burgna köpmän. Skrået för utländska köpmän, Svarthuvudbröderna, började använda huset på 1400-talet, men köpte byggnaden först i början av 1700-talet.

Mera omfattande renoveringar och riklig konstnärlig utsmyckning genomfördes 1580 och 1886. Skulpturerna skapades i den tyska skulptören August Volz verkstad.

Byggnaden skadades svårt av luftbombningar den 28 juni 1941, under andra världskriget. Ryska ockupanter rev det skadade huset 1948.

Svarthuvudbrödernas hus rekonstruerades mellan 1995 och 1999, inför Riga stads 800-årsjubileum. Byggnaden används idag bland annat för konserter och andra kulturevenemang, festvåningsverksamhet och konferenser.



House of Blackheads (I nutid)



House of Blackheads (tidigt 1900-tal)

Olaine, Lettland

Efter första dagens lunch i Riga far vi söderut mot Litauen. Ganska nära utanför Riga ligger Olaine. Där finns det näst största läkemedelsföretaget i Lettland, Olainfarm AS. Olaine har sitt ursprung som en av Sovjetunionens ”Kemistäder”.

Jelgava, Lettland

Jelgava är en stad i centrala Lettland cirka 41 kilometer sydväst om Riga med 55 972 invånare (2019). Det är den största staden i regionen Zemgale (Semigalia). Jelgava var huvudstaden i det

enade hertigdömet Courland och Semigallia (1578–1795) och det administrativa centrumet för Courland Governorate (1795–1918).

Jelgava ligger på en bördig slätt som ligger bara 3,5 meter över normalt vattenstånd i floden Lielupe. Vid högt vatten kan slätten och ibland staden också översvämmas. Det är ett järnvägscenter och där finns också Jelgava Air Base. Betydelsen som järnvägscentrum kan ses i det faktum att staden har järnvägslinjer i 6 olika riktningar.

Under 1944 drabbades staden av häftiga strider då Röda armén drev ut de tyska trupperna. Stadens historiska centrum, industri, järnvägsnät och offentliga byggnader skadades kraftigt av striderna; nästan 90% av staden förstördes.

Jelgava byggdes om i typisk sovjetisk stil efter andra världskriget som en del av den lettiska sovjetrepubliken. Jelgava blev hem för flera stora fabriker. Bland dem var en sockerfabrik och Riga Autobus Factory (RAF).

Efter Lettlands självständighet har Jelgava långsamt återfått sitt ursprungliga germanska arv och är nu en populär turistplats. På grund av Lettlands universitet för biovetenskap och teknik är många av Jelgavas invånare studenter eller personer med anknytning till utbildning. Av denna anledning kallas Jelgava ibland Lettlands studenthuvudstad.

Riga Autobus Factory (RAF).

Riga Autobus Factory var en fabrik i Jelgava, Lettland som tillverkade skåpbilar och minibussar under varumärket Latvija.

Under Sovjetperioden var RAF och UAZ de enda tillverkarna av skåpbilar och minibussar i Sovjetunionen. RAF skåpbilar och minibussar användes endast av statliga företag, oftast som ambulanser och för kollektivtrafik. Privatpersoner fick inte äga dem, det enda undantaget var för familjer med minst fem barn.

År 1949 började fabriken producera skåpbilar i Riga, och produkterna började förkortas till RAF. Det skulle bli den viktigaste sovjetiska tillverkaren av minibussar.

Byggandet av en ny fabrik i Jelgava påbörjades 25 juli 1969 och avslutades i februari 1976. Den designades för att producera 17 000 fordon per år. Fabriken producerade flera versioner av RAF-2203.

Efter Sovjetunionens kollaps bröt de nya gränserna försörjningskedjorna och produktionen minskade drastiskt. Ett investeringsförslag kom från det ryska GAZ-företaget, men det avvisades av den lettiska regeringen som ansåg att det ryska kapitalet var ett hot mot lettisk oberoende. Trots att vissa västerländska och östasiatiska investerare också visade sitt intresse för RAF



RAF-2203 minibuss från Jelgavafabriken

betraktade alla en investering för riskabel eftersom den lokala marknaden var för liten för att stödja stor produktion och den ryska marknaden var praktiskt taget stängd på grund av den komplicerade politiska relationen mellan Ryssland och Lettland.

1997 släpptes den sista omgången av 13-sitsiga RAF-2203. Den sista bilen som producerades av den döende jätten var en RAF-3311 husvagn. 1998 gick RAF i konkurs.

Korskullen, Litauen

Det exakta ursprunget till Litauens Kryžių Kalnas eller korskullen förblir ett mysterium. Strax utanför staden Šiauliai i norra Litauen finns tusentals metall- och träkors, som placerats här under nästan två århundraden. Hängande radband rasslar i vinden som ett soundtrack för kullens ikoner av helgon och fotografier av vördade lokala patrioter. Trots många försök att förstöra kullen, förblir denna ovanliga plats för pilgrimsfärder ett kraftfullt bevis på hängivenhet.

Legender och fabler färgar historien om kullen. Först omnämnd i skrift 1850, men vissa tror att



korsen dök upp tidigare, lämnade av sörjande släktingar till offren för uppror mot den ryska regimen 1831, och senare 1863. Tsaren undertryckte den nationella identiteten genom att begränsa religiösa uttryck, så familjerna var förbjudet att hedra de döda med korrekt begravning på kyrkogårdar. Många tror att korsen först kom upp i slutet av 1800-talet, efter en uppenbarelse av Jungfru Maria som bad de troende att fylla den heliga platsen med dessa ikoner.

Korskullen, Šiauliai

Traditionen att snida religiösa ikoner har ärvts genom generationer. UNESCO erkänner korsframställning som Litauens immateriella kulturarv, en "symbol för nationell och religiös identitet", som förenar gemenskapen inför motgångar.

Under sovjettiden var religionen motarbetad och kullen sågs som en provokation. I april 1961 bulldozades och brändes hela platsen av myndigheterna. Trots att korsbacken förstördes fyra gånger till, trotsade lokalbefolkningen varje gång regimen genom att bygga upp platsen under täckning av mörkret.

Sedan man fick självständighet 1991 praktiserar religionen i Litauen fritt och öppet. Ändå innebär utflyttningen från landsbygden att färre ungdomar lär sig att skapa kors.

Idag välkomnas turister till Korskullen så att de bättre kan förstå lokalsamhällets svåra förflutna, lära sig om dess orubbliga tro och känna hopp för framtiden.

Som Rūta Stankuvienė, chef för Šiauliai Tourism Information Center, beskriver: "Det spelar ingen roll vem du är, vilken religiös bekännelse du följer eller när du kommer, eftersom de kanoniska ritualerna i kyrkan inte är så viktiga här. Dörrarna på denna plats är alltid öppna eftersom det inte finns några dörrar alls. Här blandas naturen med kultur, inklusive alla personer i den helt unika upplevelsen."

21 augusti:

Šiauliai, Litauen

Šiauliai är den fjärde största staden i Litauen, med en befolkning på 107,086.

Under första världskriget förstördes cirka 85% av stadens byggnader och stadens centrum förstördes helt. Efter kriget och Litauens återupprättande växte Šiauliai i betydelse. Innan Klaipėda återfördes till Litauen var staden nummer två efter Kaunas i befolkningsstorlek. År 1929 byggdes stadens centrum om med moderniteter som gatljus, kollektivtrafik, telefon- och telegrafledningar, vattenförsörjningsnät och avlopp.

De första åren med självständighet var svåra eftersom industristaden förlorade sina marknader i Ryssland. Man behövde hitta nya kunder i Västeuropa. 1932 byggdes en järnväg till Klaipėda som anslöt staden till de västerländska marknaderna. År 1938 producerade staden cirka 85% av Litauens läder, 60% av skor, 75% linfibrer, 35% godis. Kultur blomstrade också eftersom många nya tidskrifter trycktes, nya skolor och universitet öppnades, ett bibliotek, teater, museum och normalskola öppnades.

Andra världskriget

1939 var en femtedel av stadens befolkning judisk. Tyska soldater tog sig in i Šiauliai den 26 juni 1941. Det första massmordet på judar i Šiauliai begicks i Kužiai-skogen, cirka 12 kilometer utanför Šiauliai, den 29 juni 1941.

Under sommaren 1941 mördade tyskarna cirka 8000 judar från Šiauliai-regionen i Kužiai-skogen tillsammans med etniska litauiska och ryska medlemmar av kommunistpartiet och kommunistisk ungdom.

Šiauliai Ghetto upprättades i juli 1941. Under andra världskriget minskades den judiska befolkningen från 8000 till 500. Cirka 80% av byggnaderna förstördes. [7] [8]

Sovjettiden

Staden byggdes till stor del upp på nytt på ett typiskt sovjetiskt sätt under den efterföljande sovjetiska ockupationen.

Under de sovjetiska åren producerade staden elektronik, maskinteknik, träbearbetning, byggindustri. De flesta industriföretag koncentrerades i stadsområden.

Rūta Chokladfabrik

Fabriken grundades 1913, då Antanas Gricevičius, 36 år gammal, skaffade en kittel för att göra karameller i en liten trästuga. De första som arbetade där var endast ägarna själva – Antanas Gricevičius och hans fru Juzefa. På den tiden var de flesta affärsföretagen i Litauen under utländsk förvaltning, så för att accentuera godisverkstadens litauiska profil, namngav A.



Choklad från Rūta chokladfabrik, Šiauliai

Gricevičius det efter en inhemska växt som heter Rūta på litauiska. Till att börja med tillverkade verkstaden toffee-godis och utvecklades snart till att också tillverka choklad.

När Antanas Gricevičius började laga kola i sin kittel, kunde ingen ana att 100 år senare skulle den lilla stugan ha förvandlats till den äldsta konfektfabriken i Litauen.

Fabriken förstördes nästan helt under första världskriget och byggdes upp igen 1917.

Under självständighetsperioden blomstrade företaget. Som mest hade fabriken 160 anställda och tillverkade 300 olika slag av godis. Varumärket Rūta blev alltmer känt för kvalitet och variation i sina produkter. På grund av sin unika smak, blev godis från Rūta populärt i vida kretsar. Konfektörens talang gav honom fyra guldmedaljer vid olika jordbruksutställningar i oberoende Litauen och ytterligare fyra medaljer på jordbruks- och industriutställningar. Godis från Rūta blev en hit vid internationella utställningar, och skördade Grand Trophy i Italien 1929 och guldmedalj i Storbritannien 1931.

1929 byggde A. Gricevičius en ny tillverkningsanläggning med plats för en butik under design av den berömda arkitekten K. Reisonas. Ett museum öppnades i samma byggnad 2012.

Efter att Sovjetunionen invaderade Litauen 1940 nationaliserades fabriken den 16 augusti och A. Gricevičius dömdes på anklagelser om förskingring av företagets tillgångar. Som ett resultat av vittnesmål från personalen frigavs ägaren. A. Gricevičius vuxna barn, dotter Janina och son Vladas, emigrerade. Juzefa Gricevičienė och deras yngsta 17-åriga son Antanas förvisades till Sibirien, medan A. Gricevičiui och hans dotter lyckades undvika utvisning .

År 1949 lyckades Juzefa och Antanas fly från sin förvisning i Sibirien. Men någon angav dem när de kommit tillbaka till Litauen. Antanas hade just lyckats träffa sin far, som var mycket sjuk (han dog i julen samma år och begravdes i Šiauliai), innan han fångades in och förvisades till Sibirien. Det var där han gifte sig med Laima Ignatavičiūtė. Han återvände 1956.

Under andra världskriget förstördes staden Šiauliai; bomberna och bränderna orsakade också mycket skador på konfektfabrikens byggnader. Det sägs att eld förstörde 80 ton socker och att stadsborna fick använda bruna bitar med rostet socker under lång tid.

Under sovjettiden tillverkade Rūta, precis som alla andra konfektfabriker, godis enligt unionsövergripande recept. Som ett undantag från regeln skulle recept som formulerats av företagets specialister godkännas av en speciell institution i Moskva. Det var av dessa skäl som Rūta-produkterna då inte skiljde sig mycket från de som tillverkades vid andra konfektfabriker i Sovjetunionen.

I slutet av 1993 återlämnades konfektfabriken till dess rättmätiga ägare; sonen Antanas och hans barn, som driver fabriken i faderns anda. Återigen är Rūta en fabrik som tillverkar exklusiv och originell godis. I november 2002 blev Antanas Gricevičius konfektfabrik Rūta ombildat till ett privat aktiebolag, Rūta, som nu har vuxit till ett betydande företag. Företagets produkter har en stark och framträdande plats på den litauiska marknaden på grund av den höga kvaliteten. Rūta tillverkar 200 typer av godis och har nyligen flyttat in i en nybyggd rymlig byggnad och har skaffat nya, moderna maskiner.

Företaget JSC Baltik Vairas

Baltik Vairas (engelska: Baltic steering wheel) är ett aktiebolag som grundades 1993 efter privatisering av ett statligt ägt företag och är en av de största cykeltillverkarna i Nordeuropa. Baltik Vairas fokuserar på produktutveckling, beläggning och färgning av cykelkomponenter, dekoration och montering av cyklar samt leverans och garanti (full service). Företaget tillverkar cirka 320 000 cyklar per år med en årlig kapacitet på 500 000 och exporterar sin produktion till 15 länder.

Företaget erbjuder ett stort urval av vanliga cyklar samt e-cyklar och anpassade cyklar som tandems, trehjulingar för glassvagnar, industricyklar etc. Totalt cirka 500 olika modeller och över 50 märkescyklar tillverkas varje år.

Företaget är en av de största arbetsgivarna i Šiauliai-distriktet: det finns 320 fast anställda men i högsäsong oftast över 600. Omsättningen för Baltik vairas uppgick 2013 till 56,1 miljoner EUR. Den viktigaste marknaden för Baltik Vairas är Västeuropa, men expansion till norra, centrala och östeuropeiska marknader planeras inom en snar framtid.

Företaget spårar sin historia till en statlig fabrik som grundades 1948 i litauiska SSR. Det började producera cyklar för tonåringar Erelukas (engelska: lilla örn) 1951 och cyklar Kregždutė (engelska: liten svala) 1952. Dessa cyklar exporterades till Tyskland, Mexiko, Finland, Rumänien, Grekland, Indien, Egypten, Belgien, Ungern, och Turkiet. Det var den första



exportvaran som producerades av ett statsindustriföretag i Šiauliai. År 1982 hade fabriken 3,500 anställda.

Det litauisk-tyska företaget Baltik vairas grundades den 18 mars 1993. Det köpte en del av det statligt ägda företaget och blev en del av Panther International GmbH. År 1999 producerade företaget en miljon cyklar. I september 2013 förvärvade en privat dansk investerare aktier i företaget.

Palanga

Palanga är en badort i västra Litauen, vid Östersjöns strand. Det är den livligaste sommarorten i Litauen med sanddyner och 18 km sandstränder som på sina ställen är upp till 300 m breda.

Enligt en legend fanns det en hednisk helgedom vid foten av en kulle i Palanga där en vacker prästinna med namnet Birutė brukade verka med elds-ceremonier. Efter att ha hört talas om Birutės skönhet kom Kęstutis, Litauens storhertig, för att göra henne till sin fru. Det står skrivet i den litauiska Bychowiec Chronicle att Birutė "inte samtyckte och svarade att hon hade lovat gudarna att förbli en jungfru så länge hon levde". Kęstutis lät då gripa henne och med stor pomp fördes hon till huvudstaden Trakai, där han bjöd in sina släktingar och firade med ett påkostat bröllop. Kęstutis mördades senare och Birutė återvände till Palanga där hon återupptog sin tjänst vid helgedomen fram till sin död. Legenderna hävdade att hon begravdes på kullen som nu är uppkallad efter henne.

Arkeologiska fynd indikerar att området beboddes för cirka 5 000 år sedan. Under perioden 900 till 1300 var Palanga en av de viktigaste bosättningarna i Mėguva Land, bebodd av Kuroinierna. Beläget vid den gamla Amber Road, blev det ett centrum för handel och hantverk.

I historiska handlingar nämndes Palanga-namnet först 1161 när kungen Valdemar I av Danmark landsteg där med sin armé och intog Kuroiniernas slott.

Under 1200 till 1400-talen var invånarna i Palanga tvungna att konfronteras med Teutonic Knights i söder och Livonian Brothers of the Sword i norr. Dessa kunde inte uppnå sitt mål att inta den litauiska kusten från Klaipėda till Palanga. Även om Klaipėda (Memel) överlämnades till de tyska feodala herrarna under Melno-fördraget, förblev Palanga under litauisk kontroll.

De två städerna utvecklades gradvis till hamnar och ännu större handelscentra. Brittiska köpmän etablerade företag i Palanga 1685. Under det stora nordiska kriget förstörde den svenska armén Palanga inklusive hamnen i Šventoji, som blockerades med stenar 1701.



Efter den tredje delningen av Polen 1795 blev Litauen en del av det ryska imperiet.

Palanga köptes 1824 av greve Michał Tyszkiewicz. Hans barnbarn Józef Tyszkiewicz byggde en brygga och engagerade fartyg för att transportera passagerare och tegel till Liepāja i närheten. Palanga började utvecklas som en semesterort i början av 1800-talet. Piren har varit en favoritplats för att ta en promenad och annan rekreation sedan 1892.

Piren i Palanga

Józef Tyszkiewicz's son, Feliks Tyszkiewicz, enlisted the famous German architect Franz Schwechten for 1897 to build the Tiškevičiai-palace. The French landscape architect Édouard André designed a large park around the palace, between 1897 and 1907.

After the Lithuanian press ban of 1864, Palanga became an important place for the smuggling of Lithuanian publications from the west. Pastor Marcijonas Jurgaitis, the doctor Liudas Vaineikis and the notary Jonas Kentra, played important roles in this activity. After Kentra received official permission, a public comedy performance, *America partyje* (*America in the Bath*), in Lithuanian language, was performed. This had previously not been allowed. Later, the tsarist authorities Vaineikis and seventeen other people were deported to Siberia in 1901.

In 1919, after the Russian Empire's division, Palanga became part of Latvia, like the rest of Courland Governorate. In 1921, the city was peacefully transferred to Lithuania after a Lithuanian-Latvian agreement that gave Lithuania access to the sea.

Palangas Botaniska Trädgård

The park of the Tiškevičiai-palace was transformed into a botanical garden in 1960. Today it contains two hundred different types of trees and shrubs, including an oak planted by the president of the interwar period, Antanas Smetona.



The palace now houses the Palanga Amber Museum, which has a comprehensive collection of amber jewelry and other artifacts. Symphonic concerts and other musical festivals and events are held there in the summer, usually in the evening.

22-23 augusti

Klaipėda

Klaipėda is a city in Lithuania on the Baltic coast. It is the third largest city in Lithuania and the capital of the Klaipėda county.

The city has a complex history, partly based on the usually frozen Klaipėda bay at the mouth of the Akmena-Danė river, which has great regional significance. Klaipėda was controlled by various German states until the Versailles Treaty of 1919. As a result of the Klaipėda uprising of 1923, the city was annexed by Lithuania and has remained in Lithuania since then, with the exception of the period 1939–1945 when it was returned to Germany after the German ultimatum of 1939 to Lithuania and the Molotov-Ribbentrop Pact between Germany and the Soviet Union.

The number of inhabitants in the city of Klaipėda decreased from 207,100 in 1992 to 157,350 in 2014, but the Klaipėda metropolitan area has today 233,311 permanent inhabitants. Popular resorts near Klaipėda are Nida to the south on Curonian Spit and Palanga to the north.

The Teutonic Knights built a castle in the Curonian land, Pilsäts, and called it Memelburg; later it was shortened to Memel. From 1252 to 1923 and from 1939 to 1945, the city was officially named Memel. Between 1923 and 1939, both names were in official use; since 1945, the Lithuanian name Klaipėda has been used.

Namnen Memelburg och Memel finns i de flesta skriftliga källor från 1200-talet och framåt, medan Klaipėda finns i Litauen-relaterade källor sedan 1500-talet.

En bosättning av baltiska stammar sägs ha funnits i området redan på 800-talet.

På 1240-talet erbjöd påven kung Håkon IV av Norge möjlighet att erövra halvön Sambia. Efter att storhertigen Mindaugas av Litauen personligen konverterat till kristendomen flyttade emellertid Teutonic Knights och en grupp korsfarare från Lübeck in i Sambia och grundade 1252-1253 ett fort kallat Memele castrum (eller Memelburg).

Memel koloniserades av nybyggare från Holstein, Lübeck och Dortmund, varför Memel också vid den tiden kallades Neu-Dortmund eller "New Dortmund". Det blev den viktigaste staden i stiftet Curonia, med en katedral och minst två församlingskyrkor, men slottets utveckling blev den dominerande prioriteringen. Enligt olika källor fick Memel stadsrättigheter 1254 eller 1258.

På våren och sommaren 1323 belägrades slottet i Memel av en litauisk armé under ledning av Gediminas. Efter att ha erövrat staden tvingade Gediminas Teutonic-orden till vapenvila i oktober.

Hot och attacker från litauer hindrade stadens utveckling starkt; staden och slottet plundrades av litauiska stammar 1379, medan samogiterna attackerade 800 arbetare som återuppbyggde Memel 1389.

Melno-fördraget 1422 stabiliserade gränsen mellan Teutonorden och Storhertigdömet Litauen under de kommande 501 åren. Den ombyggda staden fick på nytt stadsrättigheter 1475. Memel förblev en del av det som blev Preussen och Tyskland; gränsen till Litauen förblev oförändrad fram till 1919. Det var en av de längsta gränserna i Europa, som också hänvisas till i den nu o-sjungna första versen av den tyska nationalsången, som beskriver gränserna för tysktalande länder: Von der Maas bis an die Memel, med hänvisning till Meuse-floden i väst och Neman-floden i öst.

Memel fungerade som en hamn för det angränsande Litauen och gynnades av dess läge nära floden Njemens mynning, med vete som en lönsam export. Hertigdömet Preussen ärvdes av en släkting och blev Brandenburg-Preussen, som började aktivt deltagande i regionalpolitik, vilket påverkade utvecklingen av Memel. Från 1629–1635 ockuperades staden av Sverige under flera perioder under det polsk-svenska kriget 1625–1629 och trettioåriga kriget.

Efter fördraget om Königsberg 1656 under de nordiska krigen öppnades Memels hamn för Sverige, med vilka hamnens intäkter delades. Preussiskt oberoende från Polen och Sverige bekräftades i fördraget om Oliva 1660.

Byggandet av ett försvarssystem runt hela staden, som inleddes 1627, förändrade märkbart dess status och framtidsutsikter. I november 1678 invaderade en liten svensk armé Preussland, men kunde inte inta fästningen Memel.

I början av 1700-talet var Memel en av de starkaste fästningarna (Memelfestung) i Preussen, och staden blev en del av kungariket Preussen 1701. Trots sina befästningar intogs den av ryska trupper under sjuårskriget 1757. Följaktligen var staden, tillsammans med resten av östra Preussen, från 1757–1762 beroende av det ryska imperiet. Efter att detta krig avslutades försumrades underhållet av fästningen, men stadens tillväxt fortsatte.

Memel blev en del av provinsen East Prussia inom kungariket Preussen 1773. Under andra hälften av 1700-talet lockade Memels lägre tullar över engelska handlare från Riga, som etablerade de första industriella sågverken i staden. 1784 anlände 996 fartyg till Memel, varav

500 var engelska. (1900 fanns fortfarande en aktiv engelsk kyrka i Memel, liksom ett "brittiskt hotell"). Specialiseringen inom trätillverkning garanterade Memels köpmän inkomst och stabilitet i mer än hundra år. Under denna tid normaliserades också handelsförbindelserna med Königsberg; regional instabilitet hade försämrat relationerna sedan 1500-talet.

Memel blomstrade under andra hälften av 1700-talet genom att exportera virke till Storbritannien för användning av Royal Navy. År 1792 besökte 756 brittiska fartyg staden för att transportera timmer från de litauiska skogarna nära Memel. År 1800 bestod importen främst av salt, järn och sill; exporten, som kraftigt överskred importen, var majs, hampa, lin, och i synnerhet virke. Encyclopædia Britannica uppgav att Memel var "försedd med den finaste hamnen i Östersjön".

Efter Tysklands förenig till det tyska riket 1871 blev Memel Tysklands nordligaste stad. På grund av frånvaron av tungindustri på 1870- och 1880-talet stagnerade Memels befolkning, även om trätillverkningen fortsatte som huvudindustrin. Det förblev den centrala punkten i den baltiska timmerhandeln. En brittisk konsul fanns i staden år 1800 och år 1900 fanns en brittisk vicekonsul där, liksom en Lloyd's Agent.

Under andra hälften av 1800-talet var Memel ett centrum för publicering av böcker tryckta på litauiska språket med ett latinskt alfabet - dessa publikationer var förbjudna i det närliggande ryska imperiet där Litauen var en provins. Böckerna smugglades sedan över den litauiska gränsen.

Den tyska folkräkningen från 1910 listar Memel Territory-befolkningen som 149 766, av vilka 67.345 förklarade litauiska som sitt första språk. Tyskarna dominerade starkt i staden och hamnen i Memel såväl som i andra byar i närheten; den litauiska befolkningen dominerade på landsbygden.

Enligt Versailles-fördraget efter första världskriget togs området ifrån Tyskland och gjorde till ett protektorat för Entente-staterna. Fransmännen blev provisoriska administratörer för området tills en mer permanent lösning kunde utarbetas. Både Litauen och Polen kämpade för sina rättigheter i regionen. Det verkade dock som om området skulle bli en fri stad, liknande den fria staden Danzig. Eftersom de inte ville vänta på ett ogynnsamt beslut bestämde litauerne att arrangera Klaipėda-upproret, ta regionen med våld och presentera Ententen med ett fullbordat faktum. Upproret genomfördes i januari 1923 medan Västeuropa distraherades av ockupationen av Ruhr. Tyskarna stödde tyst åtgärden, medan fransmännen endast erbjöd begränsat motstånd. Nationernas förbund protesterade mot upproret, men accepterade överföringen i februari 1923. Den formella Klaipėda-konventionen undertecknades i Paris den 8 maj 1924 och säkrade en omfattande autonomi för området.

Annekteringen av staden hade enorma konsekvenser för den litauiska ekonomin och utrikesrelationerna. Regionen svarade därefter för upp till 30% av Litauens hela produktion. Mellan 70% och 80% av utrikeshandeln passerade genom Klaipėda. Området, som bara representerade cirka 5% av Litauens territorium, innehöll en tredjedel av landets industri.

I takt med att spänningarna i Europa före andra världskriget fortsatte att växa, förväntades Tyskland agera mot Litauen för att återta Klaipėda. Den tyska utrikesministern Joachim von Ribbentrop levererade ett ultimatum till den litauiska utrikesministern den 20 mars 1939 och krävde överlåtelse av Klaipėda. Litauen, som inte kunde säkra internationellt stöd för sin sak, underkastade sig ultimatumet och i utbyte mot rätten att använda de nya hamnfaciliteterna som en fri hamn, överlämnades den omtvistade regionen till Tyskland sent på kvällen den 22 mars 1939. Adolf Hitler besökte hamnen och höll ett tal till stadens invånare. Detta var Hitlers sista territoriella förvärv före andra världskriget.

1945-nutid

Under andra världskriget, från slutet av 1944 till 1945, när allierade segern verkade nära, flydde invånarna när striderna närmade sig. Den nästan tomma staden intogs av den sovjetiska röda armén den 28 januari 1945 med endast cirka 50 kvarvarande människor. Efter kriget införlivades Memel-territoriet i den litauiska SSR, vilket markerade början på en ny epok i stadens historia och slutet på stadens tyska epok.

Sovjetunionen förvandlade Klaipėda, den främsta isfria hamnen i östra Östersjön, till den största marinbasen i den europeiska Sovjetunionen. Ett gigantiskt varv, hamnanläggningar och fiskehamn byggdes. I slutet av 1959 hade stadens befolkning fördubblats jämfört med sin befolkning före kriget, och 1989 var den 203 000 invånare. På grund av andra världskriget kom nästan alla nya invånare till Klaipėda från Litauen, Ryssland, Vitryssland och Ukraina och ersatte den tidigare tysktalande befolkningen. Ursprungligen dominerade de rysktalande lokala myndigheterna i staden, men efter Joseph Stalins död kom fler människor till staden från resten av Litauen än från andra sovjetrepubliker och oblaster. Litauerne är sedan dess den största etniska gruppen. Bland litauiska städer med en befolkning mer än 100 000 har dock Klaipėda den högsta andelen människor vars modersmål är ryska.

Hamnen i Klaipėda

Klaipėdas hamn är en av de största isfria hamnarna i nordligaste Europa och den största i Litauen. Regelbundna passagerarfärjelinjer ansluter till Kiel, Karlshamn och andra europeiska städer.

Staden Klaipėda har varit en sjöfartsstad sedan 1300-talet, och antagligen under förhistorisk tid, eftersom den ligger vid den historiska Amber Road. I flera århundraden tävlade den med hamnen i Danzig och hamnen i Königsberg. Före första världskriget dominerades godsvolymerne av timmer. Under 1900-talet tillkom gods från mineral- och cellulosaföretag som etablerades i Litauen. Infrastruktur som stödjer fiske- och varvsindustrin byggdes också.

Efter det litauiska oberoendet 1991, grundades Klaipėda State Seaport Authority, som administrerar hamnen och stöder dess integration i den litauiska transportstrukturen. Hamnmyndigheten ansvarar för underhåll, återuppbyggnad och modernisering av hamninfrastrukturen, medan lastning och lossning hanteras av separata oberoende terminaler. Hamnens mark och infrastruktur tillhör staten, men en del privatisering pågår.

Klaipėdas hamn har plats för fartyg på upp till 250 meter med djupgående på upp till 13,5 meter. Hamnen betjänas av två järnvägsstationer, och motorvägar förbinder Klaipėda med Moskva via Kaunas, Vilnius och Minsk.

FSRU Independence

FSRU Independence är en LNG-transportör, utformad som en flytande lagrings- och regasifieringsenhet för LNG; Liquefied Natural Gas. Fartyget, som är avsett att användas som en LNG-importterminal för Litauen, kan lagra 170 000 m³ naturgas (petroleum-gas) och kan tillgodose Litauens behov av naturgas. Fartyget, som började leverera gas i december 2014, gör att litauisk gasimport från Ryssland blir konkurrensutsatt.

FSRU Independence är byggd av Hyundai Heavy Industries och kan maximalt hantera nästan 4 miljarder kubikmeter naturgas per år (2,2 miljoner ton LNG), medan den har fyra lagringstankar med en total kapacitet på 170 000 kubikmeter. Fram till slutet av 2015 var



FSRU Independence, Klaipeda

produktionskapaciteten dock begränsad till 2 miljarder kubikmeter per år på grund av begränsad rörledningskapacitet mellan Litauen och den underjordiska lagringskapaciteten i Lettland och på grund av en stängd gasmarknad i Lettland.

Den första testlasten, som levererades den 28 oktober 2014, kom från Snøhvit-fältet i Norge.

Kursenieki

Idag är Kursenieki, även kända som Kuršininkai, en nästan utrotad baltisk etnisk grupp. Kuršininkai assimilerades från 1600-talet så småningom av tyskarna, med undantag av de boende längs det kuroniska näset där vissa fortfarande bor. Beroende på språket ansågs Kuršininkai som letter tills efter första världskriget då Lettland fick oberoende från det ryska imperiet. Detta var skälet till lettiska anspråk på Kuroniska näset, Memel och andra områden i Ostpreussen som senare skulle ges upp.

24 augusti

Liepāja

Liepāja är en stad i västra Lettland, belägen vid Östersjön. Det är den största staden i Kurzeme-regionen och den tredje största staden i landet efter Riga och Daugavpils. Det är en viktig isfri hamn. 2017 hade Liepāja en befolkning på 69 443 personer.

På 1800-talet och början av 1900-talet var Liepāja en populär semesterort med havsbad, en fin stadspark, många vackra trädgårdar och en teater. Liepāja är emellertid mest känd i hela Lettland som "Staden där vinden föds", troligen på grund av den ständiga havsbrisen. En låt med samma namn (lettiska: "Pilsētā, kurā piedzimst vējš") komponerades av Imants Kalniņš och har blivit stadens hymn. Dess rykte som den blåsigaste staden i Lettland förstärktes med byggandet av landets största vindkraftspark med 33 Enercon vindkraftverk i närheten.

En av de mycket få bevarade filmer som dokumenterar massmordet på judar som sköts i gropar i de första stadierna av Förintelsen, är en kortfilm av en tysk soldat som i juli 1941 nära fyren bevittnade massakern på Liepāja-judarna.

Den första bosättningen på platsen för moderna Liepāja var känd under namnet Līva från namnet på floden Līva som mynnar vid Liepāja. Namnet härstammar från det liviska ordet Liiv som betyder "sand". År 1263 upprättade Teutonic Order en stad som de kallade Libau på tyska. Det lettiska namnet Liepāja nämndes för första gången 1649 av Paul Einhorn i sitt arbete Historia Lettica.

Under 1400-talet passerade en del av handelsvägen från Amsterdam till Moskva genom Līva, där den var känd som "den vita vägen till Lyva portus". År 1520 hade floden Līva blivit för grund för enkel navigering och stadens utveckling minskade.

Under Livoniska kriget attackerades och brändes Libau av svenskarna.

1625 beviljade hertigen Friedrich Kettler från Kurland stadens rättigheter. Under hertigen Jacob Kettler (1642–1681) blev Libau en av Kurlands huvudhamnar och den nådde då höjden av sitt välstånd. 1637 startades kolonisering av Kurland från hamnarna i Libau och Ventspils (Windau). Kettler var en ivrig förespråkare för merkantilistiska idéer. Metallbearbetning och skeppsbyggnad blev mycket mer utvecklade och handelsrelationer utvecklades inte bara med närliggande länder utan också med Storbritannien, Frankrike, Nederländerna och Portugal.

Under det stora nordiska kriget, intogs Libau av Karl XII, men i slutet av kriget hade staden återvänt till polsk besittning. 1710 dödade en pestepidemi ungefär en tredjedel av befolkningen.

Ryska imperiet

Kurland övergick till det ryska imperiet 1795 vid den tredje delningen av Polen och organiserades som Courland Governorate of Ryssland. Tillväxten under det nittonde århundradet var snabb. Under Krimkriget, när den brittiska kungliga flottan blockerade de ryska baltiska hamnarna, intogs den obefästa hamnen i Libau kort den 17 maj 1854 utan att ett skott avfyrades av en landstigningsstyrka på 110 män.

1857 beordrade tsaren att en järnväg skulle byggas till Libau och samma år startade ingenjören Jan Heidatel ett projekt för att rekonstruera hamnen. 1861-1868 genomfördes projektet - inklusive en fyr och vågbrytare.

På 1870-talet såg den snabba utvecklingen av ryska järnvägar till att en stor del av den ryska centrala handeln passerade genom Libau. År 1900 passerade 7% av den ryska exporten genom Libau. Staden blev en viktig östersjöhamn i det ryska imperiet samt en populär badort.

På order av Alexander III blev Libau befäst mot möjliga tyska attacker. Befästningar byggdes runt staden, och i början av 1900-talet etablerades en viktig militärbas i stadens norra utkant. Den inkluderade formidabla kustbefästningar och omfattande kaserner för militär personal. Som en del av den militära utvecklingen grävdes en separat hamn ut för uteslutande militär användning. Detta område blev känt som Kara Osta (krigshamn) och tjänade militära behov under 1900-talet.

I början av 1900-talet blev hamnen i Libau en central utgångspunkt för ryska utvandrare som reste till USA. År 1906 användes den direkta fartygstjänsten till USA av 40 000 migranter per år. Samtidigt grundades den första ryska utbildningsskolan för ubåtnavigering. 1912 öppnades en av de första vattenflygplatserna i Ryssland i Libau. År 1913 angjorde 1 738 fartyg Libau, och 1 548 119 ton last passerade genom hamnen. Befolkningen hade under cirka 60 år ökat från 10 000 till över 100 000.

Första världskriget och självständighetskriget

Efter krigsutbrottet besköt den tyska kryssaren SMS Magdeburg Libau, medan andra fartyg lade minor vid infarten till hamnen. Libau ockuperades av den tyska armén den 7 maj 1915.

När Ryssland kollapsade och Brest-Litovskfördraget undertecknades hade de ockuperande tyska styrkorna en lugn tid, men det tyska imperiets efterföljande kollaps och de allierades uppsägning av Brest-Litovskfördraget förändrade allt. Republiken Lettlands oberoende utropades i november 18, 1918 och den lettiska provisoriska regeringen under Karlis Ulmanis tillträdde. Bolsjevik Ryssland avancerade nu in i det lettiska territoriet och mötte lite motstånd här. Snart tvingades den provisoriska regeringen och de återstående tyska enheterna att lämna Riga och drog sig tillbaka hela vägen till Liepāja, men sedan stannade den röda offensiven längs floden Venta. En lettisk sovjetrepublik tillkännagavs. Lettland blev nu huvudscenen för de återstående tyska styrkornas strider 1919. Dessutom bildades ett Landeswehr för att verka i samarbete med de tyska styrkorna.

I Liepāja ägde en kupp rum organiserad av tyskarna den 16 april 1919 och Ulmanis regering tvingades fly och ersattes av Andrievs Niedra. Ulmanis-regeringen fann skydd på ångfartyget "Saratov" i Liepājas hamn. I maj anlände en brittisk kryssningsskvadron till Libau för att stödja lettisk oberoende och få tyskarna att lämna.

Efter att ha återtagit Riga från bolsjevikerna, lämnade de tyska Freikorps Lettland i slutet av 1919, och med viss polsk hjälp drevs bolsjevikerna slutligen ut från det lettiska inlandet i början av 1920. Under mellankrigstiden 1920-1940 var Liepāja den näst största staden i Lettland vid sidan av Riga.

Andra världskriget

När Joseph Stalin undertecknade Molotov - Ribbentroppakten var det delvis för att få kontroll över hamnstäderna Liepāja och Ventspils.

1941 var Liepāja bland de första städerna som intogs av den 291:e infanteridivisionen i armégrupp Nord efter att Nazi-Tyskland inlett kriget mot Sovjetunionen. Tyska nazister och lettiska kollaboratörer utrotade i praktiken den lokala judiska befolkningen, som hade varit cirka 7 000 före kriget. Färre än trettio judar överlevde i Liepāja till slutet av kriget.

Under perioden 1944–1945, när Sovjetunionen började sin offensiv mot Östersjön, var Liepāja inom "Courland Pocket". Den ockuperades av Röda armén den 9 maj 1945. Tusentals letter flydde till Tyskland. Stadens byggnader och industrianläggningar förstördes under kriget.

Lettiska SSR

Under den sovjetiska administrationen var Liepāja en stängd stad; även lokala jordbrukare och bybor behövde ett särskilt tillstånd för att komma in i det.

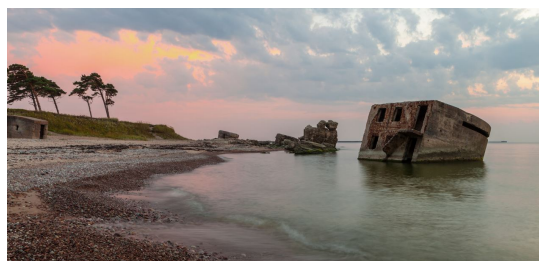
Den sovjetiska militären inrättade sin baltiska marinbas och kärnvapenlager där. 1967 stängdes hamnen helt för kommersiell trafik. En tredjedel av staden utgjorde en sovjetisk flottbas; dess militära personal uppgick till 26 000. Den 14:e ubåtskvadronen från USSR:s baltiska flotta var stationerad där med 16 ubåtar, liksom baltiska flottans "6th group of Rear Supply" and Reserve Command Center".

Dagens Liepaja

Efter att Lettland återfick självständighet efter Sovjetunionens fall har Liepāja arbetat hårt för att förändra sig från en militärstad till en modern hamnstad (återigen visad på europeiska kartor efter den sovjetiska periodens hemlighet). Den kommersiella hamnen öppnades 1991, och 1994 lämnade de sista ryska trupperna Liepāja. I Liepāja finns nu Lettlands största flottflottilj, de största lagren av ammunition och vapen i de baltiska staterna, och den lettiska arméns huvudsakliga leveranscenter.



Stranden i Liepaja



Rester av militära befästningar, Liepaja

Ventspils

Ventspils är en stad i nordvästra Lettland i den historiska Kurland-regionen och den sjätte största staden i landet. I början av 2017 hade Ventspils en befolkning på 39 286.

Staden ligger vid floden Venta och har en isfri hamn. Stadens namn betyder bokstavligen "slott på Venta", med hänvisning till Livoniska ordens slott byggt vid floden Venta.

Ventspils var historiskt känt som Windau på tyska och utvecklades först runt Livoniska ordens slott. Ventspils fick stadsrättigheter 1314 och blev en viktig handelsstad i Hansaförbundet.

Som en del av hertigdömet Courland blomstrade Ventspils som ett center för skeppsbyggnad. Krigsfartyg och handelsfartyg byggdes i staden, och det var från Ventspils som hertigens flotta gick ut för att kolonisera Gambia och Tobago. Metall-, bärnsten- och träbearbetningsaffärer blev också viktiga för stadens utveckling.

Under det polsk-svenska kriget och det stora nordiska kriget förstördes Ventspils, och 1711 utplånades de flesta av de kvarvarande invånarna. Efter Polens tredje uppdelning 1795 hamnade Ventspils under det ryska imperiet.

Det var först omkring 1850 som varvsindustrin och handeln blev viktig igen. Hamnen moderniserades på 1890-talet och anslöts till Moskva med tåg. Det blev en av Rysslands mest lönsamma hamnar i början av 1900-talet och befolkningen steg också, från 7 000 år 1897 till 29 000 år 1913.

Under den tyska ockupationen 1915–1919 minskade befolkningen nästan med hälften, men vissa återvände hem under Lettlands självständighet 1918–1939.



1939 grundade Röda armén en bas i Ventspils. Under sovjetiskt styre byggdes en oljeledning till Ventspils och blev USSR: s ledande hamn för export av råolja. Trettio kilometer norr om Ventspils ligger den före detta sovjetiska radarstationen VIRAC (Ventspils International Radio Astronomy Center). Centrets existens var okänd för de flesta letter fram till 1994. Efter självständighet inledde den lettiska regeringen en process för att försköna

staden och göra den mer attraktiv för turister.

Free port of Ventspils

Hamnen i Ventspils är en isfri havshamn i Ventspils vid Lettlands baltiska kust. Det är en av Östersjöns mest trafikerade hamnar.

Hamnen i Ventspils blev en multimodal hamn när hamnen fördjupades 1998 till ett maximalt djupgående på 17,5 meter i området för flytande bulk, vilket gjorde hamnen tillgänglig för de största fartygen som då trafikerade Östersjön, inklusive Aframax-tankers med maximalt 130.000 ton dödvikt. Det torra bulk- och lastlastområdet, med ett djup på 16 meter, gör det möjligt för terminalen att ta emot fartyg av Panamax-typ med lastkapacitet upp till 75,000 ton dödvikt.



Hamnen i Ventspils

Hamnar vid Östersjön

I följande tabell ges en jämförelse av storleken för ett urval av hamnar i Östersjön. En komplett tabell med alla hamnar finns på Wikipedia:

https://en.wikipedia.org/wiki/Ports_of_the_Baltic_Sea

Port Authority	Cargo turnover, (Tons)	Cargo turnover, Containers <u>TEU</u>	Passengers
Ports of Stockholm	4,705,000	36,400	9,184,000
Port of Tallinn	22,440,000	202,327	10,173,297
Port of Saint-Petersburg	51,513,500	456,836	
Port of Liepāja	7,431,499	-	33,242
Port of Klaipėda	46,580,000	750,000	376,596
Port of Gdynia	23,491,000	803,871	460,231
Port of Gdańsk	49,032,234	1,948,974	148,294
Free port of Riga	37,000,000	355,241	526,243
Free port of Ventspils	26,206,000	-	-